

Max Maria von Weber: Eine Katastrophe

# **Max Maria von Weber**

## **Eine Katastrophe**

Aus dem Leben eines alten Eisenbahnbetriebsmannes

Ich war im Jahre 184\* Vorstand einer Station im Mittelgebirge (die Stammvorstände führen auf mehreren deutschen Eisenbahnen den Titel Inspektor), die, nach damaligen Begriffen, für eine wichtige galt, den es mündete da eine Nebenbahn aus einem Ackerbaudistrikte in die Hauptlinien des Landes.

Die Station war nur für diese Einmündung errichtet und lag weit von jedem größeren Ort entfernt mitten im Walde. Die Baulichkeiten bestanden nur aus einem kleinen Stationshaus, dessen erstes Geschoss ich mit einem Stellvertreter, dem Schirrmeister Gebhard mit Namen, bewohnte, und einer Remise für vier Lokomotiven, von denen sich immer eine im Feuer befand. Das Leben der Welt berührte die Station nur durch sechs Züge, welche sie täglich passierten. War der letzte von ihnen abends vorüber (Nachtverkehr gab es nicht) und Feierabend geläutet, so wurde es einsam und ruhig auf der Station.

Hätte die Maschine in der Remise nicht leise gezischt, so hätte man sich in der Stille und beim Duft und Rauschen des Waldes auf einer Försterei wännen können. Wir vier Beamten (plus Oberlokführer und Billetteur) waren aufeinander angewiesen, denn das Besetzen der Stationen mit unnützen fischen Protektionspuppen, die heutzutage mit dem Klemmer auf der Nase an den Zügen auf und ab spazieren und nach den Stiefelchen der aussteigenden Damen schielen, war damals noch nicht in Mode. Wir taten die Arbeit, die nötig war, ohne viel zu fragen, wessen Ressort sie sei, und waren im Winter bei Bier und Tarock im

kleinen Wartezimmer des Stationshauses und am Sommerabend bei einem Glase Maitrank unter den Bäumen von jenem Hause, wo ich ein paar Pfahlbänke und Tische hatte einschlagen lassen, gute Kameraden.

Aber Freund war ich nur mit dem Schirrmeister Gebhard geworden. Er war schon bei Jahren und ein Mensch wie Gold. Der erste und der letzte auf dem Platze, scharf und barsch gegen die Leute im Dienst, und doch gingen sie alle für ihn durchs Feuer, denn sie wussten, dass er ein Herz für sie hatte und sich selbst am wenigsten schonte. Er sprach nicht viel und schon gar nicht von seinem Leben. So hatten wir nur Umwegen erfahren, das er, seines Zeichens ein Radmacher, als freiwilliger Husar 1815 in der Schlacht bei Ligny einen Prinzen aus den Franzosen heraus gehauen hatte, aber selbst zusammengesäbelt worden war. Er schleppte davon das rechte Bein ein Leben lang. Die Affäre hatte ihm jedoch – nach dreißig Jahren – zu seinem jetzigen Posten verholfen. Davor hatte er sich weit durch die Welt getrieben und auch zwei Jahre bei der englischen Eisenbahn gedient, was ihn bei uns allen sehr in Respekt setzte.

Er war Witwer, hatte aber halbwüchsige Kinder, hübsche Mädels und stramme Jungens, die er kaum lieber haben konnte als ich Kinderloser.

Bei alledem war er eigentlich eine schwärmerische Natur, und wenn die anderen alle zu Bette gegangen waren und er wusste, dass es außer mir niemand hörte, konnte er sich,

an Sommerabenden neben mir auf der Bank sitzend, bis tief in die Nacht in allerlei Träumereien und Grübeleien ergehen, die mich dann nicht schlafen ließen.

So saßen wir auch, ich weiß es noch wie heute, am 5. Juni 184\* beisammen. Die Nacht war schwül, es wetterleuchtete im Südosten und die Sterne funkelten in ganz besonders hellen Farben, so dass ich eben darüber zu simulieren begann, warum wohl der eine gelb, der andere rot und der dritte blau leuchten möge, - als ich in dem Augenblicke, wo ich das Wort „grün“ aussprechen wollte, Gebhards Hand auf meinem Arm spürte und er zu mir sagte:

„Inspektor, dort vorm Wald über der Bahn steht ein garstiger grüner Stern.“

Nun hieß in der damaligen Zeit, wo es noch keine Läutsignale gab, die jetzt wie mit der Kuhglocke vor allen Zügen herlaufen, und wo noch keine Blocksignale und keine Sprechapparate auf jeder halben Meile Bahn hatten und man sich mühsam zwischen den Hauptstationen mit klapperigen Zeigertelegraphen und auf den Strecken mit sichtbaren Zeichen, von Bahnwärter zu Bahnwärter gegeben, verständigte, ein grünes Licht über einem weißen:

*„Eine Hilfsmaschine soll kommen!“*

Der Hilferuf schlägt auch heute noch dem abgewetterten Eisenbahnmann in die Glieder, um wie viel mehr damals, wo alles neu und ungewohnt war und man nichts über das

Warum? Wohin? Was geschehen? erfahren konnte, bis man an Ort und Stelle kam. Ebenso gut konnte man nur eine Maschine vorfinden, der harmlos der Atem ausgegangen war, als einen Haufen Lokomotiv- und Wagentrümmer – mit all ihrem Jammerzubehör.

Gebhard und ich standen auf, drückten uns die Hand und gingen an das, was zu tun war. Zugleich hörten wir auch schon durch die Stille der Nacht eilende Schritte und Laufen und Zurufe – der grüne Stern hatte alles rebellisch gemacht – und eine Viertelstunde nachher war unser Personal vollzählig auf dem Posten.

Die mühsam mit dem primitiven Zeigertelegraphen nach der nächsten Station buchstabierte Anfrage ergab, dass der Hilfe suchende Zug zwischen uns und der nächstfolgenden, also ungefähr drei Meilen vor uns, liegen musste. Dahin konnte kein höherer Beamter von der Endstation vor dem nächsten Morgen kommen – wir mussten also an Ort und Stelle.

Ich erwog, dass jener Zug ein so genannter gemischter mit Personen- und Güterbeförderung sein müsse, der auf einer Zwischenstation zu übernachten gehabt hätte, und ließ daher in den von uns arrangierten Hilfszug für etwa nötige Umladungen ein halbes Dutzend offener und gedeckter Güterwagen einstellen und letztere auch für den Fall, wo Gott vor sei, einige Kissen und Matratzen werfen.

Die Station glühte vor Fackelschein, bei dem in fiebriger Hast dröhnend, polternd und klirrend Schwellen, Schienen, Winden und Ketten, die Werkzeuge und Gegenstände zur Hilfeleistung, geladen wurden. Durch den Qualm der Fackeln und der Maschine, die sich puffend und prustend mit ihren großen, roten, unheimlichen Augen vor den Zug legte, huschten die bunten Lichter der Handsignallaternen hin und her. In den verschiedensten Beleuchtungen sah ich überall Gebhards graubärtiges Gesicht und langen Mantel unter den sich bückenden, neigenden und beugenden Gestalten auftauchen, seine scharfen Kommandos durchdrangen Maschinenzischen, Poltern und Klirren. Endlich waren wir nach Kräften arrangiert, signalisiert und instruiert.

„Fertig!“ dröhnte Gebhards Stimme. Wie böse Geister huschten die dunklen Gestalten unserer wackeren Kerle auf die Schaffnersitze der hohen Wagen und auf den Tender. Ein Dutzend sprang auch bei uns herein, die wir auf einem offenen, freie Umsicht gewährenden Güterwagen unmittelbar hinter Maschine Posten gefasst hatten.

Im qualmigen roten Lichte der Fackeln, welche auf der Maschine und dem letzten Wagen postierte Männer trugen, schwamm der dunkle, düstere Zug und das helle Stationshaus. Aus einem Fenster desselben neigten sich die frischen, lachenden Gesichter von Gebhards Kindern, die aus den Betten gesprungen waren, um den Papa abfahren zu sehen. Er grüßte sie mit der Hand und winkte ihnen ernst zurück, und durch den grellen Ton der

Maschine, die zur Abfahrt lang gehalten pfiß, hörten wir die hellen Kinderstimmenrufen: „Gute Nacht, Papa!“

Dampfend, Funken sprühend und glühend kam der Zug in Bewegung und glitt eilend in Nacht dahin. Mir war's unheimlich zu Mute. Wusste ich doch als erfahrener Eisenbahnmann, dass selten ein Unglück allein bleibt. Zudem ist jede nicht fahrplanmäßige Fahrt eine Gefahr.

Unruhig wechselten wir jede Minute die Geschwindigkeit; sie verzögernd, wenn der Fernblick sich trübte oder nicht ganz Geheures sich auf dem Gleise zu zeigen schien – und dann frischen Dampf gebend in dem Gedanken, dass an jede Minute des Späterkommens Menschenleiden, vielleicht Menschenleben hingen. Wir schwiegen alle. Nur das Keuchen und das metallische Dröhnen des rasch arbeitenden Apparates, zuweilen ein Pfiß mit langem Echo durchgellte die Stille der Nacht. Der späte Mond war aufgegangen. Es ward kühl. Hier und da über der Bahn ein Nebelstreif, in den wir schnell eintauchten, um gleich wieder daraus hervorzubrechen. Hinter einem solchen, einem besonders dichten, verließen uns plötzlich die Signale, die uns bis dahin freundlich und tröstlich, uns erwartendes Wachsein verkündend, begleitet hatten. Die Lichter waren jenseits der Nebelschicht nicht wahrgenommen worden.

Um diese niederen Nebelschichten übersehen zu können, verließ uns Gebhard und erkletterte den nächsten hohen Wagen, auf dessen Schaffnersitz er sich streckte. Die langen Mondschaten, die glitzernden Mondreflexe

erzeugten zahllose Täuschungen. Doppelte Vorsicht bei der Fahrt wurde nötig, und doch drängte uns, je länger sie währte, unser pochendes Herz immer stürmischer, die heiß ersehnte Hilfe zu bringen. Wir atmeten auf, wenn die Schienen weithin im Mondlicht wie blaue Linien glänzend hinausliefen und freie Bahn dem Lokomotivführer gestatteten, dem Schlag der Maschine rascher nach dem Tempo unserer Pulse zu bestimmen. Das Blut drang uns ungeduldig nach Herz und Kopf, wenn er es nötig hielt, vorsichtig spähend und lauschend um Felshänge oder durch Krümmungen und dunkle Einschnitte fast lautlos langsam zu rollen.

Oft sah ich nach Gebhard hinauf; er lag in seinen Mantel gewickelt regungslos auf einem hohen Sitze. Hätte ich ihn nicht gekannt, ich würde geglaubt haben, er schliefe. Es mochte halb ein Uhr morgens sein, da hatten wir das wellige, waldige Mittelgebirgsterrain hinter uns, und vor uns lag im hellen Mondlicht freie, gefahrlose Bahn bis fast zur nächsten Station.

Es klang wie ein Hurraruf und löste uns allen die Gemüter, das mächtige Pusten, Rasseln und Klappern, mit der die Maschine jetzt wie ein Rennpferd, dem man die Zügel lässt, in ihren gestreckten Galopp fiel. Zahllose Funken stoben aus dem Schornstein, und die Fackeln prasselten hell auf.

Ich winkte Gebhard, der sich spähend empor gerichtet hatte. Mit diesem Fahrtempo musste wir in 10 Minuten auf



Station M. Sein, wo wahrscheinlich Nachricht von dem Unfallzuge unser erwartete.

Mitten in der geraden, mond hellen Linie vor uns lag ein kleiner Haltepunkt, einem benachbarten Edelsitze zuliebe errichtet, wenig benützt, ohne Ausweiche, mit einem niedrigen steinernen Perron zwischen den Gleisen. Gleich dahinter überspannte ein hoher Viadukt aus Quadern ein steiles Bachtal. Der Schatten des Stationshauses streckte sich schwarz über die Schienen, und ein Nebelstreif aus dem Bachtale, nicht dichter und breiter als Reitschleier einer Dame, kreuzte den Schatten, kaum kniehoch über dem Gleis liegend.

Ich hatte das eben aus der Ferne ohne Arg gesehen, als ich in eine jener Somnolenzen fiel, die wir Eisenbahnpraktiker wohl an uns selber kennen und die oft selbst den auf der polternden, rüttelnden Maschine Stehenden ganz unwiderstehlich packen, wenn eine andauernde Gefahrspannung sich in relative Sicherheit löst.

Ich träumte – nur eine Sekunde lang – dass Gebhard seinem im Garten Blumen gießende Töchterchen rief – fahre auf – sehe ihn, wie auf dem Wagen stehend, wild die Arme im Kreise schleudern – da – blitzschnell durchzuckt mich der Gedanke – das ist das zweite Unglück – ein furchtbarer Stoß schleudert uns nach vorn – Krachen, Knirschen – das ganze Gleis ist von blauen, sprühenden Flammen beleuchtet – im Stürzen sehe ich noch, wie die Maschine sich hoch aufbäumt, dass man ihr fast in den

Schornstein blicken kann – dann sich hinten hoch hebt, einen Strom glühender Lava aus dem Feuerkasten gießend – sehe wie die Kohle aus dem Tender mit einer dicken, weißen Wassermasse und großen Quadern gemischt, wie von einem Pulvermine geschleudert, in die Luft fliegt – wie unser Wagen sich neigt und uns ausschüttet wie ein Sack junger Katzen, und dabei dachte ich vollkommen klar: „Ja, jetzt ist es aus!“ Die fliegenden Quader waren vom Parapet der Brücke - jetzt geht es in die Tiefe – dann sprühen mir die Funken aus den Augen; und alles ist vorbei – mir war, ich ertränke; kalt rings um mich und ich sänke – sänke immer tiefer – lange – lange – dann aber hörte ich jemand sagen: „Nein, der Inspektor ist nicht tot, geben Sie ihm noch einen Guss auf den Kopf“ - und gleich darauf konnte ich die Augen aufschlagen und sah den Feuermann Hellwald mit einer Fackel und den Arbeiter Öhme mit der Tendergießkanne über mich gebeugt, letzterer im Begriff, mir eine neue kalte Dusche zu geben. Im Nu war ich ganz bei Besinnung und auf den Beinen – katznass, mit dröhnenden Kopf schüttelte ich mich, probierend, ob alle Glieder ganz. Hier und da brannte und schmerzte es – wer konnte jetzt daran denken!

Ich mochte eine viertel oder halbe Stunde bewusstlos gelegen haben. Es war pechfinster, das Gewitter war über den Mond gekommen. Nur zwei von den Fackeln brannten noch. Bei ihrem düsteren Licht und den Blitzen sah ich südwärts eine dunkle Masse übereinander gestürzte Wagen liegen. Nordwärts lag die Maschine auf der Seite brauste, sterbend, Dampf und Wasser aus.

„Wir sind mit blauem Auge davon gekommen, Herr Inspektor“, sagte Hellwald, „ich glaube, es ist niemand tot oder schwer verletzt. Einige haben freilich tüchtige Knuffe abbekommen. Der Führer liegt drin im Stationshaus, die Bahnwärterfrau macht ihm Umschläge. Dort sitzen auch ein paar an der Böschung, den nicht gut zu Mute ist.“

„Habt ihr eine Idee, wie die Teufelei gekommen ist?“ fragte ich und nahm ihm die Fackel aus der Hand, um den ersten Blick auf die Unglücksstätte zu tun.

„Freilich, Herr Inspektor – die Bahnarbeiter hatten einen kleinen Bahnmeisterwagen im Gleis stehen lassen, und die Bestie musste doch gerade in dem drei Handbreit Schatten und Nebel auf der Station stehen. Da sind wir drauf gefahren, ausgeleitet, die Maschine überschlug sich fast, alles ging drunter und drüber. Auch haben wir den steinern Perron mitgenommen. Freilich, hundert Meter auf der Brücke – da sprächen wir nicht mehr miteinander!“

Ich stellte mich auf ein Bruchstück des Perrons und rief laut meine Leute, einen nach dem anderen bei ihrem Namen, die ich kannte wie das ABC. Von allen bekam ich aus der Ferne und Nähe aus der Dunkelheit her Antwort, wenn auch von manchen schmerzverbissen. - „Ja mein Gott, wo ist der der Gebhard? Hilft er jemanden?“ Keine Antwort. Aber überall gegenseitiges Fragen. „Ja, wo ist er den? Hast du – du – du ihn gesehen?“

Keine Antwort – nur Kopfschütteln. „Kerls!“ rufe ich, hart von Schmerz und Schreck gefasst, „wenn der Beste von uns auch der einzige Verunglückte wäre. Kommt, helft suchen! Fackeln und Laternen her!“

Die Lichter wimmelten in die Gebüsche, ob er vielleicht dorthin sei. Ich umschritt mit Fackeln den Trümmerhaufen: ein wildes Chaos dreifach übereinander, durcheinander, ineinander geschobener Wracks von Fuhrwerken. Doch oben auf allen, fast unversehrt, senkrecht aufgebäumt ragte ein schwerer, sechsräderiger Wagen, zwanzig Fuß vom Boden empor gehoben, darunter ein Berg von Splittern, Bruchstücken und Fetzen. Die Gestelle des einen Fuhrwerks steckte unter dem Kasten des anderen, ein drittes war, zerspaltend, aufreißend in den Kasten des vierten halb hinein gekrochen. Dies lag auf der Seite, jenes kehrte die Räder gen Himmel. Schwere Träger, lange Eisenschienen starrten losgerissen und verbogen wie Spieße allenthalben aus den wüsten Massen hervor. Achsen, mannschenkelstark, zerknickt – Räder an u-förmig zusammengedrückten Stahlachsen lagen umher gestreute, bis über den Bahnkörper hinausgeschleudert, ein grandios-grauenhaftes Monument gewaltigen Kräftekampfes.

In dem Trümmerhaufen knackte und prasselte es zuweilen noch unheimlich, wenn ein Balken oder Sparren unter der Wucht seiner wild aufgetürmten Last brach. Dann und wann stürzte ein Stück Wagenrad oder eine aus den Angeln gerissene Tür oder eine Tragfeder oder ein Achslager von

der Höhe des Scheiterberges herab. Wir wagten uns bis unter die überhängenden Massen, wir steckten die Köpfe tief zwischen klaffende Balken und lose liegende, schwere Eisenmassen. - Nirgends die Spur des Braven oder seiner Leiche! Zuweilen rief ich auch, mein eigenes Beginnen verspottend, seinen Namen in die Splitter und Trümmerklüfte hinein.

Halt! - was war das? - ein Wimmern! Täuschung! Unmöglich! - Nein, wahrhaftig, es wimmerte mitten im Trümmerberge. - Heiliger Gott! Gebhard steckte – lebend – unter der entsetzlichen Masse.

„Stille! Ruhe! Ruhe!“, donnerte ich unter den arbeitenden und suchenden Leuten hinaus, die schon die Werkzeuge zur unsäglich mühseligen Arbeit des Abtragens dieses Berges von fast unlöslichen ineinander verknoteten, zerbrochenen Wagenglieder herbei schleppten. „Gebhard lebt! Er liegt unter dem Wagenhaufen!“

Totenstill wurde es, man hörte die Fackeln knistern und die ersten Tropfen des heranziehenden Gewitters auf Holz und Metall der Trümmer schlagen.

„Gebhard, Sie leben?“ schrie ich, tief zwischen das Gebälk kriechend.

„Ich lebe! Ich glaube, dass ich unverletzt bin, aber ich kann mich nicht rühren“ antwortete eine leise Stimme. „Warum nicht?“ schrie ich wieder. „Weil ich eingeklemmt bin

zwischen Boden und Wand des Packwagens, auf dem ich gesessen habe.“

Wir erstarrten zu Eis und sahen uns mit gläsernen Blicken an. Wie sollten wir den Unglücklichen da heraus bekommen? Jede Veränderung der Lage der Trümmer, jeder Ruck, den wir beim Abräumen derselben taten, konnte ihn ja zermalmen. Da hub die Stimme drinnen matt, aber klar und deutlich wieder an: „Herr Inspektor, rühren Sie nicht an die zerbrochenen Wagen, so lange es dunkel ist. Sie kriegen mich sonst nicht lebendig heraus. Wenn der Balken über mir zwei Zoll herab rückt, bin ich tot.“ Mir brach der Angstschweiß aus. Da hub sie wieder an: „Morgen früh, wenn's hell und ich noch lebe, versuchen Sie's vorsichtig, mich heraus zu holen. Glückt's nicht, ist's gewiss nicht Ihre Schuld – bringen Sie dann meine Kindern ----“

Er schwieg – oder man hörte nichts mehr, denn das Gewitter brach mit Donner und Blitz los. Der Regen strömte unablässig nieder, der Boden wurde weich, manche Stützungen gaben nach. Knurrend wälzte sich manches großes Wagenwrack um einige Zoll, niemand von uns achtete dessen. Wir stützten, steiften und festigten, schweißtriefend, als sei der Trümmerhaufen Salomonis Tempel.

Zuweilen rief ich hinein. Man hörte nichts – er war wohl tot. Ich saß auf einem zerbrochenen Rad und weinte wie ein Kind. Es dämmerte – aber noch wagten wir uns nicht an die Arbeit. Die Leute alle waren ernst und blass; jeder fühlte,

dass an der geringsten Unvorsichtigkeit, jeder Ungeschicklichkeit vielleicht ein uns allen wertenes Leben hing. Um halb vier riss das Gewölk im Osten und die aufgehende Sonne schien bis in das Innerste des Trümmerberges hinein. Ich umschritt ihn mit dem Lokomotivführer, der sich erholt hatte, beratend. Welche der miteinander verknoteten Massen war zuerst hinabzustürzen oder heraus zu ziehen, dass sie nicht andere mit sich riss und die Lage des Ganzen sich zum Verderben des vielleicht doch noch Lebenden änderte, ihn zerquetschte. Wo sollten wir stützen und festigen, um ihn zu schützen? Wo durften wir wagen zu bewegen? Wo lag er überhaupt?

Plötzlich klang es vernehmlich wieder mitten aus den Trümmern heraus: " Herr Inspektor, Herr Inspektor!"

„Gebhard, lieber Gebhard! Ja was wollen Sie?“

Und dann weiterhin in mühsam abgebrochenen Sätzen:  
„Die Sonne scheint jetzt zu mir – ich sehe deutlich, wie die Trümmer liegen. – Ich bin – dicht an den Träger des Güterwagens 1020 gedrückt. Können Sie – das Gestell, das darüber liegt, – stützen und – zu dem Blechdache des österreichischen Hüttelwagens kommen – das mich fast erstickt – ohne dass mich etwas erdrückt – so wäre wohl möglich, dass ich heraus kriechen könnte.“

„Sie Sie den gesund, Gebhard?“ fragte ich hinein.

„Ich weiß nicht, meine Beine sind ganz starr, der Druck hat über Nacht sehr zugenommen.“

Lautlos, ernst und besonnen gingen wir mit unseren besten Winden und Werkzeugen an die Arbeit. Gottlob! Da ragt ja der Puffer des Wagens 1020 aus den Trümmern. Er wurde solid gespreizt, gestützt und fest geknebelt. Jetzt galt es, zu dem darauf ruhenden Gestell zu kommen. Bei jedem Stück Holz, jedem Splitter, den wir entfernten, jedem Bolzen, den wir abschraubten, wurde der ganze Trümmerbau besichtigt, geprüft, gefestigt. Wir feilten starke Barren und Stangen, sägten mühselig im engsten Raum dicke Balken und Bohlen durch, bohrten festgeklemmte Stücke heraus, hoben mit den sanftest wirkenden Schraubenwinden – der Schweiß rieselte und von den Gliedern – und dennoch krachte und knackte es oft in dem Teufelsgewirre, dass wir meinten, jetzt müssten wir den Todesschrei hören.

Der liebe Gott aber war mit uns. Gerade als die Sonne gegen zehn Uhr glühend herab zu brennen begann, gelang es mir, die erste Schraubenwinde unter das verfluchte Blechdach des Hüttelwagens zu bringen. Kaum hatte ich die Kurbel drei- oder viermal gedreht und gesehen, dass es sich knisternd hob, klang ein tiefes „Gottlob!“ aus dem Trümmerhaufen heraus und zugleich ein freieres, lauterer: „Halt! Jetzt nicht weiter mit dem Dache, Herr Inspektor, stützen Sie erst die Achse links von Ihnen, sie kommt sonst herab.“ Es geschah. – „jetzt schneiden Sie die Stütze vor Ihnen durch. Spreizen Sie das Gestell oben etwas sicherer. Und jetzt heben Sie mit der Schraubenwinde in Gottes Namen wieder an. Halt, jetzt oben genug! Ich bin mit dem Oberkörper frei! Jetzt lassen Sie unten anheben – aber um



Gottes Willen vorsichtig, sonst ist's im letzten Augenblick noch aus mit mir!“

Plötzlich rappelte und rührte es sich in den Trümmern, und unter dem Blechdach des verdamnten Hüttelwagens kroch unser Gebhard eilends heraus auf allen Vieren, mit entsetzten Blicken hinter sich schauend, bis es aus dem Bereich des furchtbaren Trümmerberges war – dann ließ er sich flach auf das Gesicht in das nasse Gras fallen und der Körper des starken Mannes schütterte vor Schluchzen – durch das man nur die Namen seiner Kinder hörte. Dann aber stand er fest auf, reichte mir und dem Lokomotivführer, dann all denen, die blass und froh umher standen, die Hand, ging ins Haus, trank ein Glas Wein und ein zweites – kam dann wieder heraus und sagte nur: „ Unter den Säbeln und Hufen der französischen Kavallerie war's besser als da drin“, und aus voller Brust „Gottlob!“ -

Als eine Stunde darauf ein Zug mit dem Oberbeamten von der Hauptstation anlangte und die Nachricht brachte, dass nur ein leichter Defekt den Zug, dem wir zur Hilfe ausgefahren waren, den wir aber in der eigenen Not fast ganz vergessen hatten, genötigt habe, das Hilfssignal zu geben, fanden die Herren Gebhard als den unerschrockensten der Leute beim Abräumen des Trümmerberges. Wie wir aber die Bestien von Wagentrümmern mit Ketten und Lokomotiven herab und beiseite rissen und vierteilten, wie wir sie mit Winden und Hebebäumen stürzten und auseinander spalteten, um die

Bahn so schnell wie möglich frei zu machen – das war jetzt eine Lust!

Mittags rollten die Züge zwischen den Trümmerhaufen hindurch und an der toten Lokomotive vorbei über glatte Bahn, und aus allen Fenstern derselben schauten die Passagiere mit entsetzten Gesichtern auf das, „was der Eisenbahn passieren kann!“

Abends aber erzählte ich dann Gebhards Töchterchen, meinem Liebling, wie nahe sie daran gewesen sei, eine Waise zu werden. Das Kind aber schüttelte den blonden Kopf und sagte lächelnd:

„Du siehst aber, Onkel Inspektor, dass der liebe Gott es nicht gewollt hat.“