

nun nicht mehr entgehen sollten. Es war wahrlich weniger wie einladend, neben sich und über sich die hohen Berge, die stockfinstere Nacht, nur erleuchtet durch die die Luft durchkreuzenden Blitze, jetzt in dieser später Abendstunde, ermüdet zum Umfallen, hungrig, durstig und mit Sehnsucht des Nachtlagers harrend, noch eine Fahrt von fünf Meilen zurücklegen zu müssen, und noch dazu mit einem schweren Güterzuge. Ein Gewitter, von einem ruhigen, sichern Plätzchen aus gesehen, hat etwas großartig Schönes an sich; auch im Eisenbahnwagen, im Trockenen sitzend, mag es sich schön ausnehmen. Aber ein Gewitter im Gebirge von einigen tausend Fuß Höhe, auf einer Maschine stehend in ein enges Tal schauend, vom Himmel herab ein strömender Regen, dazu das Krachen des Donners, die Maschine ihre höchste Kraft anspannend, um den empörten Elementen Trotz zu bieten, und jeden Augenblick gewärtig, von einem zuckenden Blitze getroffen zu werden, das alles hat doch einen schauerlichen und doch erhaben selten schönen Anblick. Es wundert mich heute noch, daß wir die Steigung so glücklich hinaufgekommen waren, denn es war ein Sturm, daß die zwei starken Maschinen öfter den Dienst zu versagen schienen.

Nun, die Höhe wurde erreicht, in der Station mit Mühe und Not die noch dastehenden Güterwagen dem Zuge angehängt, und fort ging es, jetzt auf einer mehr ebenen Bahn, in die Nacht hinein mit rasender Eile dem Bestimmungsorte zu. Das Gewitter tobte fortwährend, es war, als wenn alle Himmel herunterstürzen sollten, und schon machten sich die Folgen des herabströmenden Regens bemerkbar. Die nächste Station ist in einem ziemlich langen Einschnitt gelegen. Kaum war der erste Wechsel*) passiert, so hörte ich ein starkes Rauschen. Doch stock-

*) Welche.

finster, nur durch die zuckenden Blitze erleuchtet, erkannte man unter sich ein stark strömendes Wasser. Horch! Welch ein Knall! Jetzt muß es ganz in der Nähe eingeschlagen haben. Erschrocken blickten mein Heizer und ich einander an. Doch, was war das? Ein Holpern und ein Stoßen, als wenn die Maschine auf den Schwellen lief. Wir flogen in die Höhe, die Räder spritzten uns das Wasser über den ganzen Körper. Wir konnten kaum zu Atem kommen. Im nächsten Augenblicke ertönten mehrere Male in wahrhaft schauerlichen Tönen und so schnell hintereinander folgend, daß wir unseres Lebens Ende gekommen glaubten, das Bremssignal und die Notrufe der zweiten, dem Zuge vorgespannten Maschine. Der Schreck lähmte uns alle Glieder. — Ein sekundenlanges Warten, — jedoch von Anhalten keine Rede. Immer vorwärts raste der Zug. Die zweite Maschine gab kein weiteres Zeichen, denn hinten auf den Wagen konnte man ja kaum das Pfeifen hören. Der Donner krachte ununterbrochen, und bei dem herabstürzenden Regen hatten die den Zug begleitenden Männer sich jedenfalls ein schützendes Plätzchen auserschen.

Nur noch eine kurze Strecke, und wir waren aus dem Einschnitt heraus. Die Kraft der Maschinen wollte nachlassen. Doch was war das, daß der Feuertür so ungewöhnlich viel Dampf entströmte? Ich ließ die Feuertür öffnen. Es war kaum auszuhalten. Wir prallten beide zurück. Erst ein furchtbarer Qualm und plötzlich die nach uns zuckende Flamme, die uns beiden Bart und Augenbrauen versengte. Das immer stärkere Rauschen des Wassers ließ vermuten, daß der Aschkasten mit Wasser angefüllt sei, und dieses dann das Feuer am Ende auslösche. Gott! welche Verlegenheit! Im Tender stand alles unter Wasser. Mit dem Holz, dem wenigen, das wir hatten, konnten wir bei dem strömenden Regen doch unmöglich das Feuer aufrecht erhalten. Die Maschine ließ bedeutend nach; aber mein

Kamerad hinter mir klopfte mit seiner Maschine lustig drauflos. — Jetzt immer stärker. Er mußte bemerkt haben, daß vorn etwas nicht in Ordnung sei. — Ein fürchterlicher Stoß! Wie wenn die Maschine an eine Mauer anrenne. Noch ein Stoß! Plötzlich hebt sich die Maschine auf eine Seite. Ein Krachen, ein Rasseln von Stangen; aber alles so schnell hintereinander, daß ich mich kaum von meinem Schreck erholen konnte, um nach der Pfeife zu greifen und ebenfalls das Notsignal ertönen zu lassen. Ich hatte den Regulator geschlossen, die Steuerung zurückgerissen und half meinem Heizer den Bremshebel niederdrücken, aber von Anhalten wiederum kein Gedanke. Die Maschine ging nachdem wieder ganz ruhig. Die hintere Maschine ging auch wieder ruhig, wie es schien. Ein kleiner Stoß von hinten in den Tender hinein belehrte mich, daß mein Kamerad wieder drauf losdrücke. Von der Begleitmannschaft mußte von dem Bremssignal gar keine Notiz genommen worden sein. Also vorwärts! Der Einschnitt war jetzt verlassen. Mein Heizer rührte das Feuer auf, legte das übrige Holz, welches sich im Tender noch vorfand, dem Feuer zu, das Blasrohr wurde ganz geschlossen, und lustig fing es wieder an zu brennen. Aber da zeigte es sich, daß die Maschine Schaden genommen haben mußte. Das war ein Dampfen und ein Blasen aus allen Seiten. Doch zum Besinnen war jetzt keine Zeit. Es lag eine lange Steigung vor uns. Jetzt noch die letzte Anstrengung, es hilft alles nichts mehr! Mein Kamerad hinter mir, ein noch junger Führer, aber ein, wie es schien, unerschrockener Mann voll Mut und Entschlossenheit, strengte seine Maschine bis aufs äußerste an und immer wacker vorwärts ging es. Es donnerte und blitzte, der Regen strömte ununterbrochen. Wir waren bis auf die Haut durchnäßt, und das Wasser kam uns bereits zu den Stiefeln wieder heraus. Müde zum Umfallen erwarteten wir mit Bangen und

Grausen das Ende der Fahrt. Elf Uhr war längst vorüber. Jetzt haben wir gewonnen! Gott sei Dank, da strahlt der sehnlichst erwartete Neigungszeiger! Nach dir richtet sich tagtäglich mancher sehnsüchtige Blick! „Noch einmal feuern, erst etwas aufrühren! — So ist es recht. Alter treuer Gefährte!“ In 15 Minuten ist die Angst und Not überstanden. Die zwei Meilen sind jetzt bald zurückgelegt. So! Jetzt kommt bald das rettende Gefälle, welches sich bis in die Station hineinzieht. Jetzt noch die letzte Anstrengung! Mein Kollege tat auch, wie es schien, dasselbe. Ein herrlicher Kollege! Der hatte keine Angst. Seine Maschine schnaubte, und ein Feuerregen entstieg dem Schornstein, als wenn es die volle Kraftprobe derselben gelte. Dieser hat es aber auch heute gegolten. Denn hätte ich bei solcher Fahrt einen erschrockenen oder verzagten Kollegen gehabt, so wären wir steckengeblieben; oder hätten wir den Zug angehalten, so saßen wir vielleicht gründlich fest und wären im günstigsten Falle um unsere vierstündige Ruhe gekommen.

Glücklich erreichten wir die Endstation. Die Angst war für heute überstanden. Mitternacht war jetzt vorüber, und so schnell ich es vermochte, suchte ich meine Matratze auf und dankte dem lieben Gott, daß ich in dieser fürchterlichen Nacht nur mit der Angst und dem Schrecken davon gekommen sei, und war herzlich froh, daß ich mich einem mehrstündigen Schläfe überlassen konnte, — nein, nur durfte; denn schlafen konnte ich lange nicht. Meine sämtlichen Glieder zitterten und zuckten unaufhörlich. Ein Fieber- und Frostschauer durchrieselte meinen Körper. Ich konnte nicht warm werden. Doch der Morgen fand mich etwas gestärkt, jedoch mein Heizer sah übel aus. Er konnte kaum stehen, der arme Mann. Auch mir ging die Aufregung der vergangenen Nacht immer noch im Kopfe herum. Doch es half alles nichts. Meine erste Sorge, um

auch wieder die Heimreise zu den Meinigen antreten zu können, ließ mich nach dem Schaden suchen, den die Maschine etwa genommen hatte. Nun, der war nicht so bedeutend, als es im ersten Augenblicke schien. Die Bahnräumer waren gründlich verbogen und ganz auf die Seite gedrückt. Ein paar Zylinder-Entleerungshähne waren hinweggerast, am Kondensationsrohr fehlte Kette und Reinigungsdeckel, und so waren noch einige Kleinigkeiten an den verschiedenen zum Mechanismus gehörenden Zug- und Querstangen, teils verbogen, teils zerbrochen, bemerkbar; aber zum Dienst war die Maschine doch noch zu gebrauchen, und in der sechsten Morgenstunde ging es wieder der Heimat zu.

Bei der verhängnisvollen Station angekommen, bekamen wir erst eine Übersicht von der Größe der Gefahr, in der wir uns gestern nacht befunden hatten. Gleich am Eingange des Durchstichs lagen bunt über die Bahn zerstreut Kies und Steingeröll bis auf Fußhöhe. Die Äcker waren herabgeschwemmt, und Steine bis zu einem Zentner Schwere lagen mitten und neben dem Schienengleise. In der Nähe der Station hatten noch am Tage vorher wenigstens 20 Klafter Buchenholz, Einwohnern des Dorfes gehörig, aufgeschichtet gestanden. Auch diese waren sämtlich verschwunden und bis ins Dorf hinabgetrieben worden, und hatten samt und sonders den Bahnhof passieren müssen. Einzelne Scheite lagen noch umher. Hier war also die Ursache des Aufsteigens und Stoßens der Maschinen zu suchen und somit auch jetzt erklärt. Unfern der Station war beim Bauen der Bahn zur Auffüllung des Bahndammes ein tiefer Graben ausgestochen worden. Das herabströmende Wasser hatte sich hier gestaut, und in diesem Graben lagen zu Anfang desselben einige verendete Schafe, etwas weiter wieder zehn bis zwanzig Stück und

so fort, bis zu ganzen Haufen aufeinander geschichtet. Auch befand sich der Hund darunter. Alle hatten ihren Tod gefunden. Auf der folgenden Station erfuhren wir nun erst, daß zwei Stunden von derselben entfernt, aufwärts in den Bergen, ein Wolkenbruch stattgefunden und eine ganze Herde Schafe, von insgesamt 700 Stück, samt Hund und Pferch, den Abhang heruntergeschwemmt habe. Es war ein grausiger Anblick. Der Tag klärte sich wieder auf, und wer später hier heraufkam, hatte gar keine Ahnung von der Größe und Schauerlichkeit des überstandenen wolkenbruchartigen Gewitters.

42. Um eines Knopfes Dicke.

„Nun, da kommt ihr endlich, ihr alten Pudel- und Bärenhäuter; der Punsch hat schon zwei Atmosphären Dampfdruck,“ rief der alte pensionierte Lokomotivführer Zimmermann, in einer mächtigen Punschbowlie rudierend, einigen dunklen, vierschrötigen Gestalten entgegen.

Heute, am Silvestertage, ist ausnahmsweise der Tisch in der Führerstube sauber weiß gedeckt, und oben auf dem Tische, zunächst am Ofen, steht die mächtige Bowlie.

„Vater Zimmermann, böser Dienst heute zum Silvester!“ rufen die Eintretenden, den Schnee abschüttelnd und sich aus Pelzen, Jacken, Mützen und Überstiefeln schälend.

„Was wißt ihr Zuckerpuppen denn von bösem Dienst! In euren Glaspalästen, die euch jetzt die Direktionen über eure Trittbretter bauen lassen, auf euren Maschinen, die euch mit ihren sanften Federn wiegen, wie eure alte Kindermuhme auf ihren Armen! Ihr hättet mit uns in den Jahren 39 und 40 auf den kleinen Maschinen stehen sollen, die so hart und bockig gingen, daß ihr jeden Schienenstoß von

der Sohle bis unter die Mütze fühlte, und die nicht weiter wollten, wenn der Schnee eine Handhoch auf den Schienen lag. Und darauf standen wir ganz frei, Tag und Nacht, ohne Fach und Dach, im Dezembernautstürme, in der Julihitze und im Gewitterhagel — ohne weiteren Schutz als unseren Rock und unser wettergegerbtes Fell. Das war harter Dienst! Was wißt ihr davon! Und wahrlich, was ist euer schlimmster Dienst gegen das, was sie unseren Hennig heute zum Jahresschluß haben durchmachen lassen, der sein Führerexamen mit Glanz abgelegt hat! Unter freiem Himmel auf der Maschine, da ist Gott bei uns, in der Schulstube aber der Gottseibeius. Und da ist er ja, der Geprüfte, Gemartete — hurra!“

„Hurra!“ rief der Alte dem Eintretenden entgegen, kräftig sekundiert von sechs rauhen Kehlen; sechs harte, feste Rechte streckten sich dem jungen Manne zu, der, in schwarzer Sonntagskleidung, gerötetem, offenem Gesicht und mit jenem klaren Fernblick in den blauen Augen, der außer dem Matrosen nur dem Lokomotivführer eigen ist, unter sie trat, etwas verlegen und linkisch die huldigende Begrüßung erwidern.

„Nun, wie war's? Wie ging's? Hast du beim Examen geschwitzt? Hat dich der Obermaschinenmeister Knoll tüchtig gezwickt?“

„Platz nehmen! Punsch!“ ertönte es von den ihn umringenden Kameraden auf ihn ein.

„Ruhe da!“ tönte Zimmermanns rostige Stimme dazwischen. „Platz nehmen, ja; Punsch, nein! Hönig und Franz fehlen noch, die mit dem Güterzug hereinkommen. Er ist um 20 Minuten verspätet, wie mir der Telegraphenfritz vorhin sagte, und muß gleich da sein. Gleiches Recht und gleiches Getränk für alle — sonst holt der Teufel alles reguläre Reglement.“

„Nun ja,“ hub der junge Gefeierte an und trocknete sich den bei der Erinnerung wieder ausbrechenden Angstschweiß von der Stirn, „sie haben mich weidlich gedrillt. Ich wurde schon nach dem neuen Regulativ examiniert. Es saß wohl eine fünf Meter lange Reihe von Herren um mich herum, von denen ich, außer unserem Obermaschinenmeister Knoll, noch keinen auf einer Lokomotive oder in einer Werkstatt gesehen habe.“

Und unser Obermaschinenmeister war nicht der schlimmste. Er fragte mich scharf durch, das ist wahr, bis auf die Knochen; aber ich verstand ihn und konnte ihm vernünftig antworten. Aber das, was die anderen Examinatoren — hochgestellte und gelehrte Herren waren es — von mir verlangten, verstand ich nur halb. Sie sprachen kein Eisenbahndeutsch mit mir, und was sie wissen wollten — nun ja, ich wußte es — das hatte ich, nur um es beantworten zu können, aus den Büchern gelernt, die mir der Herr Werkführer Herzog geliehen hatte. Vorgekommen war mir's nie im Dienst, gebraucht hatte ich's nie und werd's wohl nicht brauchen mein Leben lang.“

„Und was war's denn etwa?“ begann Kamerad Böhmig zu fragen, seine Zigarre anzündend, als die Tür der Führerstube plötzlich aufgestoßen wurde. Eine Wolke von Schneestaub quoll herein, aus derselben entwickelten sich die Gestalten zweier neuer Ankömmlinge, die der erwarteten Führer der beiden Maschinen, die vor dem verspäteten Güterzuge gelegen hatten.

„Bravo, daß ihr kommt!“ jubelte es ihnen entgegen, „jetzt den Punsch ausgeteilt und nach dem Festessen in die Restauration geschickt!“

„Hier ist ein Braten dazu,“ rief einer der Ankömmlinge und hob einen halbverbrannten Hasen, den er bei den Hinterläufen gefaßt hatte, in die Höhe.

„Wo hast du das Vieh her, was soll's damit?“

„Herr Lampe hat sich die Ehre geben wollen, sich selbst für Hennigs Festmahl aufzutischen; aber er ist wohl etwas zu hitzig gewesen und hat sich mit Haut und Haaren zu braun gebraten,“ lachte der Besitzer des Hasen. „Die roten Signallichter meines ‚Pluto‘ jagten ihn aus der Schnee-grube auf, in der er auf der Böschung ganz behaglich geduckt saß, und er fing an, mit unserem Zuge um die Wette zu laufen. Wohl zwei bis drei Minuten lang sah ich den kleinen, dummen, schwarzen Kerl beim Scheine meines Feuers im zweiten Gleise neben der Maschine über den Schnee hinfliegen. Ich tat einen kurzen Pfiff, da bekam er einen Schreck, prallte vorwärts, gewann Vorsprung, kam in das rote Licht der Signallaternen — das mochte ihn blenden — er schlug einen Haken vor der Maschine wie vor einem Hunde — quer über das Gleis. Ich schaute aus, wo er drüben wieder zum Vorschein kommen würde, aber er kam nicht. Ich dachte, er sei totgefahren oder unter dem Zuge zurückgelaufen, und vergaß das Tier. Als aber in Seestadt der Rost meiner Maschine schlackenfrei gemacht werden soll, schreit der unterirdische Geist mit der Feuerkrücke aus der Aschengrube heraus: „Herr Hörnig, Herr Hörnig! Sie haben ja einen Braten mitgebracht.“ Ich denke, dem Kerl hat das Feuer des ‚Pluto‘ das Hirn versengt, steige ab und sehe nach. Seht, so wahr ich hier sitze, liegt mein Hase vom Bielitzer Gehölz unten in meinem Aschkasten tot und halb geschmort. Der Aschkasten mochte ihn wohl im Sprunge gefangen haben. Der hatte es eilig gehabt, gebraten zu werden.“ Lautes Gelächter folgte der Erzählung des jungen Führers.

„Da lachen sie, die dummen Kerle, über das arme Vieh,“ murrte Zimmermann, die Gläser frisch füllend, dazwischen, „weil sie nicht wissen, wie verdammt es einem so unter einem Asch- und Feuerkasten zumute ist.“

„Und wissen Sie denn das, Vater Zimmermann?“ riefen mehrere Stimmen im Tone des starken Zweifels.

„Ich weiß alles, das wißt ihr recht gut, und habe alles durchgemacht, was zwischen der Unterkante der Schienen und der Oberkante eines Lokomotivschornsteins vorgehen kann,“ erwiderte Zimmermann.

„Aber im Aschkasten haben Sie doch nicht gesteckt,“ lachte die übermütige Gesellschaft.

„Nicht ganz,“ erwiderte der alte Führer sehr ernst, „aber darunter und stückweise auch beinahe darin. Aber ich sage euch, daß ich wohl dabei gewesen bin, wie aus einem stolzen Zuge von prächtigen Wagen, voll lustiger Menschen, auf einen Ruck — ehe ihr die Hand nach der Pfeife erheben oder die Bremse anziehen könntet — ein Haufe von buntem Scheitholz, Schrauben-, Achsen- und Räderbruchstücken wurde, unter dem Stöhnen und Hilfesgeschrei hervordrang und den verzweifelnde Menschen umjammerten. — Ich war dabei, wie Lokomotiven, wie junge Katzen über das Dach, über die Böschung hinabsprangen und sich überkugelten, ein-, zwei-, dreimal, Räder oben, Schornstein unten, und alles Dampf, Trümmer, Feuer, Zischen und Geschrei war — daß mir aber das Herz nie, in fünfunddreißig Jahren Eisenbahndienst nicht, so stillgestanden hat, wie unter dem Aschkasten —“

„Erzählen, Vater Zimmermann! erzählen!“ riefen die rauhen Stimmen im Kreise, denen man es anhörte, daß sie gewöhnt sind, über das Klirren, Rasseln und Poltern der Maschine hinaus zu sprechen.

„Na, ich will's wohl tun,“ erwiderte dieser, indem er langsam seinen Tabaksbeutel aufschnürte und seine kurze Pfeife zu stopfen begann, obwohl ich nicht gern von der Geschichte spreche.

Seht, Jungens, die Hände, die diesen Beutel damals stickten, wären beinahe dabei zu Witwenhänden geworden, und mein Karl und mein Julchen wären gar nicht auf der Welt, wenn ihr mich damals schon wie jetzt den dicken Franz hättet heißen dürfen.

Also am Silvesterabend 1845 kam ich mit einem schweren Güterzuge von Griestal herauf nach der Residenzstation und hatte ganze vierzehn Stunden bei sechs Grad Kälte und Sturm auf der Maschine gestanden. Ich war steifgefroren wie ein Bock und freute mich auf den Silvesterpunsch. Es dunkelte schon, als ich einfuhr, und durch das Schneegeflimmer hindurch sah die Station mit ihren hundert und aber hundert Lichtern an Perrons und Weichen aus wie eine große Weihnachtsbescherung. Schlechte Bescherung für mich! — Da war von den Weihnachtsfeiertagen her eine wahre Wagenburg von so ungefähr fünfhundert Wagen auf der Station zusammengefahren, und die mußten rangiert werden, damit die Sachen nach dem Neujahrsfeste gleich fortkonnten.

Kaum steige ich von der Maschine, da kommt der Schirrmeister an mich heran und sagt: „Herr Zimmermann, Hauser ist krank geworden. Ihr müßt für ihn die dritte Rangiermaschine übernehmen.“ — „Schockschwerenot!“ sage ich; „aber in Gottes Namen, wenn’s nur nicht bis Mitternacht dauert — da muß ich zu Hause sein, sonst gibt’s nächstes Jahr ein Unglück.“ — „Narrenspossen,“ sagt der Schirrmeister, „haltet Euch nur dran, daß Ihr fertig werdet!“ und hinaus ist er wieder in den Schneewirbel.

Ich schob das Gruseln, das mir über die Haut lief, auf das unheimliche Wetter, das mich anschnaubte, als ich mit der Maschine hinauskam. Die ganze Luft war voll Schneestaub und Kältenebel, und wenn die weißen Gespenster im Sturm quer über die Maschine jagten, sah ich den Schornstein kaum.

Von den Lichtsignalen erwischte man nur dann und wann einen roten, weißen oder grünen Blick, und von den Zurufen der Rangierer nahm man nur das Schreien wahr. Dazu wurden ein paar hundert Wagen von drei Maschinen gleichzeitig nach allen Richtungen verschoben, überall

prallten sie wie große Schatten aus Nebel und Schneegestöber heraus und verschwanden gleich wieder darin, und alles war dumpf vom dicken Schnee; man hörte sie nicht rollen, nicht kommen, nicht gehen. Die armen Weichensteller und Rangierer sprangen, naß bis auf die Haut, im knietiefen Schnee zwischen den rollenden Wagen hin und her. Ihr wißt ja, wie eine Rangierstation in einer Winternacht aussieht! Der liebe Gott tut dann das Beste dazu, daß wir nicht alle dabei zu Brei gefahren werden, und ich habe mich mein Lebtag immer darüber gewundert, wenn ich am anderen Morgen nicht gehört habe, der oder jener sei auf dem Platze geblieben. Und wenn was geschieht, holen die gestrengen Herren am grünen Tisch, in der warmen Stube, das Reglement aus der Tasche. Nun freilich, es kann nicht anders sein. Wenn sie’s aber nur ein einziges Mal in ihrem Leben draußen ansehen wollten!

In jener Nacht also war es gar schlimm, und der Silvesterpunsch mochte überdies den Leuten vorher im Kopfe spuken, denn das Rangieren ging in einem Tempo, als kommandiere es der Satan. Die Wagen flogen nur so hin und her, und die Lichter gingen vorbei wie Blitze, und man hörte überall das Dröhnen und Klingen der zusammenstoßenden Puffer, und die Leute krochen unter und zwischen den Wagen umher, als wären die Räder Pfefferkuchen und die Puffer Daunenbetten. Da war besonders ein kleiner, wüster Schirrmeistergehilfe — ich mochte den Kerl nicht leiden, denn er war mir früher einmal bei einem Mädchen sehr in die Quere gekommen —, aber ich mußte staunen, wie ich überall seine Signallaterne: rundgeschwungen, quergeschwungen, kreuzweise, oben, unten, hinten und vorne sah und seine grelle Stimme durch den Sturm hindurch hörte.

Und seht, den Mann hatte ich eben angerufen, als ich ihn wieder zwischen zwei Puffern hindurchschlüpfen sah, er solle nicht so teuflermäßig waghalsig sein bei dem

Wetter, wo man nichts sehe und höre und überdies ausrutschen könne. Er hatte mich aber ausgelacht und mich angeschrien: „Kümmert Euch um Euern Dienst, Herr Zimmermann, und nicht um mich! Wir müssen fertig werden vor Mitternacht — vorwärts, vorwärts!“ Und weg war er. Ich hatte ihm von Herzen „Hol dich der Teufel“ nachgerufen, und das soll ich mein Lebtag nicht vergessen und auf dem Sterbebette noch bereuen.“

Hier machte der alte Lokomotivführer eine Pause, trocknete sich die Stirn, tat einen Zug aus dem Punschglas und fuhr dann fort:

„Ich hörte ihn noch „Los“ kommandieren drüben bei meinem Kollegen, und die Wagenketten klirren, und dann einen Ton — nun, wie denn gleich? Habt ihr einmal einen Metzger mit einem Beil einen dicken Knochen durchhauen hören? — und einen dumpfen Schrei, und dann nur wieder das Kling und Klang der zusammenstoßenden Puffer; mir fuhr's kalt durch die Glieder; da bekam ich das Signal zum Vorrücken, und da war kein Zaudern. „Vorwärts! Vorwärts! Ich war gleich weit weg von der Stelle, am andern Ende des Bahnhofes, da konnte niemand wissen, was geschehen war.

Aber ich tat meinen Dienst nur noch wie im Traum, und als wir eine halbe Stunde darauf fertig waren und ich wieder in die Remise fuhr, sagte mir der Vorstand: „Wißt Ihr schon, Zimmermann? Der Schirrmeistergehilfe Porges ist totgefahren worden, totgedrückt zwischen den Puffern.“ ich habe nicht viel gefragt — mir war's gruslig zumute, und ich weiß nicht, wie ich die Maschine besorgt habe und auf den Heimweg gekommen bin. Als ich am Perron vorbeikam, sah ich einen Trupp mit Laternen dort stehen und etwas mit einem Mantel Zugedecktes auf dem Schnee liegen. Ich hatte dabei nichts zu suchen; es schüttelte mich, und ich kann euch sagen, Jungens, ich hätte wer weiß was darum

gegeben, wenn ich ihn nicht eine halbe Stunde vorher zum Teufel gewünscht hätte. Ich gab mir schwere Mühe, mir das aus dem Kopfe zu schlagen, es war ja nicht so schlimm gemeint gewesen; eine Redensart, wie sie unter uns bösen, groben Mäulern üblich war. Unter euch jungen Kerls ist es noch schlimmer, und es würde euch kurieren, wenn ihr das Wurmen damals da drinnen in mir gefühlt hättet. Na, endlich kam ich in die warme, helle Stube daheim zu der Luise und dem kleinen Jungen. Es wurde dann allgemach hell in mir.

Daß ich nun bei dem Hin- und Hersinnen nicht viel auf Wetter, Wind und Weg und Steg geachtet hatte, könnt ihr denken, und ich merkte nur eben, daß es noch wirbelte und heulte in der Luft, als ich in den Einschnitt bei der alten Ölmühle eingetreten war, durch den hindurch man die Fenster meines Hauses gesehen hätte, wenn man überhaupt zehn Schritte weit hätte schauen können. Ich ging im rechten von den beiden Gleisen im Einschnitte fort, weil es für meinen Weg schneefrei war und ich von ihm aus das Haus zuerst sehen konnte.

Und zwar ging ich ganz ruhig, denn ich kam vom Bahnhof, und ihr wißt, es ist das Einfahrtgleis, also konnte mir kein Zug von rückwärts nachkommen, und von vorn war keiner zu erwarten. Auch hätte ich ihn kommen hören müssen.

Als ich nun mitten in dem Einschnitte war, der, wie euch bekannt ist, in der Kurve liegt und in dem man an jenem Abend nicht eine Wagenlänge weit sehen konnte, hör' ich hinter mir pfeifen und gleich darauf das Klipp und Klapp der Räder auf den Schienenstößen eines langsam herankommenden Zuges. Ich hörte auch, daß die Maschine den Zug vor sich herschob, denn der Maschinenschlag war viel weiter hinten als das Räderrollen. Ich dachte: Aha, das ist der Reservezug von ungefähr zwanzig Achsen, der

vorhin auf dem Gleise drüben stand und den sie nach dem Güterbahnhofs hinüberdrücken. Alles das ging mir aber nur ganz dunkel durch den Sinn, wie man immer mechanisch an den Dienst denkt, auch wenn man Kopf und Herz von anderen Dingen voll hat. Ich sage: ganz dunkel; im Grunde ging's mich ja nichts an, denn der Zug mußte gleich auf dem linken Gleise an mir vorbeikommen. Als aber das Pink und Pank der Räder auf dem hartgefrorenen Gleise ganz nahe herangekommen war und ich schon hörte, wie die Notkette an dem vordersten Packwagen hin und her klirrte und sah, wie das Licht seiner Signallaterne neben mir auf dem Schnee hinzugleiten begann, drehte ich den Kopf zur Seite, um den Kerls drüben auf dem Zuge ein „Prosit Neujahr“ zuzurufen —.

Aber da war kein Zug auf dem Gleise drüben, und in demselben Augenblick — nun — da bekomme ich einen gewaltigen Stoß in den Rücken. Feuer sprühte mir aus den Augen — puff, liege ich flach im Gleise, auf dem Gesicht, und — pung, pung — beginnen die Wagen über mich wegzugehen.“

Der alte Lokomotivführer machte hier wieder eine Pause. Es war totenstill im Führerzimmer; weitgeöffneten Auges, vorgebeugt, bleich, umgaben die kräftigen Gesichter der jungen Führer den Tisch. Er füllte die Gläser wieder, drückte den Tabak in die Pfeife fest und fuhr fort:

„Seht, Kinder, wenn wir so hier um den Tisch sitzen oder auf der Maschine stehen, oder selbst auch, wenn wir, wie heute der arme Hennig, das Malheur eines Examens durchmachen, da kommen die Gedanken aus unseren dicken Schädeln immer einer nach dem anderen — langsam, „ordentlich“ und „instruktionsmäßig“ gegangen; man kann jeden einzelnen anschauen, jedem guten Tag und guten Weg wünschen; ja, die Herren Maschinenmeister sagen sogar manchmal, wir Führer dächten langsamer als andere Menschenkinder, weil alles Schnelle aus uns heraus in

unsere Maschine gefahren sei. Aber, Kinder, in dem Augenblick, der zwischen dem Stoß und meinem Flach-auf-der-Erdeliegen inne war, habe ich so viel gedacht, wie sonst zwischen Ostern und Pfingsten. Zuerst an Daheim, die warme Stube und alles darin und an das Neujahrgeläut morgen. — Na, davon sprechen wir nicht. Dann an den Schirrmeistergehilfen, der im Bahnhof unter dem Mantel auf dem Schnee lag, und dann kalkulierte ich so deutlich, als hätte ich sein Rangieren zu kommandieren über den Zug, der über mich wegging. Warum kam er denn auf dem unrechten, dem Gleise, in dem ich gegangen war, dem Einfahrtsgleise herauswärts? Und da hatte ich es gleich, was ich vorhin bei meinem Grübeln vergessen hatte: das Ausfahrtsgleis hatte ich ja am Mittag noch tief im Schnee verweht gesehen, und darum fuhren sie auf dem Einfahrtsgleise hinaus. Dann sah ich den Zug deutlich stehen; es konnten nicht mehr als zwanzig bis zweiundzwanzig Achsen Güterwagen sein, alles unsere eigenen Wagen, die gingen alle hoch über den Schienen, die taten mir nichts — ich lag flach genug zwischen den Gleisen. Aber die Maschine, die Aschkästen der Maschine! Ich kannte die drei Maschinen, die noch auf der Station im Feuer standen, wie meine Tabaksdose. Der ‚Wittekind‘ ginge harmlos über mich weg, auch wenn ich beliebter gewesen wäre, als ich damals war, der ‚Hermann‘ konnte mir allenfalls auch noch gnädig sein, wenn er wenig Wasser und Feuer im Kessel hatte, und die Kiesfüllung, auf der ich lag, nicht dick war, aber unter dem ‚Sirius‘, einen von den neuen, niedrigen Elefanten, war ich ein toter Mann. Ja, ein gleich toter Mann, das wäre nicht das Schlimmste gewesen, aber ein langsam in Stücke zerrissener und zerdrückter Mann. Welche Maschine war es nun, die da kam?

Alles das, seht, Kinder, hatte ich eigentlich zwischen Stoß und Liegen gedacht, aber als ich dann einmal lag, hörte alles Kalkulieren auf, und nur ganz instinktmäßig strecke

ich mich und zog den Atem an und machte mich dünn wie der Marder, der aus der Falle will, und zähle die Achsen, die über mich weggingen. Da sprach deutlich jedes Ping und Pang Silben aus, die lauteten: Ein schlech — ter Tod, ein schlech — ter Tod. Und jetzt greift mich etwas Schweres an, nein, es ist noch nichts; es gleitet und streift nur klirrend der Länge nach über mich hin und schlägt mich kalt ins Genick, es ist eine herabhängende Zugkette. Aber jetzt kommt's: der Boden beginnt, leise erst, dann stärker und stärker unter mir zu zittern; ganz langsam kommt's, dann sah ich von der Seite, obwohl ich den Kopf in eine Rinne drückte, daß die Schiene und der Schnee und die rollenden Räderschatten über mir immer heller und heller rot beleuchtet wurden, das war das Maschinenfeuer, das aus dem Aschkasten schien. — Jetzt fühlte ich es heiß werden, am bloßen Kopf und Genick. Die Schwellen drückten sich nieder, das Gleis dröhnte und bog sich, der Boden bebte gewaltig unter mir, da — ist's. — Und zugleich packte es mich auch mächtig im Rücken, drückte vorwärts — Gott sei mir gnädig! — da, Ritz und Ratz, riß etwas an mir entzwei und — pang — pang — donnernd und stampfend war die Maschine über mich hinweg. Der Boden zitterte nur noch nach. Vom freien Himmel stürzte das Schneewehen wieder auf mich herab.

Wie ich auf die Beine gekommen, weiß ich nicht. Ich stand da und schüttelte mich und sah die roten Lichter der Maschine in der Kurve verschwinden, die mir aussahen, wie die Augen des leibhaftigen Todes.

Dann fühlte ich mich an, was mir denn die Maschine vom Leibe gerissen hatte, und seht, da fehlten mir die ordnungsmäßigen Knöpfe hinten am Dienstmantel. Ich ging zum nächsten Weichenwärter, ließ mir eine Laterne geben und suchte die Knöpfe im Schnee. Als wir aber zu Hause um die Bowle saßen, in die ich bald zuviel Arrak, bald zuviel Zucker tat, daß die Luise mich verwundert

fragte: „Mann, was hast du denn heute, du zitterst ja und sprichst gar nicht“, da kamen mir erst Verstand und Sprache wieder, und ich zeigte Luise die Knöpfe und erzählte ihr die Geschichte und sagte, die Knöpfe zwischen den Fingern haltend: „Siehst du, um so viel nur war dein Männchen heute abend vom schlechten Tod entfernt.“ Seht, hier habe ich die Knöpfe und werde sie tragen, bis der Tod einmal wirklich kommt.“

Der alte Führer öffnete den Rock und zog zwei Knöpfe mit dem königlichen Wappen hervor, die er an einer Schnur auf seiner rauhen Brust trug.

„Und nun wißt ihr auch, warum ich vorhin die arme Kreatur im Aschkasten bedauerte. Ich habe euch die Geschichte erzählt, weil nun einmal die Rede darauf kam, sonst spreche ich nicht gern davon, weil Todesangst dabei war, und an die erinnert sich kein Christenmensch gern. Laßt euch dadurch die Courage nicht schwächen. Ihr braucht sie im neuen, wie im alten Jahre. Hört, es schlägt gerade Zwölf. Prosit, Kinder, Prosit und ‚Glück zu‘ noch auf hunderttausend Lokomotivmeilen!“



Verlag Kurt Amthor

Hauptbezugsstelle für techn. Eisenbahn-Fachliteratur
BERLIN C 2, Burgstraße 30 (Bürohaus Börse)
(Vertragslieferant der größten Eisenbahn-Beamtenverbände)

Das leichtverständlichste und beste Werk seiner Art ist:

Der praktische Lokomotivbeamte

Dritte verbesserte und erweiterte Auflage.

- I. Teil: „Die Lokomotiven“ (Heißdampflokomotive und andere). Mit ca. 150 Abbildungen und 21 Tafeln. Dritte, von Dr. Ing. Reg.-Baumeister Heumann, Berlin, Eisenbahn-Zentralamt, verbesserte und erweiterte Auflage, gebunden M. 4,-.
- II. Teil: „Gut Fest“. Die Luftdruckbremsen. Mit zahlreichen Abbildungen und Tafeln. Zweite neu bearbeitete Auflage von Reg.- und Baurat Bode, Berlin, gebunden M. 3,-.
- III. Teil: „Die Steuerungen der Lokomotiven“. Mit zahlreichen Zeichnungen, gemeinverständlich dargestellt von Reg.- und Baurat Bode, Berlin, gebunden M. 3,-. 2. erweiterte Auflage.
- IV. Teil: Ein Atlas mit 2 bis in die kleinsten Teile zerlegbaren farbigen Modellen, neueste Lokomotive und Bremse, sowie deren Beschreibung gebunden M. 5,75.

Gesamtpreis des ganzen Werkes M. 15,-.
(Teilzahlung M. 16,-.)

Die früher bekannt gegebenen Preise bezogen sich auf die ersten Auflagen und sind durch die hier angegebenen aufgehoben.

Nach dem allgemeinen Urteil ist „Der praktische Lokomotivbeamte“ das beste, was in dieser Richtung auch zur Vorbereitung für die Heizer- bzw. Lokomotivführer-Prüfung in neuerer Zeit geboten worden ist; das Werk ist auch von den Eisenbahn-Verwaltungen und den neu errichteten Lokomotivführer-Anwärter-Fachschulen beschafft und empfohlen worden.

Urteile der Presse

über den

„praktischen Lokomotivbeamten“

neubearbeitet von Regierungs- und Baurat Bode,
Berlin, Eisenbahn-Zentralamt.

Die deutsche Eisenbahnzeitung urteilt:

Das Werk „Der praktische Lokomotivbeamte“ ist nach dem Urteil maßgebender Kreise das Beste, was in dieser Beziehung in neuerer Zeit geboten worden ist. Es ist bereits von den Eisenbahnverwaltungen, Direktionen usw., welche dasselbe teils den Prüfungen zugrunde legen, beschafft worden. Ebenfalls hat das Werk auch in fast sämtlichen Lokomotivführer-Anwärter-Fachschulen großen Anklang gefunden, und können wir dasselbe nach Kenntnisnahme des Inhalts auch nur auf das wärmste empfehlen.

Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen schreibt über „Gut Fest“ (Luftbremsen):

„Gut Fest!“, der zweite Band des Sammelwerkes „Der praktische Lokomotivbeamte“ ist nach kurzem Bestehen schon in zweiter Auflage erschienen. Diese hat eine Erweiterung insofern erfahren, als die Behandlung der Luftsaugebremsen, die bei mehreren süddeutschen, außerdeutschen und vielen Privatbahnverwaltungen eingeführt sind, neu aufgenommen wurden. Auch die Vorschriften für die Bedienung der Luftdruckbremsen haben in der zweiten Auflage gebührenden Platz gefunden. Dadurch ist „Gut Fest“ in seinem Umfange und in seinem Inhalte erheblich erweitert und verbessert worden. Die älteren Bremsarten wie Heberlein- und Carpenterbremse finden nur kurze Erwähnung; in der Hauptsache wird nur ihre Wirkungsweise ohne weitere Erklärung durch Abbildungen gebracht. Das ist hauptsächlich geschehen, um für die Erläuterung der Knorr- und Westinghousebremse, die auf den preußischen Staatsbahnen allein eingeführt sind, mehr Raum zu gewinnen.

Die „Zeitschrift des Vereins der Werkstätten-Vorsteher“ schreibt über „Gut Schlag“ (Steuerungen):

Im Verlage Kurt Amthor, Hauptbezugsquelle für technische Eisenbahn-Fachliteratur, Berlin C. 2, ist soeben der 3. Teil „Gut Schlag“ des wertvollen Werkes „Der praktische Lokomotivbeamte“ erschienen, in dem Regierungs- und Baurat Bode, Berlin, die Steuerungen der Lokomotiven in vortrefflicher, gemeinverständlicher Weise behandelt. Man darf den Versuch des Herrn Verfassers, das schwierige Wesen der Lokomotiv-Steuerungen dem Verständnis der Herren Lokomotivbeamten nach Möglichkeit nahe zu bringen, als vollkommen gelungen ansehen. Die zahlreichen gut ausgeführten Textillustrationen und die dem Buche beigegebenen 3 Tafeln wirken äußerst belehrend.

Das „Bayerische Industrie- und Gewerbeblatt“ schreibt über den IV. Teil „Der praktische Lokomotivbeamte“:

Der Band bildet einen Teil des Werkes „Der praktische Lokomotivbeamte“ und bringt zwei zerlegbare Modelle in der Art der aufeinandergelegten und abklappbaren Schnitt- und Ansichtszeichnungen mit erläuterndem Text. Diese Art der Darstellung eignet sich besonders für den Selbstunterricht und vermag den Studierenden rasch in das innere Wesen der zu Grunde liegenden Maschine oder Einrichtung einzuführen.

Verlag Kurt Amthor, Berlin C. 2,

Vertragslieferant technischer Eisenbahn-Beamtenverbände.

Der praktische Eisenbahn-Werkstätten-Beamte.

Lehrbuch für Eisenbahn-Werkmeister und Werkführer,

bearbeitet nach den neuesten Prüfungsvorschriften und unter
Mitwirkung von Fachleuten, herausgegeben vom Kgl. Eisen-
bahn-Betriebs-Ingenieur Ziem.

Preis in elegantem und dauerhaftem Einband M. 5,50.

Die Elektrizität im Eisenbahnbetriebe

mit vielen Zeichnungen und Illustrationen

vom Königl. Regierungs-Baumeister H. Ruthemeyer.

Preis M. 1,80.

Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung

einschl. der wörtlich eingefügten Abänderungen und der
neuesten Ergänzungen nach den amtlich herausgegebenen
Deckblättern nebst einem Anhang „Erläuterungen“.

Preis M. 0,60.

Eisenbahn-Signalbuch

mit neuesten Ausführungsbestimmungen (speziell für Loko-
motivbeamte) bearbeitet von Reg.- und Baurat Alexander,
Mitglied der Königl. Eisenbahndirektion Altona.

Preis M. 0,60.

Die Bedeutung des deutschen Lokomotivbeamten

und seine Wünsche

von Ludwig Werner Hersfeld, Reichstagsabgeordneten.

Sehr wichtig für jeden Lokomotivbeamten. — Preis M. 1,—.