

Max Maria von Weber: Dampf und Schnee

Max Maria von Weber

Dampf und Schnee

Leicht, flüchtig und fast geräuschlos gleitet auf der Eisenbahn ein Kurierzug über die winterliche Ebene dahin. Der Schnee ist über Nacht unablässig bei vollkommener Windstille herabgerieselt und dämpft den Schall auf der ruhenden Winterfläche.

Wie Schaum, leicht, flockig, deckt er fußtief den Boden wie mit einem zarten Daunenbette, dass die dünnen Halme und Äste zu frieren scheinen, die aus der weichen Hülle herausragen in die bitterkalte, stille Winterluft.

Aber nur wenige solcher gibt es, die nackt und kahl emporstarren; denn der fein niederfallende Silberstaub hat auf jedem Ästchen, jedem verdorrten Blatte, jedem Halme, ja selbst auf dem Drahte der Telegraphen einen Ruhepunkt gefunden, die Kristallnadeln haben sich geschäftig aneinandergewebt und zarte Feder- und Haargebilde aus jedem schwankenden Körperchen geformt. Wie riesige weiße Straußenfedern hängen die Birken über die Einschnittsränder herein, die kleinen Büsche haben wunderliche Allongeperücken aufgesetzt, unter denen frierende Erdgeisterehen hervorzulugen scheinen, und die Tannen sind bis auf die äußersten Zweigspitzen sorgsam in Baumwolle gepackt, als seien es wunderbar zarte Südpflanzen und nicht so recht eigentliche harte Kinder des nordischen Winters. Der Schnee hat alle Ecken, alles Scharfe ausgeglichen, alle Spitzen gebeugt oder bedeckt, alles Harte weich verhüllt; völlig weich fließen die Konturen der Höhen, der Gehölze dahin, und wenn eine

Felsnase, auf der das deckende Feengebilde nicht haften konnte, einmal dunkel oder rotbraun in die Luft schaut, sieht das Steingesicht verdrießlich und verschlafen aus seiner Nachtmütze hervor, die ihm tief auf der Stirn hängt.

Selbst die scharfen, mathematischen Linien und Flächen der Bahn sind unmerklich mit der weichen, großen Masse verschwommen, und präzise und schwarz laufen nur die Linien der Gleise durch die glitzernde Fläche. Hellblau liegt der Himmel über dem makellosen Weiß der Erde. Die Strahlen der Wintersonne kommen wärmelos wie blitzende Eisnadeln durch den kalten Äther daher, und wärmelos flimmern Millionen Eissternchen in dem kaltweißen Lichte.

Hellblau liegen auch die weichen Schatten an den Hügeln. Hellblaue Töne weben sich duftig durch das kühle Gefieder der Birken, bläuliche Streifen säumen die Konturen der schneebedeckten Äste und Höhen, wo sie sich gegen den fernen, weiten, kalten Himmel abschneiden; ein bläuliches, mit Silberflittern durchwebtes Wölkchen stiebt auf, wo der Aufflug eines Vogels oder der Fall eines Eiszapfens den Schnee von einem Aste schüttelt; hellblau fliegt auch der Schatten des Kurierzuges über die blitzende Fläche.

Emsig begleitet er die Maschine, huscht bald fern tief unten und undeutlich über die kandierte Dächer von Dörfern, die leuchtenden Felder oder die blanken Schilder

gefrorener Teiche, bald ist er nahe und dunkel und scharf auf der samtigen Fläche einer Einschnittsböschung, schrumpft und streckt, dehnt und verzerrt sich eilig und gehorsam, wie es ihm Höhe und Tiefe, Fläche und Welle vorschreiben; immer aber schwebt über dem Eiligen, Beweglichen, Hellblauen noch ein eiligeres beweglicheres Etwas - der Schatten des Dampfes, der rasch und puffig, mit seinem Glanz den weißesten Schnee beschämend, aus dem Schornstein der Maschine wirbelt. Das steigt und quillt und streift und wallt, und kaum ist's zu unterscheiden, was ist der Dampf und was ist der Schatten!

Ein Stück unendlich kräftigen Lebens, rollt der heiße Mechanismus mit seiner Last von warmen Menschen, seiner Tendenz des "Vorwärts", seinem keuchenden, eilenden Atem, seinem leuchtenden Metall, seinen farbigen, goldverzierten Fuhrwerken, durch die schweigende, weiße, tote Winterwelt dahin. Die Fenster der Wagen sind gefroren und schließen wie Vorhänge das Innere ab.

Nur hier und da wird eins geöffnet und ein ernster Männerkopf in dicker Pelzummhüllung schaut auf die leuchtende Gegend hinaus, oder ein paar rosige Mädchengesichter kichern aus ihren koketten Kapuzen mit blauem oder rosa Futter über die alten Männer, Nonnen, Eremiten oder Eisbären, in die der Schnee die Büsche, Bäume und Steine verwandelt hat. Das dauert aber nie lange. Bald schließen sich die großen Spiegelscheiben wieder und nichts Lebendiges bleibt auf dem eilenden Zuge

sichtbar als die rotgefrorenen Nasen der Schaffner, die aus den dicken Mänteln und Mützen hervorschauen, und die beweglichen Gestalten des Lokomotivführers und des Heizers, die auf der Maschine ihren harten und das Menschenleben rasch abnutzenden Dienst tun. Auch sie sind dick in gewaltige Röcke, Pelzstiefel und Pelzmützen verpackt, und dennoch schneidet der kalte, durch die schnelle Bewegung erzeugte Luftzug bis auf die Haut. Was weiß der Passagier, der, wohlverwahrt mit Pelz und Fußsack, in den Wagenkissen liegt, von den Leiden dieser armen Leute in einer kalten Winternacht. Pfeifend dringt der schneidende Wind durch alle Kleidung, findet durch die kleinste Öffnung den Weg zu dem erstarrenden Körper und führt den feinen Schneestaub mit sich bis auf die bloße Haut. Der gefrierende Dampf der Maschine, das spritzende Wasser inkrustiert die Kleider zu einer unbeweglichen Eismasse. Der Bart friert mit dem Rockkragen schmerzhaft zusammen. Der in das Gesicht gepeitschte Schnee sticht die frostentzündete Haut wie mit tausend Nadeln, und häufig führt die Wirkung der Kälte auf die Kopfnerven einen apathischen Zustand herbei, der den Lokomotivführer stehend schlummern lässt.

Dann gilt es der großen, auf ihm ruhenden Verantwortung recht bewusst zu bleiben, die Augen mit Aufwand aller Kraft offen zu halten und das Gesicht, trotz stechenden Schnees und schneidenden Windes, auf die Fahrbahn und die Signale gerichtet zu halten. Auf den Stationen wird ihm keine Ruhe; er muss den Zustand seines Feuers auf dem Roste

untersuchen und sich in das fast erstarrte Gesicht die strahlende Glut der großen Brandmasse schlagen lassen, muß oft in tiefem Schnee seine Lokomotive umgehen, die Wirksamkeit ihrer Teile prüfen, und alles dies fast steif und betäubt von Frost. Nichts darf versäumt werden, denn an jedem übersehenen Bolzen kann ein Dutzend Menschenleben hängen. Und doch darf er, wenn er nicht feig werden will, sich nicht ausmalen, wie vielleicht der kleine Sprung in einem Radreifen, das Reißchen in einer Achse, die eben vielleicht seinem noch so sorgsam prüfenden Auge entgehen, Ursache sein können, dass statt des brausenden, dröhnenden Zugs, der fröhlich in den Bahnhof rollt, eine leise klappernde, unheimliche telegraphische Depesche ankommt und die Frau und die Kinder, die mit warmer Suppe in heimlicher Stube auf den Vater warten, nichts erhalten als die gespenstische Nachricht: "Achse bei Station 120 gebrochen, Zug entgleist, Lokführer tot, Heizer verletzt.

Doch daran denkt kein braver Lokomotivführer. Und wenn ihm auch einmal eine ähnliche Anwandlung in stürmischer Nacht kommen sollte, bei dem heiteren Winterwetter, durch das wir unseren Zug hinfliegen sehen, stehen die abgehärteten, kernigen Leute munter ihrem Amte vor und lassen sich den Dampf von Zigarren, deren Qualität ihnen keine Sorge zu machen braucht, da man von derselben bei dem raschen Luft durchschneiden weder etwas schmeckt noch riecht, um die halberfrorene Nase wehen. Schweigend (es wird überhaupt wenig auf Lokomotiven gesprochen, am wenigsten

aber bei harter Kälte) rückt der Führer zuweilen an den Griffen, durch die er auf das Wirken der Maschine Einfluss übt; von Zeit zu Zeit wirft der Heizer Brennmaterial nach. Die Fahrt geht rasch, die Luft ist ruhig. Der Lokomotivführer belustigt sich damit, Wettlauf mit den kleinen Wolken zu halten, die sich am klarblauen Himmel zu zeigen beginnen und ihren Schatten auf die Bahn werfen. Diese Schatten laufen schnell; es bedarf eines Kraftaufwandes der Maschine, mit ihnen Schritt zu halten oder sie zu überholen. Jedoch gibt es wenig Stürme, mit denen eine gute Schnellzugmaschine nicht um die Wette zu laufen imstande wäre. Es ist auf ebener, nicht zu sehr gekrümmter Bahn nicht schwer, zwölf deutsche Meilen in einer Stunde zurückzulegen, und ein Sturm, der seine Luftmassen mit gleicher Schnelligkeit bewegt, ist orkanartig, deckt Häuser ab und entwurzelt Bäume. Während der Führer spielend bald den Zug in den Schatten rollen lässt, bald in den Sonnenschein führt, blickt er besorgt empor; denn dieser eilige Wolkenzug deutet auf raschen Wind in den höheren Luftregionen hin.

Noch steht die Atmosphäre auf der Erde still. Kein Hälmchen, keine Kiefernadel schüttelt den feinen kalten Silberstaub ab. Der Dampfschweif der Maschine legt sich ruhig wallend auf die Schneefläche, auf die er dann, in zarte Eisnadeln verwandelt, niederrieselt.

Bald aber gesellen sich zu den einzelnen hintreibenden Haufenwolken Streifengebilde von Nordosten her, die unheimliche, weißgraue, spitzgeblasene Strahlen emporstrecken. Die Strahlen wachsen rasch auseinanderfahrend bis in den Zenit. Sie kriechen dann auf der andern Seite eilig sich nähernd, in einem Punkt die spitzen Köpfe zusammensteckend, nach dem Horizont herab. Sie nehmen an Zahl und Dichte zu, werden immer grauer und fahler, ziehen einen kalten Florstreif nach dem andern vor das schräge Sonnenlicht, bis es droben aussieht, als wäre ein Sturmbesen durch die dichte, kalte Dunstmasse gefahren. Das Sonnenauge ruht nur noch wie einschlummernd auf den Schneefeldern.

Da zittert auch der erste Lufthauch durch die bereiften Bäume und Halme - zuerst nur so leicht, dass bloß die feinsten Ästchen glitzernd ihren Silberstaub abschütteln und fliegen lassen. Der nächste Hauch, schon munterer, regt die Halme und die schwankenden Zweige der Birken alle. Wolken stieben empor von den leise geregten Bäumen, die der noch lautlose Hauch verstreut, aber hier und da treten schon ganze Baumgruppen schwarz und ernst gegen den schneeigen Hintergrund hervor. Dann beginnt leise der Wind in den Ästen zu singen. Die Weiden beugen ihre kahlen Ruten, die Birken lassen ihre dunklen Haare fliegen, und einzelne dürre Blätter hüpfen über den Schnee. Noch achtet niemand im Zuge des heranschleichenden Feindes. Die Mädchengesichter ergötzen sich jetzt daran, wie die Perücken und Federn im

Silberpuder zerstieben und ganz prosaische Baumgerippe stehen lassen.

Der höher steigende Tag lockt zum häufigen Öffnen der Fenster. Blauer Zigarrendampf wirbelt aus den behaglich gepolsterten Räumen und die einsamen Bahnwärter hören Plaudern und Lachen aus den rollenden, prächtigen Häusern schallen, während sie im Schneeschaufeln innehalten, um dem eilenden Zuge das Zeichen: "Alles in Ordnung!" zu geben.

Aber der Wind steigt! Flüsternd und seufzend kommt er jetzt durch das entkleidete Ried und das dürre Laubholz daher und fährt in das tiefe Dunkel des schneebelasteten Tannenforstes. Die schlanken Gipfel und die schwanken Zweige der Nadelhölzer beugen sich weich und massig, lassen ihre Last fallen und schnellen dann dunkel und elastisch zurück. Im dichten Nebel füllt der niederströmende Schnee die Luft und zieht wie Geschützdampf über dem Fort empor. Hoch in der Atmosphäre, die immer mehr von ihrer Bläue verliert, sieht man die Vögel schon mit dem kommenden Sturme kämpfen.

„Wenn es mehr Wind gibt“, sagt der schweigsame Lokomotivführer und knöpft sich den Rock noch fester,

„ trinken wir morgen nicht zu Hause Kaffee.“, ergänzt der noch schweigsamere Feuermann, indem er die Feuertür öffnet, um zu feuern.

Noch liegt die Schneemasse auf den Felder, den Gezweig des Nadelholzes und den knorrigen Ästen der Eichen und Buchen fest, bis sie der Sturmstoß erreicht, der jetzt über die Ebene herangefegt kommt. Mit Pfeifen und Zischen fasst er die schwerbelasteten Kronen, die einen Augenblick durch ihre Wucht dem Andrängen widerstehen. Doch dann plötzlich beugen sich die schlanken Spitzen alle zugleich, kehren alle schwankenden Zweige sich vom jagenden Feinde ab. Ein Zittern durchläuft die Säulenstämme und mit Brausen wie Wasserfälle und mit dumpfen Schlägen lassen sie die Wucht des Schnees in Massen von ihren Höhen herabfallen . Die abgebrochenen, gefrorenen Zweige knacken und prasseln, und durch alle freigewordenen Ruten und Spitzen pfeift schrillend die böse Luft. Wenn sich der Schneestaub, der den Wald umwirbelt, verzogen hat, wird der noch eben weiße, schweigende, starre Forst schwarz, stöhnend und knarrend zu unheimlichem Leben erweckt.

Immer heller pfeifend streicht der Wind über die Schneefelder. Wo er ein Hügelchen trifft, setzt er dessen Schneehülle in Bewegung. Von den Höhen treibt er die leichtesten Flocken vor sich her am Boden hin, die Schneedecke der Wälder weht er über die Fläche, ohne sie ruhen zu lassen. Soweit das Auge sieht, stieben kleine Wölkchen auf, und der dahingleitende Schnee sucht sich Rillen und flache Rinnsale für seine rasche Bewegung. Millionen kleine, wie Wasser fließende Silberfäden überrieseln, anscheinend harmlos in eine Richtung schießend, die Felder, sammeln sich zu kleinen silbernen Bächen in Ackerfurchen, immer eiliger vom

Winde getrieben. Der wunderschöne Anblick der tausendfachen, zierlichen Bewegung erregt die Aufmerksamkeit der Passagiere, welche die tückische Koboldsnatur der Nymphen jener Quellchen und Bächelchen nicht kennen, zu lauter Bewunderung. Und wirklich kann der, welcher noch nie den Beginn eines Schneesturms auf großen Ebenen gesehen hat, nicht sagen, dass er die Pracht des nordischen Winters kenne.

Der schweigsame Lokomotivführer aber blickt finster auf die silberne, wunderliche Bewegung und fragt nur den Feuermann: „Haben Sie denn vielleicht eine ...“ - „In dem Tenderkasten“, ergänzt der schweigsame Feuermann und meint die verbotene Rumflasche. „Dann ist's gut.“ beschließt der Führer das Gespräch und schaut wieder hinaus auf die Gegend, die in immer rascheres Leben gerät.

Immer wuchtiger streift der Wind am Boden hin. Die schnell fließenden Bäche von gleitendem Schnee sind zusammengeronnen. Sie fallen wie stiebende Wasserfälle in windstille Tiefen, die sie schnell anfüllen, um dann eilig ihren Weg darüber fortzusetzen. An jedem Körper, den der Wind trifft, bilden sich Wirbel, in denen Schneensäulen wie rasende Gespenster tanzen und emsig den störenden Gegenstand mit Schnee umschütten, bis ein sauber gedrehter, blendender Grabhügel ihn bedeckt. An den Rändern der Gräben und Hohlwege stiebt es wie Brandung empor, drängt sich hinab und lagert sich in

zierlicher Form erstarrter Meereswellen von Zucker, die höher und höher schwellen, immer feinere alabasterne Kämme bekommen, immer tiefer und massenhafter darin ab.

Auf den Hängen der Eisenbahneinschnitte wälzen sich emsig die hohen, weißen, feststehenden Wogen empor. Schon strecken sich sanftere Wellenlinien bis auf das Gleis herüber, das sie mit flachen, kleinen Höhenzügen aus zartem Schneestaub kreuzen und mehr als fußtief bedecken. Da, wo die Bahn aus der Ebene in den Einschnittläuft, krümmt sich ein wunderlicher Schneehöhenzug tief in diese hinein, streckt sich eilend bewegt immer weiter, von Sekunde zu Sekunde höher wachsend. Diese zart zusammengeblasenen und doch so mächtigen Schneewellen sind die gefürchteten Windwehen. Sie entstehen durch Niederfallen des durch den Sturm getragenen Schnees. Der Luftzug kann sie in Vertiefungen, kleinen Tälern, Einschnitten, hinter festen Körpern und windfangenden kleinen Gehölzen nicht mit voller Gewalt treffen. Haushoch schüttet sie der Sturm in schneereichen Gegenden auf. Er lässt Dörfer und Wege verschwinden, Wälder als wunderliche Hügel erscheinen, füllt Schluchten und Täler aus, deckt selbst die Merkzeichen und Baumreihen der Heerstraßen und ändert die Physiognomie einer Gegend, so dass der Wohlbekannteste in der Heimat nicht den Weg nach der eigenen Behausung zu finden weiß. Dann ist die Erscheinung eine furchtbare. Wagen und Pferde versinken in den tückischen Schnee-

tiefen, die sanfte Ebenen scheinen; den ermüdeten Fußwanderer begräbt die flockige, undurchdringliche Last; der Verkehr ist abgeschnitten zwischen Dorf und Dorf. Not und Entbehrung stellen sich ein, und zwischen den Städten stockt der Postverkehr, bis Straßen über den Straßen gebaut sind, oder Sonnenschein und Luft die Oberfläche der Schneemasse zu lustiger Schlittenbahn gefestigt haben.

Noch aber durchschneidet unser Kurierzug kräftig die weichen Wogen! Hoch und hell stiebt vor den Bahnräumern der Maschine der geteilte Schnee empor. Noch höher schleudern rechts und links die Räder fester geballte Massen auf, wenn die Speichen im windschnellen Drehen von der flüssigen Schneeflut gefüllt werden. In Splitter-, Staub- und Graupelform umgibt die Maschine ein Wirbel von Eis. Geblendet müssen die Leute oft das allzu sehr gepeitschte Gesicht abkehren, die Teile der Maschine überzieht angesetzter Schnee, dass sie wie aus Zucker geformt erscheinen. Noch bis vor wenigen Augenblicken spürte man nicht, wenn die Maschine die niederen Schneewellen durchschnitt, aber dort vor dem tiefen Einschnitte liegt schon ein knietiefer, breiter Wall.

„Die Klappe des Aschenkastens zu!“ ruft der Führer, damit der Schnee beim Durchbrechen nicht von unten durch den Rost verlöschend in das Feuer der Maschine dringe, und gibt volle Dampfkraft. Pfeilschnell saust die Maschine in die tiefe Schneewehe hinein - hellauf wir-

belt, sprüht und dampft die wild angepackte Masse, widerstehend fällt sie in die Räder. Die Schnelligkeit nimmt rasch ab bei diesem mächtigen Durchpflügen, und alles Lebende auf dem Zuge fühlt, dass eine gewaltige, verzögernde Kraft sich der flüchtigen Bewegung entgegengestellt hat. Die Fenster öffnen sich eilig, besorgte Gesichter schauen blinzelnd in die mit Eisnadeln erfüllte Atmosphäre hinaus. Doch sie schließen sich rasch wieder, da die Maschine die Woge durchbrochen hat, stolz ihre Schnelligkeit wieder aufnimmt und der Sturm heulend Schneewolken in die gepolsterten Räume schleudert. Die weite Ebene gleicht jetzt dem Meere. Das bewegliche, schaumige Element schlägt wilde Wellen, zerschellt und brandet himmelhoch stäubend an gefrorenen Erdwällen, Steinen und Häusern, wirbelt gedreht in dichten Säulen empor, dampft in großen Wolken jagend auf, fließt in Millionen kleinen und großen Bächen in jedem Rinnsal daher. Die Luft ist mit Eisnadeln und Schneestaub gefüllt, die Signale verschwinden, und die Beamten des Zuges sind nicht mehr imstande vorwärts zu sehen.

„Ich wollte, wir wären durch den Hohenheimer Einschnitt“, sagt der Führer, als eben die Maschine eine hohe Schneewoge durchschneidet und einen mehr als zuvor verzögernden Druck erhalten hat. Von Minute zu Minute mehren sich an den Einschnitten die Schneewehen, so dass nur auf den kahlgefegten Dämmen die Geschwindigkeit noch zu halten ist. „Die Prämien für Zeitsparen und Kokersparnis sind zum Teufel!“ antwortet der sehr praktische Heizer und versucht, nach dem bezeichneten Einschnitte, den sie gleich

erreichen müssen, Ausschau zu halten. Eine mächtige, mannshohe Schneemauer sperrt ihn auf dem Gleise ab, auf dem der Zug rollt, und um die der Schneesturm rast, in glitzernden, wirbelnden Wolken, immer höher bauend.

„Donnerwetter, hier wird es wohl zu Ende gehen!“ ruft er aus, als er diesen glatten, weißen, dampfenden Feind erblickt, auf den sich die Maschine mit Berserkerwut losstürzt. „Ja, wenn die Wehe lang ist, ist's aus!“ , ruft der Führer und duckt sich, denn in diesem Augenblick trifft die Maschine den Schneewall mit voller Schnelligkeit in gerader Linie. Mit dumpfem Schlage bricht sie in die weiche Masse hinein, die sich, wie ein riesiger, weißer Pfauenschweif auseinanderfahrend, vor ihr bis zur Höhe des Schornsteins erhebt und polternd und brausend die Maschine überschüttet. Die Leute müssen sich festhalten, um von der Flut nicht niedergeworfen zu werden. Noch zwei Augenblicke behält sie die Geschwindigkeit. Wie Wasser schießen die gespaltenen Schneemassen rechts und links vorbei, der verzögernde Druck von vorn wird so mächtig gefühlt, dass die erschreckten Passagiere sich anklammern, um nicht aufeinander geworfen zu werden. Dann wird das Atmen der Maschine kürzer und schwerer - die bis an die Achsen im Schnee mahenden Räder drehen sich langsamer und langsamer - das Gespaltene fließt wieder zusammen und verschüttet sie tiefer und tiefer - endlich erliegt der gewaltige Apparat - noch ein tiefer, schwerer Hauch, und der Zug --- steht.

„Zurück, zurück! Schnell, schnell!“ kommandiert der Zugführer. „Zurück!“ schreien die Schaffner und springen von ihren Sitzen herab bis über den halben Schenkel in den Schnee, der sie überflutet wie Wasser und flüssig mit dem Sturme unter den Wagen durchschießt.

Schwerstöhnend bewegt die Maschine sich zurück. Die Räder wühlen bis an die Achsen in einem unheimlichen, halbfesten und doch geschäftig fließenden, stiebenden Element, das ihre Spur augenblicklich ausfüllt.

Trotz Schneewirbels und Sturm öffnen sich jetzt die Wagenfenster wieder und ängstliche Gesichter beugen sich heraus, die bald in die Gegend voll pfeifender, stiebender Eis- und Windgeister hinausblicken, bald das langsame Durchwühlen der Räder im tiefen Schneemorast betrachten, der von Sekunde zu Sekunde höher um den kaum mehr bewegten Zug auffließt. Mühsam sich im Schnee fortschiebend, waten die Schaffner nebenher.

Einen Augenblick scheint es, als würde die matter und matter werdende Maschine den Zug wenigstens rückwärts wieder aus der tiefen Schneewehe herausschieben können. Aber die Sturmluft ist voll von Massen Schnees, die rasend daherbrausen und, an den Wagen niederfallend, den Mechanismus zusehends tiefer und tiefer begraben.

Schon wühlt die Dampfmaschine selbst im Schnee. Die Kolben kriechen langsamer auf und nieder, noch einige

Rucke und alles steht wieder still. Und gerade, als sei das Sterben der gewaltigen Maschine ein Signal für die rasenden Elementargeister gewesen, doppelt wütend über den nun wehrlosen Feind herzufallen, brüllt der Sturm doppelt durch die Luft daher, und zu dem aufgejagten Schnee gesellen sich Massen, die schwere, graue, schnell heraufgejagte Wolken vom Himmel mehr herabschleudern als streuen.

„Es ist aus!, seufzt der Oberkondukteur. „Es ist aus!“, seufzt der Lokomotivführer nach. „Aus! - Aus!“, wiederholen die Schaffner. Auf der Seite unterm Winde rufen die Passagiere aus den Fenstern nach den Kondukteuren. „Warum halten wir um Gottes willen in dem Wetter?“ „Weil wir im Schnee stecken!“

„Wann kommen wir nun nach Ensfeld?“

„Das weiß Gott allein.“ „Doch wohl heute noch?“

„Vielleicht, vielleicht auch erst übermorgen.“

„Ach Gott! Ach Gott! Ist denn keine Rettung?“

„Vor welcher Gefahr, Madame?“

„Ich habe morgen einen Termin in L., es kommt mir auf Geld nicht an!“, ruft ein reicher Grundbesitzer.

„Geld kann viel, aber nichts gegen Schnee und Sturm.“

„Der Teufel ist los im Wetter, Ihr Herrschaften!“, reißt endlich dem Oberkondukteur die Langmut. „Sie müssen Geduld haben in Ihrem warmen Wagen, wir können auch hier außen

in Schnee und Sturm nichts anderes tun! Es geschieht alles, um Sie weiter zu bringen!"

Wie wandelnde, große Eiszapfen wühlen sich die armen Leute durch den Schnee, schräg gegen den rasenden Sturm gestemmt. Ihre Gesichter glühen wie entzündet vom Schneeepeitschen, ihre Augen sind tränend geschwollen. Eilend wird durch Flügeltelegraphen das Signal nach der nächsten Station gesendet: „Hilfsmaschine soll auf dem linken Gleise kommen“, das heißt dem andern, als auf dem der Zug eingeschneit ist, denn dieses scheint weniger tief bedeckt zu sein.

Ein Segenswunsch wird dem Signal mitgegeben, das wie die meisten dieser Art in der undurchsichtigen Schneeluft steckenzubleiben droht.

Dann geht Botschaft durch die Bahnwärter, die von Posten zu Posten, so gut es geht, eilend nach Schlitten und Pferden laufen, so viel immer aufzutreiben sind, nach dem nächsten Dorfe. Das Feuer der Maschine wird ausgegossen und Vorkehrung getroffen, dass der Frost nicht Röhren und Pumpen sprengt.

Nachdem das alles geschehen ist, wird es totenstill um den Zug. Die Fenster sind geschlossen, die Passagiere schweigen beklommen im Halbfinstern, da der Tag nur spärlich durch die dick mit Schnee und Frost belegten Scheiben dringt. Die Schaffner kriechen in ein Kupee, und nur die Wachen oben auf den Wagen und tausend Ellen vor und

hinter dem Zuge auf der Bahn umheult fortan der rastlose Sturm.

Unablässig aber sind die entfesselten Dämonen der bewegten Luft und des in Sternen kristallisierten Wassers beschäftigt, die gewaltige Leiche des Kurierzuges zu begraben. Sie überschütten ihn von oben, sie umhäufen ihn von unten, sie machen die festen Wagen im Strome des wilden Sturms schüttern, dass nur in den Pausen der Windstöße das knirschende Zittern des niederschlagenden Schnees auf die Dächer, Wände und Fenster unbehaglich hörbar wird. Nach zweistündigem trübem Harren kündigt von fernher leises Schellengeklingel das Nahen der Schlitten an. Die Schaffner wollen aus dem Wagen springen, um die Hilfeleistung zu leiten - da sind die Wagentüren schon so verschüttet, dass sie sich nur mühsam öffnen lassen und die Leute bis an den Gürtel in den Schnee sinken.

Nur zwei kleine Bauernschlitten, von denen bloß der eine mit durchlöcherter Plane bedeckt ist, sind im Dorfe aufzutreiben gewesen; sie halten vor der Windwehe, in die sie sich mit ihren dürftigen Pferden nicht hinein wagen dürfen. Die Schaffner öffnen beschwerlich die Türen und künden den Passagieren an, dass Gelegenheit bis zum nächsten Dorfe beschafft sei und es frei stehe, dieselbe zu benutzen, doch fassten die Schlitten höchstens zehn Personen; auch wisse man nicht, wie vom Dorfe aus weiter zu gelangen sei. Die Passagiere strecken die Häuse, das Fuhrwerk zu sehen, das schneebedeckt kaum aus dem Schnee ragt. Doch

schaudernd und kopfschüttelnd ziehen sie die Häupter aus dem Wirbel bei dem Anblick desselben zurück. Nur drei ängstliche Damen, die um jeden Preis aus dem unheimlichen Zuge kommen wollen, ein übermütiger junger Mann, der sich zum Kavalier der jüngsten aufgeworfen, und ein alter Herr ziehen Schlitten und Dorf den versinkenden Eisenbahnwagen vor.

„Wie sollen wir aber hinkommen durch den meerestiefen Schnee? O Gott, o Gott“, jammern Mutter und Tante, während die Tochter die Entwicklung ahnt und ihr kälteres Gesicht noch purpurner anlaufen lässt.

„Sie werden getragen, meine Damen“, kommandiert der Oberkondukteur, ein gewaltiger, ehemaliger Korporal der reitenden Artillerie, mit dicken Eiszapfen an seinem dichten roten Barte. „Jawohl, getragen!“ ruft der Kavalier und springt in langen Pantalons und Tuchpaletot aus dem Wagen in den Schnee, in den er bis an die goldene Kette seiner Uhr eintaucht. Sofort dringt auch maliziös, wie Millionen Nadeln, der feine Schneestaub ihm durch die dünne Kleidung bis auf die Haut, so dass ihm die Zähne klappern und die Knie schlagen, als er die Arme emporstreckt, um die junge Dame zu empfangen, die schüchtern in der Wagentür steht und sich erst entschließt, sich von den Armen des Paladins fassen zu lassen, als die Mutter und Tante in den Pranken mächtiger Eisbären, die des klappernden Jünglings lachen, an sich vorbeiwanken sieht.

Bis zum halben Leib im Schnee waten und dabei eine schöne, aber doch beinahe einen Zollzentner wiegende Last zu tragen, ist nicht Sache jedes "Flüchtig Reisenden". Wer verdankt es ihm daher, dass er, statt den Schaffnern zu folgen, den möglichst kürzesten Weg nach den Schlitten sucht, nicht ahnend, dass ein sechs Fuß tiefer, schneegefüllter Bahngraben auf dieser Route liegt. Die Leute sehen die Gefahr. Lachend und doch ängstlich rufen sie dem Keuchenden zu. Der Sturm lässt keinen Ton zu seinem Ohr dringen, und plötzlich sehen die halberschreckten, halbbelustigten Zuschauer den Paladin mit seiner Last wie in einer Theaterversenkung lautlos verschwinden und den baumwollenweichen Schnee sanft und spurlos über dem Paar zusammenschlagen. Fluchend und lachend arbeiten sich der Oberkondukteur und der Lokomotivführer zur Stelle hin, und ersterer wickelt, wie aus Watte, die zum Tode erschrockene Schöne aus der Schneetiefe, während der riesige Lokomotivführer den sprudelnden, halberstickten Jüngling dem Grabe entzieht, emporhebt, ihn kräftig schüttelt, dass der Schnee von ihm abstiebt, und dann mitleidig - der Wärme wegen - im Schlitten zwischen die Damen pfercht.

Nachdem der alte Herr nachgeholt ist, setzt sich die kleine Karawane in Bewegung, und bald verschwindet sie im Schneegestöber. Die Stunden rinnen, der Oberkondukteur lässt die halberstarrten Passagiere III. Klasse in die wärmeren, gepolsterten Kupees II. Klasse steigen, und der kurze

Wintertag beginnt, die trostlosen Farben eines Wintersturmabends dämmernd anzunehmen. Immer peinlicher wird die Stimmung. Der Schneestaub dringt durch die feinsten Spalten, die Kleider werden in den Wagen feucht, die eingefrorenen Lampen wollen nicht brennen. Die Wärme verlässt immer mehr den tierischen Organismus. Die Verwünschungen, das Toben und Lachen über die Fatalität verwandeln sich in wirkliche Klagen, und die Unannehmlichkeit beginnt bei den an Beschwerden nicht gewöhnten Passagieren in wahres Leiden überzugehen, vermehrt noch durch den tief deprimierenden Eindruck einer hereinbrechenden Winter-
nacht auf öder Fläche, weit und breit ohne Menschenwohnung, bei fort tobendem Sturm und dem Gefühl der Machtlosigkeit dem gewaltigen

Element gegenüber. Viele verzagen vor der Aussicht, so die lange Winternacht bis zum fernen, dämmernden Morgen zubringen zu müssen. Der oft gerufene Oberkondukteur klettert von Kupee zu Kupee, tröstet, so gut er kann, erklärt, dass es vielleicht möglich sei, einen Zug auf dem weniger zugewehrten zweiten Gleise zu senden, dass jedoch vorläufig nichts weiter zu machen sei als zu warten - zu warten - zu warten.

Mitten in diese tief herabgezogene Stimmung fällt während einer Pause des Sturmtobens wie ein Jubelton der Ruf: „Ein Licht, ein Signal!“

Eilend schwingt sich der Oberkondukteur auf den Wagen und betrachtet den roten, Hoffnung bringenden Purpurs-

tern, der zitternd durch die Schneewirbel daherdämmert. Der Stern verschwindet oft, aber - ist's Täuschung oder nicht? - er kommt immer heller und heller wieder zum Vorschein. Er wächst an Glanz und Größe, wird bleibender, und endlich trennt er sich in drei feine Purpurpunkte. „Nein, kein Signal!“ schreit der Oberkondukteur, „es ist die Hilfsmaschine selbst, die mit ihren roten Laternen herankommt!“

Der Ruf bringt neues Leben in Passagiere und Personal. Man öffnet die Fenster und beugt sich weit heraus, um das freundliche, rasch herankommende Dreigestirn zu sehen. Jetzt werden auch beleuchtete Wagenfenster an dem herankommenden Zuge sichtbar und erwecken ein Gefühl unbeschreiblicher Befriedigung nach achtstündigem Harren im Schneesturm. - Jetzt ist er bis auf tausend Schritt heran! - Signale werden dem Hilfszuge von dem toten Kurierzuge gegeben, deren Erkennen er mit einem Pfiff quittiert, der den Passagieren wie ein Jauchzen erscheint. Er kommt auf dem zweiten Gleise majestätisch heran.

Man hört den dröhnenden, mächtigen Dampfschlag zweier gewaltiger, voreinander gespannter Remorköre – aus den geöffneten Feuertüren fliegt zuweilen ein Glutstrahl in ihre mächtigen Dampfschweife und das Schneetreiben hinaus, dass es scheint, als kämen sie in Feuerwolken gehüllt, die ganze Gegend erleuchtend, vor allem aber die Gesichter vieler Männer umglühend, die auf den Maschinen stehen. Purpurn geht den kraftvollen Maschinen das Licht

ihrer Signallaternen auf der wirbelnden Schneefläche voraus und lässt den Schneepflug sehen, mit dem die erste ausgerüstet ist. Jetzt sind sie an der Schneewehe, die allerdings auf jenem Geleise flacher ist.

Mit Riesenmacht faßt der Pflug die Schneemassen, mit 300 Pferdekräften schieben die Maschinen nach. Wie ein mannshoher Katarakt steigt der Schnee empor, rot durchglüht von den Reverberen der Lokomotiven, und schüttet sich über die wackeren Maschinen aus, von denen er schaumig und massig herabströmt. Die aber lassen nicht ab mit Drängen, Spalten, Treiben. Sie rücken vor, Schritt vor Schritt, aber unaufhaltsam. Und da steht der Hilfszug endlich neben dem Eingeschneiten - lebendig, feurig, brausend und kraftvoll neben dem Dunklen, Toten, Gestorbenen.

Mit hellen Laternen springen die Leute vom Hilfszug, eilig werden die Wagentüren aufgerissen. „Geschwind! Geschwind!“ ruft es von allen Seiten, „herüber und hinüber, und dann schnell zurück, ehe auch wir einschneien!“ Die Passagiere werden eiligst in die hellen Wagen hinübergehoben, und der Oberkondukteur öffnet eben ein Kupee I. Klasse, von dem aus sich den ganzen Tag noch kein Lebenszeichen kundgegeben hat. Ein wunderlicher Anblick bietet sich ihm hier dar; ein appetitlicher Geruch dringt ihm entgegen. Vier Engländer sitzen darin, ernst auf einen eigenen Altar niedergebeugt.

Mit hellbrennender Spiritusflamme steht mitten auf dem vom Teppich befreiten Boden eine Beefsteakmaschine, auf der Schinkenschnitten schmoren. Weißbrot liegt dabei, ein dampfender Teekessel steht daneben. Groggläser mit duftigem Inhalt haben drei der seltsam praktischen Reisenden in den Händen, während der vierte sich eben anschickt den Teekessel mit einem Schneeball zu speisen. „Why do you trouble us?“ fragen sie zornig den erstaunten Oberkondukteur, der kaum imstande ist, ihnen verständlich zu machen, dass der Hilfszug da sei.

„Wohin werden wir heute noch kommen?“ fragen sie ihn. „Nach N. zurück.“ „Da haben wir gestern geschlafen, das Hotel ist schlecht und teuer! Wir wollen hier im Wagen bleiben.“

„Sie werden ganz einschneien. Es kann morgen mittag werden, ehe man Sie befreien kann.“

„Das ist gleich, wir befinden uns ganz gut hier.“

„Sie dürfen kein Spiritusfeuer haben.“

Da mischt sich der Lokomotivführer ein: „Lassen Sie die närrischen Kerls doch! Ich muss ohnehin hier bei meiner Maschine bleiben, vielleicht kann ich als Wächter mit zu ihnen kriechen.“

Der Oberkondukteur lacht und lässt die kleine Unregelmäßigkeit unter der Bedingung geschehen, dass sie den Lokomotivführer als Wächter mit ins Kupee nehmen.

„Warum nicht den braven Mann?“ sagen sie und reichen dem bescheiden Einsteigenden ein Glas zur Herzstärkung.

„Geben Sie uns nur Licht!“ Eine Laterne wird hinein gereicht, die Tür zugeschlagen - sie sind ihrem Schicksal überlassen. Der Hilfszug pfeift zur Abfahrt, wühlt sich vorsichtig rückwärts durch den Schnee und verschwindet in der Feme. Die ganze Nacht bläst der Sturm, schüttet das Gewölk Schneemassen herab. .-

Der Kurierzug wird eingeweht, dass buchstäblich nichts von ihm sichtbar bleibt als die Schaffnersitze und ein Teil des Schornsteins der Maschine. Erst am Mittag des andern Tags kann an das Ausschaufeln gegangen werden, das der Oberkondukteur, da ihm um die Folgen seiner Gestattung bange ist, mit wahrer Todesangst betreibt.

Mehrere hundert Mann Truppen, alles disponible Bahnpersonal, wird aufgeboten und auf Dampfzügen heraus-: gefahren. Um zwei Uhr nachmittags gelangt man mit einem tiefen Einschnitte an die Tür des betreffenden Kupees.

Mit Angstschweiß auf der Stirn hat der .Oberkondukteur gearbeitet, mit rasenden Schaufelstichen macht er die Tür frei und reißt sie auf, doch keine Toten birgt dies neue, ganz und gar moderne Pompeji! Derselbe warme Dunst wie gestern kommt ihm entgegen, der Grogkessel kocht noch, und rot und gesund schlafend liegen die Insassen in den Ecken.

Max Maria von Weber: Dampf und Schnee

„Wollen Sie ein Glas Grog? Wir haben sehr gut geschlafen!“