

Denne fil er downloadet fra  
**Danmarks Tekniske Kulturarv**  
*[www.tekniskkulturarv.dk](http://www.tekniskkulturarv.dk)*

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

### Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på  
*[www.tekniskkulturarv.dk/about](http://www.tekniskkulturarv.dk/about)*

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *[tekniskkulturarv@dtu.dk](mailto:tekniskkulturarv@dtu.dk)*



# HANOMAG



## DIE LOKOMOTIVE KUNST-WITZ UND KARİKATUR



H. SCHULZ

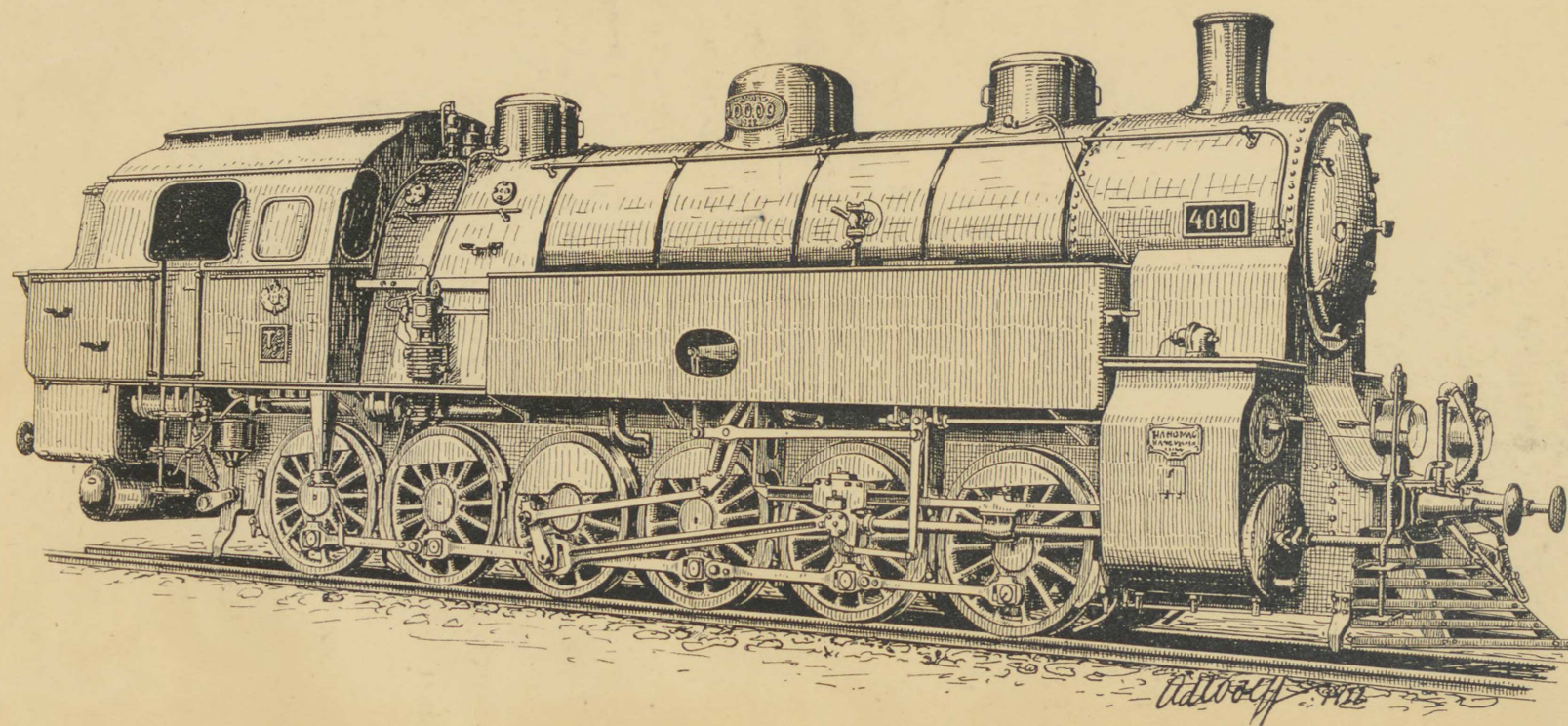




625.282 (06) Ham

1922





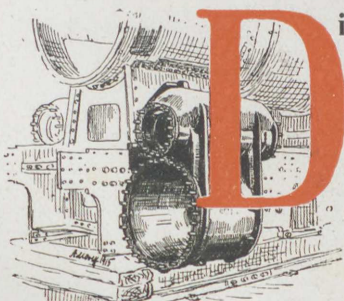
HANO-  
MAG 5909

**Lokomotive Fabrik-Nr. 10 000 der Hanomag.**

*F-Verbund-Tenderlokomotive für die Bulgarische Staatsbahn, abgeliefert am 15. Juli 1922.*

*Nach einer Federzeichnung von Dipl.-Ing. Ad. Wolff, Hannover.*





**D**ie Lokomotive Fabriknummer 10 000 verläßt am 15. Juli 1922 unser Werk und tritt ihre Reise nach dem Balkan an, wo sie im Dienste der Bulgarischen Staatsbahn hart arbeiten soll, wie es ihr Beruf erfordert. Ein denkwürdiger Abschnitt im Lokomotivbau der Hanomag, wert, in der Entwicklungsgeschichte des Werkes als Merkstein festgelegt zu werden! Ein weiter Weg war zurückzulegen von der ersten zur zehntausendsten Lokomotive! Gern überblickt man bei solcher Gelegenheit das im raschen Fortschritt Erreichte. Davon wollen wir heute absehen; wir wollen uns auch weder mit Geschichte noch mit Wissenschaft befassen und doch der uns unentbehrlich gewordenen Lokomotive gedenken. Wir wollen sie im Spiegel der ernsten und heiteren Kunst, der Satire, und der Karikatur betrachten. Wenn wir hiermit unseren Freunden und Gönnern diesen Band überreichen, so hoffen wir, daß ihnen das Durchblättern eine frohe Stunde bereiten möge, auch wenn sie in dem von uns Gesammelten manches Bekannte finden sollten, auch wenn Satire und Karikatur sich hier und da etwas weit vorwagen. Die schlechtesten Früchte sind es nicht, woran die Wespen nagen!

**HANOMAG**









# DIE LOKOMOTIVE IN KUNST/WITZ UND KARIKATUR

**HANOMAG**

HANNOVERSCHER MASCHINENBAU-ACTIEN-GESELLSCHAFT / VORMALS GEORG EGESTORFF

**HANNOVER-LINDEN**

1922



Die Drucklegung dieses Buches erfolgte in der  
GÖHMANNschen BUCHDRUCKEREI, HANNOVER.

Die Bildstöcke lieferte die Graphische Kunstanstalt  
HERMANN FRIEDERICHs, HANNOVER.

Der von HERMANN SCHÜTZ gezeichnete Umschlag wurde  
in Offset gedruckt bei JOHANNES KRATZ, LEIPZIG.

ERSCHIENEN IM HANOMAG-NACHRICHTEN-VERLAG,  
HANNOVER-LINDEN.

1925/72

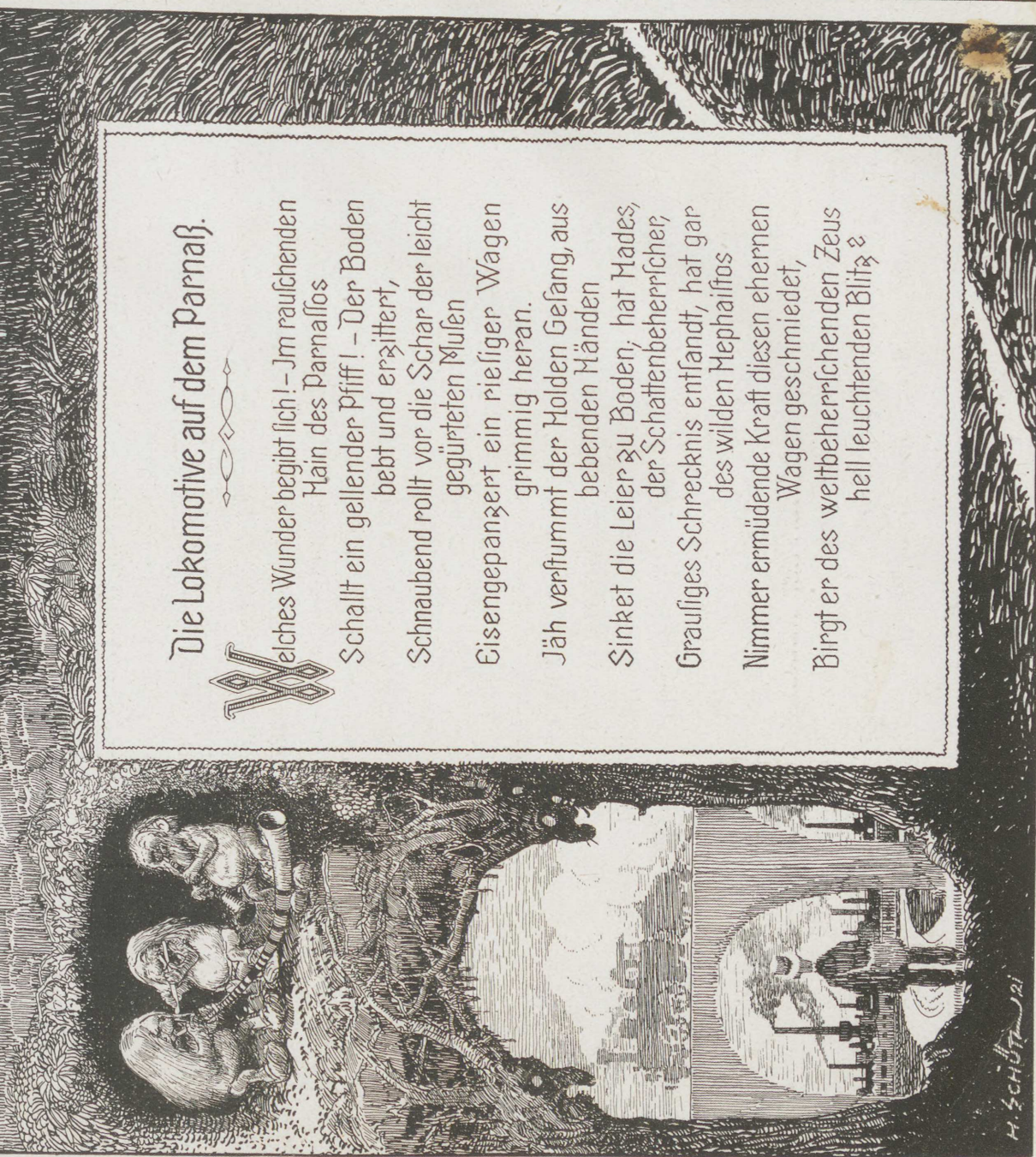
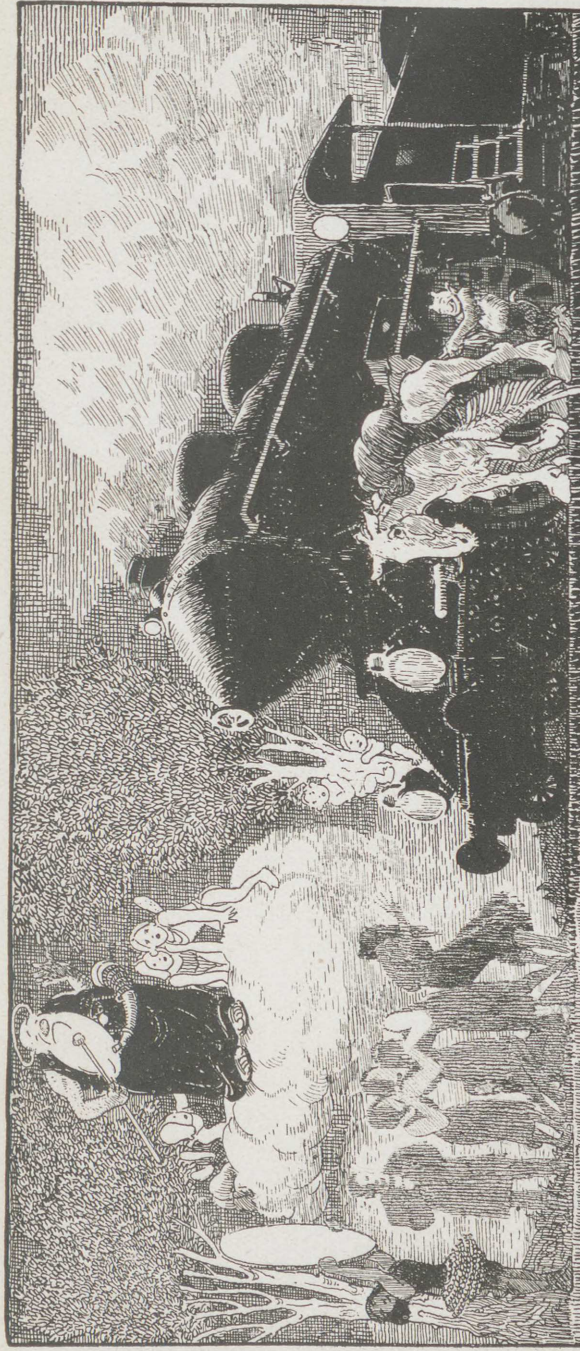


# Alles einsteigen !!! Abfahrt ↗

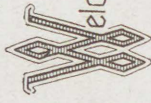
Eine schöne Fahrt soll es werden, die wir jetzt antreten wollen. (Wer will mitkommen?) Auf der frei dahinbrausenden Lokomotive! Vorbei an blühenden Gärten und rauschenden Wäldern, an allem Schönen in der herrlichen weiten Welt! Wo es uns besonders gefällt, wollen wir rasten und länger verweilen. Dann geht es weiter mit frohem Mut und ungeschwächter Kraft durch schattige Täler, über sonnige Höhen! Auch lustig wird es werden, sehr lustig! Vielleicht manchmal etwas übermütig! Hier und da wird sich der eine oder andere abgespiegelt sehen, wird sich heimlich getroffen fühlen. Bitte nichts übelnehmen! In heittrer lustiger Gesellschaft entschlüpft oft ein Wort, das scharf klingt und doch nicht böse gemeint ist. — Alle aber, die mit uns fahren, bitten wir herzlichst, mit fröhlichen Sinnen sich an dem zu freuen, was wir ihnen zu bieten vermögen. Wir können natürlich nur eine Auswahl der Sachen zeigen, die wir in mehrjähriger Sammelarbeit zusammengetragen haben. Manches Bekannte wird dabei sein. Vielleicht wird auch ab und zu etwas Neues, Interessantes aufblitzen. Wir werden uns freuen, wenn jeder etwas findet, was er bisher noch nicht kannte. — Zum Schlusse noch vielen herzlichen Dank allen denen, die uns mit ihrem Können und ihrem Wissen in liebenswürdiger Hilfsbereitschaft durch Hinweise, Vorschläge und tätige frohe Mitarbeit freundlichst unterstützt haben. — — — Und nun:

## Glückauf zur fröhlichen Fahrt!





## Die Lokomotive auf dem Parnaß.



Welches Wunder begibt sich! – Im rauschenden  
Hain des Parnassos  
Schallt ein gellender Pfiff! – Der Boden  
bebt und erzittert,  
Schnaubend rollt vor die Schar der leicht  
gegürteten Mäulen  
Eisengepangert ein riesiger Wagen  
grimmig heran.  
Jäh verstummt der Holden Gesang, aus  
bebenden Händen  
Sinket die Leier zu Boden, hat Hades,  
der Schattenbeherrscher,  
Graufliges Schrecknis entsandt, hat gar  
des wilden Mephalissos  
Nimmer ermüdende Kraft diesen ehernen  
Wagen geschmiedet,  
Bringt er des weltbeherrschenden Zeus  
heiß leuchtenden Blitz &



**S**ieh, da entsteiget einer Wolke der alles erschauende Phöbos.  
„Fürchtet euch nicht, ihr Trauten,“ so ruft er mit tönender Stimme,  
„Heute sei euch gezeigt, des schaffenden Menschengelstes  
Sinnreichstes Wunder – ein Werk, das Lokomotive genannt,  
Länderdurchrollend auf eiserner Spur die Welt sich erobert,  
Das von der Kelten Gebiet zu dem fernen Strande des Indus,  
Von der Äthiopier Reich bis zu Skythen und Hyperboräern  
Völker und Länder verbindet, es fordert in tausendem Fluge  
Äolos' Winde, ja selbst die Sonnenrosse heraus.  
Schon überquert es Poseidons Fluten auf schwindelnder Brücke,  
Steiget in finsternem Schacht zum Reiche des Hades hinab –  
Eurer Kunst empfehle ich nun dies künstliche Werk!  
Singt seinen ewigen Ruhm und spottet auch seiner Gebrechen,  
Zeichnet es ab mit dem Wunderstift, der uns Göttern verleiht!“  
Also Apollon, da eilen beflügelten Schrittes herbei  
Musen, Chariten und Nymphen zugleich, hinauf zum Olympos  
Schallt ihr jubelndes Lied, es springen laut kreischend hinzu  
Satyrn mit zottigem Bart, sie blasen auf Flöten und Rohren  
Tölpelhaft die Schalmel. – Dem Dampfroß aber entsteiget  
Rußgeschwärt der Führer – schon ist er vom Taumel ergriffen,  
Schwingt sich hinauf auf des göttlichen Pegasos Rücken, so steigt er  
Zu den Wolken empor, sanft lächelt Phöbos Apollon,  
Als er das täppische Lied des rußigen Alten vernimmt. –  
Abseits von allen steht sinnend der Mann, der die Lokomotive  
Ausgedacht und erbaut, in tief erschütterter Seele  
Dankt er der heiteren Kunst, die ihn und sein Werk so geehrt.  
Tränen der Rührung rollen ihm reichlich über die Wangen  
Und es verspüret sein Herz der Götter ambrosische Luft.  
Doch Thaleia, das neckische Kind, nimmt den silbernen Spiegel  
Dessen Anblick dereinst von der finsternen Stirn des Kronion  
Weltenvernichtendes Zürnen verscheucht, und staunend erkennt er  
Bald verklärt, bald verzerrt, in dem Spiegel der lieblichen Muse  
Sein unsterbliches Werk, das Menschen und Völker beglückt.

A. Buschbaum.



# FAHRPLAN

Nur die Hauptstationen sind hier angegeben

Richtung:

## KUNST

Die Lokomotive in der Kunst	13
Die Lokomotive in der Malerei	17
Die Lokomotive in der Dichtkunst	22
Die Lokomotive in der Bildhauerkunst	39
Die Lokomotive in der Natur	40
Die Lokomotive im Kunstgewerbe	41
Die Poesie der Lokomotive	42
Die Lokomotive in der Kindersprache	45

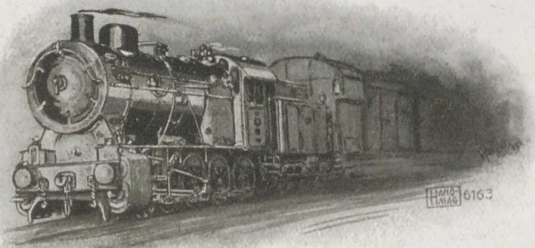
Richtung:

## WITZ UND KARIKATUR

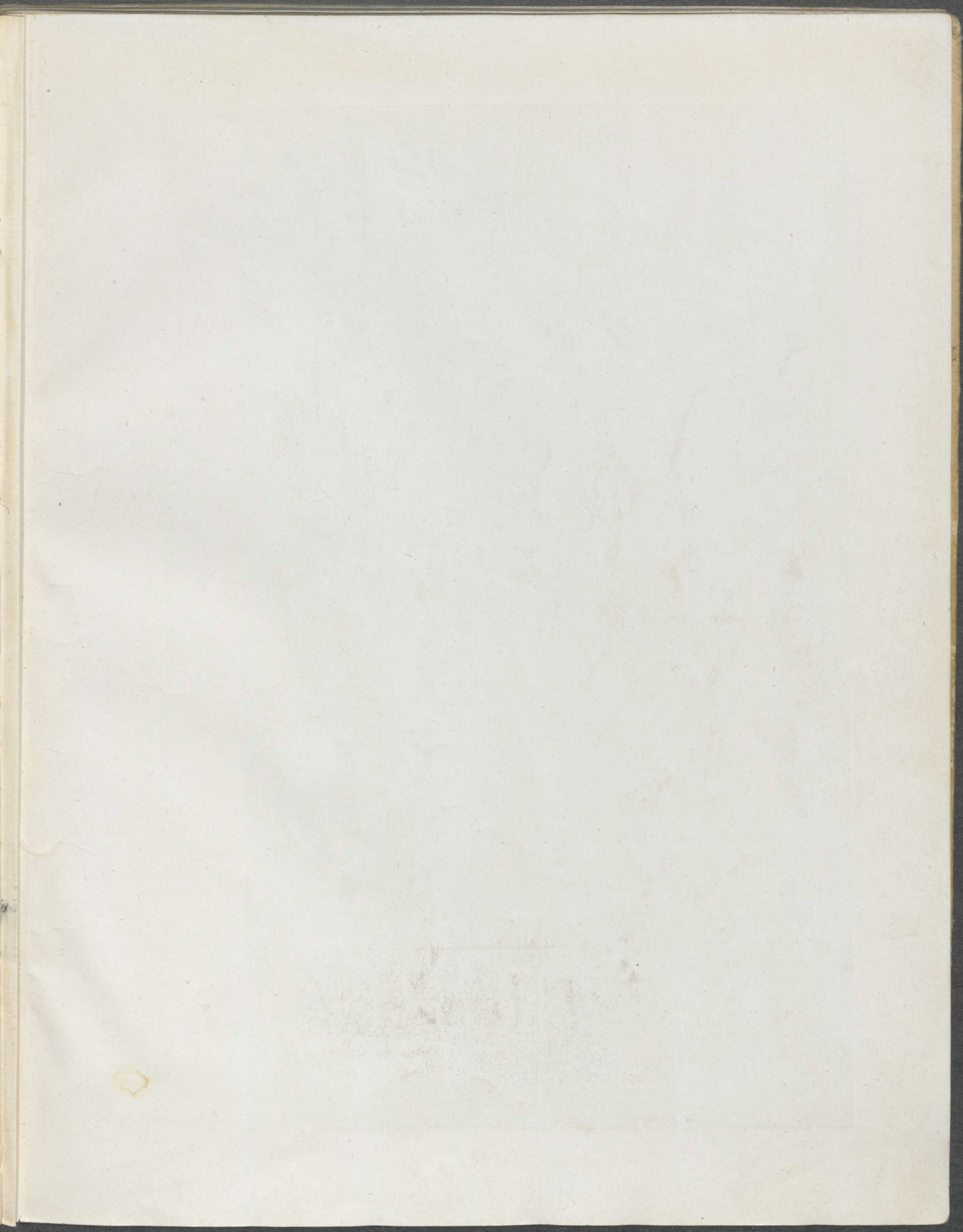
Mechanische Grotesken	49
Die Lokomotive in der Karikatur	50
Splittter und Balken	53
Münchhausen auf der Lokomotive	56
Kleine Geschichten	72
Heitere Gedichte	83
Witz und Humor in Wort und Bild	91
Die Lokomotive als Ausdrucks-mittel in d. Karikatur	98
Aus Zeitungen	110
Aus unserer Briefmappe	112
Aus unserem Fragekasten	113
Patentsachen	114

## ANHANG

Lokomotivbezeichnungen in der Eisenbahnersprache	117
Abkürzungen im Eisenbahnermunde	127
Ein anderes Erzeugnis der Hanomag	128
Lokomotivkarikatur - Sondernummer der Fliegenden Blätter	











*Russische Bauern bewundern die ankommende Lokomotive.*

*Nach einem Gemälde von Peroff.*



# Die Lokomotive in der Kunst.

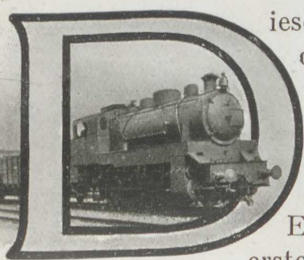
Von Arno König, Hannover.

Leitwort:

Nein, Amt der Poesie in allen Tagen  
Ist's, hoher Geist\*, dein Siegesfest verschönen,  
Wie der Viktoria Goldbild überm Wagen  
Des Triumphators schwebt, um ihn zu krönen.

Schon seh ich dort entlang des Gaus Straßen  
Die dampfgetriebenen Wagenburgen fliegen,  
Wie scheugewordene Elefantenmassen  
Türm' und Geschwader tragen fort zum Siegen;

Der schwarzen Rüssel Schlote hoch erhoben,  
Dampfschnaubend, rollend wie die Wetterwolke!  
Die Mannen siegestrunken, jauchzend oben;  
Weitum gelichtet alle Bahn vom Volke!



Diese Verse sang wohl als einer der ersten deutschen Dichter, die den Siegeslauf des beginnenden Maschinen-Zeitalters vorausahnten, Anastasius Grün im Jahre 1836. Es war dies zur Zeit, als die ersten Eisenbahnen pustend und fauchend dahinkeuchten und glatte Schienenwege die Länder zu durchkreuzen begannen. Die meisten deutschen Dichter und Künstler erhoben bittere Anklagen gegen die dampfenden schwarzen Ungeheuer und sahen alle Stimmung und Poesie der stillen Landschaft vernichtet und zerstört. Sie waren so vom Wunderbar-Geheimnisvollen, vom Phantastisch-Ahnungsvollen der Romantik erfüllt, daß sie für die neue Erscheinung kein Auge hatten und auch wohl dafür blind sein wollten. Weckten doch die schrillen Pfliffe der Dampfmaschinen und der Lärm der aufblühenden Technik die versonnenen Romantiker aus ihren mittelalterlichen Träumen unsanft auf und zwangen sie in die verwünschte Gegenwart zurück. Mit Schauern wandte sich selbst Grillparzer von der Technik ab:

„Und wahrlich, sieht man's bunt sich regen  
Das Dampfgerät auf Eisenwegen,  
Die Spindel, die von selbst sich dreht,  
Den Einklang unsichtbarer Hände,  
Man schaudert und man glaubt am Ende,  
Daß still der Puls des Lebens steht.“ (1837)

Jede Neuerscheinung des Lebens aber zwingt Kunst und Künstler Stellung zu nehmen und sich mit ihr abzufinden. Und ist dann einmal der richtige Standpunkt eingenommen, ist der vorurteilsvolle Widerstand gebrochen, dann setzt sehr oft eine Gegenströmung ein, die meist auch wieder über

das Ziel hinausschießt. Ganz anders als Grillparzer äußerte sich 1843 Heine über die Eisenbahn:

„Die Eisenbahnen sind wieder ein solch bestimmendes Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert. Es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsere Generation darf sich rühmen, daß sie dabei gewesen.... Sogar die Elementarerbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet. Es bleibt nur noch die Zeit übrig.“ (Artur Fürst, die Welt auf Schienen).

Und heute? „Jetzt rennt der Dampf!“ können wir mit Viktor von Scheffel als Leitwort über unser Zeitalter setzen. Ohne die Schnelligkeit der Länder verbindenden Eisenbahnen und die Kraft der viele Pferdestärken entwickelnden Dampfmaschine ist unser wirtschaftliches Leben gar nicht mehr denkbar, hätten Technik und Kultur sich nicht zu der heutigen Höhe und Vollkommenheit entwickeln können. Die Maschine beherrscht unsere Zeit. Darum ist es sehr verwunderlich, daß die Kunst, die sich doch aller Gebiete des Lebens bemächtigt und sie geläutert, veredelt, geklärt wiedergibt, sich bis jetzt so wenig mit technischen Fragen beschäftigt hat. Woran liegt das wohl? Vielleicht mag es seinen Grund darin haben, daß alles Technische das Ergebnis höchster Verstandestätigkeit, angestrengtester Gedankenarbeit ist und damit den schärfsten Gegensatz zum rein Gefühlsmäßigen in der Kunst darstellt. Oder liegt es daran, daß von jeher in der Kunst das Nächstliegende und den Sinnen täglich Gebotene am spätesten zum Gegenstande künst-

\* Gemeint ist der hohe Geist des Menschen, der alle Wunder der Technik ersinnt und ausführt.



lerischen Schaffens gewählt wurde? Die Kunst soll und will uns das Leben schildern, wie es der Künstler in und um sich empfindet und fühlt. Kunst ist Leben! Warum nicht auch technisches Leben? „Welch enger Zusammenhang zwischen Kunst und technischer Arbeit von jeher bestanden hat, beweist die große Kunstepoche Italiens im 15. und 16. Jahrhundert, die mehrere großartig veranlagte Individuen aufweist, die aber als Künstler und Techniker gleiche Höhe erreichten.“ (Max Kraft, das System der technischen Arbeit). Liegt nicht auch in jedem fertigen technischen Werke, in einem hohen gewaltigen Brückenbogen, in einem geräuschlos hin- und hergleitenden Kran, in einer vieltausendpferdigen Dampfmaschine etwas Gefühlsmäßiges und Bildhaftes? Ist eine mächtige Schnellzuglokomotive, wie sie an uns täglich vorbei braust, nicht auch schön in ihrer Art?

Nach den Lehrsätzen der Ästhetik ist „Schönheit vollendetste Zweckmäßigkeit“. Diesem Grundsatz werden wohl die meisten Lokomotiven der neueren Zeit gerecht; denn alles Unzweckmäßige ist streng vermieden, alle überflüssigen Zierformen fehlen ganz. Man hat sich auch bemüht, die Größenverhältnisse der einzelnen Teile, wie Kessel, Führerhaus, Räder, Schornstein, Dampfdom usw. mit dem Gesamtbilde der Lokomotive in zweckmäßigen Einklang zu bringen und sie gegenseitig abzustimmen, so daß eine moderne Lokomotive nur durchaus wohlgefällige und dem Auge angenehme Abmessungen aufweist. Die einfache, markige und kraftvolle Linie ihres langgestreckten, schlanken Leibes verträgt kein Stangen- und Rohrgewirr, keine vermeidbaren und hemmenden Aufbauten auf dem Kessel. Ruhe und Einfachheit in der Form und der Linienführung gilt als oberste Schönheitsforderung. Jedes Rohr, jede Stange, die nicht in der Richtung der Kesselachse verläuft, also

schräg oder senkrecht am Kessel herunterführt, stört die Einheit und gleichmäßige Ruhe des Gesamtbildes. Darum verlegt man, wenn es irgend zu ermöglichen ist, solches Gestänge nach innen. Man strebt nach ungebrochenen Flächen und ordnet alles Linienmäßige so an, daß es im Sinne der Bewegungsrichtung der Lokomotive, also wagerecht liegt. So werden das für das Zweckmäßige geschulte Auge des Technikers und das Schönheit suchende des Künstlers in gleichem Maße befriedigt.

In früheren Jahren hat man versucht, die Schönheit der Lokomotiven durch allerschmückenden Messingzierat und Herausbilden von schwungvollen, an die Zeit des Rokoko erinnernden Formen hervorzuheben und zu betonen. So gab es einst im Betriebe der Chicago - North - Westernbahn der Vereinigten Staaten in den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts eine Anzahl künstlerisch durchgebildeter Lokomotiven\*,

die mit ihren tadelnden Schmuck- und Zierformen der Räder und Radkasten, des Schornsteins, des Dampfdomes usw. unserem heutigen Schönheitsempfinden durchaus nicht mehr entsprechen und den Eindruck des Spielerischen, wenig Ernsthaften hervorrufen, zumal beim Anblick einer solch zierlichen Lokomotive der feste Glaube an die Kraft und sichere Zuverlässigkeit der Maschine vollkommen

\* Interessant ist in diesem Zusammenhange eine Bemerkung der „Railroad Gazette“ v. 20. 4. 1883, S. 241:

„In view of the increasing interest taken in the esthetic construction of dwellings and public buildings, it would seem proper that there should be a reform in this direction on the railroads.

In the architecture of station-houses there has been already a praiseworthy beginning made through the revival of renaissance. As compared with these, locomotives and cars as now made seem all the more lacking in taste; it seems urgently necessary to introduce among these also the favorite style.“



Abb. 1

Der Potsdamer Bahnhof in Berlin im Jahre 1838.  
Quellenforschungen — Feldhaus.

6060



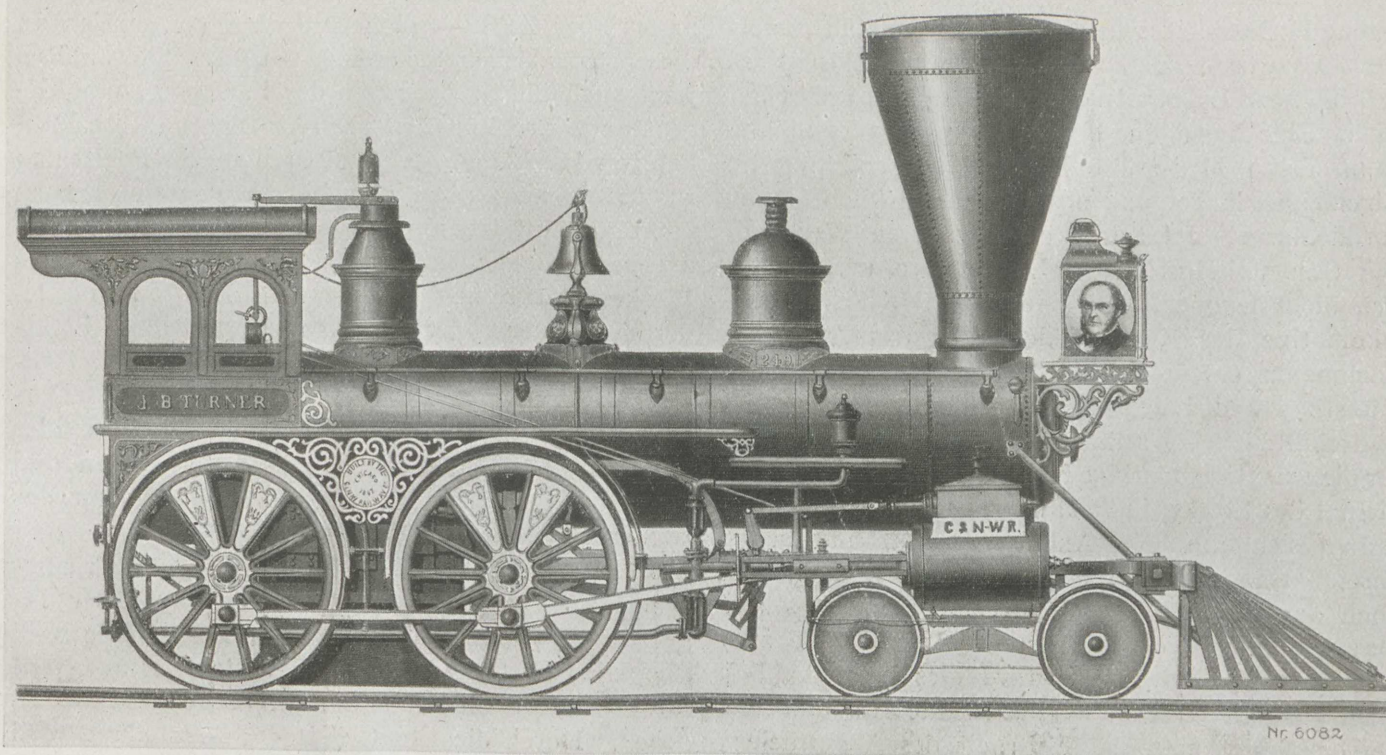


Abb. 2

Lokomotive der Chicago-North-Western-Bahn von 1867.

6082

Das Bild zeigt die künstlerische Ausstattung der amerikanischen Lokomotiven in den 60er Jahren.

verloren geht. In England zwang der strenge Wettbewerb die einzelnen Bahngesellschaften dazu, die Aufmerksamkeit des Publikums auf sich zu lenken. Eines der Mittel hierzu war zweifellos die wunderbare Lackierung der englischen Lokomotiven in den prächtigsten Farben. Eine braungelb oder karmesinrot gestrichene Lokomotive zieht ohne Frage den Blick der Leute fast magnetisch auf sich. In Deutschland ist in dieser Beziehung wenig geschehen, vielleicht weil hier der Ingenieur dem Kaufmann auf diesem Gebiete den Rang abließ. Früher waren noch Messingzierate vorhanden. Oft bekleidete man den Dom, bisweilen auch die Zylinder mit Messingblech, schmückte die Radkästen mit Schnörkeln usw. Das eine oder andere Werk hatte auch charakteristische Formen der Dombekleidung oder entsprechende Ausbildung der Radkästen für sich in Anspruch genommen. So stattete auch die Hanomag die Lokomotive, die mit der Fabriknummer 1000 im Jahre 1873 das Werk verließ, in prunkvoller Weise aus. Den äußeren Anlaß zu dieser Ausschmückung mit Messingzierat gab wohl die Tatsache, daß die Maschine, die ohne Auftrag nach den bei der damaligen Hannoverschen Staatsbahn üblichen Normen für Schnellzug-Lokomotiven gebaut war, auf der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 ausgestellt werden sollte. Schon vor-

her hatte Georg Egestorff die 100. für die Braunschweigischen Eisenbahnen gelieferte Lokomotive mit besonderer Pracht ausgestattet. Unsere Kunstbeilage zeigt die Lokomotive „Egestorff“ in reichem Blumen- und Kranzschmucke, der bei der Übergabe der Lokomotive an die Eisenbahnverwaltung angebracht worden war. Übrigens besaßen alle Lokomotiven der früheren Braunschweigischen Eisenbahnen blanke Messingblechbekleidung am Dampfdom, an den Zylindern und der Übergangsstelle zwischen Lang- und Hinterkessel.\* Auch die zu Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch englische Fabriken für verschiedene deutsche Bahnen gebauten Lokomotiven wiesen blanke Messingblechbekleidung an Dom und Zylindern auf. Alle diese Äußerlichkeiten verschwanden in den 80er und 90er Jahren, als man dazu überging, die alten Privatbahn-Lokomotiven auszumustern und die Normal-Lokomotiven einzuführen. Auf das Äußere wurde im deutschen Lokomotivbau wenig Wert gelegt. Neu lackiert sah eine Lokomotive in ihrem dunklen Grün noch ganz an-

\* Vergleiche W. Nolte, Hannover „Die Lokomotiven der vormaligen Preussischen Eisenbahn“ im Jahrbuch des Vereins Deutscher Ingenieure, Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, 6. Band 1914/15.



ziehend aus. Nach wenigen Wochen aber war das schöne Farbenkleid schwarz und unscheinbar geworden. Es wurde auch nicht wieder aufgefrischt, so daß die neue Lokomotive einer alten fast aufs Haar gleich. Eine Ausnahme bildete die bayerische Staatsbahn, deren blau-grüne Lokomotiv-Lackierung im allgemeinen länger und besser erhalten blieb als die norddeutsche. Jetzt legt man größeren Wert auf den Gesamteindruck einer Lokomotive, und es läßt sich nicht leugnen, daß eine gewaltige Schnellzuglokomotive der Neuzeit nicht nur das Auge des Fachmanns entzückt, sondern auch im Herzen des Künstlers und Laien einen nachhaltigen Eindruck hinterläßt. Uneingeschränkt empfindet der Beobachter die wuchtige, markige Kraft der Lokomotive. Das Gefühl des Starken, alle Hindernisse Überwindenden drängt sich ihm beim Anblick ihrer harmonischen Eisenmassen unwillkürlich auf. Sehr gut kommt auch das rastlose Vorwärtstreben, der ungestüme Drang in die Ferne im Bau der Lokomotive zum Ausdruck. Viel deutlicher wird dies beim Anblick einer auf freier Strecke dahinsausenden Lokomotive. Da empfindet man die Wahrheit des Ausspruches, den der Kronprinz von Preußen, der nachmalige König Friedrich Wilhelm IV. bei Eröffnung der Eisenbahn Berlin—Potsdam am 9. Oktober 1838 machte: „Diesen Karren, der durch die Welt läuft, hält kein menschlicher Arm mehr auf.“ Also auch vom Standpunkte des Ästheten und Künstlers betrachtet, entsprechen unsere heutigen Schnell- und Güterzuglokomotiven den Gesetzen der Schönheit. Ein gut Teil Poesie ist ihnen zu eigen, wie ich dies in meiner Arbeit „Die Poesie der Lokomotive“ zu zeigen versucht habe!

Schönheit und Poesie! Beides weisen unsere Lokomotiven auf, wenn es auch eine ganz eigene Art von Schönheit und Poesie ist, anders als die des Rokoko, der Renaissance, der Romantik, aber ebenso eindringlich und wirksam wie diese auch. Es ist eine Erregungenschaft der letzten Jahrzehnte, das entdeckt und in das Licht künstlerischen Schaffens gezogen zu haben. Maler,

Dichter und Bildhauer — wenn auch zunächst nur in geringer Zahl — gingen nicht mehr achtlos an dieser technischen Schönheit vorüber. Sie wählten jetzt auch die Schöpfungen des Ingenieurs zum Gegenstande ihrer künstlerischen Ausdrucksmittel. Freilich war im Anfang dabei auch mancher Fehlschlag zu verzeichnen; denn die Künstler waren es noch nicht gewöhnt, technisch richtig zu sehen und wiederzugeben. Sie ließen nur den Gesamteindruck eines Werkes mit seinen qualmenden Schloten und lodernnden Feuern oder eine Maschine mit ihren Lichtreflexen auf sich wirken, ohne sich viel um technische Einzelheiten zu kümmern. So wiesen die Darstellungen technischer Vorgänge oft eine Menge Fehler auf, die dem Fachmann das Bild verleiden und lächerlich erscheinen ließen, zumal, da sie nur das wiedergaben, was jeder Laie auch sehen konnte, und das Auge des Fachmanns durchaus nicht befriedigten. Daher auch die große Abneigung vieler Ingenieure gegen die Kunst in der Industrie und Technik. Erst die letzten Jahre lehrten auch auf diesem Gebiete die Künstler richtig sehen und wiederzugeben. Durch die Richtigkeit der Darstellung wird der künstlerische Wert eines Bildes nur gehoben, und der Techniker, der sein Arbeitsgebiet durch die Kunst geläutert und ins Ideale erhoben sieht, wird diesen Darstellungen gegenüber einen weniger ablehnenden Standpunkt einnehmen müssen, wenn ihn keine technischen Fehler bei der Betrachtung eines Bildes stören.

Nach und nach hielt also die Maschine mit ihrer eigenartigen Schönheit Einzug in die Kunst. Kein Wunder, daß auch die Eisenbahn, als das wichtigste Beförderungsmittel unserer Tage, und damit die dampfschnaubende Lokomotive die Gestaltungs- und Schaffenskraft unserer Künstler anregte und befruchtete. Trotz aller Schwierigkeit der Darstellung ist es den Malern der Technik gelungen, das in der Lokomotive ausgeprägte Motiv der Bewegung bildmäßig zu verwerten, und die als unkünstlerisch geltende Eisenbahn von diesem Vorwurfe zu befreien.

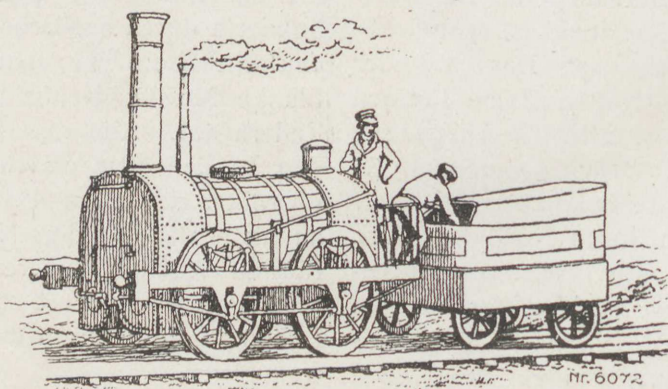
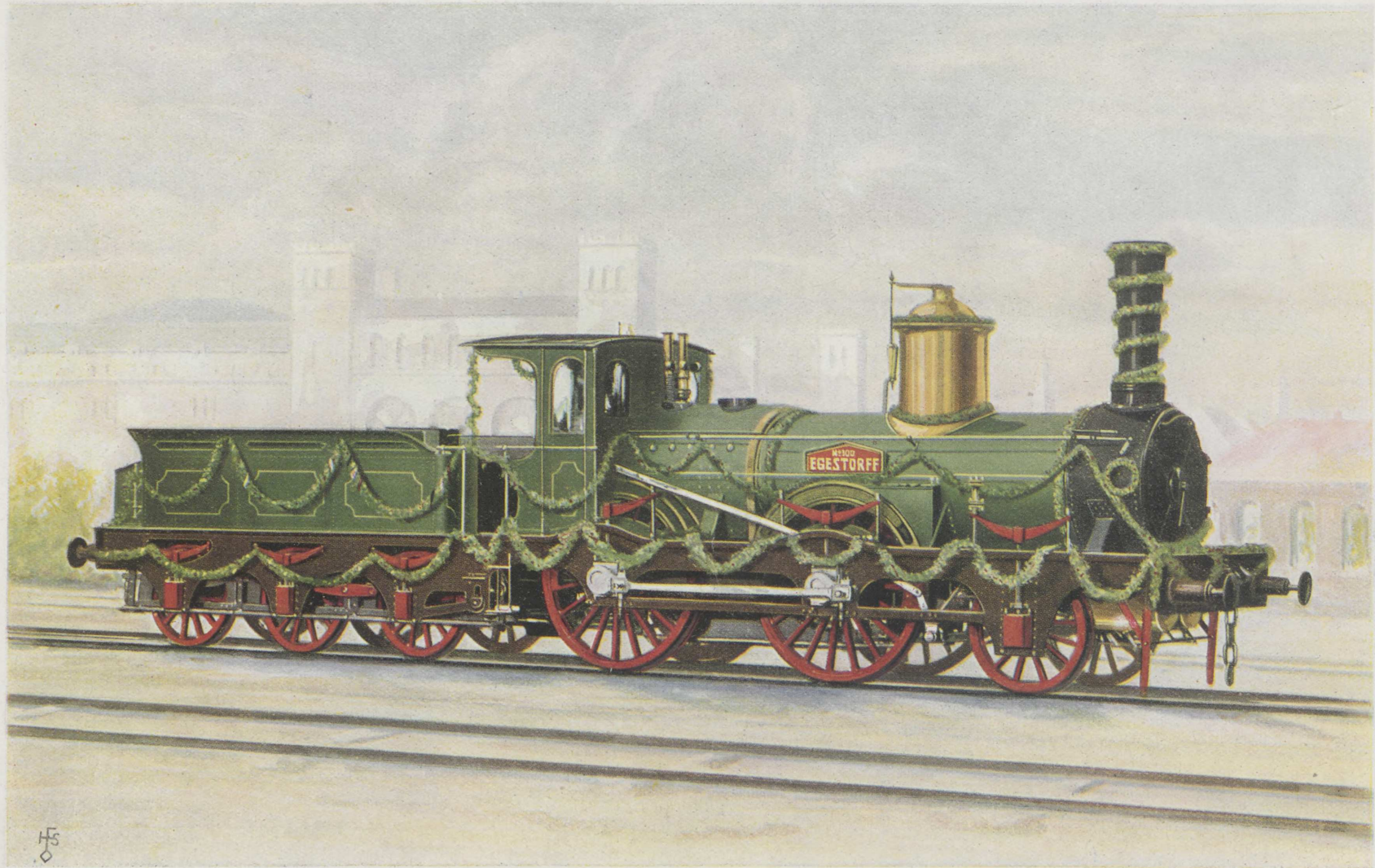


Abb. 3

Tintenzeichnung des dänischen Porträt- und Marinemalers Christoffer Vilhelm Eckersberg (1773—1853)  
(Original im Besitze des dänischen Eisenbahnmuseums)





*1 B-Schnellzuglokomotive „Egestorff“ der Braunschweiger Eisenbahn,  
Betriebs-Nr. 100, gebaut 1868.*







## Die Lokomotive in der Malerei.

Es hat seit dem Aufkommen der Eisenbahn wohl immer schon Maler gegeben, die vom Reiz des Neuen und Ungewöhnlichen angezogen, die Lokomotive gelegentlich zur Bereicherung und Belebung einer dargestellten Landschaft benutzten. Das qualmende Dampfroß mit der langgestreckten weißen Rauchwolke gab oft eine prächtige malerische Wirkung, die sich der Künstler nicht entgehen lassen wollte. Doch trugen alle diese Darstellungen den Stempel des rein Zufälligen.

Adolf Menzel, wohl einer der ersten, die bemüht waren,

Arbeitsgänge und Maschinen richtig zu sehen und wiederzugeben — vorbildlich in dieser Beziehung ist sein bekanntes Bild eines Walzwerkes — malte wirklichkeitsgetreu die Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam bald nach ihrer Fertigstellung. Doch ist die Eisenbahn nicht die Hauptsache des Bildes, vielmehr überwiegt das Landschaftliche so stark, daß man sich an Stelle des Schienenstranges ganz gut eine staubige Landstraße mit rollender gelber Postkutsche denken könnte, ohne daß die Wirkung des Bildes gestört würde. In diesem Sinne haben auch viele andere Maler die Lokomotive zur Darstellung gebracht. Immer aber war sie nicht Selbstzweck des Bildes, sondern diente nur als willkommene malerische Beigabe. Ich denke dabei an die Bilder von Karl Schambeck in Pasing bei München. Noch bezeichnender ist das auf dem ersten Kunstblatt gezeigte Bild nach einem Gemälde des russischen Malers Peroff. Von der ankommenden Lokomotive ist nur ein ganz kleiner Teil zu sehen, während die, von der untergehenden Abendsonne prächtig beleuchteten Gestalten russischer Bauern den Bildraum vollkommen ausfüllen.

Auch das Bild „Lokomotivtransport“ von A. Kunze, Chemnitz, gehört hierher.

Selbst als man anfang, die Lichtwirkungen eines Bahnhofs bei Dunkelheit mit all' den grünen, roten und weißen Lichtern und ihrem funkelnden und blitzenden Widerschein auf den glänzenden Schienen darzustellen, blieb die Lokomotive noch interessantes Füllsel (s. Bild von Lehmann „Münchener Frühling“). Auch die meisten dieser Bahnhofsbilder waren mit den Augen des künstlerischen Laien gesehen und trafen nicht den Kern der Sache.

Anders schon wirkt das Bild „Fahrender Zug“ von Lenigret Mallwitz-Schröder. (Berliner Sezession, November/Dezember 1920). Hier ist zwar auch nicht eine künstlerische Darstellung der Lokomotive als Selbstzweck beabsichtigt, aber doch tritt sie ganz und gar in den Blickpunkt des Interesses, da das ungehemmte wilde Dahinbrausen



Abb. 4

Lokomotivtransport.  
Nach einem Bilde von A. Kunze, Chemnitz.

6152

des Zuges in stark betonter Perspektive zum Ausdruck kommt. Man sieht den Zug wirklich fahren — und das war die Absicht des Künstlers. Einen Blick in das Führerhaus einer Lokomotive läßt uns das Bild „Auf der Lokomotive eines Panzerzuges“ tun, das von Felix Schwormstädt, dem Sonderzeichner der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ nach dem Leben gezeichnet ist und uns interessante Vorstellungen vermittelt, wie es im Führerhaus, im Hirn der Lokomotive aussieht. Die gespannte Aufmerksamkeit des Lokomotivführers, der für alle Fälle die Hand am Hebel hat, kommt dem Betrachter überraschend gut zum Bewußtsein.

Die unendlich abwechslungsreiche Schönheit der Eisenbahn, voller Farben und phantastischen Lebens entdeckt und in ihrer technisch genauen Wirklichkeit



wiedergegeben zu haben, ist das Verdienst des Berliner Malers Hans Baluschek. Er empfindet überall im Eisenbahnbetriebe künstlerische Eindrücke und Bilder voll Poesie. Er öffnet uns die Augen für diese Reize und lehrt uns in seinen Bildern erkennen, daß unser als nüchtern verschrieenes Zeitalter der Technik voll ist von Märchen und Wundern, wie sie phantasiereiche Erzähler früherer Zeiten nicht zu erfinden gewagt haben. Die Welt der Technik bietet für den Künstler, dessen Auge neue Formen, neue Schönheiten, neue Motive für sein Schaffen sucht, eine unerschöpfliche Fundgrube von Anregungen und Vorbildern. So ist es bei Baluschek. Seine Seele steht „überwältigt vor dem Anblicke der durch Technik gebändigten Welt. Er sieht nicht mit den Augen des Technikers, er ordnet die Eindrücke nicht sachverständig ein, sondern unterliegt dem Eindruck der gewaltigen Bewegung des ungetümen Eisenbahnzuges, dem verwirrenden Eindruck eines mannigfach ineinandergreifenden Gleisnetzes mit qualmenden Lokomotiven, dem Richtungskreuzweg von Überführungen, der vielfältigen Kräfteübertragung von Eisenkonstruktionen. All das begeistert ihn nicht, wie den Techniker die mustergültige Leistung, sondern drängt mit dumpfer Rätselkraft auf ihn ein, wie auf das Kind gewisse Eindrücke aus Märchen- und Gespenstergeschichten. Und diese Eindrücke sind es, denen er feste Gestalt erteilt; eine freudlose, aus brutalster Wirklichkeit geborene, aber von enormen Erschütterungen durchlebte Welt. Erst durch ihn hat der Laie Augen dafür bekommen, mit welcher Wucht die Technik unser Leben umgestaltet hat; erst durch ihn hat er auch eine Ahnung davon bekommen, welche verborgenen seelischen Reize in diesen oft als kalt oder häßlich ge-



Abb. 5 Auf der Lokomotive eines Panzerzuges.  
Nach dem Leben gezeichnet von Felix Schwormstädt.  
Original im Besitze des Herrn Baurat E. Metzeltin, Hannover.

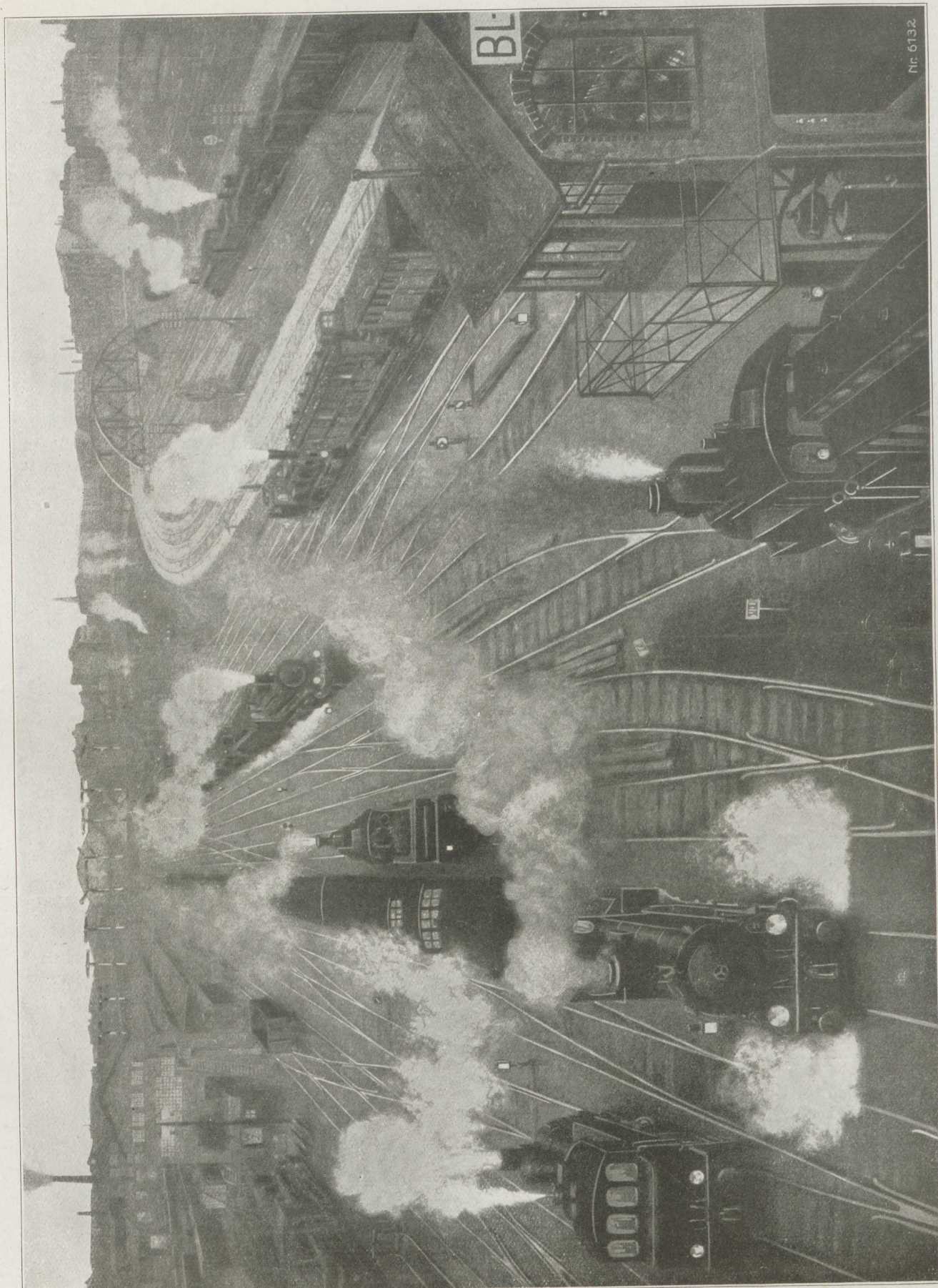
6090

schmähten Leistungen der Technik stecken.“ (Dr. R. Schacht in Mitteilungen des Reichsbundes Deutscher Technik v. 12. Juni 1920.)

Baluschek begnügt sich nicht damit, in seinen Bildern das zu zeigen, was jeder Laie sieht. Sein malerisches Können wird unterstützt durch ein feines Einfühlungsvermögen und ein erhebliches technisches Verständnis, das durch jahrelange Studien ausgebildet und ergänzt wurde. Der Eisenbahn gehört seine Liebe von früher Jugend auf. In seinem Atelier sieht man eine Anzahl wunderhübscher kleiner Modelle der neuesten Lokomotivgattungen aufgestellt. Es sind dies technisch genau und einwandfrei gearbeitete Abbilder der Güter- und Schnellzuglokomotiven,

die draußen die Züge befördern. Mit Hilfe dieser Modelle entstanden Baluscheks Bilderreihen „Von der Eisenbahn“, „Die Eisenbahner“, „Wege der Maschine“ und auch viele größere Ölbilder. Auf allen überrascht den Betrachter die genaue Kenntnis und richtige Wiedergabe der technischen Feinheiten. Immer ist die Landschaft nur Hintergrund und die Menschen sind im Zusammenhange mit der Maschine aufgefaßt. Ich denke an sein bekanntes Ölgemälde „Der Bahnhof“, wohl das erste große Gemälde, das eine Gesamtdarstellung eines gemalten Bahnhofsbetriebes gibt. Die nach rein künstlerischen Gesichtspunkten vorgenommene Verteilung der Massen und des Lichtes wird nicht gestört durch technische Nachlässigkeiten oder Fehler. Im Gegenteil! Jede Weiche, jedes Signal steht so, wie es der dahinfahrende Zug erfordert. Jeder Zugart, sei es Güter-, Personen- oder Schnellzug, ist eine Lokomotive von der richtigen Gattung vorgespannt. Baluschek darf den Ruhm in Anspruch nehmen, als erster „Maler der Technik“ die Poesie und





Der Bahnhof.  
Nach einem Ölgemälde von Hans Baluschek.

Abb. 6





Abb. 7 Der Schrankenwärter. (Die Eisenbahner IX) 6131  
Nach einem Ölbild von Hans Baluschek.

Schönheit der Eisenbahn und der Lokomotive entdeckt und im Bilde festgehalten zu haben. Seinen eigenen Weg hat er sich mit harter Kraft gebahnt und ihn ein Lebenlang verfolgt. Mancher Künstler ist ihm gefolgt, keiner hat ihn erreicht in seiner ernsten Sachlichkeit, seiner rücksichtslosen Ehrlichkeit und fanatischen Wahrheitsliebe, die sich scheut zu verschönern oder auch nur abzuschwächen. Ihm gebührt ein Ehrenplatz unter den deutschen Malern der Neuzeit.\*

Ihm gleich kommt an Eindrucksfähigkeit der Bildwirkung und technischer Richtigkeit und Klarheit der Darstellung Balestrieri in seinen Radierungen. Auch er besitzt die Gabe, in seinen Werken mit sicherem Auge das Schöne zu erfassen

\* Die 3 Bilder von H. Baluschek sind mit Genehmigung des Vita-Verlages, Charlottenburg, dem Buche „Artur Fürst, Das Reich der Kraft“ entnommen.

und mit geschickter Hand zu bildhafter Wirkung zu bringen, wenn er auch sein Schaffen nicht ausschließlich auf die Wunder aus dem Reiche der Technik und besonders auf die Lokomotive abgestimmt hat.

Prachtvolle Darstellungen über den Werdegang des Eisenbahnwesens schuf Bollhagen in Bremen für das Berliner Verkehrs- und Baumuseum. Allerdings berücksichtigt er in seinen Schöpfungen in der Hauptsache nicht die Lokomotive, sondern umfaßt das ganze Eisenbahnwesen.

Im Verwaltungsgebäude der N. J. S. im Haag befindet sich eine herrliche Glasmalerei von Jan Schouten. Man sieht einen Zug in einer üppigen indischen Landschaft, die Bahnarbeiter treten zur Seite. Die Lokomotive ist von vorn gesehen und kommt auf den Betrachter zugebraust.

In neuester Zeit haben sich die Industriemaler Jacobsen und Weber in Bremen im Auftrage

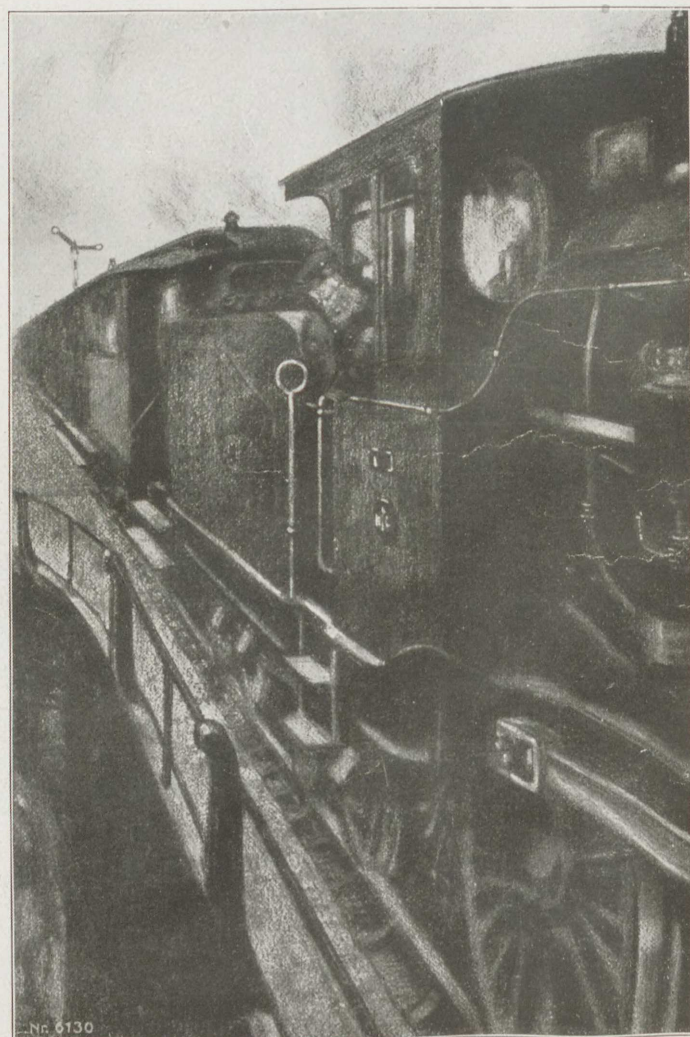


Abb. 8 Der Lokomotivführer. (Die Eisenbahner II) 6130  
Nach einem Ölbild von Hans Baluschek.



der Hanomag damit beschäftigt, künstlerische Ölgemälde zu schaffen, die uns einen Blick gestatten in die Werkstätten einer Lokomotivfabrik. Mit sicherem Künstlerauge und reichem technischen Verständnis haben sie Ausschnitte aus dem Werdegang einer Lokomotive im Bilde festgehalten. Auch bei ihnen stören den Fachmann keine technischen Fehler. Er ist überrascht von der Farbenpracht und dem malerischen Eindruck, der ihm hier im Bilde entgegentritt und ihm sein alltägliches Arbeitsgebiet, das er grau in grau zu sehen gewohnt ist, im Lichte der läuternden Kunst zeigt und Schönheiten aufdeckt, die er noch nicht beachtet hatte. Besonders malerisch wirken das Bild „Lokomotiven in der Lackiererei“ und die Darstellung der „Brasil-Lokomotive“ in ihrem wunderbar dunkelgrünen neuen Farbenkleid. Hier ist wirklich die Lokomotive in den Mittelpunkt des Bildes gestellt, das Bild nur um der Lokomotive willen gemalt. Es ist die Lokomotive in der Werkstatt — nicht die mit Vollkraft auf freier Strecke dahinbrausende Lokomotive, die in uns das Gefühl der Sehnsucht in die Ferne wach werden läßt. Doch auch die ruhende läßt in ihrer wuchtigen und doch gefälligen Massigkeit künftige Reisefreuden ahnen, und uns entzückt an ihr die glänzende Farbe, die gefesselte Kraft und die machtvolle Ruhe ihrer eisernen Glieder.

Alle diese Eigenschaften werden wohl auch in Zukunft eine Reihe von Künstlern der Farbe be-

geistern und zu neuen Werken anregen können; denn das bekannte Schlagwort vom nüchternen Zeitalter der Technik hat nur im Gegensatze zum verträumten der Romantik seine Richtigkeit. Nüchtern ist unsere Technik keineswegs. Im Gegenteil! Eine unendliche Fülle abenteuerlicher Gefühle und kraftvoller Phantasie ruht in unserem Maschinenzeitalter. Unsere Künstler brauchen sich nicht ein eigenes, meist verzerrtes Weltbild zuzulegen, wie es die Expressionisten, Futuristen, Kubisten usw. für nötig halten, um Neues, Niegeahntes zu schaffen. Schaut nur mit offenen Augen hinein in die blühende Welt der Technik, ihr Meister der Farbe und des Zeichenstiftes! Hier gibt es noch Wunderbares und Schönes genug, wert von Künstlerherzen empfunden und von Künstlerhänden geformt zu werden. Betrachtet einmal ein edles Dampfroß, eine mächtige Lokomotive in ihrer gebändigten Kraft! Schenkt ihr die Liebe künstlerischen Versenkens! Sie wird es euch lohnen. So mannigfaltig und reich sind die Gelegenheiten und Verhältnisse, in denen sie immer neue Reize entwickelt. In der rußigen Werkstatt, im dämmernden Schuppen, auf freier Strecke, in der weiten blühenden Heide, im engen feuchten Felsentale, in der dumpfen, stickigen Großstadt, im grünen sonnendurchleuchteten Walde, am glutheißen Sommermittag, in sternenklarer, kalter Winternacht — überall und zu jeder Zeit begegnet sie uns. Geht nicht blind vorbei an ihrer malerischen Schönheit und Poesie!

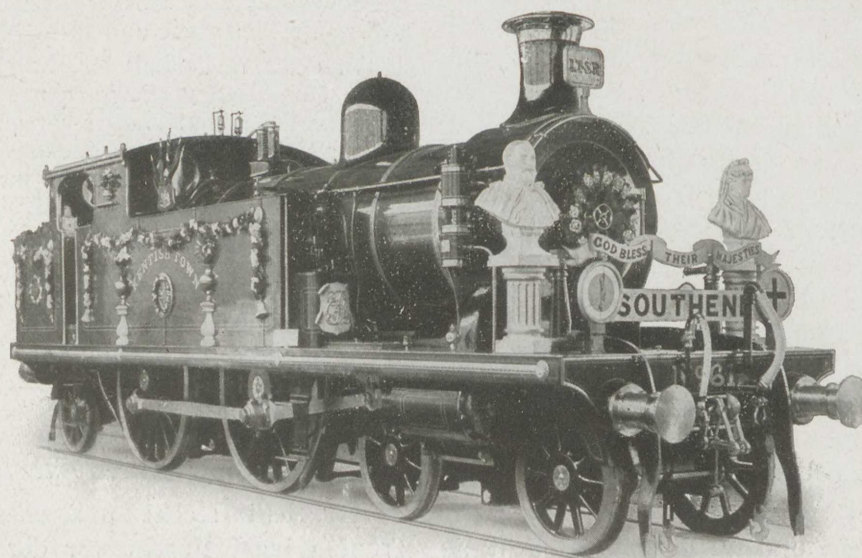


Abb. 9

2 B 1 - Schnellzug-Tenderlokomotive der London, Tilbury und Southend Railway, festlich geschmückt zum Führen des englischen Hofzuges zur Krönung des englischen Königspaars.



## Die Lokomotive in der Dichtkunst.

Wie steht es mit den Dichtern? Auch bei ihnen finden wir die Lokomotive noch recht spärlich in ihren Werken vertreten und noch seltener ganz in den Mittelpunkt ihres Schaffens gerückt. Gibt es denn viel Schöneres, als auf schneller Lokomotive hinauszufahren in die blühende Frühlingspracht oder durch eine sonnige Winterlandschaft, durch dunkle Wälder und grünende Felder, durch tiefe Täler und über schwindelnde Klüfte immerfort — immerfort — im gleichmäßigen Takt der Schienenstöße! Wie der glatte Weg vor der Maschine mit den glänzenden Schienen und dem dunklen, graubraunen Geröll dazwischen sich vor dem suchenden Blicke hindehnt, fast ins Unendliche, und schließlich zusammenzulaufen scheint! Wie die Häuser, Bäume, Telegraphenstangen vorbeisaußen! Wie die Drähte auf- und niederwippen im raschen Lauf! Und dazwischen immerfort — immerfort — ohne Ruh — ohne Ruh — die gleichmäßigen Schienenstöße — ist das alles kein Erleben? Weckt dies alles nicht Gefühle, Empfinden, Jauchzen und Sehnen im Menschenherzen, das noch offen und empfänglich ist für die Schönheiten des Lebens, auch wenn sie die Technik geschaffen hat? Vielleicht haben die wenigsten unserer Dichter Gelegenheit gehabt, einmal eine Fahrt zu durchleben auf der lebendigen, hüpfenden und springenden Lokomotive. Da würden sie den Eindruck vom „edlen Dampfroß“ in seiner wohlgewählten und lebenswahren Bedeutung kennen gelernt haben. Ganz anders als im bequemen Abteil eines Schnellzuges malt sich die Welt, vom Führerstande der Lokomotive aus betrachtet. Der Mann mit den forschenden, spähenden Augen hinter dem ovalen Fenster, der — die Hand am Hebel — die ungeheure Verantwortung für das Leben vieler Hunderter Menschen trägt — ist wohl die poetischste Erscheinung im ganzen Eisenbahnbetriebe. Hier und da haben ihn auch Dichter und Schriftsteller in den Mittelpunkt einzelner Gedichte und Erzählungen gestellt. Seltener ist das mit der Lokomotive selbst geschehen. Schon das Wort „Lokomotive“ paßt den Dichtern wohl meist nicht ins Versmaß. Und „Dampfroß“? Auch das findet man selten angewendet.

Mit lebhaftem Geist und trefflicher Beobachtung schildert Fräulein Frances Anne Kemble, die schöne anmutige Tochter eines bekannten englischen Schauspielers, in einem Briefe an eine Freundin den Eindruck, den sie von der Lokomotive Stephenson erhielt, als sie eine Probefahrt mit-

machen durfte. Ich möchte diesen Brief mit seiner bildhaften, sicheren Ausdrucksweise den besten Beschreibungen aus jener Zeit zur Seite stellen. Max von Weber hat den Brief übersetzt. Er lautet:

„Wir wurden der kleinen, munteren Maschine vorgestellt, die uns die Schienen entlang ziehen sollte. Sie (denn der zärtliche Sprachgebrauch macht die kuriosen, lieben kleinen Feuerrosse alle zu Stuten) besteht aus einem Kessel, einem Ofen, einer Bank und hinter der Bank einem Fasse mit genug Wasser, um ihren Durst während eines Rennens von fünfzehn Meilen zu stillen — das Ganze ist nicht größer als eine gewöhnliche Feuerspritze.

Sie wandert auf zwei Rädern, die ihre Füße sind, und diese werden durch glänzende Stahlbeine bewegt, die sie Kolben nennen.

Zügel, Gebiß und Trense, mit denen dies wundervolle kleine Tier geritten wird, bestehen zusammen aus einem kleinen Stahlhebel, der den Dampf auf die Beine (oder Kolben) wirken läßt oder ihn davon ablenkt. Ein Kind könnte ihn handhaben.

Dieses schnarchende, kleine Tier, das ich mich immer versucht fühlte zu tätscheln, wurde nun vor unseren Wagen gespannt, und nachdem mich Mr. Stephenson zu sich auf die Bank genommen hatte, fuhren wir ungefähr mit zehn Meilen in der Stunde ab.

Du hast keinen Begriff davon, was das Durchschneiden der Luft für ein Gefühl war. Und dabei ist die Bewegung so sanft wie möglich. Ich hätte lesen oder schreiben können. Ich stand auf, nahm meinen Hut ab und trank die Luft vor mir. Der Wind war stark, oder war es unser Anfliegen gegen ihn, er drückte mir unwiderstehlich die Augen zu.

Als ich sie geschlossen hatte, war das Gefühl des Fliegens ganz zauberisch und sonderbar über jede Beschreibung — aber trotzdem hatte ich das Gefühl vollkommener Sicherheit und nicht die geringste Furcht.

An einer Stelle ließ Mr. Stephenson, um die Kraft seiner Maschine zu zeigen, einen anderen Dampfswagen, der ohne Feuer und Wasser vor uns stand, am Vorderteil unserer Maschine befestigen, einen mit Bauholz beladenen Lastwagen aber hinter unseren mit Personen schwer besetzten Wagen bringen — und mit alledem flog unser braver, kleiner Sie-Drache davon! Noch weiterhin fanden wir drei Erdwagen, die ebenfalls vor unsere Maschine gebracht wurden, und auch diese schob sie ohne Zögern und Schwierigkeit vor sich her.

Wenn ich hinzufüge, daß die scharmante, kleine Kreatur ebenso behende rückwärts wie vorwärts läuft, glaube ich, Dir einen vollständigen Bericht über ihre Fähigkeiten gegeben zu haben.“

(Artur Fürst: „Die Welt auf Schienen“, Seite 62—64)

Vielleicht steckt unseren Dichtern noch ein Tropfen jener Furcht vor der Maschine, vor allen beunruhigenden Neuerungen der Technik im Blute, der Justinus Kerner 1850 in dem längeren Gedichte „Im Eisenbahnhofe“ resignierten Ausdruck gibt und damit das Entschwinden „der guten alten Zeit“ in bewegten Worten tief beklagt und betrauert.



# Im Eisenbahnhofe.

Justinus Kerner.

Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,  
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,  
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,  
Herbraust's wie ein Gewitter schier.

In seinem Bauche schafft ein Feuer,  
Das schwarzen Qualm zum Himmel treibt;  
Ein Bild scheint's von dem Ungeheuer,  
Von dem die Offenbarung schreibt.

Jetzt welch' ein Rennen, welch' Getümmel,  
Bis sich gefüllt der Wagen Raum!  
Drauf „fertig!“ schreit's, und Erd und Himmel  
Hinfliegen, ein dämon'scher Traum.

Dampfschnaubend Tier! seit du geboren,  
Die Poesie des Reisens flieht;  
Zu Roß mit Mantelsack und Sporen  
Kein Kaufherr mehr zur Messe zieht.

Kein Handwerksbursche bald die Straße  
Mehr wandert froh im Regen, Wind,  
Legt müd' sich hin und träumt im Grase  
Von seiner Heimat schönem Kind.

Kein Postzug nimmt mit lust'gem Knallen  
Bald durch die Stadt mehr seinen Lauf  
Und wecket mit des Posthorns Schallen  
Zum Mondenschein den Städter auf.

Auch bald kein trautes Paar die Straße  
Gemütlich fährt im Wagen mehr,  
Aus dem der Mann steigt und vom Grase  
Der Frau holt eine Blume her.

Kein Wand'rer bald auf hoher Stelle,  
Zu schauen Gottes Welt, mehr weilt,  
Bald alles mit des Blitzes Schnelle  
An der Natur vorüber eilt.

Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten  
Wie machst du Erd' und Himmel kalt!  
Wär' ich, eh' du gespielt mit Dünsten,  
Geboren doch im wild'sten Wald!

Wo keine Axt mehr schallt, geboren,  
Könnt's sein, in Meeres stillem Grund,  
Daß nie geworden meinen Ohren  
Je was von deinen Wundern kund.

Fahr' zu, o Mensch! treib's auf die Spitze,  
Vom Dampfschiff bis zum Schiff der Luft!  
Flieg' mit dem Aar, flieg' mit dem Blitze!  
Kommst weiter nicht, als bis zur Gruft.

(Der letzte Blütenstrauß, 1852)

Aus der gleichen Zeit ungefähr stammt das folgende zu einem hoffnungsfrohen Ausblick gestaltete Gedicht:

# Eisenbahn!

C. F. Hartmann.

Kraftbild im leichten Dampf,  
Wunder erzeugt im Kampf  
Zwischen Hephästos Glut  
Und der Najaden Flut;

Flügelwerk, Zauberbahn,  
Kühnen Sinns Riesenplan,  
Wo spricht Natur zu dir:  
Weiter nicht! Ziel ist hier?

Menschensinn eilt so weit  
Siegend im Flug der Zeit;  
Zeigt in so mancher Spur  
Meister sich der Natur.

Flügelwerk, Zauberbahn,  
Kühnen Sinns Riesenplan,  
Wird wohl dein schnell Gedeihn  
Heil auch der Menschheit sein?

O daß in bald'ger Stund'  
Forscher uns brächt die Kund,  
Wie er mit neuer Beut'  
Segnend die Welt erfreut:

Wie er erfunden hat,  
Daß, wenn von Stadt zu Stadt  
Schnell auf der neuen Bahn  
Menschen sich Menschen nah'n,

Jetzt auch ein neuer Geist  
Menschennatur durchkreist,  
Der auf des Lebens Bahn  
Herzen lehrt Herzen nah'n.

(„Saitenklänge“, Straßburg i. E. 1847)



Wenig bekannt ist das Gedicht, das Ferdinand Freiligrath aus dem Englischen übersetzte:

### What the Engines said.

(Opening of the Pacific Railroad.)

What was it the engines said,  
Pilots touching, — head to head  
Facing on the single track,  
Half a world behind each back?  
This is what the engines said,  
Unreported and unread.

With a prefatory screech,  
In a florid Western speech,  
Said the Engine from the West:  
„I am from Sierra's crest;  
And if altitude's a test,  
Why, I reckon, its confessed  
That I've done my level best.“

Said the Engine from the East:  
„They who work best talk the least.  
S'pose you whistle down your brakes;  
What you've done is no great shakes, —  
Pretty fair, — but let our meeting  
Be a different kind of greeting.  
Let these folks with champagne stuffing,  
Not their Engines, do the puffing.

„Listen! Where Atlantic beats  
Shores of snow and summer heats  
Where the Indian autumn skies  
Paint the woods with wampum dies, —  
I have chased the flying sun,  
Seeing all he looked upon,  
Blessing all that he has blessed,  
Nursing in my iron breast

All his vivifying heat,  
All his clouds about my crest;  
And before my flying feet  
Every shadow must retreat.“

Said the Western Engine, „Phew,“  
And a long low whistle blew.  
„Come, now, really that's the oddest  
Talk for one so very modest.  
You brag of your East! You do?  
Why, I bring the East to You!  
All the Orient, all Cathay,  
Find through me the shortest way;  
And the sun you follow here  
Rises in my hemisphere.  
Really, — if one must be rude,  
Length, my friend, ain't longitude.

Said the Union: „Don't reflect, or  
I'll run over some director.“  
Said the Central: „I'm Pacific;  
But, when riled, I'm quite terrific.  
Yet to-day we shall not quarrel,  
Just to show these folks some moral,  
How two Engines — in their vision  
Once have met without collision.“

That is what the Engines said,  
Unreported and unread;  
Spoken slightly through the nose,  
With a whistle at the close.

### Was die Lokomotiven sagten.

Deutsch von Ferd. Freiligrath.

Was — auf ihrer ersten Reise,  
Dampfend auf dem einen Gleise,  
Zischend Kopf an Kopf gestellt,  
Jede eine halbe Welt  
Hinter sich mit Höh'n und Tiefen —  
Sagten die Lokomotiven?  
Dies wohl, mein ich, ist's gewesen,  
Unberichtet und ungelesen!

Sprach zuerst mit wicht'ger Miene  
Aus dem Westen die Maschine, —  
Sprach und piff es etwas phrasig:  
„Her vom Kamm der Sierra ras' ich,  
Und wenn Höh' ein Maßstab ist,  
Kalkulier' ich, daß zur Frist  
Du von mir geschlagen bist.“

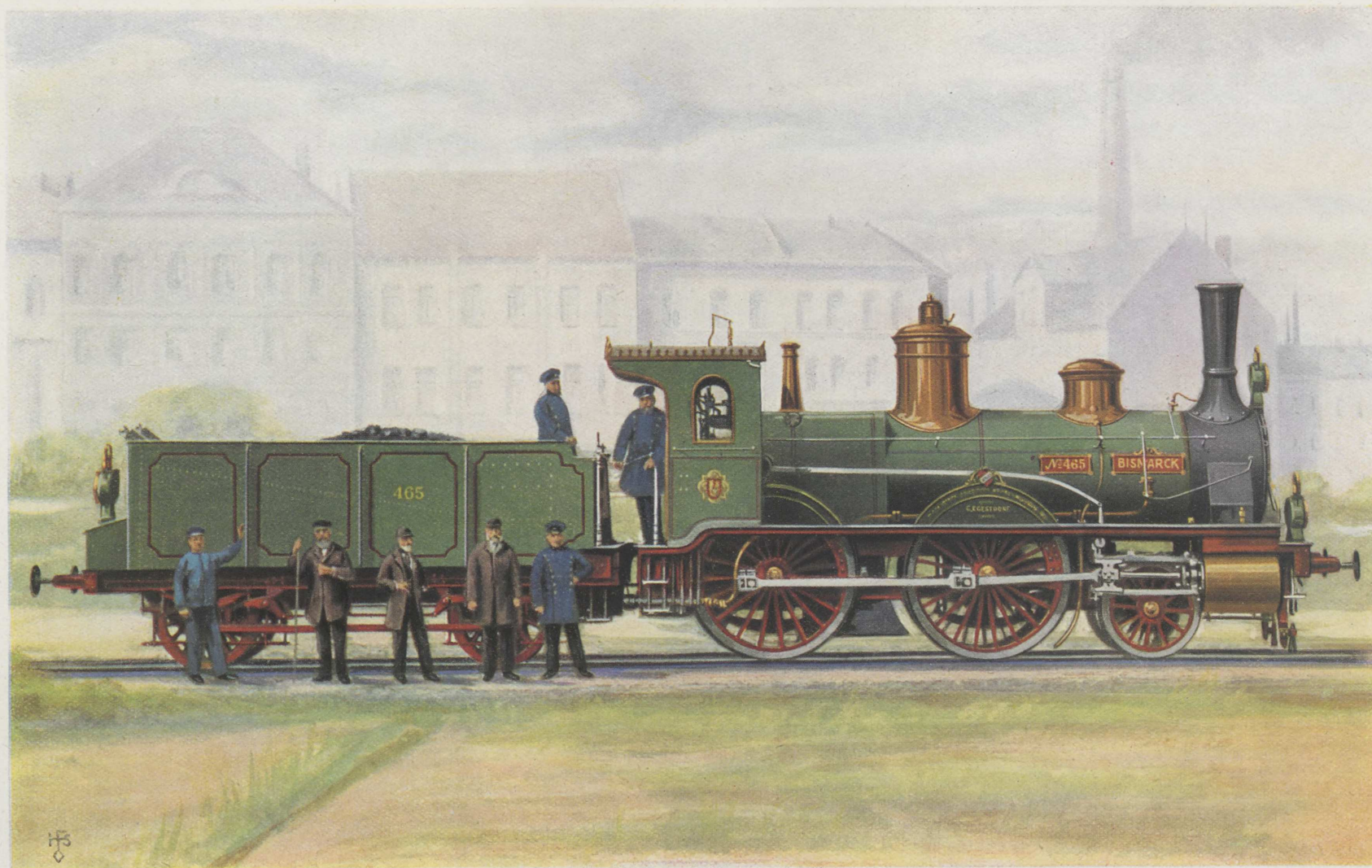
Hört man die vom Ost versetzen:  
„Wer recht schafft, wird wenig schwätzen!  
Pfeif nur deine Bremsen nieder!

Rührtest wacker zwar die Glieder,  
Aber was denn nur, sag' an,  
Hast besond'res du getan?

Doch, — ist das 'ne Unterhaltung!  
Mögen die Herrn von der Verwaltung  
Bei Champagner heut' und morgen  
Selber doch fürs Puffen sorgen!

„Horch! Wo die Atlant'sche See  
Sommerglut bespült und Schnee;  
Wo Indianerherbste strahlen,  
Wampumfarb' die Wälder malen, —  
Dort dem flieh'nden Sonnenball  
Jagt' ich nach mit freud'gem Schall,  
Schau'nd, was seinem Blick begegnet,  
Segnend rings, was er gesegnet,  
In der Eisenbrust sein Sprüh'n,  
All sein Leben weckend Glüh'n,  
Seine Wolken für und für





*1 B-Schnellzuglokomotive „Bismarck“ der Hannoverschen Staatsbahn,  
Hanomag-Fabrik-Nr. 1000, gebaut 1873.*







Über meiner Funkenhaube,  
Und, soweit ich rastlos schnaube,  
Alle Schatten hinter mir.“

Sprach die Westmaschine: „Puh!“  
Und pfiff lang' und leis' dazu.  
„Du verstehst es aufzuschneiden!  
Du, — und stellst dich so bescheiden!  
Du prahlst mit dem Osten? Mir!  
Was, — ich bring' den Osten dir!  
Kürzesten Wegs vom fernsten Meer  
Oriens Reiche bring' ich her,  
Und die Sonne, deren Lauf  
Hier du folgst, geht bei mir auf.  
Grad' heraus (wenn man zum Gruß  
Sich 'ne Grobheit sagen muß),  
Grad' heraus: denn Wegeslänge  
Ist nicht geograph'sche Länge.“

Sprach die Union\*: „Nun schweig,  
Sonsten überfahr' ich gleich

Einen Verwaltungsrat, Direktor  
Oder mindestens Inspektor.“

Die Centrale\*: „Friedlich sehr  
Bin ich, wie mein Stilles Meer,  
Doch wenn man mich aufbringt, werd' ich  
Ganz entsetzlich ungeberdig.  
Aber heut' laß uns nicht streiten!  
Machen wir nur diesen Leuten  
Die Moral klar: wie, daß ihnen  
Vor den Augen zwei Maschinen  
Ohne Ineinanderrennen  
Friedlich sich begegnen können!“

— — — — —  
So die beiden biedern Wesen. —  
Dies ist ihr Gespräch gewesen,  
Unberichtet und ungelesen,  
Etwas näselnd war der Fluß  
Ihrer Rede, sonst ein Gruß,  
Und mit einem Pfiff am Schluß.

(Bret Hart zur Eröffnung der Pacific-Eisenbahn 1869)

\* Die Pacific-Linie bestand aus der (östlichen) Union-Pacific- und der (westlichen) Central-Pacific-Bahn.

Alle Gedichte über die Lokomotive sind meistens Gelegenheitsgedichte — sehr oft Gelegenheitsgedichte im guten, im Goetheschen Sinne. Manchem ist dabei ein guter Wurf gelungen, so z. B. die Anfangsstrophe aus dem Gedichte:

### Der Lokomotivführer.

Georg von Rohrseidtt.

Nach der Melodie: „Hinaus in die Ferne mit lautem Hörnerklang“.

Anrückt die Maschine, heiß zischt und braust der Dampf,  
Als hübe ein Drache sich grimmig auf zum Kampf;  
Laut gellt sein Schrei hinaus in alle Welt,  
Dann saust er sturmbeflügelt durch Heide, Wald und Feld.

(Aus „Der Eisenbahner“ 1909, S. 47)



Abb. 10

The progress of motor car 1828.

H. Alken delin.



Oder das entzückende Kommerslied aus dem Kommersbuch für Studierende deutscher technischer Hochschulen, das nach der Melodie „Ich weiß nicht, was soll es bedeuten“ gesungen wird:

### Stoßseufzer einer alten Lokomotive.

L. Wylpel.

Es lag eine Lokomotive im alten Eisen drin,  
Zerbrochen zwar am Körper, doch jugendlich an Sinn.

Der Kessel war geborsten, luftdicht der Kolben nicht mehr,  
Der Schlot zur Seite gebogen, als wär' er ihr zu schwer.

Da sprach die Lokomotive: „O herrliche Jugendzeit —  
Bist du auf ewig geschwunden, Kraft und Beweglichkeit?

Noch einmal möcht' ich fliegen auf glattem Schienenstrang,  
Die Welt noch einmal durchjauchzen mit meiner Pfeife  
Klang!

Zum Semmering aufwärts brausen, in freie Alpenluft,  
Berauscht herniederschauen auf Tannenwald und Kluft.

O, flickt meinen lecken Kessel, verstopft meinen Kolben  
auf's neu',

Manch' Jahr schon hab' ich gedienet, manch' Jahr noch  
dien' ich treu!“

Da donnert vom Schlagwerk die Kugel, vergeblich das  
Dampfroß bat:

Zerschmettert liegt Schlot und Kessel, zerschmettert liegt  
Kolben und Rad.

Das Flicker war nicht mehr rentabel, drum schlug man  
sie schleunigst entzwei —

Im neunzehnten Jahrhundert gibt's keine Empfindelei.

Von neueren Dichtungen sind mir die nachstehenden bekannt geworden:

### Was ist's — — was war's?

Paul Richter.

Ratterndes Rollen und ringendes Stampfen — —  
Gellendes Pfeifen — zischendes Dampfen — —  
staubumstürmt, in herrischer Hast  
eilt die Last.

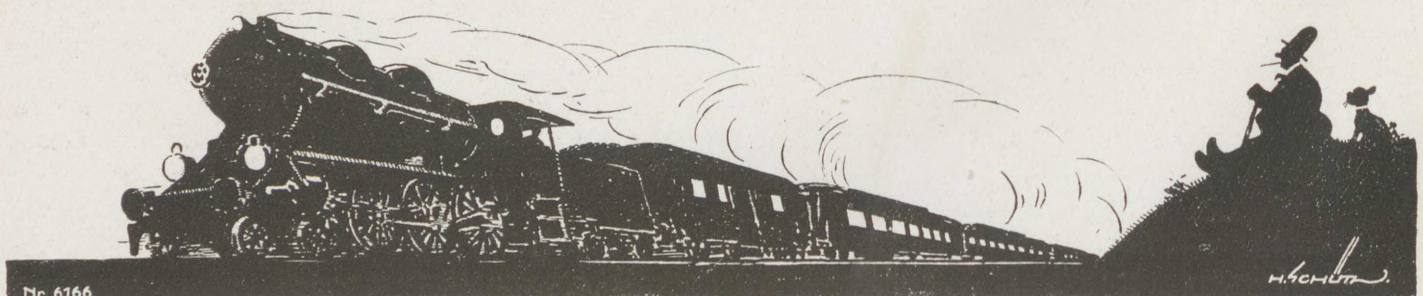
Aus fliehenden Fenstern blendendes Blinken — —  
verrinnende Rufe — verschwimmendes Winken —  
Ein letztes Zittern — ein Hauch —  
Verweht — — —!

Restlein Rauch  
zerfließt — vergeht — — — — —

Was ist's — — — ? Was war's — — — soeben — — — ?  
Ein Zug — — ?

Ein Leben — — — — ?

(Zeitgeist, Preisfrage der Kölner Blumenspiele)





Von dem jungen hannoverschen Dichter Gerrit Engelke, der einer der letzten war, die für das deutsche Vaterland fielen, besitzen wir:

### Lokomotive.

Gerrit Engelke.

Da liegt das zwanzigmeterlange Tier,  
 Die Dampfmaschine,  
 Auf blankgeschliffener Schiene  
 Voll heißer Wut und sprunghereiter Gier —  
 Da lauert, liegt das langgestreckte Eisenbiest —  
 Sieh da: wie Öl und Wasserschweiß  
 Wie Lebensblut, gefährlich heiß  
 Ihm aus den Radgestängen, den off'nen Weichen fließt.  
 Es liegt auf achtzehn roten Räderpranken,  
 Wie fiebernd, langgeduckt zum Sprunge,  
 Und Fieberdampf stößt röchelnd aus den Flanken.  
 Es kocht und kocht die Röhrenlunge —  
 Den ganzen Rumpf die Feuerkraft durchzittert,  
 Er ächzt und siedet, zischt und hackt  
 Im hastigen Dampf — und Eisentakt, —  
 Dein Menschenwort wie nichts im Qualm zerflittert.  
 Das Schnauben wächst und wächst —  
 Du stummer Mensch erschreckst —  
 Du siehst die Wut aus allen Ritzen gären —  
 Der Kesselhöhren-Atemdampf  
 Ist hochgewühlt auf sechzehn Atmosphären;  
 Gewalt hat jetzt der heiße Krampf:  
 Das Biest, es brüllt, das Biest, es brüllt,  
 Der Führer ist in Dampf gehüllt —  
 Der Regulatorhebel steigt nach links:  
 Der Eisentier harrt dieses Winks!  
 Nun bafft vom Rauchrohr Kraftgeschnauf:  
 Nun springt es auf! Nun springt es auf!  
 Doch:  
 Ruhig gleiten und kreisen auf endloser Schiene  
 Die treibenden Räder hinaus auf dem bläuernden Band,  
 Gemessen und massig die kraftangefüllte Maschine,  
 Der schleppende, stampfende Rumpf hinterher —  
 Dahinter — ein dunkler — verschwimmender Punkt —  
 Darüber — zerflatternder — Qualm. —

(Aus „Rhythmus des neuen Europa“; Verlag von Eugen Diederichs, Jena)

Häufiger sind der ganze Zug und die Eisenbahn vom Dichter in Poesie und Prosa in den Blickpunkt künstlerischen Schaffens gehoben worden. Ich denke an den „Nachtzug“ von Gerhart Hauptmann, dem hervorragenden Dichter und Dramatiker unserer Tage, und an den „Blitzzug“ von Detlev von Liliencron, in dem er in seiner lebendig-anschaulichen Weise das Leben und Treiben in dem dahinsausenden Schnellzug und dessen plötzliches Ende schildert. Auch in Theaterstücken spielen ab und zu Lokomotive und Eisenbahnzug eine Rolle. Hier handelt es sich jedoch oft mehr um Befriedigung der Schaulust des Publikums, als um wirklich künstlerische Notwendigkeit, die ihre Anwendung rechtfertigen könnte.

Einige hübsche Erzählungen über Lokomotiven und Eisenbahn finden sich bei Peter Rosegger in seinem Buche „Als ich noch der Waldbauernbub war“ und bei Fritz Reuter in „De Reis' nah



Belligen“. In beiden schildern die Dichter mit feiner Beobachtung und Nachempfindung die Gefühle in der Seele des einfachen Landbewohners, der zum ersten Male eine Lokomotive sieht und sich das Ungeheuer nicht zu erklären vermag. Wie schwer fällt es ihm, welche Furcht und Abneigung hat er zu überwinden, ehe er sich dem ungewohnten Fahrzeug auf Tod und Leben anvertraut!

## Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß.

Peter Rosegger.

„.....Meinetweg,“ sagte mein Vater, „da kann der Bub gleich die neue Eisenbahn sehen, die sie über den Semmering jetzt gebaut haben. Das Loch durch den Berg soll schon fertig sein.“

„Behüt uns der Herr,“ rief der Pate, „daß wir das Teufelszeug anschau! 's ist alles Blendwerk, 's ist alles nicht wahr.“

„Kann auch sein,“ sagte mein Vater und ging davon.

Ich und der Pate machten uns auf den Weg; wir gingen über das Stuhleckgebirge, um ja dem Tale nicht in die Nähe zu kommen, in welchem nach der Leut' Reden der Teufelswagen auf und ab ging. Als wir aber auf dem Hohen Berge standen und hinabschauten in den Spitalerboden, sahen wir einer scharfen Linie entlang einen braunen Wurm kriechen und darüber ein Rauchwölklein schweben.

„Jessas Maron!“ schrie mein Pate, „das ist schon so was! Spring Bub!“ — und wir liefen die entgegengesetzte Seite des Berges hinunter.

Gegen Abend kamen wir in die Niederung, doch — entweder der Pate war hier nicht wegekundig, oder es hatte ihn die Neugierde, die ihm zuweilen arg zusetzte, überlistet, oder wir waren auf eine „Irrwurzen“ gestiegen — anstatt in Mariaschutz zu sein, standen wir vor einem ungeheuren Schutthaufen, und hinter demselben war ein kohlfinsteres Loch in den Berg hinein. Das Loch war schier so groß, daß darin ein Haus hätte stehen können, und gar mit Fleiß und Schick ausgemauert; und da ging eine Straße mit zwei eisernen Leisten daher und schnurgerade in den Berg hinein.

Mein Pate stand lange schweigend da und schüttelte den Kopf; endlich murmelte er: „Jetzt stehen wir da. Das wird die neumodische Landstraßen sein. Aber derlog ist's, daß sie da hineinfahren!“

Kalt wie Grabesluft wehte es aus dem Loche. Weiter hin gegen Spital in der Abendsonne stand an der eisernen Straße ein gemauertes Häuschen; davor ragte eine hohe Stange, auf dieser baumelten zwei blutrote Kugeln. Plötzlich rauschte es an der Stange, und eine der Kugeln ging wie von Geisterhand gezogen in die Höhe. Wir erschrakten baß. Daß es hier mit rechten Dingen nicht zuginge, war leicht zu merken. Doch standen wir wie festgewurzelt.

„Pate Jochen,“ sagte ich leise, „hört Ihr nicht so ein Brummen in der Erden?“

„Ja freilich, Bub,“ entgegnete er, „es donnert was! es ist ein Erdbidn (Erdbeben).“ Da tat er schon ein kläglich Stöhnen. Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher —

„Kreuz Gottes!“ rief mein Pate, „da hängen ja ganze Häuser dran! Und wahrhaftig, wenn wir sonst gedacht hätten, an das Lokomotiv wären ein paar Steirerwäglein gespannt, auf denen die Reisenden sitzen konnten, so sahen wir nun einen ganzen Marktflecken mit vielen Fenstern heranrollen, und zu den Fenstern schauten lebendige Menschenköpfe heraus, und schrecklich schnell ging's, und ein solches Brausen war, daß einem der Verstand still stand. Das bringt kein Herrgott mehr zum Stehen! fiels mir noch ein. Da hub der Pate die beiden Hände empor und rief mit verzweifelter Stimme: „Jessas, Jessas, jetzt fahren sie richtig ins Loch!“

Und schon war das Ungeheuer mit seinen hundert Rädern in der Tiefe; die Rückseite des letzten Wagens schrumpfte zusammen, nur ein Lichtlein davon sah man noch eine Weile, dann war alles verschwunden, bloß der Boden dröhnte, und aus dem Loch stieg still und träge der Qualm.

Mein Pate wischte sich mit dem Ärmel den Schweiß vom Angesicht und starrte in den Tunnel.

Dann sah er mich an und fragte: „Hast du's auch gesehen, Bub?“

„Ich hab's auch gesehen.“

„Nachher kann's keine Blenderei gewesen sein“, murmelte der Jochen.

Wir gingen auf der Fahrstraße den Berg hinan; wir sahen aus mehreren Schächten Rauch emporsteigen. Tief unter unseren Füßen im Berge ging der Dampfwagen.

„Die sind hin wie des Juden Seel!“ sagte mein Pate und meinte die Eisenbahnreisenden. „Die übermütigen Leut' sind selber ins Grab gesprungen!“

Beim Semmering-Bahnhof sahen wir das Loch auf der anderen Seite. War auch kohlfinstern. — Ein Zug von Wien war angezeigt. Mein Pate unterhandelte mit dem Bahnbeamten, er wollte zwei Sechser geben, und gleich hinter dem Berg, wo das Loch aufhört, wollten wir wieder absteigen.

„Gleich hinter dem Berg, wo das Loch aufhört, hält der Zug nicht,“ sagte der Bahnbeamte lachend.

„Aber wenn wir absteigen wollen!“ meinte der Jochen.

„Ihr müßt bis Spital fahren. Ist für zwei Personen zweiunddreißig Kreuzer Münz.“

Mein Pate meinte, er lasse sich's was kosten, aber soviel wie die hohen Herren könnte er armer Schlucker nicht geben; zudem sei an uns beiden ja kein Gewicht da. — Es half nichts, der Beamte ließ nicht handeln. Der Pate zahlte; ich mußte zwei „gute“ Kreuzer beisteuern. Mittlerweile kroch aus dem nächsten, unteren Tunnel der Zug hervor, schnaufte heran, und ich glaubte schon, das gewaltige Ding wolle nicht anhalten. Es zischte und spie und ächzte — da stand es still.

Wie ein Huhn, dem man das Hirn aus dem Kopfe geschnitten, so stand der Pate da, und so stand ich da.



Wir wären nicht zum Einsteigen gekommen; da schupfte der Schaffner den Paten in einen Wagen und mich nach. In demselben Augenblicke wurde der Zug abgeläutet, und ich hörte noch, wie der ins Coupé stolpernde Jochen murmelte: „Das ist meine Totenglocke“. Jetzt sahen wir's aber: im Waggon waren Bänke, schier wie in einer Kirche; und als wir zum Fenster hinausschauten — „Jessas und Maron!“ schrie mein Pate, „da draußen fliegt ja eine Mauer vorbei!“ — Jetzt wurde es finster, und wir sahen, daß an der Wand unseres knarrenden Stübchens eine Öllampe brannte. Draußen in der Nacht rauschte und toste es, als wären wir von gewaltigen Wasserfällen umgeben, und ein ums andere Mal hallten schauerliche Pfliffe. Wir reisten unter der Erde.

Der Pate hielt die Hände auf dem Schoß gefaltet und hauchte: „In Gottes Namen. Jetzt geb' ich mich in alles drein. Warum bin ich der dreidoppelte Narr gewesen.“

Zehn Vaterunser mochten wir so begraben gewesen sein, da lichtete es sich wieder, draußen flog die Mauer, flogen die Telegraphenstangen und die Bäume, und wir fuhren im grünen Tale.

Mein Pate stieß mich an der Seite: „Du Bub! Das ist gar aus der Weis' gewesen, aber jetzt — jetzt hebt's mir an zu gefallen. Richtig wahr, der Dampfwagen ist was Schönes! Jegerl und jerum, da ist ja schon das Spitalerdorf! Und wir sind erst eine Viertelstunde gefahren! Du, da haben wir unser Geld noch nicht abgegessen. Ich denk, Bub, wir bleiben noch sitzen.“

(Aus „Als ich noch der Waldbauernbub war“)

### Aus „De Reis' nah Bellingen“.

Fritz Reuter.

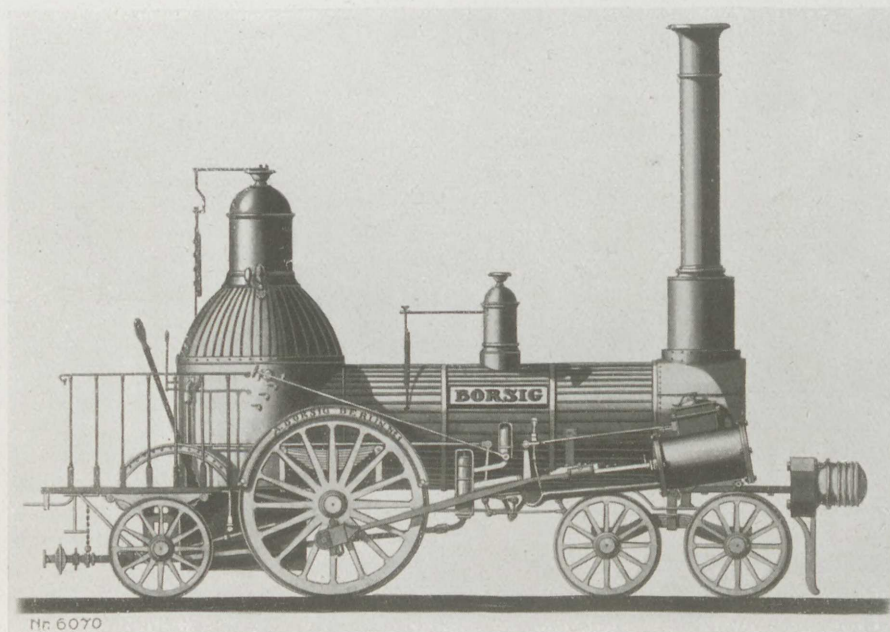


Abb. 11 2 A 1-P. L., im Jahre 1841 als Fabrik-Nr. 1 6070  
für die ehemalige Berlin-Anhalter-Eisenbahn gebaut von A. Borsig.

Wahrscheinlich hat Reuter eine der ersten Lokomotiven von Borsig vorgeschwebt, die einen vollständig mit Holz verkleideten Kessel hatte. Er läßt deshalb seine Bauern in der Lokomotive einen Koffer sehen, in dem ein Pferd versteckt ist, das auf jeder Station ausgewechselt wird.

Un nu! — Ne, kik mal blot dat Dirt  
Von Kuffert an, wat dat herümmer führt!  
Ne! — Mit en Schostein! — Kik mal bloß!  
Nu ward jo woll der Deuwel los? —  
Nu kik mal, wo dat rokt un dampft!  
un hür mal, wo dat wirkt un stampt,  
Un wo dat stöhnt, un wo dat pippt,  
Un wo dat mit de Arm' utgrippt,  
Un wo dat prust't un wo dat brus't,  
Un wo 't an uns vörbi nu sus't,  
Un wo de Damp em ut de Snut 'rutgeiht!  
Un hür dat Toben un Rementen!

Dit is doch justement, as wenn't en  
Lebendig Undirt wesen deiht!  
Na, dit 's denn doch de Möglichkeit!“  
„Ja, Vadder,“ seggt oll Swart, „süh gistern bi dat Stück,\*  
Dor frucht't ik mi nich bi, denn dat wüsst ik,  
Dat dat man Ogenblennen wir;  
Doch bi en Fuhrwark ganz ahn Pird —  
Un bi so 'n apenbores Wesen,  
Dar fangt dat ok an mi tau gräsen;

\* Freischütz hatten sie am Abend vorher gesehen. Die Wolfsschlucht konnte keine Furcht erregen, aber die Lokomotive.



Wo, dit is jo en Stück! is dit,  
 As wenn de Hex nah'n Blocksberg ritt.  
 Hür blot mal, wo der Deuwel fläut't!  
 „Dat deiht,“ seggt Korl, „de Kirl, de up em sitt;  
 De swarte Kirl dor achter deiht 't.  
 Un in dem Kuffert, de dor 'rümmer führt,  
 Dor wett ik up, dor sitt en Pird.“  
 „Je,“ seggt oll Witt, „min Saehn, wer weit 't!  
 Dat ein' is just so, as dat anner.  
 Un wo säd doch noch Schulden-Hanner:  
 'Mag dat en Späuk, mag dat uns' Jochen sin;  
 Der Deuwel sitt 'e ümmer drin.“

Nu ward'n sei in de Kutsch denn stigen,  
 Un Witt ward't mit de Angst denn wedder krigen;  
 Un Swart hett naug tau dauhn un naug tau seggen,  
 Bet sik deiht sin Gejammer leggen:  
 „Ih, Vadder, kik de annern Lüd'!  
 De sitten jo ganz ruhig hir,  
 De höllen ok so still nich her,  
 Wenn ehr der Deuwel halen ded.  
 Na, fruchtst du di denn so, denn schuw  
 Di neger nah mi ran und stemm di gegen.  
 Wi sitten jo hir just as in de Stuw,  
 Tau'm wenigsten sünd wir in'n Drögen.  
 Un, Jung's, Ji kamt ok neger 'ran  
 Un fat't Jug an de Lehning an,  
 Un hol't Jug wiss! Un rit't dat Mul nich up,  
 As wenn Jug in den Hals de braden Duwen  
 'rin fleigen sael'n! Un set't den Haut Jug faster up!“  
 Un dorbi stödd hei sinen Jung'n.  
 „Willst, Deuwel, willst di neger schuwen!  
 Un bit't de Tähnen bet tausamen,  
 Dat Jug nich Jug' oll daemlich Tung'n,  
 Wenn't los geht, mang de Tähnen kamen. —  
 So! nu geht 't los!“ — „Herr Je! Wo sacht!“  
 Seggt Witt. „Dat hadd 'k meindag' nich dacht!“  
 „Wo dit,“ seggt Korl, „dit geht jo 'n eben Schrit.“  
 „Dit geht jo man en Zuckeldraww,“ seggt Witt.  
 „Nu geht 't en gauden Draww,“ seggt Swart un steckt  
 den Kopp  
 Ut 't Finster rut. — „Nu geht 't in'n vullen G'lopp!  
 Nu hol't Jug wiss! Nu geht dat Baedeln los!  
 Ne, Kinner, Lüd! Nu seih't man bloß,

Wo dat den Weg entlang klabastert,  
 Un wo dat flüggt, un wo dat rastert  
 Un wo dat in de Welt 'rin sus't.“  
 Oll Witt satt dor, as hadd de Ap em lus't.  
 „Herr Gott doch!“ röppt hei, „Nahwer Swart!  
 Wenn 't Beist man blot nicht stürlos ward!“  
 „Ih, Vadder bit de Tähn tausamen!  
 Wat kann 'e denn ok vel nah kamen?  
 So oder so: 't is ganz egal!  
 Un starwen möt wi doch enmal!  
 Dat helpt nu nich, nu sünd wi einmal in,  
 Nu möt wi dörch, dörch Dick un Dünn!“

Un dat stampt und dat ampelt un hampelt vöran,  
 Un denn krischt dat dor männigmal twischen;  
 Un de Hölter, de fleigen, de Bäuk und de Dann  
 Un de Feller un Wäller un Wischen.

Man herin in de Welt! Un so bang denn? Warüm?  
 Süh, de Dörper un Städer, de fleigen!  
 Un de Dannen, de walzen und tanzen herüm,  
 Un de Bäuken, de dreihn sik in Reigen.

Man herin in de Welt, wenn 't sik bängt ok un drängt!  
 Nemt de Taegel man frisch mang de Tähnen!  
 Un wenn ok de Kram Jug beklemmt und beengt,  
 Wat helpt Jug dat Krischen und Staehnen?

Un wenn stött Jug en Flaetz, denn gewt em en Stot,  
 Un wehrt Jug de Hut un de Glieder!  
 Un geföllt 't Jug nich hir — de Welt is so grot —  
 Denn gaht Ji en Enning lang wider.

So kam'n sei bi den irsten Anholt an,  
 De Wagen rullt ganz sachten 'ran;  
 Oll Swart, as hadd de Taegel hei tau faten,  
 Seggt: „Oeh, purr, öh!“ De Dör ward apen slaten,  
 Un Korl stigt ut de Dör un seggt:  
 „Ditt möt ik mi doch neger unnersäuken,  
 Wo sik dat deiht mit 't Furwark räuken,  
 Un ob ne frische Mähr ward in den Kuffert bröcht?“  
 Hei geht nu hen un kickt un steiht,  
 Mit einmal aever pippt de Fläut,  
 Un sachten geht vörbi de Tog.





Ganz reizend finde ich auch das folgende Eisenbahnmärchen von F. A. Geißler, das in der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ vom 25. Juni 1908 abgedruckt war:

## Die erste Reise der Lokomotive.

Ein Eisenbahnmärchen von F. A. Geißler.

Es war einmal eine kleine, hübsche Lokomotive; die hatte ihre Heimat in einem vieltorigen Schuppen nahe dem Hauptbahnhof einer großen Hauptstadt. Sie war zwar funkelneue und in ihrem grünen Anstrich mit den blitzblanken Stahl- und Messingteilen gar stattlich anzusehen, aber sie gehörte doch nicht zu den Großen ihres Geschlechts. Und das war ihr steter Jammer. Wenn sie eine von den riesigen Schnellzugmaschinen oder eine der schweren Güterzugslokomotiven erblickte, wurde sie vor

Neid so gelb, daß ihr Führer am nächsten Tage stundenlang an ihr zu putzen hatte. Und sie hatte wahre Höllequalen zu erdulden, wenn sie nachts in der Ecke des weitläufigen Schuppens stand und die großen Kolleginnen von ihren rasenden Fahrten und interessanten Erlebnissen erzählten. Egoistisch, wie die Großen meist sind, nahmen sie auf die

Empfindungen der kleinen Lokomotive keine Rücksicht, sondern rühmten sich der Kraft ihrer achtradrigen Leiber und nahmen es dabei mit der Wahrheit oft nicht genau, denn das „Dampf machen“ kann solch ein Ungetüm selbst dann nicht ganz lassen, wenn es abends zur Ruhe gebracht worden ist.

„Na, man ist doch froh, wenn man wieder daheim ist“ — sagte die Schnellzugmaschine Nr. 561, die sich nicht wenig darauf einbildete, die einzige ihres Typs zu sein — „so ein Reisetag ist gewiß sehr interessant, aber doch recht anstrengend. Besonders das verschiedenartige Wasser, das man auf den Speisungsstationen einnehmen muß, macht einem zu schaffen. Ich erhielt zum Beispiel heute meinen Trunk erst aus einem stolzen Strome, der aber eiskalt dahinfließt, und dann aus einer so eisenhaltigen Leitung, daß ich ganz krank bin. Ich glaube fast, ich bekomme Rostflecke im Innern oder gar den Kesselstein. Aber herrlich ist's doch, so dahinzufliegen auf den blanken Schienen in die weite Welt hinein, vorüber

an Häusern, Wäldern, Seen und Feldern, daß der Boden zittert, die Rosse scheuen und die Menschen mit einem leisen Gruseln dastehen, wenn man vorüberausst und ihnen einen Ballen Wasserdampf und Kohlendunst ins Gesicht bläst.“

Die kleine Lokomotive seufzte vor Sehnsucht tief auf und fragte ganz bescheiden:

„Entschuldigen Sie, verehrte 561, aber ich möchte gern wissen, ob ich noch wachsen werde und Aussicht habe,

auch einmal solche schöne, weite Reisen zu machen.“

Die große Maschine lachte überlegen.

„Nein, Kleine, die Hoffnung laß dir vergehen. Hast ja nicht einmal einen Tender und bloß vier Räder! Ha-

haha, das würde 'ne schöne Fuhre mit dir werden!

Nein, du mußt dich schon damit zufrieden geben, die durchgehenden Schnell-

zugswagen von einem Bahnsteig

zum anderen zu fahren oder sonst

ein wenig zu rangieren. Aus dem Bereiche der Station wirst du nie heraus-

kommen. Aber tröste dich. Dafür hast du's bequemer, brauchst niemals auswärts zu übernachten und wirst nicht so schnell alt wie wir bei unserer aufreibenden Tätigkeit.“

Das war nun zwar ein Trost, aber keiner, mit dem sich Ehrgeiz, Wanderlust und Neugier zufrieden geben, zumal wenn man jung ist. Und die kleine Lokomotive war ja zu jung, um sich zu bescheiden, was zuweilen selbst in vorgerücktem Alter noch seine Schwierigkeiten hat. Nein, warum sollte ihr der Weg in die lockende Weite versagt bleiben? Machten nicht die Schmalspurlokomotiven, die im Nebenschuppen standen und nicht größer waren als sie, täglich ihre schöne Reise, gefolgt von einer Schar zierlicher, auf ihren niedrigen Rädern flink dahinrollender Wagen? Ach, sie ließ es sich nicht ausreden, es war nur eine Intrige gegen sie gesponnen von den ungeschlachten Kolleginnen, die vielleicht fürchteten, von ihr an Behendigkeit übertroffen zu werden. Aber sie war dagegen machtlos,



Abb. 12 Bild von Schinkel, als Weihnachtsgeschenk 1836 Beuth gewidmet. (Beuth-Schinkel-Museum)

6175

Beuth bemerkte dazu: Darstellung meines geistigen Zustandes. Die Handlung geht in Schönhausen vor. Mein ländlicher dortiger Aufenthalt ist rechts abgebildet, sowie mir wertige Kunstgegenstände aus meinem Arbeitszimmer in Berlin. Links wird die Stettiner Bahn als nahe vorbeigehend angenommen. „Beuth sitzt im Großvaterlehnstuhl, den Kopf nachdenklich zur Seite gelegt. Man könnte denken, er wäre eingeschlafen. Rechts im Hintergrund sehen wir sein Landhaus in Schönhausen, links drängt sich die neu geplante Eisenbahn hervor. Fast liebkosend und besorgt strecken hinter dem Lehnstuhl zwei Pferde ihre Köpfe über Beuth hinaus, und auch seine Lieblingshunde fehlen nicht. Um ihn herum liegen dicke Aktenstöße über Eisenbahn, Gewerbeabteilung, Technische Deputation usw.“ (Preußens Gewerbebeförderung und ihre großen Männer von Conrad Matschoß, S. 72/73)

„Na, man ist doch froh, wenn man wieder daheim ist“ — sagte die Schnellzugmaschine Nr. 561, die sich nicht wenig darauf einbildete, die einzige ihres Typs zu sein — „so ein Reisetag ist gewiß sehr interessant, aber doch recht anstrengend. Besonders das verschiedenartige Wasser, das man auf den Speisungsstationen einnehmen muß, macht einem zu schaffen. Ich erhielt zum Beispiel heute meinen Trunk erst aus einem stolzen Strome, der aber eiskalt dahinfließt, und dann aus einer so eisenhaltigen Leitung, daß ich ganz krank bin. Ich glaube fast, ich bekomme Rostflecke im Innern oder gar den Kesselstein. Aber herrlich ist's doch, so dahinzufliegen auf den blanken Schienen in die weite Welt hinein, vorüber



und diese bittere Empfindung erweckte in ihr tiefe Verstimmung und steigerte ihr Verlangen nur noch mehr. Wenn man sie vor die langen Durchgangswagen spannte, die durch ihre Schilder ihr fast herausfordernd ins Gesicht schrien, aus welcher Ferne sie kamen, und wie weit sie noch reisen wollten, da kochte es in ihr auf vor Gram und Zorn. Es war aber auch eine böse Zumutung für sie, diese vorlauten und fahrtstolzen Wagen von einem Gleis aufs andere zu ziehen, aus ihnen lange, prächtige Züge zu bilden und dann sehen zu müssen, wie eine riesige Maschine vorgelegt wurde, die stolz schnaubend dastand, als brüste sie sich mit ihrer Dampfkraft, und mit gleichmäßigem, fauchendem Atem die Luftbremsen instand setzte, durch die sie die Herrschergewalt über all die Wagen und die darin sitzenden Menschen erhielt. Und wenn ein solcher Luxuszug, den sie mit Mühe und einförmiger Arbeit zusammengestellt hatte, dann aus der Halle fuhr, und die hochmütige Maschine zum Abschied ihren Dampf zwischen den Rädern hervorzischen ließ, als wolle sie prahlen, daß sie sogar mehr Kraft habe, als sie brauche — da litt die kleine Lokomotive alle Qualen eines verkannten Genies und machte ihrem bitteren Weh mit schrillen, klagenden Pfiffen Luft. Denn sie durfte wenigstens noch beim Anfahren pfeifen, was den Zuglokomotiven neuerdings verboten war. Das schien ein geringer Vorzug zu sein, den sie vor ihnen hatte; aber bald genug erfuhr sie, daß auch diese Auszeichnung nur eingebildet war, da die Großen draußen auf der freien Strecke nach Herzenslust pfeifen durften und sich darum aus dem Verbot des Pfiffes beim Antritt der Reise gar nichts machten.

Die kleine Lokomotive wurde immer verärgerter und gereizter und sperrte sich gegen ihren Dienst, den sie haßte und verachtete. Alle Augenblicke war bei ihr etwas nicht in Ordnung, und mochte ihr Führer sie auch ölen und putzen, soviel er wollte, sie brachte es doch fertig, ihn durch allerlei kleine Fehler täglich in neue Verlegenheit zu setzen. Denn sie betrachtete diesen Mann, der doch ihr treuer und sorgsamer Pfleger war, als ihren Feind und Unterdrücker. Wenn er am frühen Morgen mit seinem gutmütig-breiten Gesicht vor ihr stand und sie nochmals rieb und beinahe zärtlich musterte, da hätte sie ihn am liebsten überfahren mögen. Warum verstand er sie nicht? Er, der jede Schraube, jeden kleinsten Teil an ihr kannte, er hätte doch wissen müssen, daß sie unter der großen Sehnsucht litt! Aber er hatte kein Feingefühl, kein Verständnis, keinen Ehrgeiz, sondern war ein dumpfer, fauler, selbstzufriedener Dummbart, der nicht wert war, sie zu lenken. Und darum entfaltete sie mit jedem Tage die bösen Eigenschaften stärker, welche die Gelehrten die „Tücke des Objekts“ oder den „Widerstand der Materie“ nennen. Um so mehr erboste es sie, daß der Führer stets seine Ruhe bewahrte und ganz gemütlich mit ihr plauderte, wenn er ihr seinen Willen aufzwang.

„Na, Kleine,“ pflegte er zu sagen, wenn sie recht störrisch war, „hast du wieder mal deine Mucken? Paß auf, wir werden schon miteinander einig werden!“ Und dann ließ er sie vor- und rückwärts laufen und die kurze Strecke vom Abstellbahnhof bis zu den Hallen mit aller Geschwindigkeit sausen, daß es eine Art hatte. Aus Wut darüber verschlang sie so viel Kohlen, daß der Führer, der zugleich ihr Heizer war, niemals eine Kohlenprämie erhielt und einmal ärgerlich zu einem Berufsgenossen

sagte: „Der kleine Racker da frißt dreimal mehr, als Vorschrift ist. Ich glaube, sie hat einen Konstruktionsfehler, und wenn das so weitergeht, wird sie bald ins alte Eisen kommen.“ Und der andere nickte verständnisvoll dazu und sagte: „Hm, ja — schade um das hübsche Ding, aber da wird wohl nichts anderes übrig bleiben.“

Diese Worte machten einen tiefen Eindruck auf die kleine Lokomotive, und sie nahm sich seitdem zusammen; denn ins alte Eisen wollte sie doch noch nicht gern geraten.

Kurze Zeit darauf erlebte sie eine große Freude. Es wurden an ihr nämlich zu beiden Seiten des Kessels zwei kleine Schilder befestigt, die in großen, gelben Buchstaben den Namen „Richard Wagner“ trugen. Während die großen Maschinen längst schon lediglich durch Nummern bezeichnet waren, hatte sich die Gewohnheit herausgebildet, die kleinen Rangierlokomotiven auf die Namen großer Dichter, Künstler und Denker zu taufen und diesen dadurch im Reiche der rußigen Eisenbahn eine Ehrung zu erweisen. Die Neugetaufte war nicht wenig stolz auf ihren Namen; denn sie meinte zuerst, der Name „Wagner“ bedeute soviel wie „Herrscher der Wagen“, und seine Verleihung an sie sei nur der Anfang jener stolzen Laufbahn, von der sie noch immer sehnsuchtsvoll träumte. Als sie schließlich aus dem Gespräche ihres Führers merkte, welche Bewandnis es mit ihrem Namen habe, war sie zwar zunächst ein wenig enttäuscht, fand sich aber bald in den Gedanken, nun gleichsam eine musikalische Maschine zu sein, und bemühte sich, so melodisch zu pfeifen und zu zischen, daß sie ihrem Taufpaten Ehre zu machen überzeugte war.

So verging die Zeit, und Pfingsten kam wieder heran. Dieses „liebliche Fest“ ist, wie man weiß, für die Eisenbahn durchaus nicht lieblich; denn es bringt den stärksten Verkehr des ganzen Jahres. Da in diesen Tagen die gesamte Menschheit von einer epidemischen Reisewut befallen wird, so reichen die Wagen und Maschinen kaum aus, um alle die Hunderttausende zu befördern, die für einige Zeit dem heimatlichen Alltagsgetriebe entfliehen wollen. Und wie die Bahnverwaltung in dieser Festzeit Güterwagen mit harten Bänken versieht und stolz als „Dritte Klasse“ dem Personenverkehr dienstbar macht, so zieht sie auch Maschinen aller Art, die zahllosen Sonderzüge heran, die von jedem großen Bahnhofe abgelassen werden müssen.

Nun liegt etwa eine halbe Stunde vor der großen Hauptstadt, in der „Richard Wagner“ seine Heimat hatte, eine freundliche Mittelstadt, die den Eingang zu einer vielbesuchten Gebirgsgegend bildet. Dahin wälzt sich alljährlich zu Pfingsten ein ungeheurer Strom von Vergnügungsreisenden, so daß von der Hauptstadt etwa fünfzig Sonderzüge dorthin laufen, um den Verkehr zu bewältigen. So war es auch diesmal. Und da wurde denn auch „Richard Wagner“ dazu bestimmt, einen Zug wieder nach der Residenz zurückzubringen. „Dazu langt die Kraft schon aus,“ sagte der Betriebsinspektor, und der Führer antwortete: „Ei freilich, das geht schon.“

Die kleine Lokomotive war nun glücklich. Endlich stand sie am Ziele ihrer Wünsche: morgen ging es zum erstenmal hinaus aus dem öden Bahnhofsbereich in die weite, freie Welt. War es auch nur eine kurze halbe Stunde, so blieb es doch eine richtige Tour, auf der mindestens fünf Haltepunkte zu passieren waren. Sie glitt diesen Abend





*Blick in die Lokomotivbauhalle der Hanomag.*

*Nach einem Ölgemälde von Jacobsen und Weber, Bremen.*







so leicht und flott dahin, daß sich der Führer nicht genug darüber wundern konnte. Und am nächsten Morgen sagte er staunend zu ihr, als sie im hellen Sonnenschein

Meinung von ihm. In erwartungsvoller Freude verrichtete „Richard Wagner“ seinen Rangierdienst am Vormittag, sah die dichtbesetzten Züge neidlos abfahren und dachte:

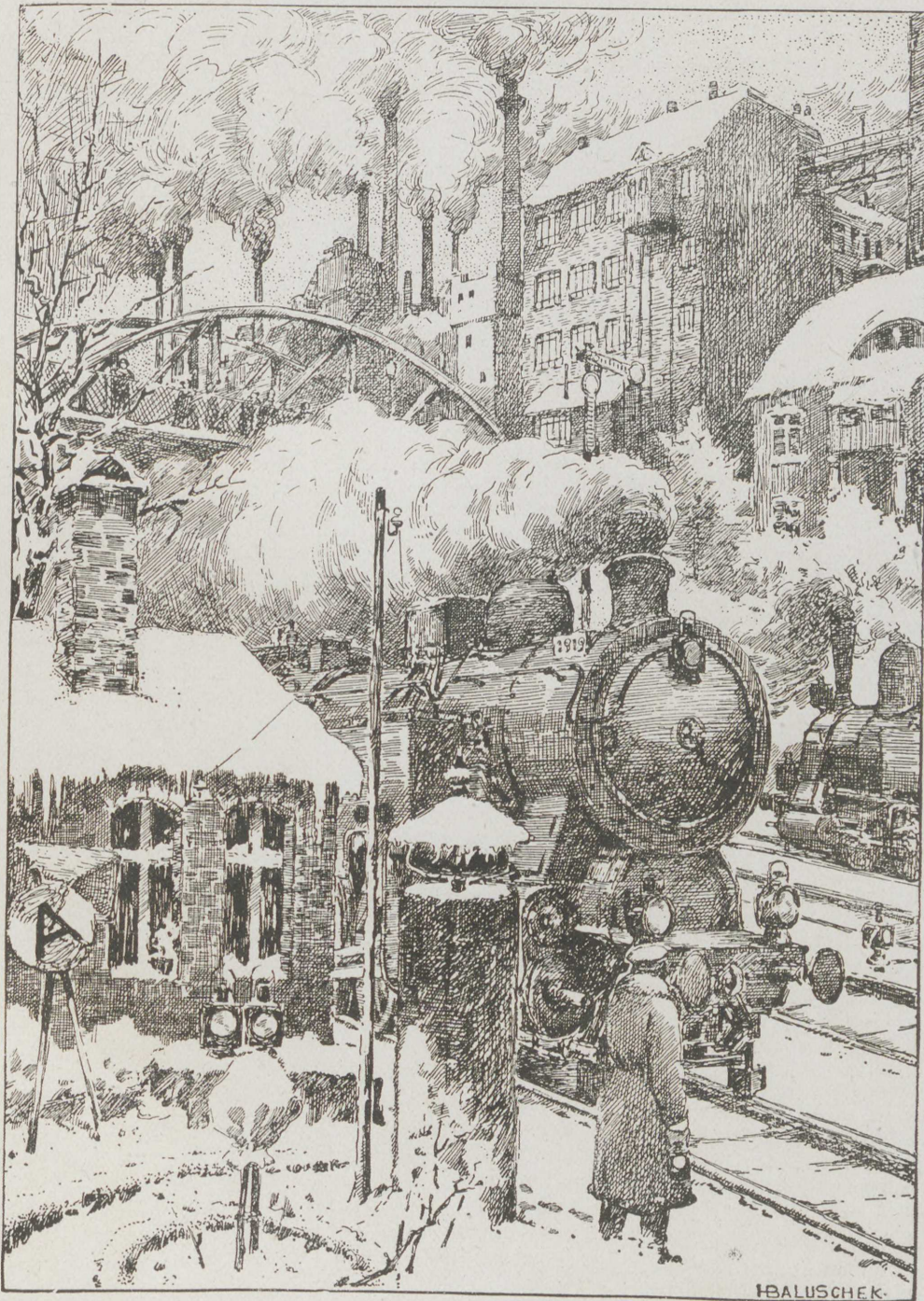


Abb. 13

Industrievorstadt.

(Aus „Kunst und Leben“ 1920, Verlag Fritz Heyder, Berlin-Zehlendorf)

vor ihm stand und vor Erregung pustete: „Aber, Kleine, du strahlst ja heute ordentlich; ja, ich hab’ dich auch immer fein geputzt!“

Der verständnislose Mensch begriff nicht, daß seine Lokomotive vor Wanderlust, Tatendrang und Freude so strahlte, und dies bestärkte sie nur in ihrer geringen

„Wartet nur, ich komme heute auch hinaus!“ Endlich nahte die ersehnte Stunde. Eine neue Kohlenladung ward eingenommen; der Führer, der zur Feier des Tages ein blaues Halstuch umgelegt und einen feinen Hut aufgesetzt hatte, prüfte noch einmal seine Maschine mit Kennerblick, erhielt seine Instruktion und begann die



Fahrt. Da „Richard Wagner“ nur einen Zug von der Gebirgsstation holen sollte, so fuhr man bei dieser ersten Tour ganz allein ohne jedes Zughängsel, und das war ein besonderer Vorteil. Hei, wie sauste die kleine Maschine schon durch das Gleisgewirr des Hauptbahnhofes, wie sandte sie zu jeder Weichenstellbude freudig einen Gruß flockigen Dampfes hinauf, wie herrlich war's, als nach dem Poltern über hundert Weichen und Herzstücke die Gleisanlage immer schmaler wurde und endlich der schlanke Bahnkörper mit den zwei blanken Eisenwegen frei dalag. Im hellen Sonnenschein ging die Reise durch ein blühendes Land dahin. Vorüber an den Villen der reichen Leute, die in den luftigen Vororten der Großstadt wohnten, vorüber an den Dörfern, von deren Türmen freundlicher Glockenton klang, vorbei an Landgasthöfen mit bunten Fahnen, schwankenden Schaukeln, kreisenden Karussells und fröhlichen, festlich gekleideten Menschen, immer lustig durch Felder, Wiesen und kleine Waldbestände, deren Stämme vor freudigem Erstaunen zu tanzen schienen, vorüber an kleinen Haltepunkten mit vielen wartenden Menschen, die der allein durchpolternden Lokomotive mit verwunderten Blicken nachschauten — wir haben keine Zeit für euch, ihr Leute, wir müssen weiter bis zur Gebirgsstation, wo man uns schnellst erwartet — nur ein fröhlicher, keck schmetternder Pfiff bei der Durchfahrt und dann brausend weiter, immer an dem blanken Strome entlang, von dem die freundlichen weißgrünen Dampfer wimpelgeschmückt und mit Menschen beladen herübergrüßen — vorüber an all dieser Herrlichkeit des prangenden Lebens, umspielt vom herzhaften Luftzuge der raschen Fahrt. Ja, das war Freiheit, das war Glück!

Bald kam die Gebirgsstation in Sicht, viel zu schnell für die Lokomotive, die gern noch weiter gelaufen wäre, am liebsten mitten in die Berge hinein, die jetzt auftauchten. Aber es half nichts, die Fahrt war zu Ende — nun, sie war über alles Ahnen schön gewesen. Noch ganz atemlos, pustend, berauscht von dem Glücke erfüllter Sehnsucht, stand die Lokomotive vor dem Bahnhofgebäude. Der Führer lachte zufrieden und ging hinein; „Richard Wagner“ aber schaute sich beifallverlangend um, während die geschwärtzten Arbeiter aus leeren Wagen einen langen Zug zusammenstellten. War denn gar niemand hier, der sie in ihrer neuen Würde bewundern konnte?

O ja, da war schon jemand. Nämlich eins der ganz kleinen Baulokomotivchen, die immer nur auf notdürftig gelegten Interimgleisen laufen, wie Spielzeug aussehen und doch eine gar schwere und nützliche Arbeit zu leisten haben, indem sie an jedem Tage hundertmal die mit Erde oder Steinen beladenen Bauzüge hin- und herziehen, ohne dabei über den engen Bezirk des Bauplatzes hinauszukommen. Heute war auch für das winzige Lokomotivchen ein Feiertag, und so schaute es mit bescheidener Ehrfurcht zu „Richard Wagner“ empor, der auf hohem Bahndamm stolz und vom Erfolge verschönt dastand und auf das zarte Dingelchen herabsah wie ein Riese auf einen Zwerg.

„Hm, das nennt sich nun auch Lokomotive“, dachte „Richard Wagner“ mit jenem Mitleid, das so oft die

Tochter der Selbstüberhebung ist. „Na, da wollen wir mal zeigen, was wir leisten können. Respekt soll das armselige Ding bekommen, wenn's mich mit meinem Zuge davonfahren sieht.“

Die Wagen waren unterdessen zusammengekoppelt worden, und „Richard Wagner“ sollte den Zug nun in Bewegung setzen. Aber da die Station über keine Drehscheibe verfügte, wurde die Maschine so vorgelegt, daß sie rückwärts laufen mußte wie ein Krebs. Das behagte ihr gar nicht; sie fühlte, daß es ein wenig lächerlich aussah — und vor den Augen des winzigen Baulokomotivchens lächerlich zu werden, das war doch sehr unangenehm. Aber es half nichts; man mußte sich nur beim Anziehen fest ins Zeug legen, damit die Abfahrt recht pompös vor sich ginge.

Aber auch damit hatte es Schwierigkeiten. Denn als der Führer auf das schrille Pfeifen des Oberschaffners den Hebel langsam drehte, da brachte „Richard Wagner“ trotz aller Anstrengung den Zug nicht von der Stelle. Dreimal, viermal wurde der Versuch wiederholt, doch ohne Erfolg. Das Personal lachte und schimpfte durcheinander, der Führer schämte sich und rief ärgerlich, daß seine Maschine „ihre Mucken“ habe, es aber schon leisten könne. Doch auch ein weiterer Versuch hatte nur das Ergebnis, daß durch das harte, scharfe Anziehen eine Kupplung riß. Da wurden die meisten Waggons wieder abgehängt, so daß nur drei Wagen den „Zug“ bildeten. „Die paar Dinger wird sie wohl schleppen können“, riefen die Männer höhnisch und gaben das Zeichen zur Abfahrt. Langsam, mühevoll — denn es war gleich eine beträchtliche Steigung zu überwinden — zog „Richard Wagner“ an. Ach, das war keine stolze Ausfahrt. Hoffentlich schaute das Baulokomotivchen nicht her! Keuchend und fauchend ging es weiter. An jeder Haltestelle nahm man Reisende auf, so daß die Wagen immer schwerer wurden. Die Sonne schien noch ebenso strahlend, und der Wind wehte noch ebenso lustig, im gleichen Festschmuck glänzte die ganze Gegend — aber „Richard Wagner“ achtete so wenig darauf wie ein Lastpferd, das vor einem schweren Ziegelwagen gehen muß. Mühsam und beschwerlich war diese Tour; ein Kilometer ward zur Ewigkeit, und die Erkenntnis der eigenen Schwäche nahm jeden Mut und jede Freude. Ja, an manchen schwierigen Stellen der Strecke konnte man erst nach einer kleinen Ruhepause weiterfahren, und die Fahrgäste steckten die Köpfe zum Fenster hinaus, schimpften über die Bummelerei oder machten ihre schlechten Witze über die lungenlahme Lokomotive.

Endlich, endlich war die Residenz erreicht. Die Strecke wurde eben, und mit leidlichem Anstand fuhr der kleine Zug in die Halle des Hauptbahnhofes ein — allerdings mit einer Verspätung von fünfzehn Minuten.

Am Abend tat „Richard Wagner“ wieder seinen altgewohnten Dienst und ist seitdem nicht mehr hinausgekommen. Er hat auf Ehren und Erfolge in der großen Welt verzichtet. Und wenn sich bisweilen doch noch Anwandlungen von Bitterkeit und Ehrgeiz einstellen, so denkt „Richard Wagner“ nur an seine Pfingstwanderung und an die dabei gemachte Erfahrung, daß draußen auf der freien Strecke ganz andere Kraft und Leistungsfähigkeit nötig sind, als in einem so kleinen Kessel wohnen.



Von ausländischer Literatur über Lokomotive und Eisenbahn, die namentlich in England und Frankreich sehr zahlreich vorhanden ist, will ich nur einige kurze Proben hier anführen.

### La Locomotive.

C'est la locomotive haletante et coquette!  
Un doux parfum se mêle à ses blanches vapeurs ...  
Laboure, ô char de l'abondance,  
Et nos plaines et nos vallons.  
Ta fumée est une semence  
Qui fertilisera nos sillons!....

sang ein Poet gelegentlich der Eröffnung der Eisenbahn  
Nîmes—Beaucaire am 15. Juli 1839 im Moniteur Universel  
vom 22. Juli 1839.

(Hommes et Choses du P. L. M. S. 38)

Aus der gleichen Quelle (Hommes et Choses du P. L. M. S. 78) stammt noch folgende Mitteilung:

### La section de Valence . . . . .

La section de Valence à Lyon n'était pas terminée quand éclata la guerre d'Orient et il fallut durant plusieurs mois, en dépit de cette lacune de 105 kilomètres, effectuer des transports considérables de troupes et de matériel

sans cesser de pourvoir aux exigences du service commercial. La voie fut livrée à la circulation le 16 avril 1855, plusieurs mois avant la fin de la guerre, et put servir lors du retour des vainqueurs de Sébastopol (I).

(I)

Char triomphant de l'industrie  
Sois encore, pour nos fiers guerriers  
Le noble char de la Patrie,  
Quand elle a besoin de lauriers!  
A cette mère bien-aimée,  
Qui paya leur sang de ses pleurs,  
Des bords lointains de la Crimée  
Demain ramène les vainqueurs!  
Tu bous, tu palpites  
Sur tes flancs agiles  
Tes ailes plus vite  
Que les ailes du vent;  
Dans ton vol rapide  
Sur la plaine aride  
Sort un feu livide  
De tes naseaux fumants....

(Poésies des chemins de fer par un chauffeur. Lyon. Perrin 1855)

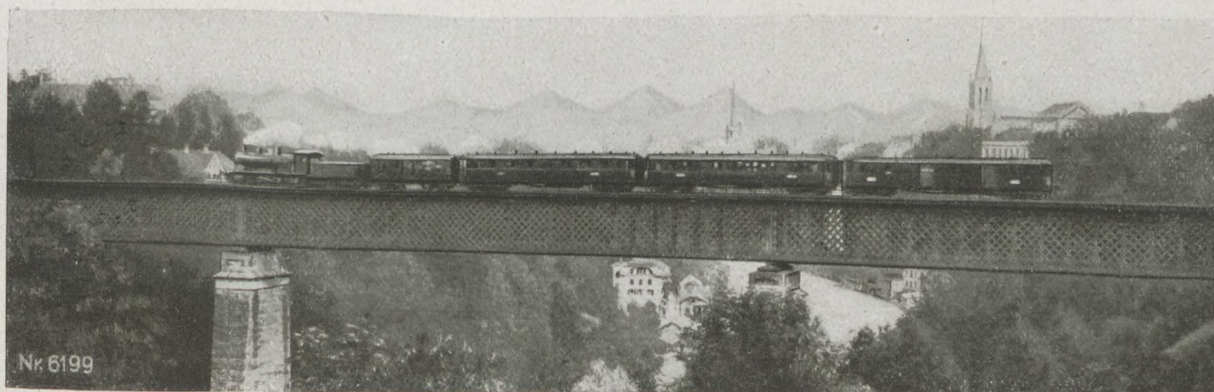


Abb. 14

Schnellzug auf Eisenbahnbrücke bei Bern.

Phot. Fontanellaz, Ingenieur Hannover.



The G. I. P.\* Railway Magazine läßt eine Lokomotive sprechen:

### Number „Five one two“ speaks.

„I'm only a Loco?“ well!  
Why shouldn't I proudly scream?  
For through me works a mighty force  
Man's trusty servant, steam.  
And wherever the white steam strives  
To use its strength aright.  
Up in the van of a mighty clan  
Is the locomotive bright.

Give me a drop of pance  
Pile on the glist'ning coal.  
Three hundred miles between us stretch  
And the junction, Rajapole.  
There goes the bell! Once more  
Now watch me skim the rail,  
I am bound my best to do with zest  
For I'm hauling the English Mail.

What a swinging, rollicking life,  
What a jovial life is mine;  
How people stare as we rush and tear  
And thunder along the line.  
The drooping signal greets us,  
We cannot, may not, fail;  
There is work to do and we swing right through  
For we carry the English Mail.

It may be I bring you letters  
Behind; in the postal van  
A line from the wife and the kiddies dear  
Away in a far-off land.  
What of the message I bring you?  
The message that may not fail;  
What of home and the thoughts of home?  
I bring you the English Mail.

Quick thoughts of the English hedgerows,  
A message of pleasure and pain,  
I bring you thoughts of long past days  
'Neath the sun or summer rain.  
Of the girl you left behind you,  
Of the girl you will meet again;  
Why, now; perhaps, here's the girl herself  
I bring with the English Mail.

Oft in the stilly darkness,  
As you sit and cogitate;  
Sweet, yet strong, predestined,  
Like the beat of an iron fate,  
Away in the deep soft blackness  
With the thrash of an iron flail,  
You hear the song of the Loco,  
The song of the iron rail.

My furnace door is open,  
The fierce light beats the air,  
It climbs through the inky blackness  
In a golden terraced stair.  
And it's oh for the hand of a Titian,

Alas for a Rembrandt dead,  
To paint us a Railway picture,  
The glow of the furnace red.

The steep-sloped cutting echoes,  
The tune of my rhythmic beat,  
The mileposts spin behind me  
With ever-hurrying feet.  
You sit in your cool verandahs  
And you say „There goes the Mail“.  
Yes; my driver and I are out to-night  
For the message that may not fail.

We come to the end at last,  
The home lights flash ahead.  
„Well, I declare, a minute to spare,“  
Is what my driver said.  
And leaving he glances backward  
As though to a bonny bride,  
When he's quitting the shed where we proudly sped  
Well pleased with our long night ride.

\* \* \*

Ah well! I am feeling sad, boys,  
It is said I am growing old;  
Perchance I'll be laid on the shelf away,  
And e'en for the scrap-heap sold.  
Yet though I say it as shouldn't,  
A few more runs, just a few,  
And I'll make the record—a million miles  
The mileage of „five one two“.

„Stitch, stitch, stitch,“  
Is the well-known song of the shirt,  
But it's „patch, patch, patch,  
And good-bye to Driver Shirt.  
They've put me into hospital,  
They've been and marked me „Sick“.  
Ugh! the hands of these footling fitters  
Is more than I can stick.

\* \* \*

Well, well—here's luck to the boss,  
Long life to the G. I. P.\*  
An order at last has now been passed,  
That brings new life to me.  
„For excellent service,“ Mr. Sarjant says,  
I've read it through and through;  
„Out of the shops and back to the mail,“  
Goes faithful „five one two“.

Of course. Now that's all right,  
Far better wear out than rust;  
Far better, say I, in harness to die,  
Than slowly to fall to dust.  
But whenever the end of my days does come  
This thought my comfort be  
I tried right through my duty to do—  
God prosper the G. I. P.

(Aus „The G. I. P. Railway Magazine“ 1914, S. 54)

\* G. I. P. ist die Abkürzung für die Great Indian Peninsular-Bahn.



Zum Schlusse noch zwei Proben aus dem Holländischen. Das letzte Gedicht ist humoristischer Art und im Betuwe-Dialekt geschrieben.

### De Locomotief.

(Gedicht in den Trant van den Schoolmeester)

De locomotief, ook wel stoomros geheeten,  
Is eene machine, zooals gy allen wel zult weten;  
Indien gy dit soms hebt vergeten,  
Vraagt het dan maar eens aan een Uwer vrinden,  
Of anders kunt gy 't in een encyclopedie wel vinden.  
De locomotief nu is van veel waarde,  
Want zy brengt den mensch verbaasd vlug over de aarde.  
Wilde je vroeger van Haarlem naar Amsterdam,  
Dan ging het vlug als je er na acht dagen kwam;  
Thans stap je in den trein en vòòr je je familie hebt, gegroet,  
Ben je al waar je wezen moet.  
Een locomotief in volle vaart,  
Is min of meer gevaarlyk van aard,  
Maar staat zy eenmaal stil,  
Dan doet men er mee wat men wil,  
En kan men haar gerust even streelen  
Zonder dat haar dit gaat vervelen.  
Men spoort haar zelden aan met zweep of toom,  
Maar geeft haar eenvoudig een beetje stoom,  
Waarna zy zoo verbaasd hard gaat sjouwen,  
Dat een paard op stal haar niet by kan houwen,  
Al loop het ook in zyn hemdsmouwen  
En is het totaal niet aamborstig of verkouwen.  
De locomotief houdt dolveel van rooken,  
Toch ziet men haar zelden manilla's smoken.  
Ook pruipt zy by enkele gelegenheden.  
Maar de machinist is daar niet erg mede tevreden,  
Want hy acht dit ver beneden  
De waardigheid van een locomotief,  
Die is hem soms even lief  
Als eens andermans vrouw en kinderen.  
Gy begrypt dat het pruimen hem dus verbaasd moet  
hinderen.  
Een locomotief aan het wandelen, is niet te vertrouwen,  
Men doet dus wys, zich op een distantie te houwen,  
Totdat zy rustig staat te dampen,  
Dan kan men haar veilig even aanklampen

En vragen: „of zy soms moe van 't loopen is.“  
Zy antwoordt meestal met een zacht gesis;  
Dat beteekent dan:  
„Waar zie je my nu voor an?“  
„Denk je dat ik zoo'n eindje niet kan kuieren,“  
„Of dat ik een liefhebster ben van luieren?“  
Ondertusschen staat de machinist haar te schuieren,  
Met een dot poetskatoen.  
Dat laat zy zich kalm doen.  
Want zy staat erg op haar fatsoen.  
  
Zy loopt liever op rails dan op een grintpad,  
Om haar eksteroogen doet zy dat  
Geloof ik, ofschoon ik het niet zeker durf te zeggen;  
Ook meen ik, dat men er zich op toe gaat leggen,  
Om locomotieven als renpaarden af te richten,  
Daar zy op het gebied van sport wonderen zullen verrichten.  
Is dit zeker, dan zal ik het U nader berichten.  
Als een locomotief op reis moet,  
Gaat zy meestal te voet  
En zelden in den trein,  
Omdat wandelingen van hier naar Parys voor haar baga-  
tellen zyn.  
En het komt haar ook veel voordeeliger uit,  
Dan wanneer zy gebruik maakt van de trekschuit.  
Voorts is zy erg muzikaal; tenminste zy doet veel aan  
fluiten,  
Doch men zal eerder zyn ooren sluiten,  
Of er van door gaan,  
Dan uitroepen: „mensch waar haal je dat talent vandaan,“  
Want het is geenszins een geluid om Uw ooren te streelen,  
Of dat te vergelyken is met het kweelen  
Van musschenkelen;  
Nog minder om Uw hart te stelen  
Maar integendeel U alras gaat vervelen;  
Hetgeen myn verhaal ook lang reeds doet,  
En 'k eindig dus op staanden voet.

(Nomar)





## De erste Lokkemetief.

(Betuwe-Dialekt)

Nou, 'k heb 'em gezien, heur de lokkemetief;  
Nog vuul ik de griesel er van deur mien lief.  
Zoo'n monste — dâ mein ik — zoo'n aoklig masjen  
Is nooit ien 'et derp op 'en karmis gezien.  
Neê, liever nog zie ik, al kost 'et ook meer,  
Een zeemarrem, drommeldaoris of beer!

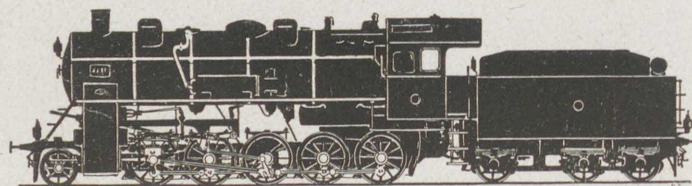
We stoengen van mergen by 't wachthuis aon 't hek,  
Onze erbeier Jan en dan ik, zei de gek.  
„Pas op! (riep de wachtbaos) meteen kumt ie 'r aon,  
„Al is ie nog wel 'en kartier hier van daon.“  
En krek dat ie 't zeit, loer ik efkes op zy —  
Verrechtig, daor kwiem ie al dichter naoby;  
En aordigheid was 'et te zien ien de vert,  
Hoe dichter ie by kwiem, hoe grooter ie werd.

Hie dampte uut zien piep witte rookwolken uut,  
En gromde toezoers: uut er vuut! uut er vuut!  
'k Kiek um — der was niks, gene kraoi, op den weg.  
„Ry deur maor!“ zoo roep ik; en mét dâ 'k 'et zeg,

Daor gëft ie 'en schrauw, dâ verdekselte ding,  
Dâ 'k meinde, dâ heuren en zien me verging.  
Hè! rrrt! wâ geraos! 'k dacht dat de grond zakt ineen.  
'k Zag duuster veur de oogen — ik rilde ien de leên —  
Den boom gripte 'k vast: 't was precies of 'en douw,  
Dien 'k vuulde en nie zag, me veuruut stooten wou.  
En veur dâ 'k weer aojem kos haolen, verdord,  
En veur 'k 'em goed zien kos — daor was ie al vort! —

Het erst wâ 'k toen zei, was: Hei! leefde nog, Jan?  
Jao! (zeit ie) maor jong, vralterierd bin 'k er van!  
Ik ook! (zeit ik) jong, 't kan zoowaor ien de hel  
Nie slimmer spektaoklen, geleufde dâ wel? —  
'k Geleuf 't! (zeit ie) 'k Heb er den duuyel zien staon,  
Zoo'n zwarte sinjeur was 't, en 't vuur porde ie aon! —  
— Zeg duuvel of weerwolf, 't is krek en allins;  
Went dâ houw ik vol, Jan: ik zet ét 'en mins  
Um zòò zonder perds, zonder toom, zonder zweep  
Zoo'n waogen te sturen! — Zeg, vât je de kneep?....

B. van Meurs.



Nr. 6158

Abb. 15

1E<sup>3</sup> HG-Lokomotive.

Nach einer Zeichnung von Dipl. Ing. Dannecker, Hannover.

Die hier angeführten Proben haben gezeigt, wie nicht nur für den Maler, sondern auch für den Dichter die Lokomotive ein unendlich reiches Gebiet für künstlerisches Schaffen eröffnet, wie mannigfaltig die Anregungen sind, die dem Dichter aus dem Empfinden beim Anblick eines Dampfrosses erwachsen können; wie lyrische und dramatisch bewegte Lokomotiv-Stimmungsbilder sich durch die veredelnde Phantasie des Dichters zu Kunstwerken gestalten. Auge und Ohr sind zu gleicher Zeit beschäftigt, alle die fortwährend wechselnden Eindrücke aufzunehmen, die eine durch die Landschaft brausende Lokomotive in jeder Minute neu vermittelt. Laut donnern die wuchtigen Räder über die Schienen; heiß faucht und pustet der ausströmende Dampf. Schrill gellen die rufenden Piffe übers

grüne Feld. Lustig weht die weiße Rauchfahne dem Walde zu. In dunkler Nacht kommen zwei glühende Riesenaugen auf uns zu, huscht eine Reihe gespenstischer Lichtscheine über den Boden dahin — ein Grollen aus weiter Ferne, ein Donnern, Zischen, Brausen in nächster Nähe, ein verhallendes Rattern in dunkle Weite — und die vom Feuer rot beleuchteten Gestalten, der spähende Lokomotivführer, der vor der Feuerung niedergebeugte Heizer — sind das nicht alles prächtige Vorwürfe zu dichterischen Stimmungsbildern aller Art? Hoffen wir, daß das junge Dichtergeschlecht unserer Tage immer mehr und immer tiefer die Poesie der Lokomotive empfinden lernt und dieses reiche Stoffgebiet in seinen künstlerischen Schöpfungen geläutert und geadelt aufleben läßt und wiedergibt.



## Die Lokomotive in der Bildhauerkunst.

Am spärlichsten ist die Lokomotive wohl in der Bildhauerkunst vertreten. Sehr selten haben die Meister des Meißels sich die Lokomotive zum Vorbild gewählt — und dann auch nur, um irgend ein Sinnbild zu verkörpern. Es ist leicht verständlich, daß der starre Stein wohl wenig geeignet ist, das in der Lokomotive unstreitig liegende Motiv der Bewegung, des Vorwärtstrebens, des unaufhaltsamen Dahineilens zum Ausdruck zu bringen. Da ihm auch fast alle Farbenwirkungen versagt sind, bleibt für eine bildhafte Darstellung der Lokomotive nur noch ihre edle Form übrig. Vielleicht ist das den Künstlern zu wenig? Ein Denkmal einer Lokomotive ist allerdings auf dem Bahnhof zu Darlington aufgestellt, es ist dies die Stephenson-Lokomotive von 1825. Weitere plastische Werke über Lokomotiven sind mir nicht bekannt geworden. Es ist leicht möglich, daß sich hier und da noch Denkmäler oder ähnliche Darstellungen der Lokomotive als Kunstwerk finden.

Wenn der Bildhauer die Lokomotive für sein Werk gewählt hat, dann ist sie ihm Sinnbild einer Eigenschaft, dann will er eine Seite seines Bildwerkes besonders hervorheben und deutlich machen. Unzweifelhaft ist es die in der Lokomotive zum Ausdruck kommende gebändigte Kraft einer Naturgewalt, des Dampfes, die ihn zum Gestalten zwingen

kann — ist es die harmonische Verteilung und Gliederung der Masse, ist es der Anblick gefesselter Wucht und Energie, der ihm die Lokomotive Sinnbild und Wahrzeichen werden läßt. — Sinnbild für Kraft und Energie! Sinnbild und Wahrzeichen für Leistungsfähigkeit und Fleiß der Industrie! In diesem Sinne ist die Lokomotive dargestellt in einer plastischen Gruppe, die sich auf der Ausstellung in Buenos Aires 1919 in der Erzeugnishalle der deutschen Abteilung befand. Wahrscheinlich wollte der Künstler damit dem deutschen Industriefleiß ein unvergängliches Denkmal setzen.

Auch in der Architektur ist die Lokomotive angewandt. Als Schmuck und Wahrzeichen befindet sich über dem Eingang des Verwaltungsgebäudes der North British Locomotive Company, Ltd-Glasgow eine Lokomotive von der Stirnseite gesehen, plastisch in Stein gehauen. Hier und da sieht man wohl in Eisenbahnverwaltungs- und Verkehrsgebäuden eine Lokomotive dargestellt, ohne daß diese Werke besonderen künstlerischen Wert beanspruchen könnten. Im allgemeinen ist auch hier die Lokomotive — obwohl das bekannteste und verbreitetste Verkehrsmittel unserer Zeit — recht selten als architektonischer Schmuck oder als künstlerisch ausdrucksvolles Sinnbild anzutreffen.

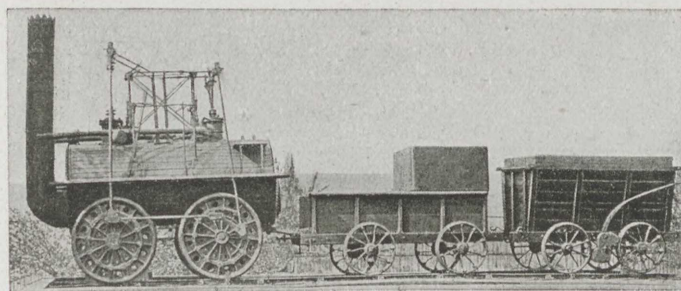


Abb. 16

Stephensons 1. Lokomotive (Locomotion)  
als Denkmal aufgestellt in Darlington.



# Die Lokomotive in der Natur.

Selbst die große Künstlerin Natur, die das Vorbild aller unserer Maler, Dichter und Bildhauer war und bleiben wird, hat im Laufe von Jahrtausenden einige lokomotivähnliche Gebilde hervorgebracht. In der Sächsischen Schweiz, deren Berge aus weichem Sandstein bestehen und darum für die spielerischen Launen von Wind und Wetter besonders empfänglich sind, wird eine Gruppe von Felsen als „Lokomotive“ bezeichnet. Mit einiger Phantasie läßt sich die in unserem Bilde gezeigte Felsgruppe recht wohl als Lokomotive

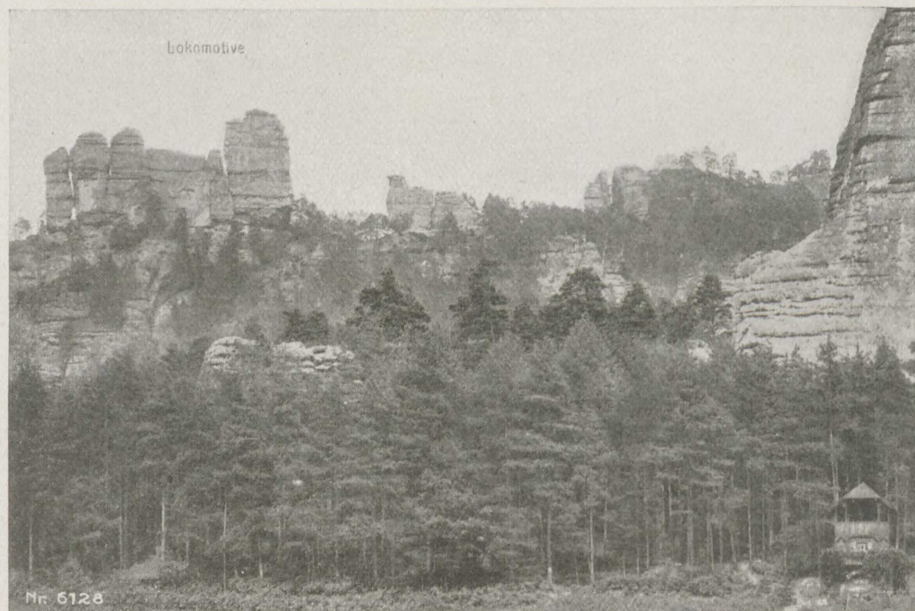


Abb. 17 Die „Lokomotive“, Sandsteinfelsen in der Sächsischen Schweiz.

6128

ansprechen. — Im Pfälzer Felsenland hat Mutter Natur sogar einen ganzen Zug hergestellt. Auf dem Rauhberge bei Dahn findet sich eine langgestreckte breite Sandstein-Felsengruppe, die vom Volke den Namen „Eisenbahn“ bekommen hat. Es ist erstaunlich, mit welcher Treffsicherheit die Volksphantasie solche Felsengebilde mit passenden Namen belegt.

Auch die einfachen Naturvölker haben oft

mit überraschender Ausdrucksfähigkeit eine charakteristische Bezeichnung für technische Neuerungen erfunden, so nennen die Mohren die unter Rauch und Qualm dahinstürmende Lokomotive Garimoschi =

Rauchwagen u. haben diesen Namen dann auf die ganze Eisenbahn übertragen (nach Oberst Dr. Nigmann, Ostafrik. Skizzen). Sehr anziehend ist die nachfolgende Schilderung aus einem Briefe über Nordamerika:



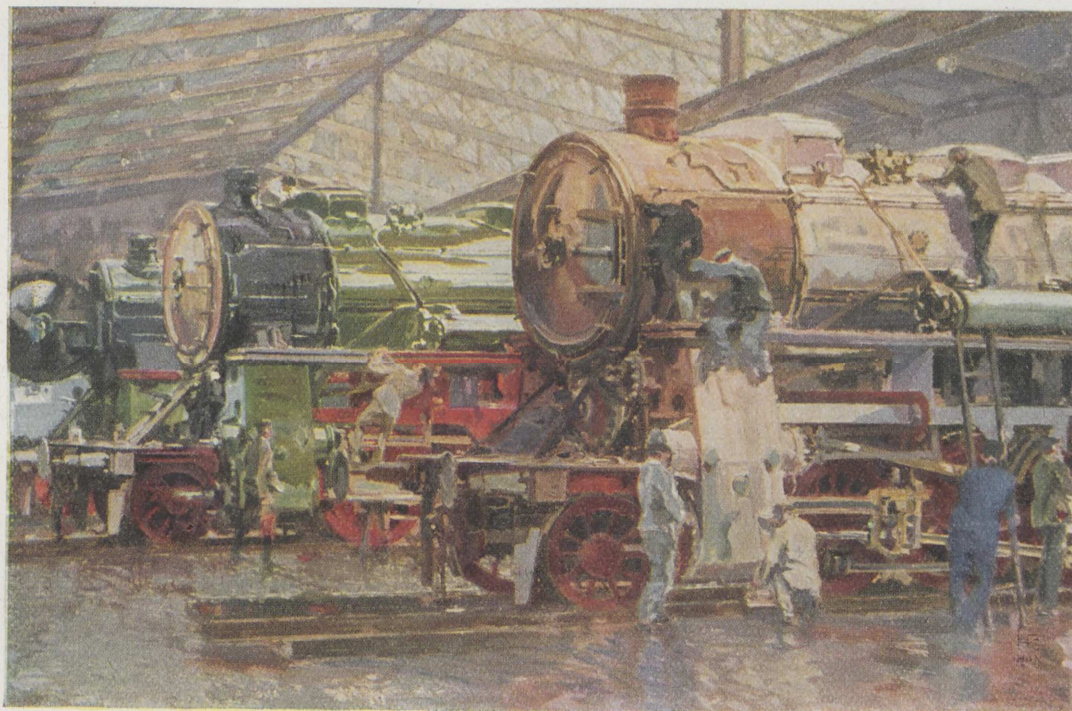
Abb. 18

Die „Eisenbahn“ auf dem Rauhberge bei Dahn (Pfälzer Felsenland).

6129

Aus „Werkzeug der Badischen Anilin- und Sodafabrik Ludwigshafen a. Rh.“, Juli-August 1921.  
(Diese Aufnahme wurde uns von Herrn Alfred Löwenberg, Ludwigshafen a. Rh. freundlichst überlassen)





*Lokomotiven in der Lackiererei der Hanomag.*

*Nach einem Ölgemälde von Jacobsen und Weber, Bremen.*







## Die Lokomotive im Urwalde.

Vor einiger Zeit betrachtete ich in Virginien einige Stunden nach Sonnenuntergang eine Lokomotive, welche auf der Eisenbahn von Pittsburg nach Roanoke daherkam und mitten durch Tannen- und Eichenwälder hinzog. Die Maschine bewegte sich mit ihrer gewohnten Schnelligkeit durch eine enge Lichtung mitten durch die Urwälder, die ehemals Eigentum des großen Königs Powhattan und seiner kupferfarbigen Krieger waren. Der oben sich erweiternde Schornstein warf wie ein geöffneter Rachen Tausende von Funken aus. Man vernahm aus weiter Entfernung das Geräusch des schweren Atmens der Zylinder.

Bei solcher Finsternis, in dieser Wildnis, mitten in

einer großartigen Einsamkeit, umgeben von einer tiefen Stille, mußte man entweder vom Unglauben des Jahrhunderts durchdrungen oder mit der Mechanik genau vertraut sein, um nicht zum Glauben veranlaßt zu werden, daß diese fliegende, schnaubende und flammende Maschine ein geflügelter Drache sei, der Feuer und Flamme speie.

Als vor einiger Zeit die Brahminen ein Dampfschiff der Strömung des heiligen Ganges trotzen und sie besiegen sahen, waren sie, die Väter der alten Wissenschaft, des guten Glaubens, daß dies irgend ein unbekanntes, vor kurzem erst durch die Engländer in fernen Landen entdecktes Tier sei.

(Lettres sur l'Amérique du Nord)

## Darstellung der Lokomotive im Kunstgewerbe.

Seltenes Stück aus der frühesten Zeit der deutschen Eisenbahn um 1845.



Abb. 19 Reisetasche (Größe 40×35 cm). 6174

Die Vorderseite in grüner und schwarzer Wollstickerei, in die aus farbigen Perlen das Bild einer Lokomotive gestickt ist. Die Rückseite ist aus Wachstuch.

(Erworben am 24. September 1921 von „Quellenforschungen zur Geschichte der Technik und Industrie“, G. m. b. H. Berlin)

Auch im Kunstgewerbe kommt eine Darstellung der Lokomotive auf Kunstgegenständen ab und zu vor. Es handelt sich da wohl immer um Liebhaber-Ausführungen, bei denen der Künstler seinen besonderen Neigungen freien Lauf gelassen hat. So befindet sich im Deutschen Museum in München eine Spitze (Handklöppelei aus Calais, Stiftung eines Herrn Simon Dzialeszynski) mit der

Jahreszahl 1900, die eine Verherrlichung der Technik darstellt. Oben sind Blitze und Glühlampen, in der Mitte ist eine Brücke mit Gaskandelabern und elektrischen Bogenlampen, darüber ein Luftballon, unten sind zwei 1 B-Lokomotiven mit Innenzylindern, Belpaire-Feuerkiste und Westinghouse-Luftpumpe, dem englischen Typ sehr ähnelnd, außerordentlich naturgetreu dargestellt.

Sehr interessant ist auch die in Abbildung 20 gezeigte Malerei eines ganzen Zuges auf der Rundung eines Milchtöpfes. Unser Bild zeigt nur den Anfang des Zuges, die Lokomotive Northumbrian bei der Eröffnung der Liverpool/Manchester-Eisenbahn.



Abb. 20

6172

Jug commemorating the opening of the Liverpool and Manchester railway.

(„The engineer“, Febr. 3, 1922, S. 124)



## Die Poesie der Lokomotive.

Von Arno König, Hannover.

**E**inige Jahre vor dem großen Weltkriege, der so unendlich viele sittliche, soziale und kulturelle Werte zerstört hat, saß ich an einem wunderschönen Sommernachmittage mit meinem Freunde Fritz Winkler, einem äußerst talentvollen, ideenreichen Maler, auf der Terrasse eines Berghotels in der Nähe Dresdens. Vor uns lag die herrliche Stadt, durchzogen vom breiten Silberband der Elbe, mit ihren vielen Türmen und ihren zahlreichen, hoch in den stahlblauen Himmel aufragenden Schornsteinen des Fabrikviertels. Diese mochten wohl Blick und Gedanken meines Freundes auf sich gezogen haben; denn plötzlich sagte er ganz unvermittelt zu mir:

„Siehst du, Dichter und Maler bringen uns immer nur die Schönheit und die Poesie der Natur in ihren lyrischen Ergüssen zum Ausdruck. Gibt es denn nicht aber auch eine Lyrik der Fabriken, der Maschinen, des Verkehrs, ja, der Krankenhäuser? Es möchte sich wohl lohnen, auch einmal da hineinzusehen mit den Augen des Künstlers, und mehr als bisher die Poesie dieser scheinbar so nüchternen Gebiete unseres Wirtschaftslebens zum Gegenstande künstlerischen Schaffens zu machen! Vereinzelt sind ja Maler und Dichter am Werke, dies zu tun. Doch ihre Zahl ist noch sehr gering und ihr Schaffen entbehrt des liebevollen Eindringens in die Tiefen der Technik.“

Obwohl ich ihm damals Namen nannte wie Zola, Verhaeren, Meunier, Hugo Krayn usw., wollte er doch nicht zugeben, daß diese weit genug eingedrungen seien; denn ihnen käme es in der Hauptsache auf die Darstellung der sozialen Seite an, während mein Freund die reine

Lyrik dieser Gebiete schildern wollte. Leider hat ihn sein früherer Heldentod an der Ausführung seiner lobenswerten Absicht gehindert.

Ich kann ihm auch heute noch nicht ganz Recht geben, denn lyrisches Empfinden löst z. B. der An-

blick eines Fabriksaales in vollem Betriebe wohl in den seltensten Fällen aus, aber eine ganz eigenartige Stimmung — und zwar eine dramatisch sehr bewegte — wird in dem künstlerisch empfindenden Menschen hervorgerufen. Es liegt Poesie in dem blitzenden Gewirr von Rädern, Stangen, Scheiben und Riemen, zwischen denen sich das Auge zunächst nicht zurechtfinden kann. Und warum soll diese Poesie nicht auch dem Dichter oder Maler Anregung und Grundlage geben können zu künstlerischen Schöpfungen? Es würde auch unseren Ingenieuren nur zum Vorteil sein, wenn sie sich gewöhnen könnten, die Werke ihres Erfindergeistes einmal mit den schönheitssuchenden Augen des Künstlers zu betrachten, und nicht

nur die Zweckmäßigkeit und Richtigkeit, sondern auch die Schönheit und Poesie der Form zu empfinden. Das sachliche Denken braucht deswegen nicht die mindeste Einbuße zu erleiden, nur die Gefühlslosigkeit für all' die überraschende Schönheit, die sie selbst schaffen, müßte aufhören.

Ist nicht jede Maschine, die aus dem Schöpferwillen eines Ingenieurs hervorgeht, ein Wunder von Logik, Rhythmus und Elastizität? Mich persönlich haben seit meinen Kindheitstagen immer die Lokomotiven als die beweglichsten Dampfmaschinen angezogen. Welche Freude erregte bei uns Jungens ein fahrender Zug mit der prustenden, Rauch und



Abb. 21 Österreichische Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Schnellzuglokomotive (1-C-2) Reihe 310. Diese künstlerische Aufnahme ist uns von Herrn K. Pilanz, Linz, gütigst überlassen.



Dampf ausspuckenden Lokomotive davor! Wie neugierig bestaunten wir solch ein ehrfürchtiges Ungeheuer, wenn es kurz vor der Brücke still stand, von der aus wir tage-, ja wochenlang den Zugverkehr beobachteten und uns die Namen und Nummern der vorbeifahrenden Lokomotiven aufschrieben. Da hatten wir Muße, es eingehend — wenn auch aus ziemlicher Entfernung — zu betrachten! Wie gern hätten wir eine Fahrt auf einer Lokomotive mitgemacht! Und Lokomotivführer zu werden, erschien uns als Gipfel der Seligkeit. Das Spiel mußte ersetzen, was uns die Wirklichkeit nicht geben konnte. Das „Zug-Spielen“ war uns am liebsten und interessantesten von allen Spielen. Unermüdlich wurden auf die weiche Erde die „Schienen“ gezogen mit „Weichen“ und „Dreh-scheiben“, auf denen sich dann der Zugverkehr abwickelte. Natürlich wollte jeder von meinen Spielkameraden die Lokomotive sein. Wenn es uns vergönnt war, mit den Eltern einmal eine Eisenbahnfahrt zu unternehmen, dann standen wir mit wonnevollem Herzklopfen ganz nahe vor einer richtigen Lokomotive und staunten. Die Lokomotive in der Nähe betrachten zu können, war das Schönste an der ganzen Reise.

Dieses Gefühl hat sich in seinen Grundzügen bis heute in mir erhalten. Das kam mir so recht zum Bewußtsein, als ich kürzlich Gelegenheit hatte, in einer der bedeutendsten Lokomotivfabriken Deutschlands, in der Hannoverschen Maschinenbau A.-G. vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, unter sachkundiger Erklärung eines Ingenieurs eine neu-erbaute Schnellzuglokomotive in allen Einzelheiten betrachten zu dürfen.

Da stand sie vor mir in der Lackiererei der Hanomag, „die Pfingstlokomotive“, wie sie die Arbeiter nannten, weil sie zu Pfingsten „herausgehen“ sollte. Im schmucken bunten Farbenkleide! Grün und rot sind die herrschenden Farben. Das hatte ich nicht gewußt, daß sie in so schönem Kleide ihre lange Reise beginnt. Ich kannte sie nur im schwarzen

Werktagsrocke, wie sie ihn durch schwere, rastlose Arbeit bekommt. Mit ehrfurchtsvollem Staunen glitt mein Blick über den gewaltigen Stahlleib, der sich schlank und rank vor mir in der Halle dehnte. Wie alles an ihm blitzte und funkelte! Wuchtig und kraftvoll steht die Maschine vor mir wie ein zu Stahl erstarrter Gedanke ihres Erzeugers. In machtvoller Ruhe nimmt sie die letzten Handreichungen entgegen, die ihr von den Arbeitern mit Liebe und Sorgfalt dargebracht werden. Sie träumt gewiß schon von weiten, weiten Fahrten durch ferne, blaue

Länder, von goldnen Seen, in denen sich die Morgensonne spiegelt, von rauschenden Strömen, über die sich weitgespannte Brückenbogen wölben, vom schweigenden Tannenwalde, über den das silberne Mondlicht ein magisches Netz spannt. Bald werden alle diese Träume zu Wirklichkeiten, denn bald ist sie ganz frei von der drückenden Enge der Werkstatt. Sie ahnt, wie schön es sein muß, wenn die belebende Spannkraft des Dampfes ihr Inneres durchströmen wird, wenn die gut geölten Glieder ihres Leibes in wunderbar sinnreichem Durcheinanderspielen und ihr die Kraft verleihen werden, weite Strecken zu durchheilen

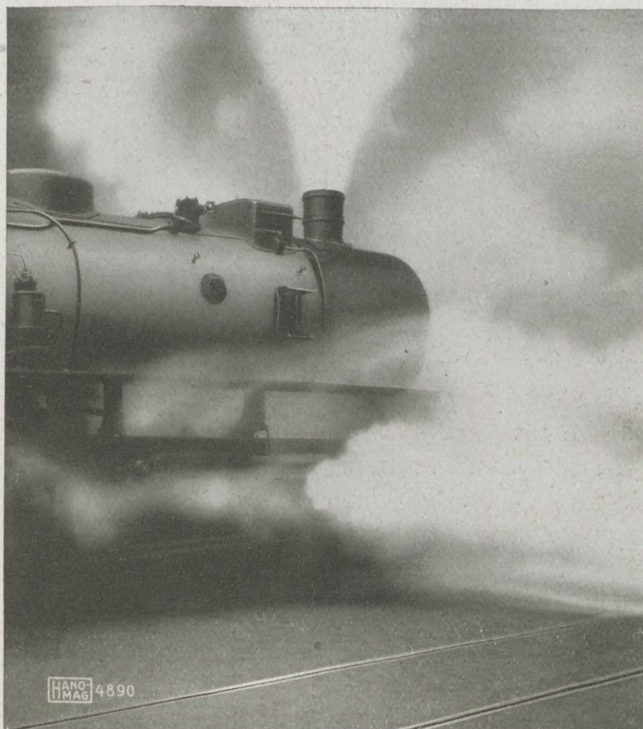


Abb. 22

Anfahrende Lokomotive.

4890

auf den glatten Schienenwegen, die die Menschen ihr gebaut haben. Noch sind diese stählernen Glieder steif und unbeweglich, ungelenk, bald aber werden sie entfesselt ihre Kraft beweisen und schwere Lasten hinter sich herziehen. Wie ein zum Sprunge geduckter Panther steht die Lokomotive in der Halle, geschmeidig an Leib und Gliedern! Trotz ihrer eisernen Größe verhältnismäßig und schön in der Form, markig und geschmackvoll in der Linienführung! Ein überragendes Zeugnis menschlicher Geisteskraft, die sie geschaffen und zu dieser Entwicklungshöhe gebracht hat.

Wie klein komme ich selbst mir vor neben diesem stählernen Koloß, zu dem ich aufblicken muß. Die kraftvollen Räder sind fast größer als ich (1,75 m). Und all die vielen Hebel, Rohre, Leitungen, Hähne,



Schrauben und Schräubchen! Ihr Anblick verwirrt mich, und ich finde mich nicht mehr zurecht. Für mich als Laien haben sie auch nicht die Bedeutung, die der Techniker in ihnen empfindet. Mir kommt nur der künstlerische Gesamteindruck zum Bewußtsein, den die Lokomotive hier in der Halle auf meine Sinne ausübt.

Es ist etwas Großes um ein solches Gebilde aus Menschenhand! Man fühlt sich erdrückt von der gewaltigen und massigen Kraft und Wucht, die von einer modernen Lokomotive ausströmen. Ein ehrfurchtsvoller Schauer überkommt mich bei ihrem Anblick, und doch habe ich dabei das Gefühl des Zuverlässigen und Treuen. Nichts Bösertiges hat die Lokomotive an sich, wie ich es oft beim Anblick anderer Maschinen empfunden habe, als beugten sie sich nur widerwillig unter die führende Hand des Menschen. Wie ein edles Pferd ist sie bereit, ihre Stärke und Treue in seinen Dienst zu stellen, ihn und seine Lasten in raschem Laufe durch weite Länder zu tragen. Lieb und vertraut mutet mich ihr Anblick an, und gern will ich mich ihr anvertrauen. Sie kann mir helfen, meine Sehnsucht in die Ferne zu stillen. Wie Neid überkommt es mich immer, sehe ich einen Zug an mir vorübersausen. Wer doch mitreisen könnte in die wunderschöne, weite, weite Welt! Herrlich diese ungehemmte Kraft, mit der die Lokomotive eine lange Reihe schwerer D-Zug-Wagen hinter sich herschleppt! Nur der zischende, pustende Dampf verrät die Größe der Anstrengung. Doch scheint es ihr Freude zu machen, dieses rastlose Dahinbrausen einem fernen Ziele

entgegen! Lustig weht die weiße Rauchfahne in der blauen Sommerluft. Wie Katzenaugen funkeln die blitzenden Scheinwerfer der Maschine. Unaufhaltsam vorwärts! Und schon ist alles vorüber. Nur ein paar weiße Rauchwölkchen erinnern noch daran, daß soeben ein Wunder an mir vorbeiglitte. Ein Wunder, das von den meisten Menschen wohl nicht mehr als solches betrachtet wird. Daß der Mensch es vermag, eine so vollkommene Maschine zu bauen und mit ihrer Hilfe eine wilde Naturmacht wie die Spannkraft des Dampfes zum gehorsamen Diener seines Willens zu machen, ist und bleibt für immer ein Wunder.

Ja, es steckt wohl Zauber und Poesie in der Lokomotive, wenn man sie nicht nur vom technischen Standpunkte aus ansieht. Sie ist durchaus kein totes und willenloses Wesen. Jeder Lokomotivführer wird das bestätigen. Sie hat Seele und Willen und muß auch danach gehalten werden, sonst könnte es wohl vorkommen, daß sie sich aufbäumt gegen ungerechte und harte Behandlung. Immer freue ich mich, wenn ich beobachte, wie die Arbeiter sie behandeln wie ein lebendes Wesen, vorsorglich und lieb mit ihr umgehen, von ihr sprechen, wie von einem Menschen. In diesen Männern steckt unbewußt ein Stück poetischen Empfindens, das uns Menschen unter dem Druck des hastenden Lebens heute immer mehr abhanden kommt und beinahe nur noch in der Seele des Künstlers wacht und der erweckenden Hand harret. Mehr Poesie im Leben, sei es auf wirtschaftlichem, sei es auf technischem Gebiete, kann uns allen nicht schaden, sondern tut uns sehr not.

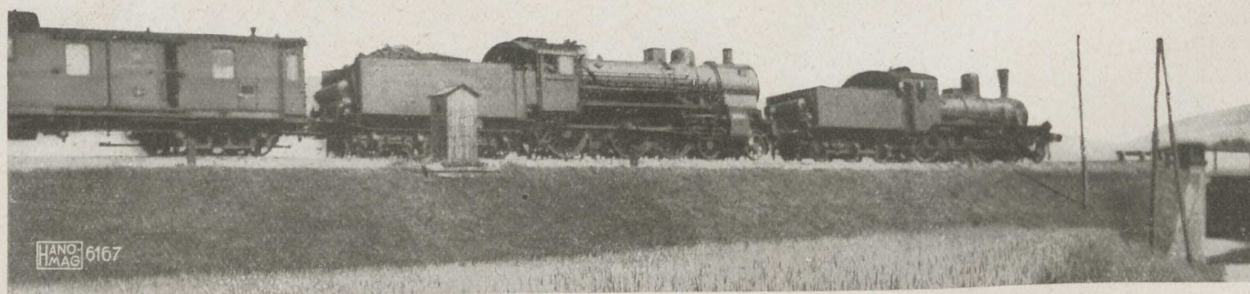


Abb. 23

Schnellzug auf starker Steigung bei Goslar.

Phot. Wolff, Hannover.





## Die Lokomotive in der Kindersprache.

Von Ing. Emil Jung, Wien.

Die Lokomotive als urwüchsiges, lebensprühendes Sinnbild der Eisenbahn, die in der Welt des Kindes eine so bevorzugte Stellung einnimmt, beschäftigt die Denkkraft des Kindes von den ersten Lebensjahren an. So ist es begreiflich, daß die Lokomotive, die das Kind im Gegensatz zu allen Figuren aus seinen Märchen und Fabeln neben den Haustieren häufig sozusagen lebendig sieht, eine besondere Freundin des Kindes geworden ist.

Das läßt sich zurückverfolgen bis zur ersten Lokomotive des genialen Trevithick, die 1803 auch

in den Straßen Londons zu sehen war. Das kleine Schwesterchen des Erfinders nannte das rauchende Ding, das kreuz und quer durch die Straßen lief und zum Haschen geradezu herausforderte: catch me who can! (fange mich, wer kann!). Dieser Name, aus dem man sich heute noch das Bild eines jubelnden, in die Händchen klatschenden Mädchens unschwer



Abb. 24 Jung-Deutschland als Eisenbahner. 6127  
(„Der kleine Koko“, Zeitung der holländischen Margarinewerke Jürgens & Prinzen, Goch)



Abb. 25 6173  
Mama: „Men, kjære Barn, hvad er det paaferde naa igjen da?“  
Peter: „Vi leker bare Jernbane, aassaa vil Lillegut absolut være Lokomotiv; men saa vil han ikke ta ind Kul.“  
Die Mutter: „Aber, liebe Kinder, was ist denn jetzt wieder los?“  
Peter: „Wir spielen nur Eisenbahn, und so will das Knäbchen absolut Lokomotive sein; aber Kohle will er nicht einnehmen.“  
(Aus „Korsaren“)



rekonstruieren kann, blieb dem Fahrzeug einige Zeit erhalten.

Schon dieses erste geschichtliche Beispiel zeigt die beiden Einflußrichtungen auf das kindliche Denken, die von der Lokomotive ausgehen. Auf der einen Seite erscheint die Lokomotive als der gutmütige Spielkamerad des Kindes, wie die Katze oder der Hund, jedenfalls aber als ein Wesen, mit dem das Kind verkehrt wie mit seinesgleichen. Aus diesem Gedankenkreis, verwoben mit Vorstellungen aus der Märchen- und Fabelwelt, bildet dann das Kind mit einer ganz beachtenswerten sprachschöpferischen Kraft eigene Namen für seinen Liebling.

Der fachliche Name Lokomotive wird in der

Kindersprache immer als Fremdkörper empfunden, wie er ja auch in der Umgangssprache des

Eisenbahnervölkchens nicht heimisch ist und — wenigstens in Süddeutschland und den ehemals österreichischen Ländern durch das kürzere und bequemere Maschine, das fast in alle Sprachen übergegangen ist, ersetzt wird. Gebraucht das Kind aber hin und wieder doch den fremden Namen, so bereitet es meist recht große Sprech- und Verkehrsschwierigkeiten, die sich noch bei dem üblichen schnellen Plappern bedeutend erhöhen und zu oft recht erheiternden Veränderungen und Umgruppierungen der Silben führen. Man kann sagen, daß alle möglichen Permutationen vorkommen als die beiden Grenzwerte nach unten und oben Lomive und Lakakamative. Die Maschine bietet diese Gefahren nicht, nicht einmal den Kleinsten, die ja in dem klangmalenden tsch-tsch-tsch eine gute Vorübung durchmachen. Was die Maschine tut, wird vom Kinde kameradschaftlich in die eigene Vorstellung übersetzt. Die Maschine trinkt, wenn sie

Wasser nimmt, wird gefüttert, wenn der Heizer nachfeuert, macht lulu, sogar ohne Töpferl, wie ein kleiner Kritiker einmal ausstellend bemerkte, ist müde, wenn sie ganz langsam und leise daherkommt, und geht schlafen, wenn sie gegen Abend in das Heizhaus fährt. Sie hat mitunter auch Husten, wenn sie beim Anfahren oder in einer Steigung kurze, schnelle Stöße durch den Schornstein pustet.

Aus Eigentümlichkeiten der äußeren Gestalt oder aus auffallendem Verhalten werden der Lokomotive oft auch Namen beigelegt, die an die mythologischen Bekannten der Kinder erinnern oder an Alltagsbilder.

In einer Sommerfrische am Semmering, dessen steile Rampen die schweren Maschinen abends oft in einem wahren Funkenregen emporkeuchen, taufte sie ein kleiner Junge: Feuerspei, was er in der Aus-

sprache Feuerspeu noch verstärkte. Ein anderer nannte eine schlanke Gölsdorflokomotive mit ungewöhnlich hohen Rädern: Riesenradler im Anklang an das Riesenrad im Wiener Prater und die geläufige Bezeichnung Radler für Radfahrer. In Parsch bei Salzburg, dem Fußpunkt der Zahnstangenbahn auf den Gaisberg, wo die Lokomotiven in der ebenen Strecke mit geneigtem Kessel dastehen, erschrak ein kleines Mädchen über die „buckligen Maschinen“. Derartige Namen kennt fast jede Familie; sie beweisen, wie sehr die Lokomotive immer und überall die kleinen Geister beschäftigt. — Jedenfalls haben

wir es hier mit einem Gebiete zu tun, das in seiner Mannigfaltigkeit eine Menge hübscher Leistungen der kleinen Poeten bietet und es wäre hübsch, noch umfassendere Aussprüche zu sammeln, wozu sich besonders in Schule und Haus manche Gelegenheit ergeben wird.

(Erschienen in der Neuen Züricher Ztg. v. 26. 7. 20)

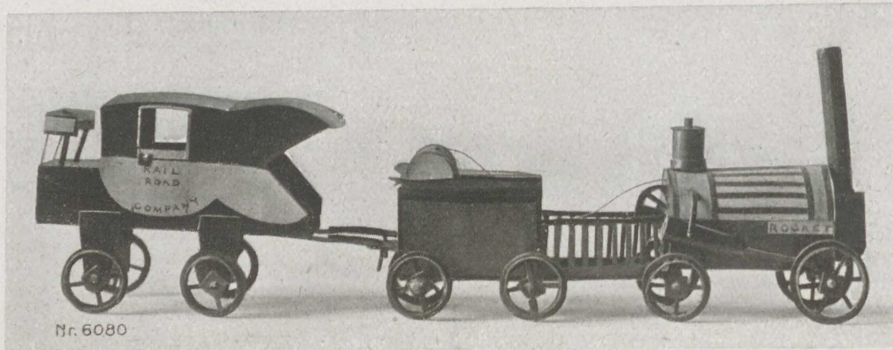


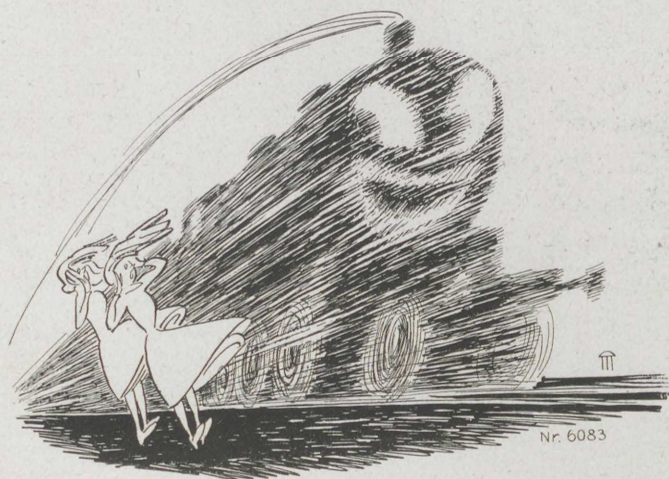
Abb. 26 Die erste englische Eisenbahn als Kinderspielzeug von Goethes Enkeln.  
(Quellenforschungen — Feldhaus)

6080





Die  
Lokomotive



in Witz und  
Karikatur







## Mechanische Grotesken.

Von Ing. Emil Jung, Wien.

So reich wir auch schon an Karikaturen und Grotesken aus dem Eisenbahnwesen sind, unter denen natürlich die Lokomotive als das einzig künstliche Lebewesen den ersten Platz einnimmt, um das sich alles dreht, und das auch der erklärte Liebling der Künstler geworden ist — der mechanische Zufall, wie er sich im Eisenbahnunfall und im Eisenbahnunglück auswirkt, übertrifft die kühnste menschliche Phantasie auf dem Gebiete der Verzerrung und Zerstörung. Neben Bildern des Grauens gibt es da auch oft harmlosere, die bei aller Traurigkeit, die zerrissene und zerquetschte Maschinen immer auslösen, auch einer gewissen heite-

ren Nebenwirkung nicht entbehren. — Das hier wiedergegebene Bild, nach einem Zusammenstoße bei Kielce in Polen während des Krieges aufgenommen, zeigt eine solche mechanische Karikatur. Eine aufgerissene Schiene ist durch den Rost in die Feuerbüchse gedrungen und suchte dann den Ausweg durch die Feuer- tür. In einem Anfälle von Hochmut strebt sie nun himmelwärts, ihre eigentliche Aufgabe, hübsch ruhig auf der Erde zu liegen, schnöde vergessend. Ein so kühnes Bildchen hätten wir Kley oder auch Danilowatz sicher nicht geglaubt, es höchstens für einen gezeichneten „Grubenhund“ gehalten — der Zufall, dieser blinde Künstler, hat's zur Wirklichkeit geformt.

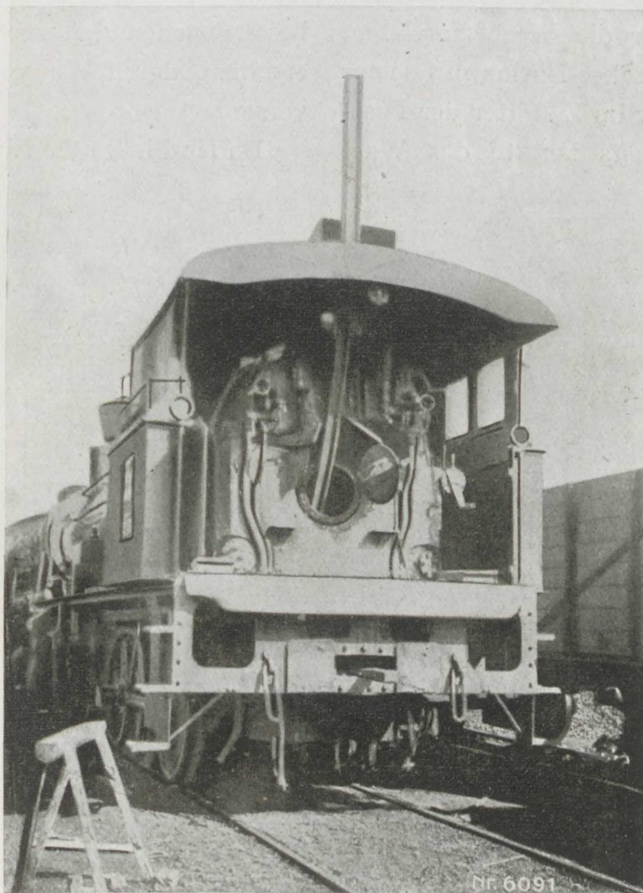


Abb. 27

6091

Nach einem Eisenbahnzusammenstoße bei Kielce in Polen.  
Die Aufnahme ist von Herrn Ing. Emil Jung, Wien, freundlichst zur Verfügung gestellt.



# Die Lokomotive in der Karikatur.

Von Fritz Hansen, Berlin.

Wenn der spitze Stift des Karikaturisten sich technischer Probleme bemächtigt, so kann man sehr häufig die Erfahrung machen, daß die Karikatur recht bald hinter dem tatsächlich Möglichen zurückbleibt. Das ist ganz besonders bei der Eisenbahnkarikatur der Fall.

Die Eisenbahn hat auf die Umgestaltung des Verkehrs am nachhaltigsten eingewirkt und dadurch dazu beigetragen, der Kultur die Wege zu ebnen. Das alte römische Reich deutscher Nation mit seiner Unzahl Zwergstaaten war nur im Zeitalter der Postkutsche möglich. Andererseits konnte das Wort vom Zeitalter des Verkehrs erst geprägt werden, seit die Eisenbahn, anfangs viel angefeindet, sich in unserer Zeit zum ersten und hauptsächlichsten Verkehrsmittel der Welt entwickelt hat. Da ist es denn auch erklärlich, daß im neunzehnten Jahrhundert, das nicht mit Unrecht seinen Namen als Jahrhundert des Dampfes erhalten hat, sich auch die Karikatur dieses wichtigen Verkehrsmittels bemächtigte.

Denn wo gab es im vorigen Jahrhundert für den Karikaturisten einen dankbareren Stoff auf technischem Gebiete, um Zukunftsphantasien die Zügel schießen zu lassen, als ihn das Eisenbahnwesen bot, das in schneller unaufhalt-

samer Entwicklung immer neue Aufgaben ihrer Lösung entgegenbrachte. Deshalb ist auch die Eisenbahn von den Karikaturisten vielfach als Sinnbild des allgemeinen Fortschritts als richtunggebender Kulturfaktor, dargestellt worden (Abb. 28 u. 34). Die Entwicklung der Eisenbahn aus unvollkommenen Anfängen hat aber eben so oft den Karikaturisten Anlaß gegeben, in humoristischen Darstellungen Verbesserungen und Ausgestaltungen der Eisenbahn zu ersinnen, durch die vorhandene technische Mängel verspottet wurden.

Da sind in erster Linie die Zeichnungen, die an-

deuten, wie es möglich wäre, die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahn zu erhöhen. Aus einer Reihe von Bildern, die der „Dorfbarbier“ im Jahre 1851 veröffentlichte, sei hier auf eine Zeichnung verwiesen, die, wie es in der Beschreibung heißt, einen

Fingerzeig geben sollte, „eine Erhöhung der Schnelligkeit des Eisenbahnzuges durch Benutzung des Windes sowohl als auch durch Beseitigung des Widerstandes der Luft, auf das Zwanzigfache zu erzielen.“ Dazu wird noch bemerkt, daß „die Kosten nur gering seien und die Aktien bei kluger Benutzung des Windes steigen würden“. Der Zeichner hat hier der Lokomotive im vorderen Teile eine Form



Abb. 28 Die Mariazeller Wallfahrt per Eisenbahn. 6078

Aus dem Wiener „Figaro“ 1878.



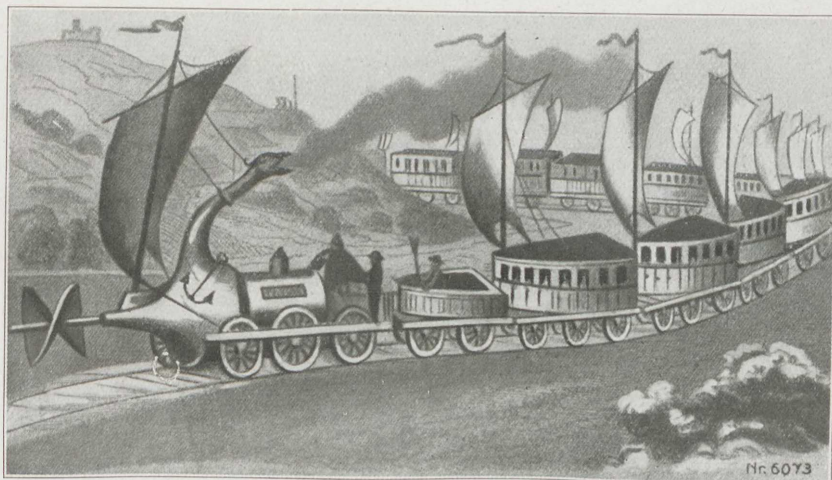


Abb. 29 Vorschlag zur Erhöhung der Geschwindigkeit der Eisenbahn. 6073  
(„Dorfbartier“ 1851)

gegeben, die an Rennwagen erinnert, außerdem ist sie mit einer Schiffs-

schraube versehen.

Der Schlot ist nach

rückwärts gebogen, so

daß er möglichst wenig

Widerstand dem

Winde gegenüber bietet,

der andererseits durch

die Hissung von Segeln

auf der Lokomotive selbst

und den einzelnen Wagen

die größere Geschwindigkeit

herbeiführen soll

(Abb. 29). Ein wei-

teres Bild, das gleichfalls

im „Dorfbartier“ ver-

öffentlicht wurde, zeigt

eine schienenlose

Eisenbahn. Es soll die

Möglichkeit gezeigt

werden, die kostspielige

Schienenanlage zu

vermeiden (Abb. 30).

Ähnliche Motive

sind späterhin noch

von anderen humoristischen

Zeichnern vielfach

benutzt und ausgebeutet

worden.

Mit der Sicherheit

der Eisenbahnreisenden

befaßt sich eine andere

Zeichnung des „Dorfbartier“

aus dem Jahre 1851

(Abb. 31). In der

Beschreibung zu dieser

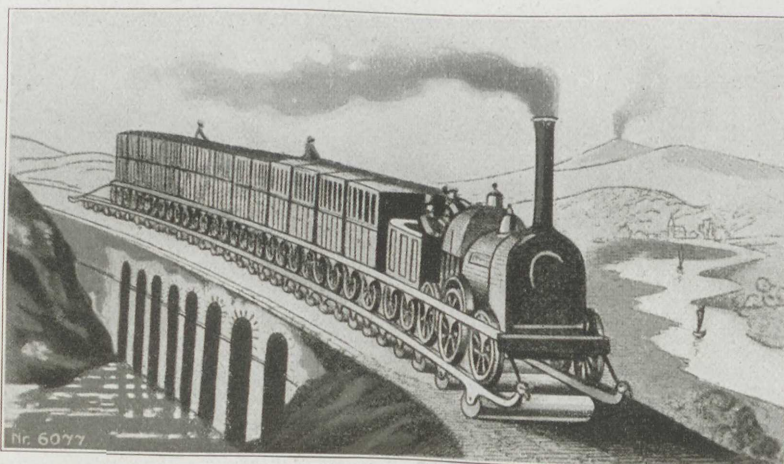


Abb. 30 Die schienenlose Eisenbahn.  
(Ein Vorschlag des „Dorfbartier“ 1851)

6077

Fortschritte der Verkehrstechnik mit früheren Ver-

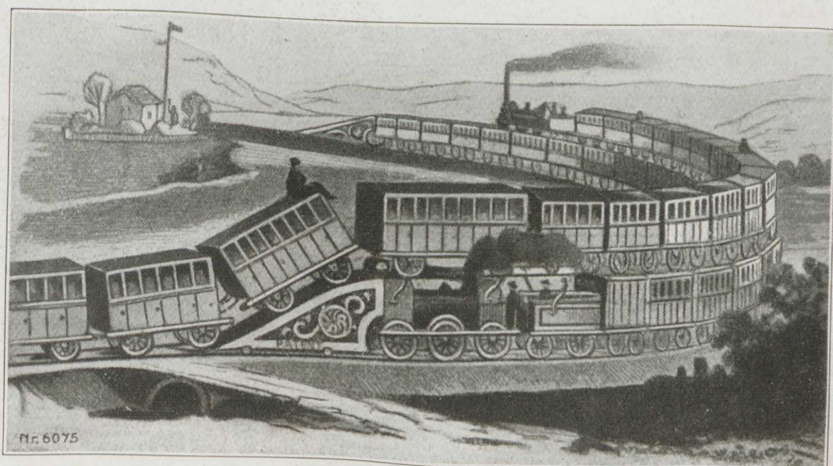


Abb. 31 Verhütung von Eisenbahnzusammenstößen.  
(„Dorfbartier“ 1851)

6075

anlage auf die Wagen, und der Keil, hinten und vorn angebracht, stellt die Verbindung der unteren Schienenanlage mit der oberen her. Begegnen sich zwei Züge, so wird derjenige, welcher die Keilvorrichtung hat, auf der Bahn bleiben, hingegen der andere vermittelt des Keiles über den ersten hinwegfahren und am Ende desselben wieder auf die untere Schiene gelangen. Der Schornstein des ersten geht in Federn, legt sich bei Ankunft des anderen Zuges nieder und erhebt sich später wieder von selbst.“ Auch dieser Gedanke ist später noch vielfach

worden. Die Zeichner

haben sich dabei wohl

nicht träumen lassen,

daß ihre phantasti-

schen Darstellungen

später — allerdings

wesentlich abgeän-

dert — Verwendung

finden würden, wenn

auch nicht für Zwecke

des Verkehrs, so doch

für Volksbelustigun-

gen in Vergnügungs-

parks.

Sehr beliebt ist es,



kehrsmitteln gewissermaßen in Vergleich zu stellen. So wird z. B. im Volksmund das Droschkenpferd als „Häckselmotor“ bezeichnet. Einen solchen Wortwitz brachte der Wiener Zeichner Hans Schließmann im Jahre 1885 zur Darstellung (Abb. 32) — Der Fiakerkutscher, der neben

der Wiener Dampf-Straßenbahn fährt, spöttelt darüber, daß man diese Bahn als „Dampfproß“ bezeichne, und der Führer der Straßenbahn gibt ihm diesen Witz zurück damit, daß er das Pferd des Fiakerkutschers als „Habernlokomotiv“ bezeichnet.

Wie man allmählich die immer größere Vervollkommnung und wachsende Bedeutung des sich über die Erde ausdehnenden Schienennetzes auch in der Karikatur treffend zum Ausdruck brachte, zeigt eine Zeichnung des „Punch“ vom Jahre 1865,

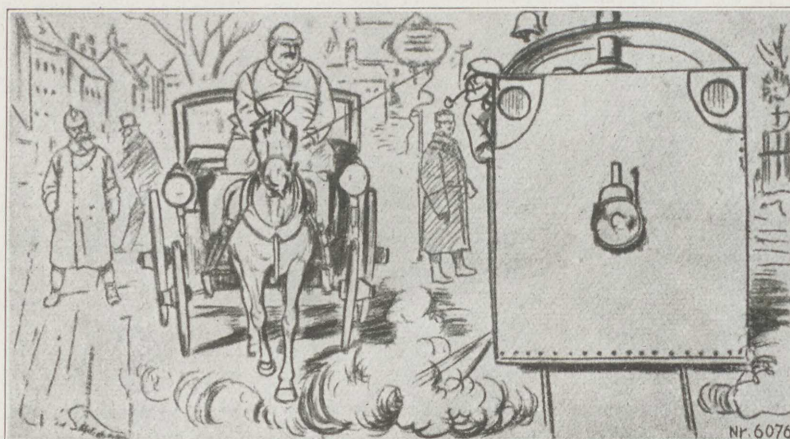


Abb. 32

Haferlokomotive und Dampfproß.  
(Wiener „Figaro“ 1885)

6076

Zeichners findet jetzt andere Vorwürfe für den Stift des Zeichners im Automobil und Luftschiff, und hier lassen sich auch noch genügend phantastisch-technische Ausgestaltungen dazu ersinnen.

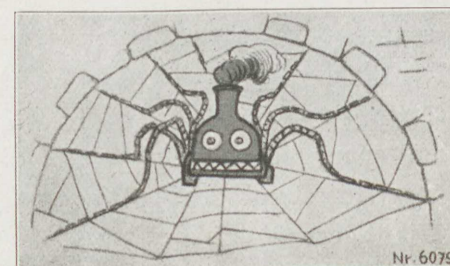


Abb. 33 Die Eisenbahn als Spinne. 6079  
(„Punch“ 1865)



Abb. 34

Der Zeitgeist.  
(Wiener „Figaro“ 1886)

6074

\* Anm. des Herausgebers: Häufiger findet die Lokomotiv-Karikatur heute noch Verwendung für politische Bilder, die wir aber hier grundsätzlich ausschließen möchten.



# Splitter und Balken.

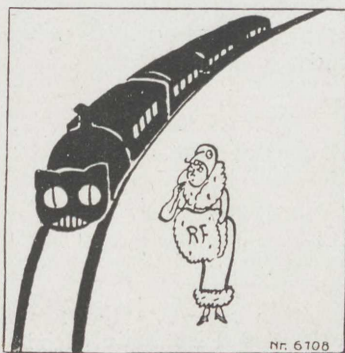


Abb. 35 Kater- 6108  
stimmung an der Bagdadbahn.  
(„Lustige Blätter“, 1911)

„Die Zeit wird einmal kommen, wo man von einer Stadt zur anderen in Wagen reisen wird, die von Dampfmaschinen bewegt werden. Der Passagier, der morgens Washington verläßt, wird in Baltimore frühstücken, in Philadelphia zu Mittag essen und am selben Abend in New - York speisen.“ („Evans“, 1800)

\*

„Die jetzige Generation will sich mit Kanälen begnügen, die nächste wird Eisenbahnen und Pferde vorziehen; aber ihre mehr aufgeklärten Nachkommen werden einen Dampfwagen als die größte Vollkommenheit des Transportes anwenden“.\*

(„Oliver Evans“, 1809 — Heus. 1875, S. 1610)

\*

„Ich glaube, ihr erlebt den Tag, wo Eisenbahnen alle anderen Beförderungsarten im Lande ersetzen werden, wo die Postkutschen auf Schienen gehen und die Eisenbahn die Hauptstraße für König und Untertan sein wird. Die Zeit wird kommen, wo man billiger mit dem Dampfwagen als zu Fuß reisen kann. Ich weiß es wohl, man wird fast unübersteiglichen Hindernissen begegnen, doch was ich gesagt habe, kommt, so wahr ich lebe. Ich wünschte nur, ich erblickte jenen Tag, ob ich es gleich nicht hoffen darf, denn ich weiß, wie langsam sich menschliche Fortschritte vollziehen und mit welchen Schwierigkeiten ich zu kämpfen gehabt habe, ehe ich es dahin brachte, meine Lokomotiven trotz mehr als zehnjähriger erfolgreicher Verwendung in Killingworth weiter benutzt zu sehen.“

(Ausspruch von Stephenson — „Der Weltverkehr und seine Mittel“ S. 38)

\* Hermann Köhler in der Einleitung der Übersetzung von „Wood's prakt. Handbuch der Eisenbahnkunde“, Braunschweig 1839.

„Möge auch im Vaterlande bald die Zeit kommen, wo der Triumphwagen des Gewerfleißes mit rauchenden Kolossen bespannt ist und dem Gemeinsinn die Wege bahnt.“

(Fritz Harkort in Zeitschrift „Hermann“, März 1825)

\*

„Solche Idee ist dummes Zeug; ich lasse täglich mehrere sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitzt niemand darin. Die Leute sollten ihr Geld doch lieber gleich zum Fenster hinauswerfen, statt es zu solchen unsinnigen Unternehmungen hinzugeben.“

(Generalpostmeister v. Nagler z. Entwurf d. Berlin-Potsdamer Eisenbahn)

Diese Äußerung ist unbegreiflich. Soutter weist im „Archiv für Post und Telegrafie“ Juli 1916 (vergl. Z. V. D. E. V. 23. August 1916 S. 372) nach, daß v. Nagler im Sommer 1839 den Eisenbahnen gegenüber einen sehr günstigen Standpunkt eingenommen habe, also obige Äußerung unwahrscheinlich sei.

\*

„Was kann wohl handgreiflich lächerlicher und alberner sein, als das Versprechen, eine Lokomotive für die doppelte Geschwindigkeit der Postkutschen zu bauen! Ebensogut könnte man glauben, daß die Einwohner von Woolwich sich auf einer Congreveschen Rakete abfeuern ließen, als daß sie sich einer solchen Maschine anvertrauen würden.“

(„George Stephenson und die Vorgeschichte der Eisenbahnen“ S. 36)

\*

„Einst schlugen sie Eisen den Pferden auf den Huf, Nun schmieden sie ganze Pferde, flinker als Gott sie schuf.“

(Max Eyth)

\*

„Die Reichslokomotive, die nun in alle deutschen Gauen das erste Maiengrün hinausträgt, ist zugleich ein Sinnbild für die unerschütterliche deutsche Einheit. Die Verkehrseinheit ist eine große Errungenschaft. Mit Volldampf voraus zur Förderung des Verkehrs, zur Wiederaufrichtung der Volkswirtschaft und der Gesundung unseres Vaterlandes!“

(Ausspruch des Reichsverkehrsministers Dr. Bell in der deutschen Nationalversammlung am 24. Oktober 1920)



Abb. 36

Die Eröffnung des Eisenbahnparlamentes.

(„Punch“ 1845, II/212)

Nr. 6113



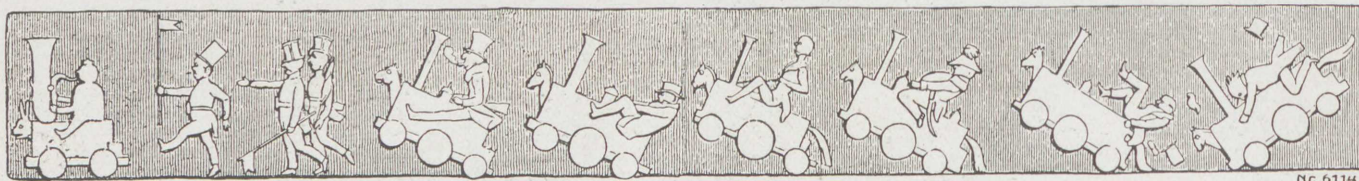


Abb. 37

Die Eröffnung des neuen Eisenbahnparlamentes.

(„Punch“ 1845, II/212)

„Eilend hin und zurück  
bringe dem Lande Glück“  
lautet die Inschrift auf der Medaille von 1844 zur Er-  
öffnung der Ostsee-Eisenbahn.

\*

„Und donnernd rollt der Wagenzug  
Vorbei den alten Meilensteinen,  
Wie Blitz des Zeus und Geistesflug,  
Der Erde Völker zu vereinen.“  
(Hermann Lingg, „Die Römerstr.“)

\*

„Die Welt, selbst die sogenannte ge-  
bildete Welt, fängt an zu erkennen,  
daß in einer schönen Lokomotive, in  
einem elektrisch bewegten Webstuhl, in  
einer Maschine, die Kraft in Licht ver-  
wandelt, mehr Geist steckt, als in der  
zierlichsten Phrase, die Cicero gedrech-  
selt, in dem vollendesten Hexameter,  
den Virgil jemals gefeilt hat.“  
(Max Eyth)

\*

„Die Lokomotive hat mehr getan, um die Menschen  
zu vereinigen, als alle Philosophen, Dichter und Propheten  
vor ihr seit Beginn der Welt.“  
(Buckle, „Geschichte der Zivilisation“)

„Die Menschheit hat durch Stephenson erst gehen  
gelernt.“  
(„Der Weltverkehr und seine Mittel“ S. 38)

\*

„Die Lokomotive war nicht die Er-  
findung eines einzelnen, sondern einer  
Generation von Ingenieuren.“

(Mit innerster Berechtigung dürfte  
Stephenson diese Worte selbst aussprechen)

\*

„Die Seele des Eisenbahnbetriebes  
ist die Lokomotive.“

„Die deutsche Lokomotive hat im  
Kriege die russische Dampfwalze besiegt.“  
(Hindenburg)

\*

„Bomberling gestand, daß ihm Mu-  
sik ein Geräusch wie jedes andere sei.  
Aber daß er einen Lokomotivenpiff  
einem Geigensoli vorziehe, weil er kürzer  
sei.“  
(Alice Berend,  
„Die Bräutigame der Babetta Bomberling“)

\*

„Ein Frauenhaar zieht oft mehr als eine Güterzug-  
lokomotive.“  
(„Jugend“ 1921, Heft 19)

\*



Nr. 6106

Abb. 38

Plakat des Simplizissimus von  
Th. Th. Heine, 1895.

Der ganze Zug bäumt sich zurück,  
weil das im Bahnhofsbuchhandel ver-  
botene Blatt auf den Schienen liegt.

6106

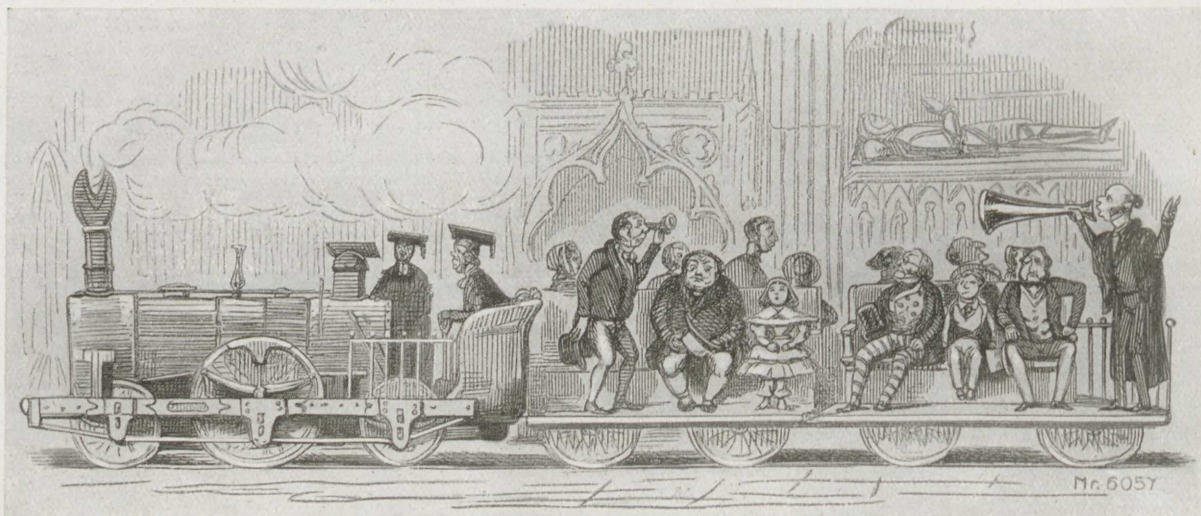


Abb. 39

Spottbild auf die Ausdehnung der englischen Eisenbahnen:  
Die Lokomotive in der Westminsterabtei, 1846.

(Quellenforschungen — Feldhaus)

6057



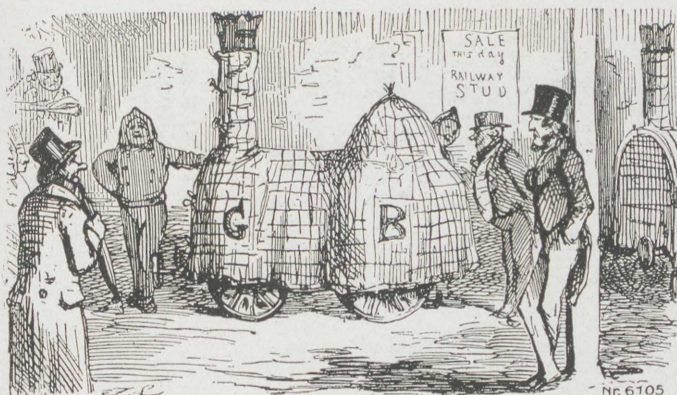


Abb. 40 Versteigerung von Dampfstuten. 6105  
(„Punch“ 1847, I/98)

\*

„J'aime le chemin de fer parce qu'il nous apporte la forêt, les chansons, les courses joyeuses, l'air, le ciel et le printemps.  
(Jules Janin, 1837)

\*

„It has been said that the locomotive engineer is not a civil engineer (laughter), but I claim that he is something perhaps more-a civilising engineer. Wherever the headlight of the locomotive is found, there darkness is dissipated in more than one sense and the same may truly be said of the engineering press.“

(„Railway Gazette“ 13. 2. 14 — Institution of loc. engineers, annual dinner 7. 2. 14 Bennet)

\*

„The Best of Motives“ — Locomotives.  
„Traction Engines“ — Too many girls of the period.  
„Don't touch me, or I'll scream!“ as the engine whistle said to the stoker.  
Song of engine-drivers before a collision. — „Whistle — and I'll come to you my lad.“  
The High-metalled Racer. — A locomotive engine.  
(Aus Mr. Punch's „Railway Book“)

\*

„The locomotive is truly the king of machines and a permanent realisation of the Genie of the eastern fable, whose supernatural powers were at the command of man.“  
(Brown, „History of the first locomotive in America“)

\*



Abb. 41 Lokomotiv-Wettrennen. 6104  
(„Punch“ 1847, II 20)

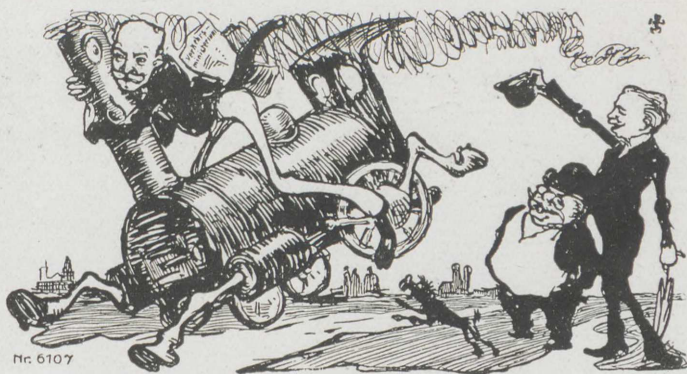


Abb. 42 Des Verkehrsministers erster Ausritt. 6107  
„Na, Podewils, wo reit'st denn hin?“ — „Woas ichs? Frag den Gaul?“  
(„Jugend“ Nr. 43, 1903)

\*

### Was der Überhitzer nicht tut.

„Don't expect too much of the superheater; it is not intended to overcome blows or stop steam leaks or square valves, and it is like some children, — won't keep itself clean“ lautet der erste einer Anzahl Merksätze, die von einem Komitee der Foundry Engineers Association vorgeschlagen werden.

(„Railway and Locomotive“, Engineering 1914 S. 91)

\*



Abb. 43 Die aus der Konkurrenz mit England hervorgegangene 1000ste Lokomotive der Borsig'schen Fabrik in Berlin beginnt festlich geschmückt ihren Lauf. 6005

(„Kladderadatsch“ 1858)

\*

### Was Charles Dickens von der Lokomotive sagt.

„On, on, on — tears the mad dragon of an engine with its train of cars; scattering in all directions a shower of burning sparks from its wood fire; screeching, hissing, yelling, panting; until the thirsty monster stops at last beneath a covered way to drink, the people cluster round, and you have time to breathe again.“

(Extract from „American Notes for General Circulation“ by Chas. Dickens. Published 1842)



# Münchhausen und die Lokomotiven?

Ein höchst merkwürdiges Lebensbild des Lokomotivführers  
Hilprich.

Von O. Löffelbaum, Hannover.

Zeichnungen von Paul Marzani.



Auf der Station Wiebelsbach-Heubach

war's, unser Dienst war beendet, mein Führer, „der schwarze Peter“ genannt, und ich, wir steuerten dem Wartesaal zu, um uns noch durch einige Schoppen

für das harte Nachtlager auf der Pritsche zu stärken. Dort pflegten wir ein Frankfurter Personal zu treffen, das am nächsten Tag in aller Frühe nach Eberbach dampfte, während wir dann den ersten Zug nach Darmstadt übernahmen. Kaum hatte aber der schwarze Peter einen Blick in den Wartesaal geworfen, als er mit dem Schreckensschrei: „Verwünscht, der Dschokko!“ wieder zurückprallte. „Was ist Dschokko?“ fragte ich verwundert. „Der Narr sitzt drinnen! Der Hilprich! Der schwätzt uns tot!“ „Nanu,“ meinte ich, „wir sind beide noch jung und kräftig! Meinerseits fühle ich mich —“. Da dröhnte durch das offene Fenster eine Stimme wie aus einem Bierfaß: „Herein, ihr Hessen! Zu sagen habt ihr doch nichts mehr, seitdem euch Preußen geschluckt hat!“ Wißt ihr, warum ihr gleich nach dem Übergang in die Gemeinschaftsverwaltung den roten Strich an den Schornstein gekriegt habt? Das ist ein Symbol! U n t e r

\* Die früher selbständigen hessischen Bahnen H. L. B. (Hessische Ludwigs-Bahn) und M. N. E. (Main-Neckar-Eisenbahn) waren kurz vorher mit der preußischen Staatsbahn vereinigt worden. Bald darauf erschienen auf den hessischen Strecken zum ersten Mal die preuß. Lokomotiven mit dem roten Strich oben am Schornstein, dem Kennzeichen für die vorhandene Rauchverminderung Markotty.

dem Strich ist preußischer Besitz, über dem Strich liegt euer Anteil!“ Der in seinem Nationalstolz gekränkte Peter war auch nicht faul und bald erfüllte die Luft ein Wortgefecht, das den Reden homerischer Helden ebenbürtig zur Seite stand. Insbesondere erinnere ich mich noch der gleichfalls rein symbolisch aufzufassenden Redewendung meines Führers: „Hilprich! Dich laß' ich am ausgestreckten Arm elend verhungern!“ Der durch das Fenster geführte Streit nahm bedenkliche Formen an. „Was waren eure hessischen Bahnen früher?“ „H. L. B.“ hieß die eine, verdeutscht: „höchst langsame Beförderung“. Die andere nannte sich „M. N. E.“ nach der einen Auffassung, die ich nicht mal billige, „Mörder, Narren, Erpresser“, nach anderer Auffassung, der ich beipflichtete, „Material niederträchtig elend“. Und das Material war jammervoll, habt ihr doch die Schnellzüge mit Krokodilen\*\* befördern lassen!“ Schaffner, Zugführer und Bremsen kamen allmählich hinzu und die Stimmung wurde bedenklich. Deshalb zog ich den Weg der Verständigung vor und lud sämtliche anwesenden Eisenbahner zum Abendessen nebst Bier im Wartesaal ein. Ein erlösendes Wort, das mir von Hilprichs Seite die Ehrendefinition „höchst lobenswerter Bursche“ und „mein nobler Eleve“ eintrug.

\*\* Die in den neunziger Jahren von der M. N. E. aus Belgien (Firma Cockerill) bezogenen 1 B1-Maschinen hießen beim Personal die „Krokodile“, verstümmelt aus Cockerille.



Abb. 44

6134

Da dröhnte durch das offene Fenster eine Stimme wie aus einem Bierfaß: „Herein, ihr Hessen! —“





„Die Begegnung“ oder „Die Sieger.“

Nach einem Aquarell von Josef Danilowatz, Wien.









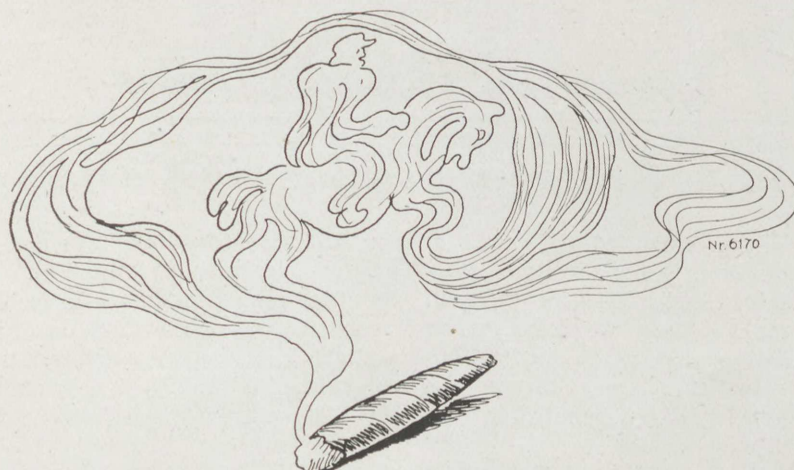
Abb. 45

Er erzählte, erzählte, erzählte.

6135

Da saß er bei Braten und Bier, der hünenhafte Hilprich, wie ein Recke der Vorwelt. Seine schlaun Augen funkelten, und schalkhaft zuckte es ihm um die Mundwinkel. Er erzählte, erzählte, erzählte. Dem einen ging die Zigarre aus, dem anderen stand das Bier ab, der dritte schlich sich sachte beiseite. Endlich gab es auch solche, die aus Staunen ihr Essen vergaßen. Und diese waren Hilprichs beliebteste Zuhörer, denn mit affenartiger Geschwindigkeit verstand er es, ihnen seinen leeren Teller hinzuschieben und dafür ihren vollen zu sich herüber zu ziehen. — Hielt er uns alle zum besten oder war es ihm ein Bedürfnis, sein Eisenbahnerherz von den Märchen und Traum-bildern zu befreien, die er sich, vor Haltesignalen wartend, ausgesponnen? Hatten sich in seinem Kopf die Fäden

der Erinnerung zu einem wüsten Knäuel verwoben, oder ritt er auf demselben Gaul, den einst der selige Münchhausen an seinem eigenen Zopfe ziehend aus dem Sumpf gehoben hatte? Wer weiß es? Er aber führte uns sachte aus dem Gebiete des Unwahrscheinlichen in das Unmögliche und vom Unmöglichen in das Übersinnliche, Geisterhafte. Dicke Qualmwolken entstiegen seiner Zigarre und seine Stimme erfüllte den Raum. Fahrgäste waren längst keine mehr zugegen und uns andere Eisenbahner ergriff eine gewisse Ehrfurcht vor dem alten Original, der sich zwar als Phantast, gleichzeitig aber als Spaßvogel und kühner Dichter uns vorstellte. Nachfolgend der Bericht über seine seltsamen, spannenden Abenteuer, die hier getreulich aufgezeichnet sind:





## Erstes Abenteuer Unglückselige Reibung.

„Die Folgen ungenügender Reibung sind jedem Führer bekannt. Wie oft kommt man nicht von der Stelle, weil Radschleudern eintritt. Daß man jedoch auch persönlich hierdurch in Lebensgefahr geraten kann, merkte ich bei einer besonderen Gelegenheit; nur meine außerordentliche Geistesgegenwart und turnerische Gewandtheit konnten mich retten. An einer Station war ich von der Lokomotive zum Stellwerk gegangen und auf dem Rückwege begriffen, als ich über irgend etwas stolpere und in Sitzstellung auf das Laufbrett eines gerade ausfahrenden Personenzuges falle. Nun hatte ich damals noch von meiner Militärzeit her gelederte Reithosen an, die im Laufe der Zeit mit Öl ganz durchtränkt waren. Es herrschte ein scharfer Wind und die Laufbretter waren ziemlich glatt. Da geschah das Außerordentliche, daß die Reibung zwischen meinen Hosen und den Laufbrettern nicht mehr ausreichte,



Abb. 46

Der Zug rutschte einfach unter mir durch.

der Zug rutschte einfach unter mir durch. Ich fand auch in der Eile keine Möglichkeit, mich irgendwo anzuklammern und in meiner Verzweiflung blieb nichts anderes übrig, als jedesmal einen Luftsprung zu machen, wenn ein Laufbrett zu Ende war, so daß ich dann wieder auf das Laufbrett des nächsten Wagens gelangte usw. Zuerst hätte ich beinahe etwas zu kurz gezielt, aber schließlich gewöhnte ich mich daran und zuletzt bestand keine weitere Gefahr, da ich ganz in die entsprechende Übung gekommen war. Nachdem so der Personenzug unter mir durchgerutscht war, ging ich einfach zu meiner Lokomotive zurück, ohne jede Beschädigung.“

Anläßlich dieser Erzählung fand eine Besprechung darüber statt, ob es zweckmäßig sei, die Hosen mit einer Sandstreuvorrichtung zu versehen. Hilprich ging infolgedessen sofort zum zweiten Abenteuer über.

## Zweites Abenteuer Ein Hilprichs Lokomotiven auf den Schienen verloschen.

„Es wäre zweifellos richtig, einen Sandstreuer am Boden lederner Hosen vorzusehen. Wohin sollte es aber führen, wenn man alle diejenigen Situationen, in die man zufällig geraten kann, berücksichtigen wollte? Da ist mir erst vor ganz kurzer Zeit etwas ganz Unglaubliches vorgekommen, und zwar dicht bei dieser Station: Es war im Höchster Tunnel. Wieder war ungenügende Reibung die Ursache. Aber diesmal machte sie sich bei der Lokomotive selbst geltend. Ich war, ohne das geringste

auffallende zu bemerken, in den Tunnel eingefahren und steuerte lustig nach vorwärts. Da trat nach etwa fünf Minuten ein entsetzliches Radschleudern ein. Ich konnte machen, was ich wollte, dauernd den Sandstreuer betätigen, es nützte alles nichts. Die Maschine stampfte und fauchte, Dampf trat in solchen Mengen aus, daß ich die Hände vor den Augen nicht mehr sehen konnte, obwohl die Deckenlampe brannte. Das Stampfen wurde immer fürchterlicher, ich führte es auf zu kleine Füllung zurück

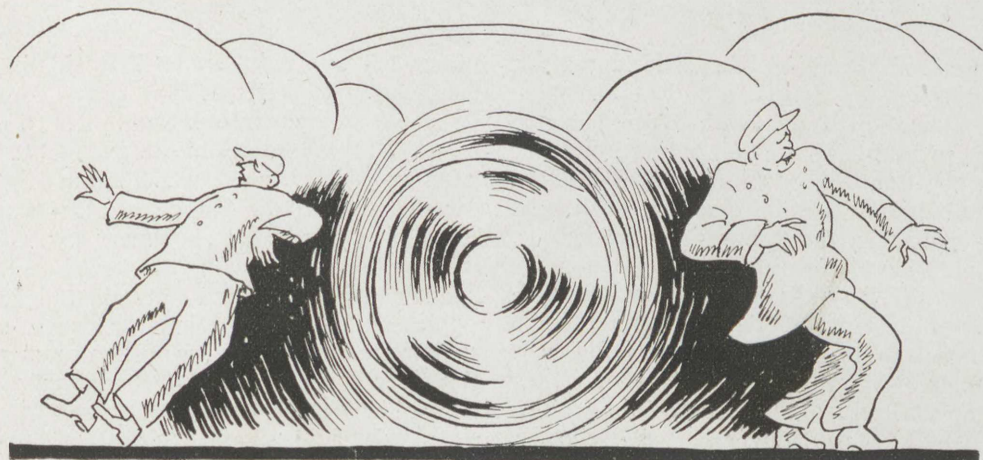




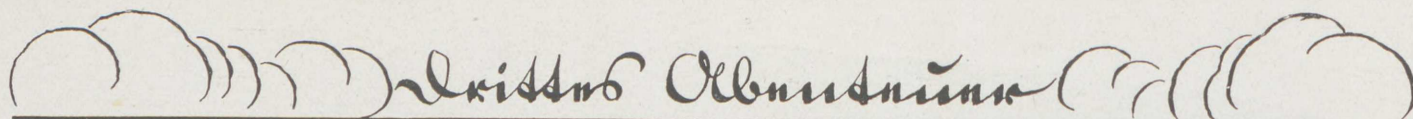
Abb. 47 — — — , da stampfte ich aus dem Tunnel auf derselben Stelle wieder heraus, wo ich eingefahren war, und zwar mit galoppierender Maschine. 6137

und legte die Steuerung vor. Damit wurde aber die Sache nur noch schlimmer und endlich, als ich die Steuerung ganz nach vorn auslegte, fing die Lokomotive regelrecht an, auf den Schienen zu galoppieren. Ja, sie galoppierte ganz entsetzlich! Bald hob sich das vordere Ende an, bald das hintere, und mein Heizer flog wie ein Besessener im Führerstande hin und her, während ich mich verzweifelt am Steuerbock festklammerte. Eine wahre Ewigkeit verging, ich wußte mir nicht mehr zu helfen. Endlich wurde es langsam hell, ich war glücklich, aus dem

verwünschten Tunnel herausgekommen zu sein, doch zu meiner Verblüffung kam das Licht von der Rückseite her, ich sah mich um, da stampfte ich aus dem Tunnel auf derselben Stelle wieder heraus, wo ich eingefahren war, und zwar mit galoppierender Maschine. Die Steuerung lag voll ausgelegt nach vorn, aber der Zug hatte das Übergewicht bekommen in der Steigung und mich mitsamt der Lokomotive wieder zurückgezogen. Es half alles nichts, ich mußte langsam, so gut ich konnte, zurück, bis ich endlich bremsen und allmählich wieder nach vorn in Gang kommen konnte.“







## Von der Vierzylinder-Lokomotive und ihrem bisher unbekannten Vortheile.

„So was hätte mir auf einer Vierzylinder-Maschine so leicht nicht widerfahren können. Ich war es, der seiner Zeit die ersten von Egestorff gebauten Vierzylinder-Schnellzug-Maschinen einfahren sollte. Kein einziger Führer weiß, wie man mit solchen Maschinen fahren muß. Man braucht nämlich stets nur die Hälfte des Dampfes, wenn man lediglich entweder allein mit Hochdruck oder allein mit Niederdruck arbeitet. Dabei ist immer die volle Leistung noch in Reserve. Leichte Züge habe ich stets mit Niederdruck allein gefahren, schwere Züge aber, wie sich das gehört, mit Hochdruck.“

Übrigens bemerkte ich dabei noch, daß der Erfinder den Hauptvorteil der Vierzylinder-Maschine gar nicht erkannt hat. Man kann nämlich bei solcher Maschine die Steuerung ganz entbehren! Die Sache ist höchst einfach. Bei dieser Maschine war bekanntlich nach System „von Borsig“ Anordnung so getroffen, daß der Hochdruckzylinder den Niederdruckzylinder mitsteuerte. (Der Erfinder hieß nicht von Borsig, wie ich einwandte, sondern von Borries. — Hilprich bezeichnete das als nebensächlich.) Wenn nun immer der eine Zylinder den anderen steuert, braucht man überhaupt keine Steuerung, da ja stets der eine den Dampf vom anderen erhält usw., ohne Ende. Die Sache ist genau so, als ob zwei Leute einen Vertrag geschlossen haben, wonach immer der eine die Schulden des anderen bezahlen soll. Mit solchen Leuten ist mit dem besten Willen nichts anzufangen. Man denke nur, der A. und der B., die gegenseitig solche Verträge

geschlossen haben, sitzen in einer Wirtschaft. Wenn nun bezahlt werden soll, so sagt zunächst der A.: „Das Zahlen ist Sache von B.“. Wendet sich der Wirt an B., so erklärt dieser, daß laut seines Vertrages der A. alles bezahlen muß, wozu B. verpflichtet wäre. A. erkennt das an, verweist jedoch wieder auf seinen Vertrag, wonach B. bezahlen muß usw. Es ist vorgekommen, daß Prozesse, die dann angestrengt wurden, sich über 30 Jahre erstreckten, und ein Ende war niemals abzusehen. Schließlich war es notwendig, die beiden Leute auf Staatskosten zu verpflegen, da es unmöglich ist, irgend einen von beiden gerichtlich zu fassen.

Überträgt man den Fall auf die Lokomotive, so ergibt sich genau die Richtigkeit meiner Behauptung. Jeder Zylinder wird immer vom anderen gesteuert und wirklich zu steuern braucht schließlich gar keiner.“

Ein Maschinenanwärter aus Frankfurt zeichnete auf ein Blatt Papier die Zylinder-Anordnung, verfolgte die Anregung Hilprichs und gab nach kurzer Zeit Symptome einer schweren Nervenübermüdung. Er hatte sich die Aufgabe gestellt zu ermitteln, welcher Zylinder eigentlich steuern müsse, wenn immer einer den anderen steuert, und sich in die hieraus resultierende endlose Reihe ebenso rettungslos verstrickt, wie weiland Laokoon mit den Schlangen. Es war notwendig, diesen Mann, der ein klägliches Pfeifen von sich gab, ins Freie zu führen, damit er sich langsam erholte und schließlich wieder seiner verwirrten Sinne Herr wurde.



## Ungewöhnlichen Einreibstoff und einfaches Mittel zu ihrem Anstrich.

„Was soeben unserem Freunde hier widerfahren ist, zeigt zur Genüge, daß sich die Menschen in die einfachsten Situationen nicht hineinfinden können. Wäre jeder so wie ich beschaffen, so müßte es ein Vergnügen sein, mit der Menschheit zu arbeiten. Wie viele Beschwerden und Klagen des Personals laufen ständig ein, und doch geht aus dieser ganzen Quängelei meist nur das eine hervor, daß nämlich die Leute ihr Handwerk nicht verstehen.“

In einem Bezirk, wo ich fahren mußte, beschwerte sich zum Beispiel alles darüber, daß wir Magerkohle erhielten, während Fettkohle unbedingt notwendig war. Ich beschwerte mich keinen Augenblick, kaufte mir einfach ein Stück Speck und ließ den Heizer die Kohlen damit einreiben, so hatte ich in kurzer Zeit die schönste Fettkohle. Später vereinfachte ich das Verfahren noch,

indem ich nur von Zeit zu Zeit ein Stückchen Speck in die Feuerkiste warf; das tat genau denselben Dienst. — In einem anderen Bezirk taugte das Öl nichts, es war wie reines Wasser und schmierte gar nicht. Da erinnerte ich mich an einen höchst zweifelhaften Hintertreppenroman, der mir mal in die Hände gefallen war. Ich fand ihn glücklicherweise noch zu Hause vor, suchte die schlüpfrigsten Stellen davon heraus, warf sie in meine Schmierkannen und hatte dann stets ein tadelloses Öl.

Ja, man kann manchmal scheinbare Nachteile direkt zu Vorteilen umkehren, wenn man nur geschickt vorgeht. Bei einer Direktion erhielten wir mal zum Heizen nichts als Kohlengrus. Der war so leicht wie Staub, und flog einem wie Zunder zum Schornstein hinaus. Die Heizer und Führer beschwerten sich, sie könnten damit nicht



fahren. Ständig blieben Maschinen auf der Strecke liegen, weil sich die Lösche in der Rauchkammer bis zur Blasrohrhöhe angesammelt hatte und die Siederohre verstopfte. Dazu brannten ständig die Rauchkammern durch, weil die Lösche dort weiterglühte.

Ich hatte mir aber sofort ein richtiges Rezept ausgedacht. Mit Hilfe eines Umschalthahnes, den ich in die Auspuffrohre legte und eines Rohres in den Aschkasten erreichte ich, daß ganz nach Belieben der Auspuff bald zum Schornstein, bald umgekehrt zum Aschkasten herausging. Nun hatte mein Heizer nichts anderes mehr zu tun.

als während der Fahrt alle paar Minuten den Umschalt-  
hahn umzulegen. Zuerst flog die Kohle nach der Rauch-  
kammer und blieb dort liegen, schaltete mein Heizer um,  
so flog die Kohle wieder von der Rauchkammer auf den  
Rost usw. Es ergab sich das Erstaunliche, daß mein  
Heizer überhaupt keine Kohlen mehr zuzuwerfen brauchte;  
denn sie flog ja im Kessel dauernd hin und her und wurde  
während jeder Fahrt mindestens 30—40 Mal hinterein-  
einander verbrannt. War das ein Erfolg! — Ich ver-  
pflichtete natürlich meinen Heizer strengstens auf Still-  
schweigen, damit das Geheimnis für immer gewahrt blieb.“



Insoweit das Entlohnungsmoment in diesem Fall nicht zuviel an  
 Einfluss hat.

„Es wäre unverzeihlich, wenn ich in diesem Zusammenhange nicht des großen Erfinders Nottelmeyer gedenken wollte, der berufen war, das ganze Eisenbahnwesen in neue Bahnen zu lenken, wenn er nicht — viel zu früh für die Menschheit — beim Beweis der Richtigkeit seiner Ideen gestorben wäre. Nottelmeyer gedachte die Drehung der Erde für den Transport nutzbar zu machen, er wollte nicht, wie wir es unsinnigerweise tun, davonfahren, sondern im Gegenteil stehen bleiben, während die Erde aus eigener Kraft unter ihm weglief. Zu solchem Zweck hatte er das vollkommen reibungslose Fahrzeug erfunden.

Das erste Mal, als ich Nottelmeyer sah, wunderte ich mich, daß er ständig Qualmwolken von sich gab, ohne irgendwie sichtbar Tabak zu rauchen. Erst später stellte ich fest, daß ihm vor Gedanken buchstäblich der Schädel rauchte. Tabak oder Spirituosen genoß er nie, trotzdem entwickelte er im Kopf eine solche Hitze, daß er stets einen Ofenschirm mit sich führen mußte, um seine Zuhörer gegen Wärmeausstrahlung zu schützen. Sein Gedankengang ist leicht erklärt. Die Sonne geht jeden Tag scheinbar im Osten auf, im Westen unter. In Wirklichkeit dreht sich die Erde jeden Tag einmal um ihre Achse, also von Westen nach Osten. Bleibt man nun fest an dem Punkte stehen, wo man sich befindet, so gelangt man, ohne jeden Kraftaufwand nach Westen, d. h. die Erde dreht sich unter einem nach Osten fort.

Ich war als Betriebsfachmann dabei an jenem denkwürdigen Tage, als Nottelmeyer seinen reibungslosen Wagen vor einer Eisenbahnkommission hinter Spandau auf die Schienen stellte. Die Räder waren durch mächtige Holzkeile festgebremst, er schwang sich hinauf und erwartete das Zeichen der Abfahrt bzw. zum Stehenbleiben. In freudiger Zuversicht qualmte sein Schädel wie die stärkste Lokomotive. Wir riefen: „Stehe fest!“ und zogen die Keile unter seinen Rädern heraus. Er schwenkte noch seine Mütze und rief uns zu: „Fahrt lo...“. Das „s“ hörten wir schon gar nicht mehr, so schnell jagte er — bzw. jagten wir — davon. Da er alle Reibung vernichtet hatte, sauste der Erdball wie wahnsinnig unter ihm weg; wahrscheinlich ist er wenige Minuten darauf, je nach der Weichenstellung, an der französischen, belgischen oder holländischen Küste in das Meer gerast, wenn er nicht schon vorher zerschellte. Ehre seinem Andenken!

Um sich einen Begriff zu machen, welche Umwälzung

Nottelmeyers Erfindung hervorgerufen hätte, muß man nur einmal überlegen, wie sich alle Eisenbahndienstbezeichnungen hierdurch geändert hätten. Bei seiner Verkehrsmethode wäre nicht mehr eine Fahrkarte gelöst worden, sondern man hätte Standgeld entrichtet. Standesbeamte hätten den jetzigen Fahrdienst geleitet, an Stelle der Verkehrsordnung wären die Anstandsregeln getreten, Standgerichte hätten alle Transportvergehen geahndet



Abb. 48

Er entwickelte im Kopf eine solche Hitze, daß er stets einen Ofenschirm mit sich führen mußte, um seine Zuhörer gegen Wärmeausstrahlung zu schützen.



und darauf geachtet, daß im Zuge alles standesgemäß zugeht. Auch der Name „Zug“ hätte nur noch auf die jetzigen Stationen gepaßt, die in Wirklichkeit davonziehen. Der Eisenbahnzug dagegen hätte „Standort“, „Ständer“ oder „Stillstand“ genannt werden müssen, die Fahrgäste „Standespersonen“, der Vorzug „Vorstand“, der Gegenzug „Gegenstand“, der Eisenbahnunfall „Übelstand“. Aus der Fahrzeit wäre die Ruhezeit, aus der Ruhezeit die Fahrzeit geworden. Leute aus Anhalt, die bei den heutigen Verhältnissen sehr dazu neigen, Verspätung zu machen, hätten die besten Fahr- bzw. Standes-

beamten abgegeben. An Stelle eines Fahrberichtes hätte man dann eine Standrede gehalten und, wenn jemand sich danach erkundigt hätte, wäre ihm nicht mehr die Route erläutert, sondern im Gegenteil der Standpunkt klargemacht worden. Den größten Vorteil hätten aber wir Fahrbeamten gehabt. Wir hätten uns nie mehr zur Fahrt einfinden müssen. Im Gegenteil, wir hätten unseren Dienst dadurch verrichtet, daß wir uns in den Ruhestand begeben hätten!

Alle diese Hoffnungen sind durch Nottelmeyers frühen Tod leider vereitelt und zunichte gemacht worden.“

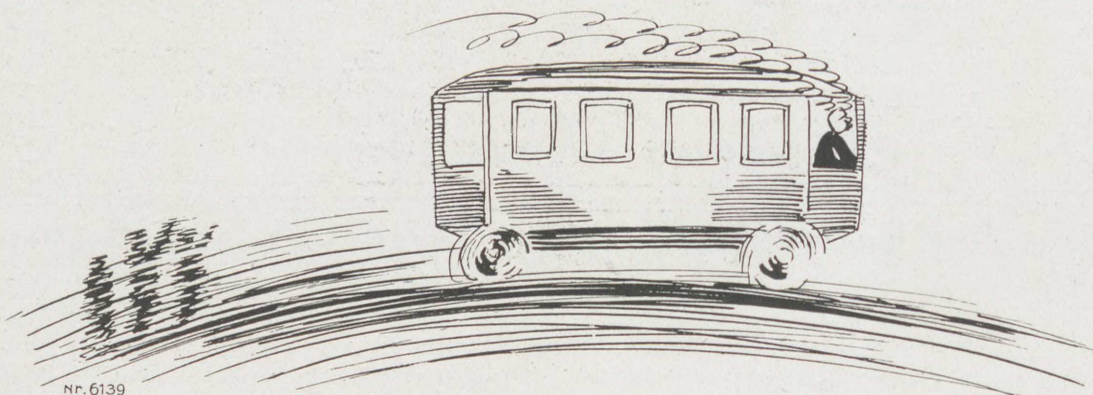
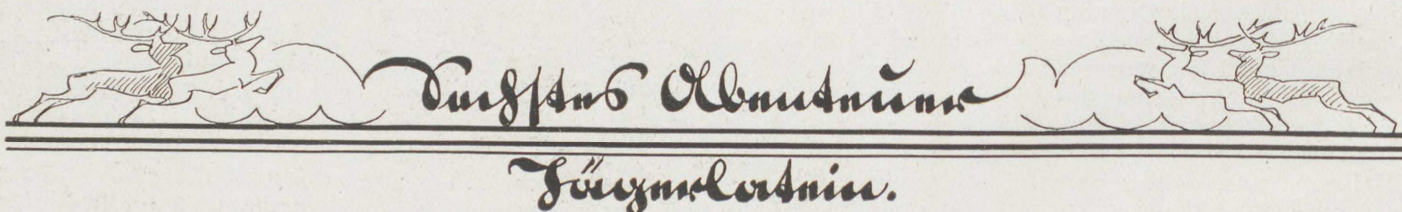


Abb. 49

Er schwenkte noch seine Mütze und rief uns zu: „Fahrt lo...“ Das „s“ hörten wir schon gar nicht mehr, so schnell jagte er — bzw. jagten wir — davon.

6103



„Solche traurigen Erinnerungen dürfen uns jedoch nicht davon abbringen, daß wir in unserem schweren Berufe auch viel Ergötzliches erleben. Mit besonderer Freude gedenke ich meiner Jägerzeit. Ich jagte nämlich einmal — weidgerecht und wacker. Nicht mit dem Schießgewehr und nicht mit dem Speiß, sondern mit der Lokomotive. Ja — mit dem Dampfproß jagte ich auf Edewild!

Längst war es mir bekannt, daß Hirsche und Rehe, wenn sie auf dem Geleise aufgeschreckt werden, schnurstracks zwischen den Schienen weiterlaufen. Am Tage springen sie meist, knapp ehe sie überfahren werden, zur Seite. Bei Nacht aber sind sie förmlich im Bann der Lokomotivlaternen. Dann halten sie den Schienenstrang für den einzigen Weg, der ihnen offen ist und fürchten sich, seitlich in das Dunkel abzubiegen.

Darauf baute ich meinen Plan, als ich nach Darmstadt abkommandiert war und die Züge Mainz—Aschaffenburg zu fahren hatte. Zwischen Kranichstein und Messel geht es bekanntlich durch den großherzoglichen Park. Geraume Zeit verging, bevor ich ein Wild — nicht schußgerecht, sondern lokomotivgerecht — in Sicht bekam. Bei Tage war so wie so kaum was zu machen, und bei Nacht schienen die großherzoglichen Rudel zu schlafen. Da — eines Nachts, als ich den Schnellzug fahre, sehe ich vor mir auf den Schienen im Mondschein einen kapitalen

Hirsch stehen, der höchst aufmerksam eine Laschenverbindung studiert. Schnell habe ich meinen Heizer verständigt, er klettert vorn auf die Pufferbohle und blendet die beiden Laternen ab. Ich selbst pürsche mich mit dem ganzen Schnellzug so geräuschlos heran, daß der Hirsch nichts hört. Plötzlich bekommt das Tier Witterung, schreckt auf, ich pfeife, mein Heizer nimmt die Blenden von den Laternen und die Jagd beginnt. Der Hirsch legte gewaltig aus, so daß ich mit meiner 2/4 gekuppelten Maschine kaum folgen konnte. Es war unmöglich, das Tier bis Messel zu erlegen. Auf der Station Messel aber konnte der Hirsch mit Leichtigkeit, wenn er die Weichenstellung nicht beachtete, in ein Seitengleis geraten und dann hatte ich das Nachsehen. Sofort kam mir ein guter Gedanke. Als wir durch Messel durchsausten, öffnete ich einfach die Zylinderhähne, rechts und links vom Hirsch blies ein Dampfstrahl vorbei, der ihn unbedingt auf dem richtigen Gleis halten mußte. Hinter Messel ging das Treiben weiter; bis Dieburg mußte das Vieh zur Strecke gebracht sein, denn dort hatte ich mindestens eine Minute Aufenthalt. In dem Gefälle vor Dieburg gab ich Volldampf, meine Geschwindigkeit war sicherlich auf 100 km in der Stunde gestiegen und doch holte ich das Biest nicht ein. Plötzlich aber macht das Tier kehrt und rennt direkt in meine Maschine hinein; sofort wurde



gebremst und die Beute unter der Maschine herausgezogen. Es war ein kapitaler Sechzehner, ein wahrer Prachthirsch!

Vergeblich zerbrach ich mir den Kopf, weshalb nur das Wild plötzlich Kehrt gemacht hatte.

Aber als ich auf den Führerstand zurückkehrte, merkte ich die Ursache. Das Einfahrtssignal vor

Dieburg stand nämlich auf Halt!

Und ich — in meinem Jagdeifer — hatte das selbige gar nicht bemerkt. Das muß ein ver-teufelt schlaues Tier gewesen sein!

Mein Heizer war zum Glück ein gelernter Schlachter. Bis Babenhausen war kunstgerecht das Fell abgezogen, nachdem ich zuvor das Geweih heruntergemeißelt hatte. Hinter Babenhausen briet ich uns eine Hirschkeule in der Feuerkiste, indem ich den Knochen am oberen Ende zwischen meine Waden klemmte, in das Feuerloch hielt und ständig dadurch drehte, daß ich abwechselnd das linke und das rechte Bein anhob. Diese Methode ist sehr praktisch, man kann dabei ruhig die Strecke beobachten und alle Griffe bedienen. Inzwischen hatte mein Heizer den Hirsch zerlegt, wir teilten redlich. War das eine Freude zu Hause, als ich mit diesem herrlichen Braten anrückte!

Von nun an ging's regelrecht auf die Jagd. Ich hatte an einigen Stellen der Strecke Salz ausgestreut, woran die Tiere so gern lecken. Mit dem Nachtzug wurden sie dann erlegt. Die Fangmethode hatte ich allmählich

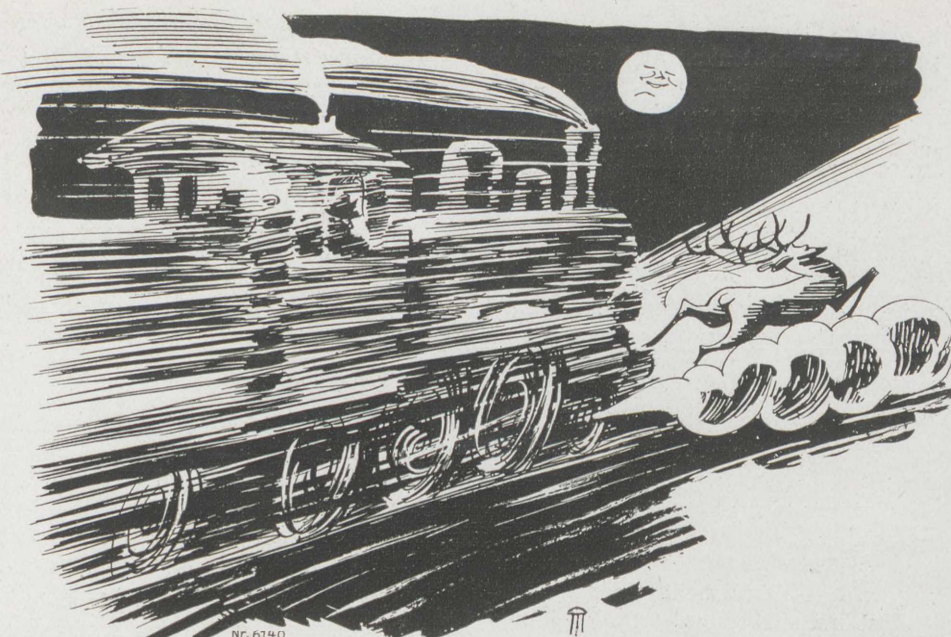


Abb. 50

6140

Rechts und links vom Hirsch blies ein Dampfstrahl vorbei, der ihn unbedingt auf dem richtigen Gleis halten mußte.

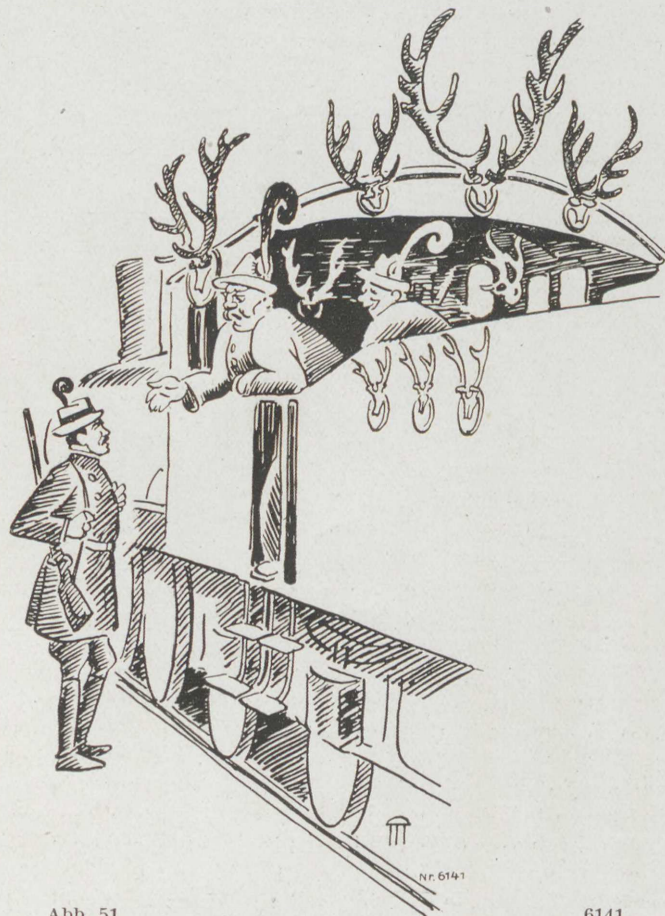


Abb. 51

6141

„Lieber Freund!“ sagte ich, „mit eurer Jagdmethode wird's bald zu Ende sein. Wir Lokomotivmänner sind euch Büchsenjägern weit über!“ Und ich erzählte seelenruhig, wie ich es machte.

vereinfacht, ich hatte eine Maschine mit tiefer Feuerkiste und brauchte lediglich, wenn ein Reh gejagt wurde, die vordere Aschkastenklappe weit aufzumachen, da flogen die Tiere, wenn ich sie erledigt hatte, von selbst hinein.

Leider sollte meine Jagd durch meine Unvorsichtigkeit ein Ende erreichen. Ich hatte mich nämlich allmählich ganz als Weidmann zurechtgemacht, ebenso wie mein Heizer.

Wir trugen Jägerhüte mit Federstutz und hatten den Hirschfänger umgegürtet. Den Führerstand meiner Lokomotive hatte ich reich mit den Geweihen erlegter Hirsche und Rehe geschmückt. So machten ich und meine Maschine einen höchst eigenartigen Eindruck.

Da kam eines Tages ein richtiger Jägersmann an meine Lokomotive. Der sah höchst vornehm aus und staunte nicht wenig über unsere Geweihsammlung. Ich war von altersher redselig und offenherzig. „Lieber Freund!“ sagte ich, „mit eurer Jagdmethode wird's bald zu Ende sein. Wir Lokomotivmänner sind euch Büchsenjägern weit über!“ Und ich erzählte seelenruhig, wie ich es machte. Der Herr hörte alles an und meinte nur kurz: „Dann werde ich ja mein Gewehr an den Nagel hängen und Lokomotivführer werden müssen!“ „Jawohl, mein Freund,“ sagte ich, „das wäre für Sie das Beste!“

„Danke für Ihren Rat-schlag,“ antwortete jener, gab mir mit einer Zigarre seine Karte und verschwand. Ich steckte mir zuerst die Zigarre

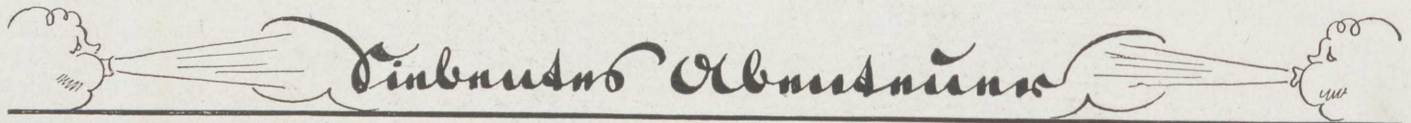


an, die roch hochfein. Es war eine echte Havanna. Jetzt sah ich mir die Karte an, aber ich denke, mich rührt der Schlag. Da steht ja drauf:

„Ernst Ludwig. Großherzog von Hessen“.

Na, das war eine schöne Geschichte! Als ich von der Fahrt

zurückkam, wurde ich schon abgelöst. Der Großherzog hatte extra meinetwegen den Präsidenten in Mainz angerufen. Zu Ende war die Jägerzeit; nach Frankfurt wurde ich versetzt mit der Maßgabe, mich nie mehr durch einen Wildpark fahren zu lassen — zum Schutze des Wildes.“



## Wind Wind.

„Hilprich, um Gottes Willen, heut' schwindest du ja wieder entsetzlich!“ ertönte eine Stimme aus dem Zuschauerraum, und ernsthaft versetzte der vielerfahrene Lokomotivführer: „Erstens schwindele ich nie, zweitens gilt als oberster Grundsatz jedes frommen Menschen das Wort der heiligen Schrift: „Du sollst den Namen des Herrn, deines Gottes, nicht mißbrauchen. Gegen diesen Grundsatz verstieß einst mein Heizer Bumfiedel und wurde gehörig gestraft, denn wahrhaftig, der Herrgott hat ihm das Tanzen eines schönen Tages gründlich abgewöhnt.“

Die Sache verhielt sich so: Als ich seinerzeit im Bezirk Königsberg stationiert war, hatte ich einen Heizer, der konnte das Tanzen durchaus nicht lassen, ja, er sang und tanzte dauernd um die Lokomotive herum. Beim Schmieren der Lager, beim Einwerfen der Kohle machte er wenigstens Mazurka- und Polkaschritte. Eines Abends, als wir von Tilsit fortfuhren, um den letzten Personenzug nach Memel zu fahren, war mein lieber Freund Bumfiedel schon sorgfältig frisiert und hatte einen Extraanzug in der Reisetasche. „Heut' darf's keine Verspätung geben,“ rief er mir zu, „denn ich muß noch einen großen Ball in Memel mitmachen!“ Nun nahm ich doch meinen Freund ernstlich in's Gebet und stellte ihm vor, er möge seine Gedanken auf den Dienst richten, nicht auf das Tanzvergnügen. Er aber lachte und sprach leichthin: „Das Tanzen kann mir nur der Herrgott selber abgewöhnen.“

Ich dachte mein Teil und war auf Schlimmes gefaßt. Es kam auch so. Kaum aus Tilsit herausgekommen, ging ein Sturm los, von dem man sich in hiesiger Gegend keinen Begriff machen kann. Die Äste von den Bäumen flogen wie Hagelschauer in der Luft herum, ja, selbst ganze Pappeln wurden entwurzelt. Es war eine schreckliche Fahrt! Nach wenigen Stationen wurde der Sturm so entsetzlich, daß ich mich nicht mehr auf den Beinen halten konnte, obwohl ich mich dauernd mit den Händen

festzuhalten versuchte. Es blieb mir nichts anderes übrig, als die Stiefel auszuziehen, mich auf den Boden zu legen und die Hebel mit den Füßen zu bedienen. Dabei beobachtete ich die Streckensignale mit Hilfe eines Taschenspiegels, den ich glücklicherweise bei mir trug. Diese Sache ging verhältnismäßig leicht und erheblich einfacher, als man sich nach meiner Schilderung denken mag. Meinen Heizer Bumfiedel hatte ich dabei gänzlich vergessen, denn der Wind selbst machte mir schon genug zu schaffen. Als ich jedoch so am Boden lag und mehr

Zeit hatte, nachzudenken, sah ich mich überall im Führerhaus um, ohne vom guten Bumfiedel etwas zu bemerken. Mir wurde allmählich ganz unheimlich. Wo sollte er hingeraten sein? Es war ganz undenkbar, daß er freiwillig auf die Maschine hinausgegangen sein sollte, dazu blies der Wind zu fürchterlich. Andererseits konnte er aber auch nicht hinausgefallen sein, denn wir hatten ja natürlich die Türen am Führerhaus geschlossen.

Als ich mich nun immer schärfer umsehe, bemerke ich plötzlich im Lichte der Deckenlampe, daß sich in der linken Ecke des Führerhauses ein unruhiges Flimmern zeigt, ebenso, wie wenn man in das Schwungrad einer Dampfmaschine sieht, das schnell rotiert. Kein Zweifel! Bumfiedel wurde vom Herrgott selber gedreht, und zwar dadurch, daß sich eine Windhose im Führerhaus gebildet hatte, die ihn mit unheimlicher Geschwindigkeit im Kreise herumwirbelte. Zeitweilig glaubte ich auch die Achse meines Heizers in der Mitte zu erkennen, jedoch war das Licht zu undeutlich, um Genaueres festzustellen.

Da ich mir endlich Klarheit verschaffen wollte, nahm ich ein Stück Putzwolle, die ich stets bei mir trage, und warf sie auf den flimmernden Gegenstand. Sofort erkannte ich, daß die Putzwolle mit im Kreise rotierte und folglich regelrecht mitgerissen wurde. Es war ein Glück, daß ich diese Entdeckung machte; denn hätte ich darauf



Abb. 52

Ich bemerke plötzlich im Lichte der Deckenlampe, daß sich in der linken Ecke des Führerhauses ein unruhiges Flimmern zeigt.

6142





**Ein Traum: Der Luftexpress.**

*Nach einer Zeichnung von Josef Danilowatz Wien.*







nicht geachtet und wäre an den rotierenden Heizer herangekommen, so hätte mir mit Leichtigkeit eine Hand oder gar ein Bein abgeschlagen werden können.

Ich führte meinen Zug planmäßig nach Memel. Als wir dort in den Bahnhof einfuhren, heulte der Sturm immer noch gewaltig, trotzdem schien das Rotieren meines Heizers nachzulassen. Ich ergriff eine Latte und bremste ihn richtig ab, so daß er endlich wieder fest auf seinen Füßen stand. „Na,“ sagte ich, „Bumfiedel, ist dir der Spaß am Tanzen vergangen?“ Er war jedoch so durch und durch gerüttelt, daß er gänzlich außerstande schien, nur ein Wort zu reden. Ich faßte ihn am Arm und führte ihn nach unserem Aufenthaltsraum. Dabei fiel mir auf, daß er dauernd die Füße übereinandersetzte und offenbar ständig rechts mit links verwechselte. Allmählich kam mir auch hierfür eine Erklärung: Seine Gehirnmasse, die ich nicht abbremsten konnte, rotierte nämlich immer noch weiter! Da er nun bald das rechte Begriffsvermögen auf der linken Seite, bald wieder das linke auf der rechten

Anfahren etwas zu helfen, soweit Feuer und Dampf ausreichten. Auf ein genageltes Kreuz, das ich in der Eile herstellte, hing ich außerdem meinen Mantel und eine Dienstmütze, so daß es so aussah, als stehe ein vollständiges Personal auf der Lokomotive. Die Stationsbeamten in Memel waren bei Abfahrt des ersten Morgen zuges — etwa 4 Uhr in der Frühe — recht verschlafen, es dachte auch keiner daran, daß der Zug so befördert werden könnte, wie es nun geschah, und das wurde so gemacht! — Schon während der Einfahrt in Memel hatte ich bemerkt, daß durch den schrecklichen Sturm Kähne und Boote in Mengen auf's Land geworfen waren. Zum Teil lagen sie ganz in Trümmern. So holte ich mir im Hafen ein gutes Segel mit Mastbaum, stellte mich damit auf den hintersten Wagen des Personenzuges, und zwar auf einen Fußtritt zum Bremserstand. Das Segel band ich mit Stricken über dem Zughaken fest und lavierte damit richtig, wie man es auf dem Wasser macht. Glücklicherweise hatte sich der Wind etwas gedreht, und bis Heyde-

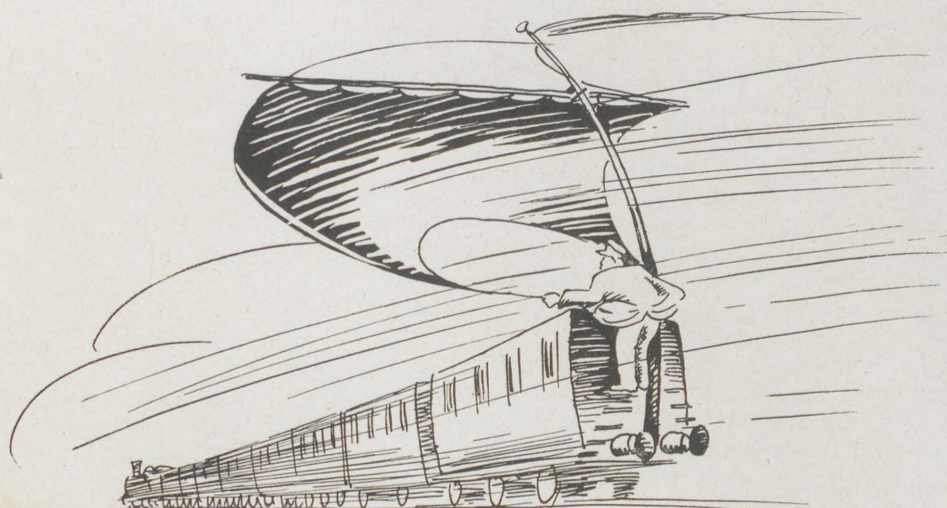


Abb. 53

Nr 6143

6143

„Das Segel band ich mit Stricken über dem Zughaken fest und lavierte damit richtig, wie man es auf dem Wasser macht.“

Seite hatte, wußte er weder wie er die Hände bedienen, noch wie er die Füße setzen sollte. Es ergab sich daraus die Notwendigkeit, ihn stehend aufzubewahren; denn, wenn seine Gehirnmassen weiter rotiert hätten, während er lag, so hätten die nachhaltigsten Gehirnstörungen bei ihm verursacht werden können. Dann wäre wahrscheinlich sein ganzes Gehirn durcheinandergeschüttelt worden. Ich stellte ihn also an der Wand auf und band ihn fest, damit ihm ja nichts passieren konnte; dem armen Teufel waren seine ganzen Stiefelsohlen abgescheuert, zum Schluß hatte er sich auf die Absätze stellen müssen, sonst wären auch die Füße glatt weg gewesen.

In meiner Sorge um Bumfiedel vergaß ich ganz, an meinen Zug zu denken, den ich drei Stunden darauf von Memel zurück nach Tilsit führen sollte. Es war viel zu spät geworden, um das Feuer und die Maschine richtig zur Rückfahrt vorzubereiten, deshalb sah ich die größten Widerwärtigkeiten voraus, zumal der Wind immer noch auf das Heftigste blies. Da kam mir ein guter Einfall. Ich setzte den Bumfiedel vorn auf die Lokomotive mit der Vorschrift, lediglich zu pfeifen, zu bremsen und mir beim

krug ging die Fahrt ganz vortrefflich. Hinter Heydekrug gab es allerdings einige Schwierigkeiten, da die Windrichtung mit der Fahrtrichtung nicht mehr ganz übereinstimmte. Aber wenn auch mit etwas Verspätung, brachte ich doch meinen Zug wohlbehalten wieder in Tilsit an, und zwar hatte dann auch das Rotieren von Bumfiedels Gehirnmasse gänzlich aufgehört, so daß er ohne Beschädigung davonkam. Aber vom Tanzen wollte er seit dieser Zeit nichts mehr wissen.“

Nach dieser Erzählung trat eine längere Pause ein, da der Besitzer der Bahnhofswirtschaft darauf bestand, nachzumessen, ob sich die Bänke und Tische nicht verbogen hätten. Durch Anlegen eines Lineales wurde ermittelt, daß die größte bleibende Deformation der besagten Inventargegenstände nicht mehr als 5—7 mm, in der Mitte gemessen, betrug. Der Gastwirt erblickte darin einen Beweis der ungemein soliden Odenwälder Tischlerarbeit und genehmigte Hilprich eine Schlußerzählung. Dieser begann sofort mit der gruseligsten aller Schilderungen, die alles Bisherige weit übertraf:





# Olyanb Olyanb



## Dodon Rüdfigner.

„Wir haben gesehen, wie der Herrgott selber eingriff, um einen Heizer, der seinen heiligen Namen lästerte, zu strafen. Leider sollte ich auch an mir selber, als Gegenstück dazu, die Zauberei des Teufels erfahren. Es wäre verkehrt, sich darüber Gedanken zu machen, auf welche Ursachen solche Zauberei zurückzuführen ist, was seine höllische Majestät damit bezweckte. Dazu ist unser Verstand zu schwach und unser Fassungsvermögen zu beschränkt. Wer weiß etwas von dem Leben nach dem Tode, von den übernatürlichen Kräften der Zauberer und der Propheten? Niemand weiß was darüber, und wir müssen uns bescheiden, das Unerklärliche schauernd über uns ergehen zu lassen, ohne nach den inneren Gründen und Ursachen zu forschen.“

So will ich denn schlicht und treu meine Erlebnisse mit dem Heizer-Volontär Sanatas berichten, einem Kerl, der entweder der Teufel selbst war oder ein Mensch, der mit dem Teufel im Bunde stand.

Ich war in Insterburg stationiert, einem Ort, der bekanntlich dicht an der russischen Grenze liegt. Eines Tages sehe ich im Lokomotivschuppen eine Gestalt im Zylinder, schwarzen Rock und weißen Handschuhen auf und nieder gehen. Ich denke, es sei ein Rattenfänger, denn die Ratten- und Mäuseplage war dort schrecklich. Deshalb bekümmerte ich mich zuerst gar nicht um ihn und dachte: „er mag seine Fallen und Giftpillen auslegen“. Wie staune ich aber, als dieser Kunde sich vor mich hinstellt und sagt: „Bin Ihnen als Heizer zugeteilt, fahre

zuerst als dritter Mann, später allein mit ihnen!“ Ich sehe ihn näher an, sein Gesicht war grüngrau und seine ganze Haut glänzte wie die einer Eidechse. Dabei war sein Blick von einer geradezu grausigen Art — ein schauerlicher Geselle!

„Wie heißen Sie?“ fragte ich, nachdem ich mich von meinem Ekel etwas erholt hatte, worauf dieser Mensch seine Uhr zieht und seelenruhig versetzt: „Da Ihr Zug schon in 15 Minuten fahren soll, kann ich Ihnen leider meinen vollen Namen nicht angeben. Abgekürzt nennt man mich „Sanatas“. — „Ist Ihr voller Name noch länger?“ meinte ich. „Drei Silben genügen doch reichlich!“ — Und jener erwiderte: „Mein voller Name hat weit über 1000 Silben.“ — Ich nahm mir vor, diesen Namen demnächst festzustellen und forschte ihn weiter aus. „Verstehen Sie was von der Lokomotive?“ — „Nicht das Geringste.“ — „Was! Sie verstehen gar nichts!“ — „Nein! Gar nichts!“ — „Aber irgend einen Teil der Lokomotive müssen Sie doch kennen!“ — „Allerdings, den Bremsklotz,“ sagte er, ohne mit der Wimper zu zucken. „Über den Bremsklotz weiß ich so ziemlich Bescheid!“ —

Jetzt packte mich die Wut. „Dann werden Sie gütigst Leichenwagenbremser im ersten besten Beerdigungsgeschäft und nicht Lokomotivmann! Als Leichenwagenbremser fahren Sie nur mit geringer Fahrgeschwindigkeit und Ihre Passagiere beschwerten sich nie über Stöße und Körperverletzung!“ Jener lachte und schnitt eine Grimasse. „Hoho! Hoho!“ sagte er dazu, „die Leichen will ich schon fahren, aber ohne Bremse und im Galopp! Hussah! Hei!“

Ich ließ mir nun seinen Ausweis zeigen, ausgestellt für einen Herrn „genannt Sanatas“ und erlaubte ihm, auf der Lokomotive mitzufahren. Dort bekümmerte er sich um gar nichts, so daß ich ihn bald ganz vergaß. Plötzlich aber wurde ich durch einen sonderbaren Vorfall an ihn erinnert. Die Nacht war nämlich hereingebrochen, der Führerstand aber nach wie vor taghell. Es war ein sonderbares Licht, ganz anders als das der Deckenlampe, grünlich wie das Leuchten der Glühwürmer. Als ich mich nach dem Ursprung dieses Lichtes umsah, bemerkte ich, daß es von den Augen des Volontärs ausging, die im Dunkeln höllisch glühten.

Während einer längeren Betriebspause machte der Unheimliche über seine Person folgende Angaben:

„Ich bin Sanatas, auf deutsch der „Unaussprechliche“. Geboren bin ich in Indien, jenem Lande, wo die Strahlen der Sonne senkrecht zu Boden fallen. Bei uns ist die Luft so klar, daß man am hellen Tage ohne Fernrohr die Baßgeigen am Himmel hängen sieht. Die Finsternis der Nacht ist dort so dicht, daß man sie mit einem Messer schneiden kann. Solch ein Stück legt man dann tagsüber auf den Kopf und geht darunter im Schatten, sonst wäre

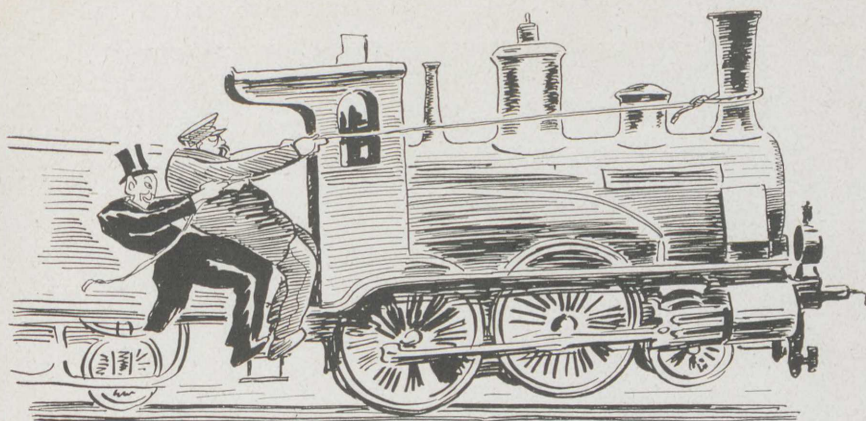


Abb. 54

6144

Dabei war sein Blick von einer geradezu grausigen Art — ein schauerlicher Geselle!





Nr. 6145

Abb. 55 — — —, da reißt Sanatas die Zugleine herunter, wirft sie als Lasso um den Schornstein, wir ziehen beide mit aller Kraft an der Schnur und bringen so ohne Schwierigkeit den Zug richtig zum Stehen.

6145

die Sonnenglut unerträglich. Die Bevölkerung nährt sich von der Milch ihrer frommen Denkart und bekleidet sich mit dem Mantel der christlichen Liebe. Beim Schlafen schieben sie ihr gutes Gewissen als Ruhekissen unter. Das Hersagen meines vollständigen Namens würde über eine halbe Stunde dauern, es mag genügen, daß er anfängt mit den klangvollen Worten:

„Pujah — Nikaraszujo — Minifaremo — Dilanah —“. Von der Lokomotive verstehe ich gar nichts, dafür bin ich aber ein geübter Seiltänzer und bewährter Bauchredner.“

Solche Angaben waren nicht geeignet, meine Unruhe zu zerstreuen. Als ich kurz darauf mit diesem Menschen allein fahren mußte, zeigte sich bald, wes Geistes Kind er war. Er stand dabei im Zylinder und weißen Handschuhen, ich mußte die ganze Arbeit allein schaffen. Das Unerträglichste war, daß er ständig technische Ausdrücke, die uns allen geläufig sind, nichttechnisch auffaßte. Sagte ich ihm in einer Betriebspause: „Machen Sie gut Dampf auf!“ so sah ich ihn beim Wiederkehren buchstäblich in einer Qualmwolke stehen. Um den Kessel hatte er sich nicht gekümmert, vielmehr paffte er an einer dicken Zigarre. Sagte ich: „Speisen Sie“, dann zog er sofort seine Stulle aus der Tasche. Schließlich sagte ich ihm gar nichts mehr, denn hätte ich von ihm verlangt, er solle eine Stopfbüchse dichten, dann hätte er mir ein Heldengedicht auf die Stopfbüchse verfaßt, und hätte ich gesagt: „Ziehen Sie die Mutter an!“ dann wäre er nach Hause gelaufen und hätte seine Mutter in die Kleider gesteckt.

Dabei erklärte er mehrmals: „Rufen Sie mich erst, wenn Sie gar nicht mehr aus und ein wissen. Ich kann mehr als Brot essen!“ Nun war durch seine unsägliche Bummel mal tatsächlich das Feuer auf dem Rost ausgegangen. Ich rautte mir die Haare vor Verzweiflung. Er aber versetzte: „Ruhig Blut! Alles wird noch gut!“ Und nimmt eine lange holländische Zigarre aus der Tasche, zündet sie an, hält das Ende in die Feuertür. Da fing es an zu knistern und zu prasseln, und in drei Minuten war volle Glut auf dem Rost.

Ein anderes Mal merkte ich beim Einfahren in eine Kopfstation, daß die Bremse versagte. Ich wurde schon ganz verwirrt, da reißt Sanatas die Zugleine herunter,

wirft sie als Lasso um den Schornstein, wir ziehen beide mit aller Kraft an der Schnur und bringen so ohne Schwierigkeit den Zug richtig zum Stehen.

Vor allen erdenklichen Possen und Teufeleien mußte ich schrecklich auf der Hut sein. Er fand immer wieder was neues heraus. Eines Tages streicht er, ehe die Fahrt losgehen soll, immer um die Maschine herum, streichelt sie an den Stangen, am Kreuzkopf, an der Pufferbohle, und hebt zeitweilig wie beschwörend die Hände. Ich kann zwar nicht begreifen, weshalb er schon vor der Fahrt die Lager nachfühlt, lasse ihn aber gewähren.

Der Stationsvorsteher winkt, der Zugführer pfeift, ich ziehe am Pfeifenzug, kein Ton erschallt. Ich öffne den Regler, die Lokomotive steht wie fest gemauert.

Ich glaube, der Zug sei zu schwer, lege die Steuerung zurück und gebe Gegendampf — keine Bewegung. Man kann sich denken, wie ratlos ich war. Schließlich öffne ich die Zylinderhähne — kein Dampf tritt aus, dabei hatte der Kessel vollen Druck! Da sehe ich, wie sich Sanatas die Seiten hält vor Lachen, und jetzt wird mir auch alles klar: der entsetzliche Mensch hatte mir die Maschine hypnotisiert! — Nachdem er sich genügend an meiner Verblüffung geweidet, zog er eine Reiseflasche aus der Tasche, schüttete daraus etwas Kognak in ein Wasserstandsglas, das er vorher abspernte, ließ das Getränk in den Kessel übertreten, machte „Husch! Brrr!“ und die Maschine ging los wie Blücher!

Das alles muß ich vorausschicken, um das eigenartigste Abenteuer einzuleiten, das wohl je einem Lokomotivführer passiert ist. Ich hatte nämlich einmal die Ehre, vom Teufel selber befördert zu werden; er leistete Vorspann mit einer Gespensterlokomotive, mit einem Höllendampfproß, einem Schwefeldunst-Kraftwagen — oder wie man solchen Satansspuk in der Unterwelt nennen mag. Als ich eines Nachts zu Hause im Bette lag — ich hatte nach anstrengenden Fahrten über einen Tag Ruhepause — wachte ich plötzlich auf, das Zimmer war von



Nr. 6146

Abb. 56

6146

Der entsetzliche Mensch hatte mir die Maschine hypnotisiert!





Abb. 57

Nr. 6147

6147

Majestätisch, geräuschlos schwebte da ein grün leuchtendes Ungeheuer heran,  
die Geisterlokomotive war da!

dem mir nun bekannten grünlichen Lichte erhellt. Sanatas ist da und spricht ganz leise: „Aufstehen! Befehl des Kaisers.“ Dabei zieht er einen Brief mit dickem Siegel hervor, demzufolge ich mich sofort mit meiner Maschine nach Eydtkuhnen begeben, den Zarenzug übernehmen und schnellstens bis Wildparkstation bei Potsdam fahren soll. Sanatas deutet auf die Unterschrift und ich sehe den wohlbekannten Namenszug „Wilhelm I. R.“ Obwohl ich mich schon einige Tage hindurch krank gefühlt, stehe ich sofort auf, kleide mich lautlos an, um meine Frau nicht zu wecken, und gehe mit Sanatas zum Schuppen, wo meine Maschine schon richtig unter Dampf steht. Wir fahren los und sind etwas nach 11 Uhr in Eydtkuhnen. Auf der russischen Seite sehe ich den Extrazug des Zaren herankommen, wechsele mit dem russischen Personal einige Worte und spanne meine Maschine vor. Der Extrazug war ganz dunkel, doch hatte mir der Russe zugeflüstert, es seien so hohe Persönlichkeiten darinnen, daß sie nur liegend befördert werden könnten, da sie stehend oder sitzend unbedingt in das Umgrenzungsprofil hinein-geragt haben würden.

Bis Gumbinnen ging es leidlich, dann aber war unser Dampf zu Ende. Als ich die Feuertür aufmachte, sah ich auch die Bescherung — die Siederohre liefen in Strömen und ich hatte mein bewährtes Hausrezept vergessen:

eine Flasche mit ganz saurem Essig. Ebenso wie dieser Essig den Mund zusammenzieht, so macht er es auch mit den Löchern der Siederohre, man braucht nur einige Tropfen davon an die Rohrwand zu spritzen. — Während ich nun verzweifelt am Kessel herumwirtschaftete, tritt auch schon der Hofmarschall des Zaren an die Maschine, um seine höchste Unzufriedenheit über unsere Saumseligkeit auszusprechen. Was war zu tun? Sollte ich eine Ersatzmaschine aus Insterburg anfordern, spät in der Nacht, wo des Kaisers Befehl mich bestimmt und überdies zu strengster Geheimhaltung verpflichtet hatte! Welch ein Gedanke, wenn dem Kaiser beim Morgenkaffee gemeldet wurde: „Hilprich hat total versagt!“ In meiner Erbitterung bedachte ich Sanatas, der grinsend zusah, mit den tollsten Schimpfnamen und verstieg mich endlich zu dem Ruf: „Wenn doch der Teufel den Zug fahren wollte!“ Und gellend lachte Sanatas auf: „Hohohoho! Wird gemacht! Wird gemacht!“ Gleich darauf schien es mir, als ob Sanatas mit fremden Personen sich in einer unverständlichen Sprache unterhielte. Es klang gerade so, als ob er Befehle erteilte und einem namens Bukumau mit der Übernahme des Zuges beauftragte. Die Antworten, die er auf seine Befehle erhielt, schallten aus der leeren Luft heraus, ich sah Niemanden außer ihm. Ein kalter Schauer faßte mich, die Glocken von Insterburg



begannen die Geisterstunde zu schlagen, da hob Sanatas die Hand und deutete wortlos auf die Strecke. Majestätisch, geräuschlos schwebte da ein grün leuchtendes Ungeheuer heran, die Geisterlokomotive war da! Sie war von mittelalterlicher, jedoch trotzdem höchst imposanter Konstruktion. Ihre Zylinder standen senkrecht nach oben, schwere Balanciers und Flügelstangen arbeiteten von oben liegenden Kurbeln auf die Räder. Zwei Gestalten in alten Trachten, mit Degen an der Seite, standen vor dem Kessel, ihre weißen Spitzenkragen hoben sich hell von ihren schwarzen Seidengewändern ab. Der Führer-



Abb. 58

Nr. 6148

6148

Um nicht rückwärts über den Tender geschleudert zu werden, mußte ich im Führerstand Trab laufen, sonst wäre ich gar nicht mitgekommen!

stand selbst war frei und gänzlich unbedeckt. Gerade als der letzte Glockenschlag verklungen war, berührte die Vorspannmaschine unsere Puffer. „Ankuppeln! Ankuppeln! Sanatas!“ rief ich, denn meine Beine waren wie gelähmt und ich wäre um alles in der Welt nicht von meiner Lokomotive heruntergegangen. „Hahahaha!“ lachte da mein Heizer-Volontär! „Famoser Gedanke! Als ob der Teufel Hilfe beim Kuppeln gebrauchte! Nein, mein Bester, das lassen Sie ihn nur allein besorgen. Auf's Kuppeln versteht er sich wie kein Zweiter!“ Ich überwand mein Grausen, formte aus einer Zeitung ein Sprachrohr und schrie zum Vorspann hinüber: „Gebt Losung, Kamerad! Wo stammt ihr her! Aus wessen Bezirk? Aus welchem Land?“ Keine Antwort, obwohl ich dreimal rief. Nur aus den Lüften schien es wie ein Echo zu klingen: „Hexenbezirk! Höllenbrand!“ Sanatas war in einen merkwürdigen Zustand verfallen, er hüpfte und tanzte wie ein Besessener umher, plötzlich schwenkte er seinen Zylinder und schrie: „Sassa! Hei! Hallo!“ Da piff es wie aus tausend Affen- und Vogelkehlen, ein wahres Höllenkonzert, und wir brausten los. Wetter noch einmal!

War das ein Anziehen! Ich bin ja auch ein forscher Führer, aber so was von Anfahren habe ich noch nie erlebt! Um nicht rückwärts über den Tender geschleudert zu werden, mußte ich im Führerstand Trab laufen, sonst wäre ich gar nicht mitgekommen! Während ich meine Beine immer höher warf, hörte ich dauernd um mich das Teufelsgelächter meines Heizers. Der Führer im Vorspann wandte mal etwas den Kopf, da sah ich, daß sein Gesicht hohl war wie ein Totenkopf. Aber tief hatte er sein Barrett mit einer Hahnenfeder in die Stirn gedrückt. Wir waren endlich in voller Fahrt und ich brauchte nicht mehr zu laufen. Das ewige Grinsen und Zähnefletschen meines Heizers wurde mir unerträglich. „Was treibst du da für Narrenposen?“ schrie ich ihn an, als ich sah, daß er auf einem Besen reitend immer im Führerstand hin- und herjagte. „Sage mir lieber, was dort für ein Kumpan auf dem Vorspann steht!“ Er wollte schier bersten vor Lachen: „Hihihi! Kennst ihn nicht Bruder? Sieh ihn an! S'ist ein feiner Kumpan!

Edles Blut —  
Federhut —  
Degen an der Seite —  
Grad als ging's zum Streite —  
Kavalier —  
Scheint er mir —  
Und galant —  
Sein Gewand —  
Schwarz wie Ruß —  
Nur der Pferdefuß —  
Ist nicht schön —  
Häßlich anzusehn!

„Was soll dieser Singsang!“ rief ich erbittert, „sage offen, ist es der Teufel, den du hergeholt hast?“ Da wurde Sanatas vor meinen Augen immer länger und dünner und seine Augen funkelten wie elektrische Glühlampen. „Hast ihn ja gerufen! Hast ihn ja bestellt! Jetzt fährt dich der Satan!“ — „Allmächtiger!“ schrie ich und taumelte zurück. Im nächsten Augenblick aber griff ich zum Vorschlaghammer, den ich im Werkzeugkasten hatte. Damit sprang ich auf meinen Heizer zu und ich hätte ihm sicher den Schädel eingeschlagen, wenn er überhaupt von Fleisch und Blut gewesen wäre. Aber er verwandelte sich blitzschnell in einen gräulichen Affen, sprang auf das Dach des Führerhauses und blies mir von dort Schwefeldampf in's Gesicht. Und er schrie:

„Dummer Wicht —  
Kennst mich nicht? —  
Kam dir nie in Sinn —  
Wer ich bin?  
Merke das —  
S'ist kein Spaß —  
Sanatas ist — S a t a n a s!“

Ich stürzte halb ohnmächtig über den Kohlenaufbau des Tenders, schwarze Katzen mit glühenden Augen und langen Schwänzen sprangen auf den Führerstand und heulten in schrecklichem Chorus:

Miau! Auwau! —  
Bukumau —  
Wird nicht matt —  
Fährt an deiner Statt —  
Hexenbrut —  
Steuert gut —



Fährt geschwind —  
Wie der Wind —  
Mit dem Geisterroß —  
Hin zum Kaiserschloß!

Und neben auf den Telegraphendrähten sah ich Nachtschwalben und große Eulen sitzen. Die Nachtschwalben krächzten schaurig:

„Dack! Dack! Errrr!  
Werter Herr! —  
Packt dich Graun —  
Uns zu schaun?  
Wir sind niedlich —  
Fromm und friedlich —  
Schauen zu —  
Voller Ruh —“

Die Eulen aber fauchten:

„Huh! Uhu! —  
Fahre zu —  
Satan steht im Führerstand —  
Hat die Hebel in der Hand —  
Fährt den Zug —  
Schnell genug —  
In der Nacht —  
Hat er Macht —  
Mit dem ersten Hahnenschrei —  
Ist's vorbei!“

Ich fühlte, wie sich mir die Haare sträubten und meine Mütze in die Höhe hoben, der kalte Schweiß rann mir

in Bächen über die Stirn. So lag ich auf den Kohlen, unsere Fahrgeschwindigkeit war ungeheuer, denn Städte und Dörfer flogen wie Sternschnuppen vorbei. Vor einem Haltsignal schreckte ich auf. Ich dachte einen Augenblick die Bremse zu betätigen, aber schon sah ich, wie der Vorspannführer seinen Arm ausstreckte, der wurde immer länger und länger. Plötzlich hatte er das Signal erfaßt und es selber auf „Freie Fahrt“ gestellt. Die Sinne schwanden mir, ich muß mehrere Stunden bewußtlos auf dem Tender gelegen haben.

Plötzlich wurde ich wacherüttelt. Sanatas stand in seiner menschlichen Gestalt vor mir und schrie mir in die Ohren: „Berlin!“ Ich fuhr auf und sah nach vorn — der Vorspann war noch an der alten Stelle. Mir kam es vor, als schwebten wir durch die Luft herab, denn die Lichter der Stadt leuchteten tief unter uns. Langsamer wurde die Fahrt, Potsdam mit den Havelseen tauchte auf, der Morgen graute. Wir standen still — Wildparkstation. Ganz in der Ferne höre ich den ersten Hahnenschrei und — der Vorspann ist spurlos verschwunden! Offiziere und Stationsbeamte eilen am Bahnsteig auf und ab, meine Kraft war mit einem Male zurückgekehrt. Wie der Blitz stürze ich von der Maschine herunter, die Teufelslokomotive mußte doch irgendwo zu finden sein. Ich eile zum Stellwerk, suche überall, der Spuk ist fort! Und niemand hat sie überhaupt gesehen!

Endlich komme ich ratlos zu meiner Maschine zurück, da tritt der Stationsvorsteher auf mich zu und sagt: „Sie haben Ihr Glück verscherzt. Der Zar hat an dieser



Abb. 59

Nr. 6149

6149

Ich fühlte, wie sich mir die Haare sträubten und meine Mütze in die Höhe hoben, der kalte Schweiß rann mir in Bächen über die Stirn.



Stelle mindestens  $\frac{1}{4}$  Stunde auf Sie gewartet, um Ihnen seinen Hausorden zu überreichen! Unbedingt wollte er Ihren Namen wissen. So gut hätte er niemals vorher gefahren!“ — Was lag mir am Zaren und an seinem Orden! „Haben Sie die altertümliche Lokomotive nicht gesehen, die mir Vorspann geleistet hat?“ rief ich in größter Aufregung. Der Beamte betrachtete mich ganz verblüfft — „Vorspann? Kein Gedanke! Sie sind ja ganz allein gekommen!“ „Bin ich denn wahnsinnig?“ schrie ich, „vor mir war doch ein Vorspann!“ — „Ausgeschlossen. Ich sah Sie ja herankommen und freute mich noch, wie schneidig Sie einfuhren!“ — Jetzt war es mit mir zu Ende. Ich fühlte noch, wie ich schwankte und wie man mich auffing. — Als ich erwachte, war ich wieder zu Hause im Bett und meine Frau machte mir kalte Umschläge. Ich sprach nie mit ihr über diese tolle Fahrt, und meinen Heizer Sanatas oder Satanas habe ich nie wieder gesehen“.

Hilprich hatte geendet. Zuletzt war auch mir die Zigarre ausgegangen. Sprachlos saßen wir vor der Offenbarung eines dichterischen Naturgenies, das in kühnem Seiltänzerschwung über Abgründe der Unmöglichkeit hinwegbalancierte. Ganz ungestraft hatte ich übrigens diesen Ausbund von Erzählertalent nicht entfesselt. Denn mein Führer, der „schwarze Peter“, mit dem ich in der nämlichen Schlafstelle zu nächtigen hatte, redete und phantasierte wild im Schlaf — dies war sonst nie



Abb. 60

Der Zar hat an dieser Stelle mindestens  $\frac{1}{4}$  Stunde auf Sie gewartet, um Ihnen seinen Hausorden zu überreichen.

6150

seine Gewohnheit. So wurde ich ständig aufs neue geweckt. Oft verstand ich undeutlich, was ihn bewegte und vernahm: „Ankuppeln! — Ankuppeln! — Die Geisterlokomotive kommt!“ Hilprichs Schilderung wirkte nach wie berauschender Wein.

Am nächsten Tag in der Frühe fuhren unsere Maschinen aneinander vorbei. Da meine Fahrzeit bald zu Ende, ahnte ich, daß ich meinen Münchhausen nie mehr wiedersehen würde. Um so aufmerksamer

betrachtete ich ihn nochmals, wie er ruhig und sicher seine Hebel bediente und im Geiste sah ich die Bilder seiner tollen Phantasie empor tauchen: den Zug, der unter ihm durchrutschte, das Segel, mit dem er vor dem Winde lavierte. An dem Lasso sah ich ihn ziehen, um die Lokomotive zu stellen und Trab laufen im Führerhaus, weil der Vorspann viel zu rasch und schnell anzog.





# Kleine Geschichten.

## Der rote Ring.

Bei Einführung der Langer-Markottyschen Rauchverminderung erhielten bei den Preußischen Staatsbahnen alle Lokomotiven, die damit ausgerüstet wurden, am oberen Teile des Schornsteins einen ringförmigen roten Farbstreifen.

Das war auch der Fall bei den Lokomotiven der Königl. Preuß.-Großherzoglich-Hessischen Gemeinschaftsdirektion Mainz. Dieser rote Ring machte den Reisenden oft viel Kopfzerbrechen.

Reisender: Was hat eigentlich der rote Ring um den Schornstein der Lokomotive zu bedeuten?

Mainzer: Das ist sehr einfach, Sie wissen, die

Direktion Mainz ist preußisch und hessisch. Was nun über dem Ring ist, ist hessisch, und was darunter sitzt, ist preußisch.

Eine andere Auskunft gab ein technischer Bürobeamter der Eisenbahn-Direktion Mainz:

Auf dem Bahnhofe in C. fragte ein Reisender einen

neben ihm stehenden Herrn, der zufällig technischer

Bürobeamter war, ob er wüßte, was der rote Streifen an dem Lokomotivschorn-

steine zu bedeuten hätte. Dieser

flüsterte ihm ins Ohr: „Sie dürfen es aber nicht

weiter erzählen, das Lokomotivpersonal steht

nämlich im Verdachte, sozialdemokratischer Gesinnung zu sein!“

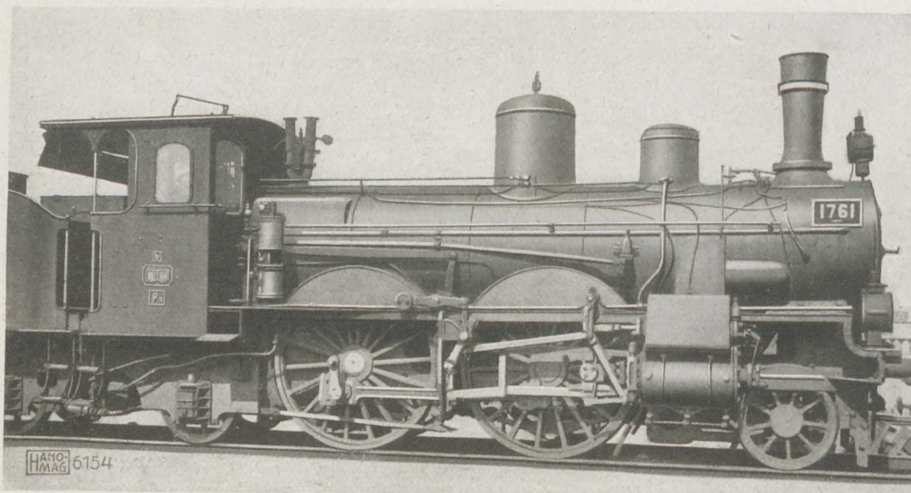


Abb. 61

1 B 1-Personenzug-Lokomotive der Hessischen Ludwigsbahn mit rotem Ring.

6154

## Beschreibung einer neuen Lokomotivgattung.

I.

Die meisten Lokomotiven, von denen wir hier berichten, sind so lang, daß dem Führer nur bei ganz klarem Wetter — und selbst dann noch nicht — die Fernsicht bis vor den Schornstein ermöglicht ist. Dem Heizer steht zum Schmieren während der Fahrt ein besonderes Automobil zur Verfügung, das gleichzeitig auch zum Transport von heißen Getränken usw. zu dem am Vorderende der Maschinen befindlichen Salon dient. Dieser Salon hat neben der Aussicht für das p. t. Reisepublikum vor allem auch den Zweck, bei event. Zusammenstoßen mit seinen Insassen als Puffer zu dienen, damit die Lackierung der Rauchkammer nicht verkratzt werde. Gegen Zahlung eines geringen Zuschlages darf das Publikum beim Kohlen-schuppen helfen, aber nicht pfeifen, das kostet extra noch ein Fünzig-Pfennigstück und ist im voraus zu entrichten.

Um z. B. auf Einzelheiten des Kessels einzugehen, führen wir an, daß nicht nur die Stehbolzen ihrer ganzen Länge nach durchbohrt sind, sondern auch sämtliche Kesselnieten, damit die Lokomotiven bei heißem Wetter auch als Sprengwagen benutzt werden können. Um die Isolierschicht nicht zu sehr anzugreifen, sind sowohl über den Stehbolzen wie über den Nietköpfen „Ungarische Weißblechhülsen“ angebracht. Ferner erhalten die Maschinen Dampfheizungseinrichtung, die aber nicht wie sonst zum Heizen des Zuges dient, sondern zum Heizen der verschiedenen Wärmetöpfe, deren jeder Reisende einen erhält; weiter benötigte Töpfe sind selbst anzuwärmen, wie? bleibt den Reisenden überlassen.

Die Feuerung wird durch 90prozentigen Alkohol bewirkt; gegen unberechtigte Anzapfungen seitens des

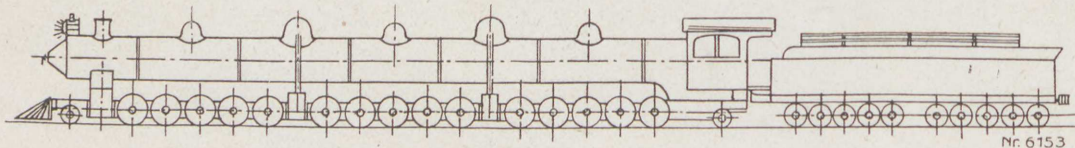
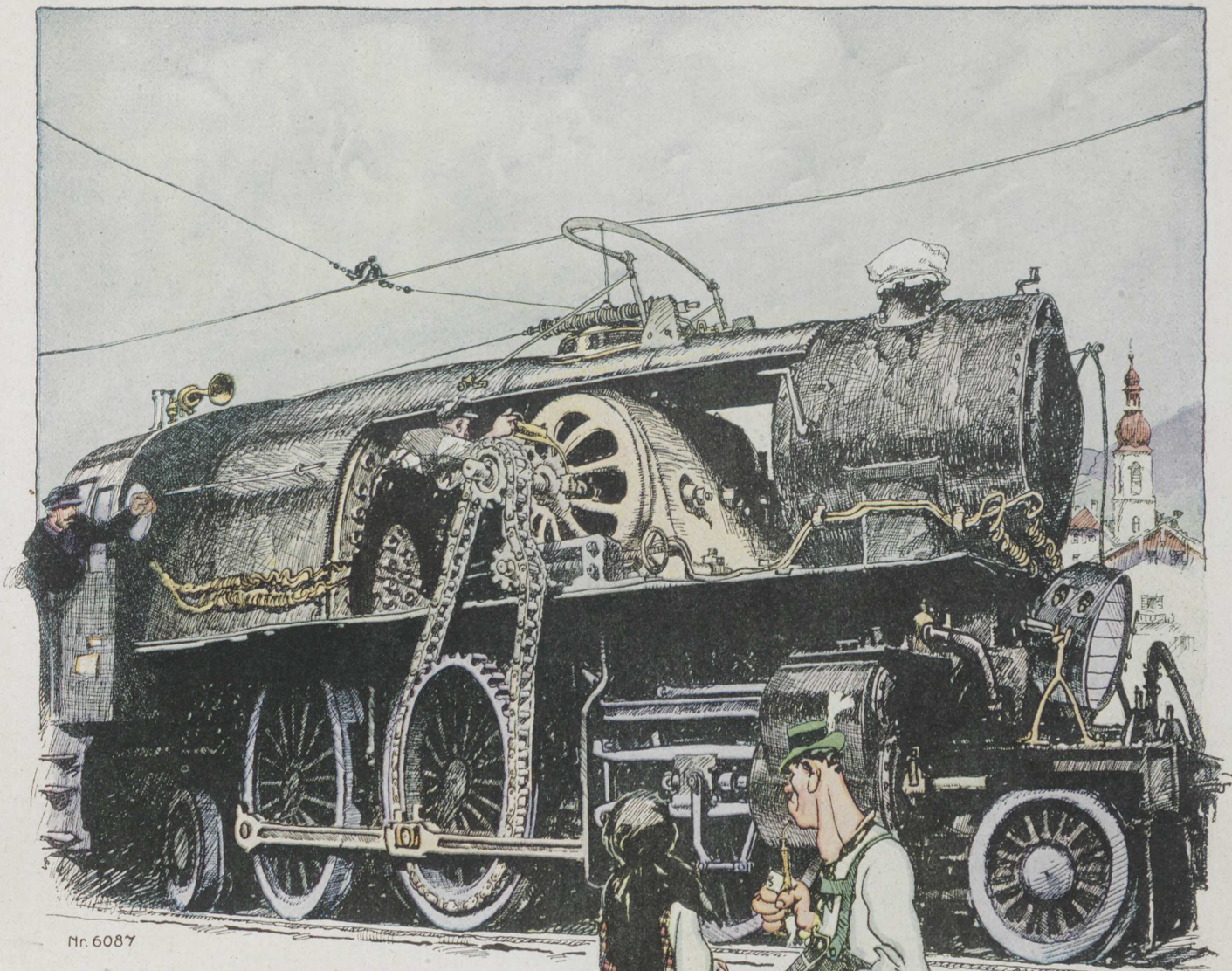


Abb. 62

Neuester Lokomotiv-Typ.

Der Führerstand wird mit Telefon und Fernrohr ausgerüstet, auf Wunsch auch Rollschuhbahn um die Lokomotive.





Nr. 6087

Liebe Zenzi, da schau' hin,  
Das ist d' neuche Staatsmaschin'!  
Was der Krieg uns hat zerhaut,  
Ham's da fleißi' eini'baut.

Jede Heizung is verwendbar,  
— Insofern sie nicht verpfändbar —  
Ohne Kohle, Holz, Benzin,  
Fahren tollkühn wir dahin,  
Denn die Staatsmaschine hier  
Heizt bequem man mit — Papier.

Alle Räder stehen still,  
Wenn der schwächste Arm es will.  
Der Verkehr in bessre Zeiten  
Liegt da freilich noch im Weiten.

L.

J. Danilowatz  
1919

„Die neue Staatsmaschine“.

Nach einer farbigen Federzeichnung  
von Josef Danilowatz, Wien.

Das Original wurde von Herrn Ing.  
Emil Jung, Wien, gütigst zur Ver-  
fügung gestellt.







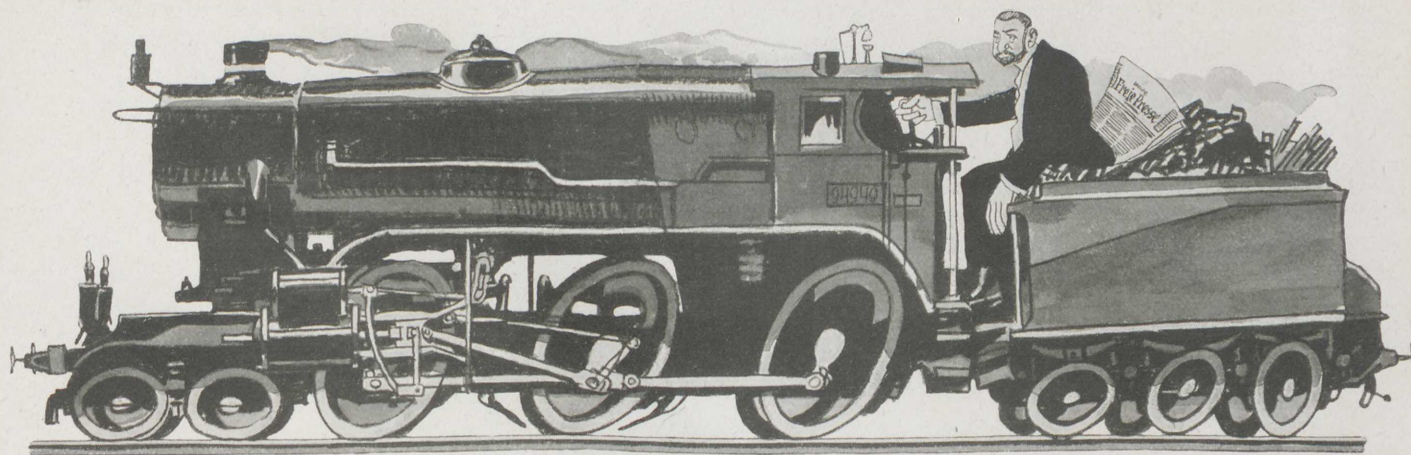


Abb. 63

Lokomotive mit stoßdämpfenden ovalen Radsätzen versehen.  
(„Der Grubenhund“ Wien, Pfingsten 1914)

6088

6088

Personals ist der Behälter elektrisch verteidigt. Allerdings hat sich durch diese Feuerungsart der Nachteil gezeigt, daß bei späten Fahrten ein starkes Wanken und Schlingern eintritt, dem am anderen Morgen durch Zusatz von Brausepulver zum Kesselwasser abgeholfen werden kann und muß.

Hinter jedem Bahnräumer ist je eine Telescopwinde angebracht, damit nach Entgleisungen die Lokomotiven sich mit eigener Kraft — ohne fremde Hilfe — aus dem Dreck herauswinden können.

Am Vorderende befindet sich ein großer Scheinwerfer, System Gebr. Punsch, dessen Schein nie trügt und der nur Lichtscheine, sonst aber keine anderen Scheine wirft.

Für die Schmierung des Getriebes ist Stangenpomade vorgesehen, die durch eine Schmierpumpe von Zwicker und Dernburg nach allen Seiten verdrückt wird.

Der Sandstreuer dient dazu, dem Publikum Sand in die Augen zu streuen. Auf eine gute Federung der Maschinen durch Schlack-Wurstspiralfedern ist besonders mit Rücksicht genommen, um beim Vorbeifahren vor hohen Beamten ein freundliches Nicken (d. h. der Lokomotiven) hervorzurufen.

## II. Leistungen.

Wir können jetzt schon interessante Leistungen dieser Maschinen berichten: Sie fahren so schnell, daß, wenn die Tenderpuffer eben den Bahnhof Hannover verlassen, die

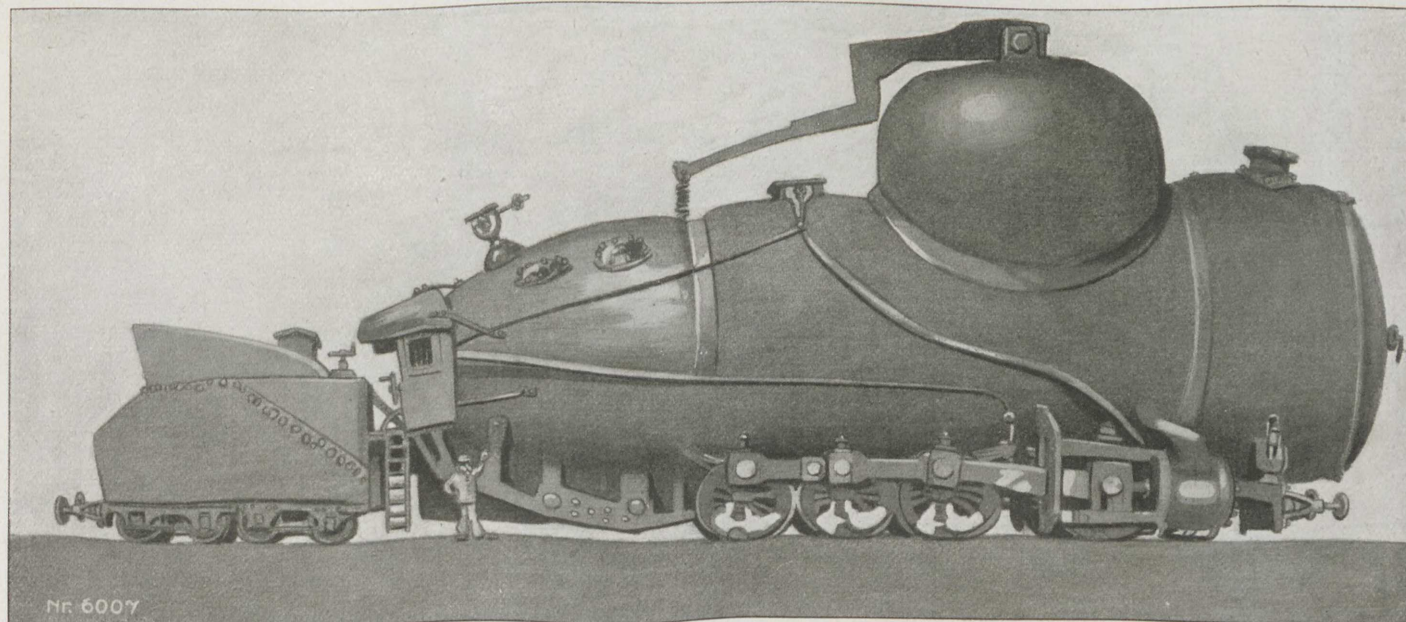


Abb. 64

Die Mast-Lokomotive.

6007

Sie würde bei ihren 3000 PS Ungeheures geleistet haben, wenn sie nicht durch ihr Monstergewicht platträderig geworden wäre.  
(„Danziger Bunte Blätter“ Nr. 3, 1906)



Lokomotivpuffer bereits vor 5 Minuten den Bahnhof Leinhausen passiert haben; bei einer Probefahrt konnte die Viertelstunde schon in 10 Minuten durchfahren werden, was mit dem „Haushälterischen Geschwindigkeitsmesser“ einwandfrei festgestellt wurde. Bei einer weiteren Probefahrt war eine zweite dieser Maschinen so sehr im Zuge, daß sie sogar mit der gewöhnlichen Knurrbremse überhaupt nicht mehr zu halten war und erst durch Vorlegen von Wachsstreichhölzern vor die Räder zum Halten gebracht werden konnte. Sämtliche Stations-Gebäude wurden von dem beim Vorbeifahren ausgeübten Luftdruck umgedreht, was aber nichts ausmachte, da sie bei der Rückfahrt wieder in ihre alte Lage zurückgedreht wurden. Sie werden daher in Zukunft auf Zapfen gestellt und können dann als Drehscheibe gebraucht werden, so daß die Reisenden bei Ankunft eines jeden Zuges selbsttätig in den Bahnhof hineingedreht werden.

Da es unter diesen Umständen und bei den horrenden Leistungen dieser Maschinen gar keinen Zweck mehr hat, überhaupt noch zu fahren; denn man hat gar keine Zeit mehr, sein Fahrgeld abzusitzen, so werden mehrere erhebliche Umwälzungen des ganzen Eisenbahnwesens in nächster Zeit die Folge sein.

### III. Wirtschaftlichkeit.

Interessant ist auch, daß die Maschinen eigentlich gar keinen Dampfverbrauch haben; die Lösung des Rätsels ist ein wahres Kolumbus-Ei, und es ist im Interesse eines rationellen Lokomotivbaues tief betrübend, daß solche Eier nicht öfters gelegt werden. Bekanntlich

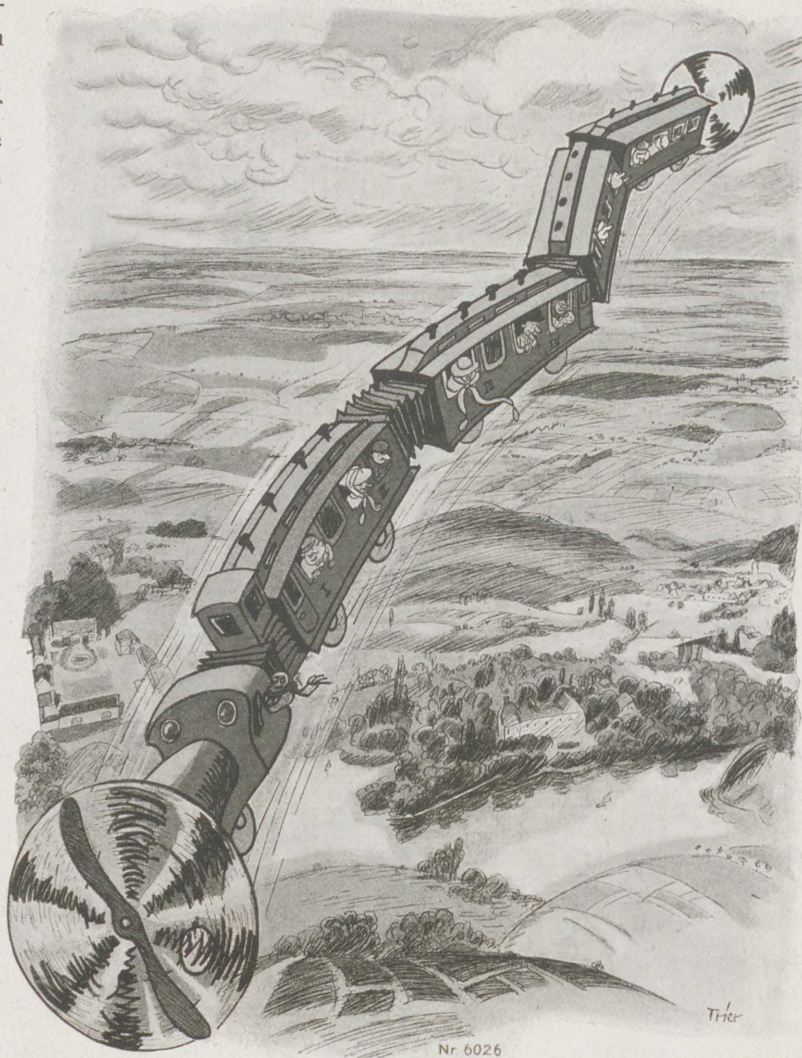


Abb. 65

Im Fluge durch die Welt.

Die „Propeller Eisenbahn“ ist da. Die nächste Erfindung wird der Luftzug sein! („Lustige Blätter“ Nr. 25/1919)

6026

rückzuführen. Der nach der charakteristischen Formel

$$0,3 \int \frac{d^2 \cdot h}{D \cdot R} - \int C^3 + H_2 O = \frac{X}{U}$$

zurückbleibende, also überschüssige Abdampf wird zum Betriebe einer Abwärmedampfturbine verwandt, die ihrerseits wieder elektrischen Strom erzeugt, der zum Heizen der Feuerbüchse dient. Der ganze Kohlenverbrauch beschränkt sich also nur noch auf geringe zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Makkaroni- und Rauchvermehrungseinrichtung erforderliche Kohlenmengen. Der während der Fahrt aufgespeicherte elektrische Strom wird nach Rückkehr in den Schuppen zum Preise von 69  $\frac{1}{2}$  die Kilowattstunde an die Stadt Hannover abgegeben, der hierdurch die Erweiterung des Elektrizitätswerkes erspart bleibt; der Rest der elektrischen Energie wird zur Illuminierung des reisenden Publikums verwandt.

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)



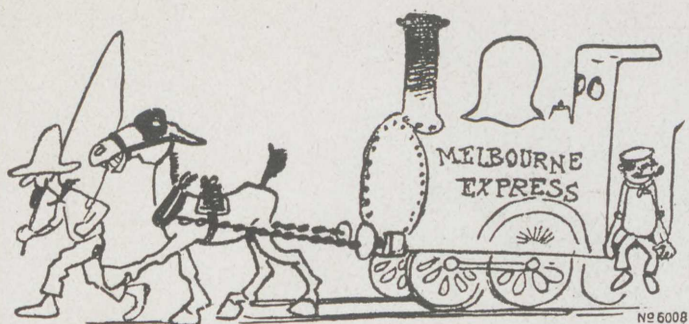


Abb. 66

Melbourne express.  
 („Evening News“, 6. Juni 1914, Sidney)

### Wahres Geschichtchen.

Im Nachtschnellzuge Agram—Wien. Anfahrt an den Semmering vom Süden her. Einige — Kaufleute, sagen wir — unterhalten sich sehr eifrig über Eier und Eierpreise in Südslawien und die Gewohnheiten der Zollwächter und Eisenbahner in den Grenzstationen. Vom Verschieben der Eisenbahnwagen kommt man dann unwillkürlich auch zu Eisenbahnverkehrsfragen überhaupt und natürlich auch zu der üblichen Schimpferei. Der Zug fährt den Herren viel zu schlecht, es wird alles mögliche ausgesetzt. Den Vogel schießt aber der älteste der — Kaufleute, sagen wir — mit den Worten ab: „...Naa, meine Herrn, do geheert ä Strapazmaschin' her und ka Rennmaschin'!“ — Das zeigt deutlich auch den bildenden Einfluß des Rennplatzes.

### Noch ein wahres Geschichtchen.

Ein fremder Abnahme-Ingenieur wurde im Werke der Hanomag befragt, warum die von seiner Eisenbahngesellschaft 1897 bei der Hanomag bestellten großen Güterzuglokomotiven statt mit den in Deutschland üblichen Dampfpfeifen mit sogenannten Sirenen-Heulapparaten versehen seien.

Der des Deutschen nicht mächtige Ingenieur, der, um sich verständigen zu können, beständig ein Wörterbuch benutzen mußte, gab — während er in seinem Wörterbuch blätterte — zögernd zur Antwort: „Jah, uissen Sie, uir aabin in Rußland so vielé — — — Steppén — — — mit — — — Bahngéleisen, und so vielé — — — Kühé — — — und so vielé — — — Ferdé — — — und so vielé — — — oh — — — uie aisst doch die — — — Mann von die Kuh? — — —“

### Zur Geschichte der D-Zuglokomotive (aus Sachsen!)

Im ersten Zuge mit durchgehenden Wagen, der von Leipzig nach Dresden fuhr, saß im letzten Abteil ein vornehmer Herr, der so schwere Zigarren rauchte, daß der Zug schließlich stehen blieb. Der Lokomotivführer versuchte alles mögliche, um den Zug wieder in Gang zu bringen, alles vergeblich. Endlich kommt ihm ein guter Gedanke. Er langt in seine Reisetasche, die wohlverwahrt im Tenderkasten lag, und entnimmt dieser ein blaues Tütchen und ein irdenes Töpfchen. Der Heizer muß von dem Inhalte des blauen Tütchens ins irdene Töpfchen tun und aus dem Lokomotivkessel heißes Wasser darüber laufen lassen. Gesagt, getan! In der Tüte war nämlich

Tee, der nun so stark „zog“, daß die Lokomotive den Zug, wenn auch sehr allmählich, wieder in Gang brachte. Daher ihr Name fortan in Sachsen „Teezugmaschine“ oder wie wir im Norddeutschen sagen „D-Zugmaschine“.

### Ein Vorläufer des Automobils.

Eine ähnliche Erzählung berichtet die Zeitschrift für Lokomotivführer, XXXI. Band 1914, 9. Heft:

Von einem sonderbaren Vorläufer des Automobils berichtet die Chronik der Stadt Memmingen für das Jahr 1447 mit folgenden Worten: „Am Montag nach dem Newen Jarstag gieng ein Rechter wagen (richtiger Wagen) zum Kalchthor herein bis an den Markht und wider hinaus ohn Ross Rindter und Leutt und waz (war) wol verdeckht, doch sass der Meister so In (ihn) gemacht hat darin.“ Wahrscheinlich haben aber außer dem Meister oder Erfinder innerhalb des wohlverdeckten Wagens und den Augen der guten Memminger Bürger verborgen noch ein oder mehrere handfeste Burschen in dem Wagen gesessen, welche durch tüchtiges Drehen eines Getriebes den Wagen in Bewegung setzten, während der allein sichtbare Meister das Lenken besorgte. In der Folgezeit wird uns noch von verschiedenen anderen Orten von derartigen sehr sinnreich konstruierten Kraftwagen berichtet, in denen ebenfalls die Menschenkraft unseren heutigen Motor ersetzte.

Gleiche Vorstellungen sollen sich die Araber bei Eröffnung der elektrischen Bahnen in Kairo und Alexandrien gemacht haben.

### Wie sich ein Schantungbauer die Lokomotive erklärt.

Im Innern des Kessels haben die fremden Teufel einen Geist eingesperrt, der die Räder in saurer Arbeit treten muß. In gemeinster Weise wird er durch glühende Kohlen, die man ihm auf den Nacken wirft, zur Arbeit munter gehalten. Damit er aber an der Kohlenglut nicht eingeht, bespritzen ihn die Fremden von Zeit zu Zeit mit Wasser.

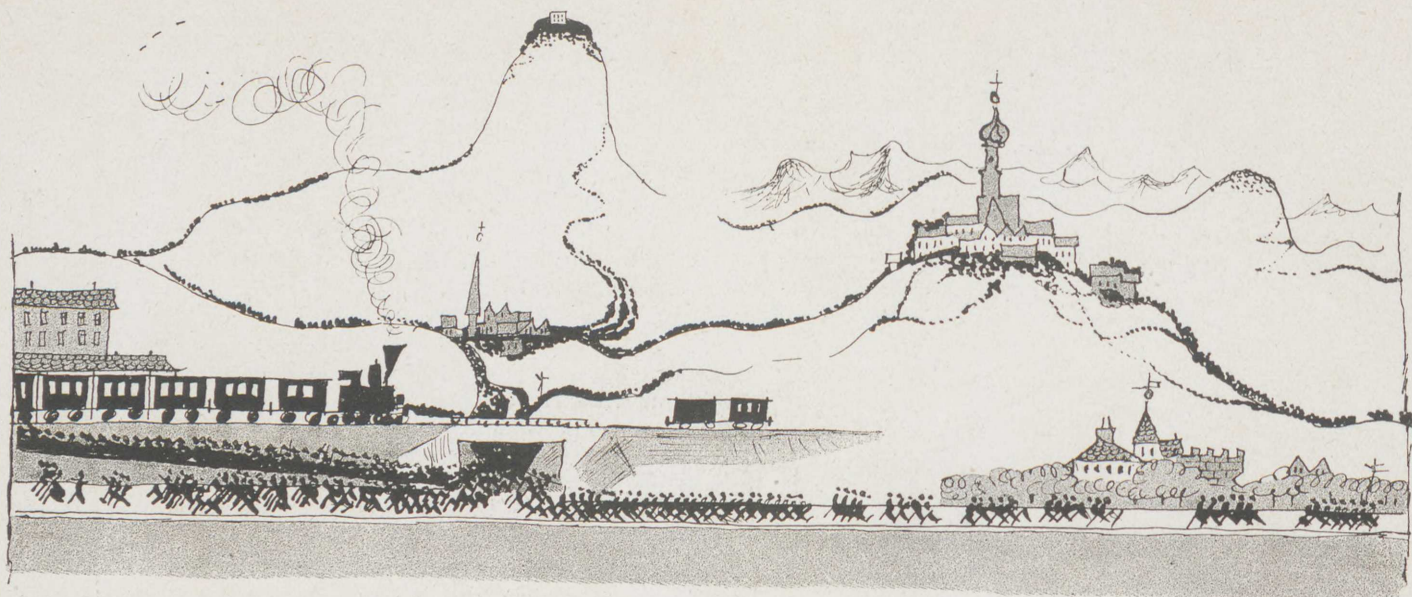


Abb. 67

So stellt sich der Xaverisbauer vom Häzenhof einen Dampfwagen vor.  
(Quellenforschungen — Feldhaus)

6058





F. Heubner.

Abb. 68  
Hochsaison.

„Simplizissimus“ Nr. 18, 27. Juli 1921.

## Aus der Dienstanweisung

### a) für die Behandlung von Heißdampflokomotiven.

Wenn der Taupunkt in die Schieber steigt,  
Wenn der Edeldampf in Dunst zerfließt,  
Wenn im tiefen Grund der Tau sich zeigt  
Und der erste Tropfen abwärts schießt —  
Leicht mit einem Stoß  
Bricht das Wetter los,  
Wird die Überschwemmung übergroß —  
Dann bewahre Ruh,  
Schließ den Regler zu!

Wenn's im Triebwerk drunten dröhnt und kracht,  
Wenn der Kreuzkopfkeil sich krümmt und biegt,  
Hast du auch den Regler zugemacht,  
Ist es klar, daß das noch nicht genügt;  
Denn es kann geschehn,  
Eh du dir's versehn,  
Daß dir etwas mag verloren gehn —  
Halt dich tapfer dran,  
Stell die Bremsen an!

Hast du alles gründlich revidiert,  
Sind die Triebwerksteile heil und ganz,  
Ist das Feuer wieder schön geschürt,  
Stehst du strahlend da im alten Glanz.  
Denn das merk dir fein,  
Du nur ganz allein,  
Wirst am Berge nie ein Trödler sein,  
Also zeig dich groß,  
fahre frisch drauf los!

(Gelegenheitsdichtung zur 50. Sitzung des Lokomotiv-Ausschusses)

### b) für Lokomotivführer.

Es ist strengstens untersagt:

1. Die Steuerschraube anzuziehen, denn das wird genügend anderweitig besorgt.
2. Die Pfeife zu stopfen.
3. Die Probierhähnchen zu ver-putzen.
4. Mit dem Kohlennäßbahn dem Heizer eine Dusche zu geben, ebensowenig ist Preßluft zum Haartrocknen zu verwenden.
5. Aus dem Zentralöler de Limonade zu trinken, und die Schaugläser zu benutzen.
6. Aus der Feuerbüchse zu schießen.
7. Mit der Stiefelknechtplatte nach den Vorgesetzten zu werfen.
8. Falsche Geldstücke in die Heißdampfautomaten zu werfen.



## Die Gefährlichkeit der Lokomotive und des Eisenbahnfahrens.

### 1. In französischer Darstellung.

Le Mercure Ségusien, journal stéphanois, rapporte dans son numéro du 20 septembre 1835, que l'Académie de Lyon, désireuse de concilier la sécurité des voyages avec les avantages de la locomotion mécanique, réclamait des inventeurs un chemin de fer confortable dans lequel on pût s'embarquer sans avoir au préalable à faire son testament.

La demande était justifiée.

Beunier et Seguin, les promoteurs des voies ferrées dans notre pays, n'avaient prévu que le transport de la houille; le matériel comportait cette seule utilisation et les voyageurs, clients de hasard qui, tout au début du Saint-Etienne à Lyon, employèrent les tombereaux vides pour effectuer le trajet, firent pour l'époque une action héroïque. „Ce qui est surprenant, écrivait Marc Seguin en 1839, c'est l'audacieuse témérité des premiers qui se sont confiés à ces terribles moteurs.

Mais l'influence de l'exemple est miraculeuse; ce qu'un homme isolé n'osait faire, dix simultanément le tentèrent.

Chaque voiture renfermait un certain nombre de voyageurs qui se donnaient mutuellement du courage, et ils oubliaient que le moindre dérangement de ces puissantes machines serait pour tous le signal d'une mort terrible et inévitable.“

Si encore il n'y avait eu que l'accident à redouter! Mais savants et médecins mettaient un point d'honneur professionnel à énumérer et à décrire tous les maux qu'ils conjecturaient devoir sortir de cette redoutable invention.

Arago évoquait le spectre de la pleurésie qui, certainement, frapperait les voyageurs au passage des tunnels s'ils échappaient aux catastrophes résultant de l'explosion des locomotives. Certains docteurs\* soutenaient que la translation trop rapide d'un climat à un autre produirait sur les voies respiratoires un effet mortel „en même temps que le brusque changement de nourriture, le passage de

l'emploi du beurre, comme condiment, à celui de la graisse ou de l'huile, ferait naître des états dyspeptiques ou dysentériques qui exigeraient un prompt rapatriement. Le mouvement de trépidation devait générer des maladies nerveuses, telles que la danse de Saint

Guy, des affections hystériques et des symptômes épileptiques, tandis que la fugace succession des images déterminerait instantanément des inflammations de la rétine. La poussière et la fumée occasionneraient des bronchites et des adhérences de la plèvre. Il était également impossible que, sur tant de personnes réunies, il n'y en eût pas de prises de besoins naturels impossibles à satisfaire, de sorte que les organes d'extraction, devenus de conservation, subiraient une tension anormale, douloureuse et périlleuse. Il y eut même des augures plus perspicaces encore qui prétendaient que l'anxiété causée par la crainte de manquer le train et les mouvements pressés que l'on ferait pour se hâter, produiraient des congestions, susciteraient des transpirations abondantes et aboutiraient à des refroidissements et à des pleurésies. Enfin l'anxiété du péril constamment couru tiendrait les voyageurs dans une perpétuelle alerte et serait, à un certain

degré d'intensité, le prodrome d'affections cérébrales. Les gynécologues, qui alors s'intitulaient simplement accoucheurs, déclaraient que, pour une femme enceinte, tout voyage en chemin de fer aurait infailliblement pour corollaire une fausse-couche avec toutes ses conséquences puerpérales. Les employés devaient courir, comme de juste, les mêmes dangers que les voyageurs, avec cette aggravation que, les causes étant réitérées, persistantes, permanentes même, leurs effets enfanteraient des dégénérescences morbides spéciales, d'une telle transcendence que ces employés seraient fréquemment à l'hôpital et n'auraient qu'une existence très abrégée.“



Abb. 69

6103

Der Eisenbahnnachtalp des Spekulanten  
in Eisenbahnwerten.

(„Punch“ 1845. I/207)

\* P. C. Laurent de Villedeuil: Bibliographie des Chemins de fer.



## 2. In deutscher Darstellung.

Als 1834 eine Gesellschaft für den Bau der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gegründet werden sollte, erstattete das bayerische Ober-Medizinal-Kollegium in dieser Sache folgendes interessante Gutachten:

„Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium



Abb. 70 Das Reisefieber.  
Die Lokomotive als Nachtp.  
(„Kladderadatsch“ v. 4. Juli 1858)

furiosum erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblicke des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Gehirnkrankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaune einzufassen.“

(Troske, „Allgemeine Eisenbahnkunde“, I, S. 7. Die Echtheit dieses Gutachtens wird übrigens angezweifelt)

## Eine Frage.

George Stephenson wurde einst gefragt, ob es nicht gefährlich sei für einen Eisenbahnzug, wenn die Lokomotive mit einer Kuh, die sich auf dem Gleise befände, zusammenstieße. Er antwortete: „Bad for the train? No, but very bad for the cow.“

Dieses erinnert an einen angeblichen Erlaß eines Ministeriums, das vor alten Zeiten in gleicher Angelegenheit entschieden haben soll, daß sich die Ochsen und Esel nach den Eisenbahnen zu richten hätten und nicht die Eisenbahnen nach den Ochsen und Eseln.

o o o o

## A vicinális.

Megy, megy a kis vicinális, egyszerre csak megáll a nyílt pályán. Az utasok ijedten dugják ki a fejüket az ablakon. Sehöl semmi. A kalauz oda rohan előre a gép felé.

— „Mi az, mi történt?“ kérdik tőle.

— „Semmi különös“ — mondja a kalauz — „csak egy tehén. Nem akar lemenni a sínről, de mindjárt lekergetjük.“

Öt perc múlva elindul a vonat, félóraig zakatol előre, akkor aztán megint megáll a nyílt pályán. Ijedtség, szaladgálás mindenütt. Egy utas gunyosan szól oda a kalauznak:

— „Talán most egy másik tehén állta el a vonat útját?“ — Mire a kalauz őszintén feleli:

— Nem Uram. Most megint ugyanaz. Elértük azt a tehenet, amelyet az előbb elkergettünk.“



Abb. 71

Our Rapid Train Service—a suggestion for improving it.  
(„The Evening News“, Sydney, Thursday, March 26, 1914)

6006



## Com a viação Ferrea.

Recebemos, hontem, o seguinte communicado:

„A imprensa tantas vezes tem censurado a V.F.S.R.G.\*, por irregularidades commettidas em seu serviço de transportes é justo que não lhe regateia elogios, quando ella os merecer.

O que se deu na viagem do trem que saiu, domingo, de Taquara, para esta capital, deve ser registrado em honra da poderosa e magnanima companhia.

Como de costume, o trem partiu ás 12 horas. Mas, percorridos alguns kilometros, a machina parou, declarando não poder ir adiante. Estava cansada, exausta. Era velha, vinha do tempo dos primeiros inglezes. Não podia mais. Sua avançada idade, os trabalhos por que tinha passado, nesta triste vida, já lhe davam direito a repouso.

Não foi attendida. Deram-lhe umas martelladas, fizeram-lhe applicações de lubrificantes, deitaram-lhe lenha na fornalha, e a pobre teve de marchar.

Parando aqui, parando além, arquejante, ora gemendo, ora gritando seu infortunio, ao longo da estrada impassivel, a trancos e barrancos, a misera conseguiu chegar a Canoas, com quasi duas horas de atraso.

Ahi teve meia hora de descanso. Apesar disso, porém, pouco depois tornou a parar. Então, aos passageiros caiu-lhes a alma aos pés, vendo empregados da estrada retirarem de sob os carros pedaços. . . . da machina.

Depois de novas intervenções periciaes, ferida, mutilada, a pobre arrastou-se até Gravatahy. Ali tiveram a caridade de fazel-a baixar á enfermaria, e á frente dos carros, puzeram outra machina. Esta partiu, em altos brados, e num grande rompante; mas parece que havia tomado alguma formidavel carraspana, porque logo, nos Navegantes, esteve 10 minutos a encher-se de agua.

Finalmente, com cerca de 3 horas de atraso, chegou o trem a esta cidade. Os passageiros desembarcaram com fome, com sede, cansados, moidos, cheios de pó, e com os fatos estragados pelas immundicies dos carros. Mas, ao pôrem pé em terra, tiveram a ineffavel satisfação de verificar que estavam vivos.

Por haver proporcionado a algumas dezenas de passageiros essa ineffavel satisfação, é que a V. F. etc. fez júz aos mais francos applausos.“

(Aus einer brasilianischen Zeitung)

Die deutsche Übersetzung lautet:

## Auf der Eisenbahn.

Wir empfangen gestern folgende Mitteilung:

Da die Presse so oft die V. F. S. R. G.\* wegen in ihrem Transportdienst begangener Unregelmäßigkeiten getadelt hat, ist es nicht mehr wie billig, daß sie mit dem Lobe nicht zurückhält, wenn dieses verdient wird.

Was sich am Sonntag auf der Fahrt des von Taquara nach dieser Hauptstadt abgegangenen Zuges ereignete, muß zugunsten der mächtigen und einflußreichen Gesellschaft gebucht werden.

Der Zug fuhr wie üblich um 12 Uhr ab. Aber nach Zurücklegung einiger Kilometer stand die Maschine und sagte deutlich, daß sie nicht weiter könne. Sie war müde, erschöpft. Sie war schon alt, sie stammte nämlich aus der Zeit der ersten Engländer. Sie konnte einfach nicht mehr. Ihr vorgeschrittenes Alter, die harten Arbeiten, die man ihr in diesem traurigen Leben auferlegt hatte, gaben ihr ein Recht, nach Ruhe zu verlangen.

Man hörte nicht auf sie, man versetzte ihr harte Hammerschläge, man flößte ihr allerlei Fette und Öle ein, man überlud ihren Magen mit Holz, und das arme Opfer mußte laufen.

\* V. F. S. R. G. ist die Abkürzung für Via Ferrea do Estado do Rio Grande do Sul, die das Bahnnetz des Staates Rio Grande do Sul (Südbrasilien) umfaßt und vorher an die ehemalige „Compagnie auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil“ (franz. und belg. Kapital) jahrelang verpachtet worden war. Die Mißstände herrschten schon während ihrer Verpachtung an die franco-belgische Gesellschaft.

Bald hielt sie hier, bald hielt sie dort, jetzt stöhnend, jetzt über ihr Unglück laut klagend; mit Ach und Weh schleppte sich die Elende über die unbarmherzigen langen Eisenstränge, und endlich, mit zwei Stunden Verspätung, kam sie todmüde in Kanoas an.

Hier gönnte man ihr eine halbe Stunde Rast. Trotzdem stand sie bald darauf wieder; da krampfte sich den Passagieren das Herz in der Brust, als sie sahen, wie Angestellte der Eisenbahn unter dem Wagen Stücke von — der Maschine hervorzogen.

Nach neuen operativen Eingriffen, verwundet, verstümmelt, schleppte sich die Arme bis Gravatahy. Dort waltete Barmherzigkeit, und man brachte sie ins Lazarett und kuppelte eine andere Maschine an die Wagen. Mit lautem Gebrüll zog sie dahin, in einem Ausbruch des Krampfes; es scheint, daß sie dann mächtig berauscht war, denn nachher bei den Navegantes floß eine Unmasse Wasser 10 Minuten in ihren Schlund.

Endlich, mit 3 Stunden Verspätung, kam der Zug in dieser Stadt an. Die Passagiere stiegen aus, hungrig, durstig, müde, zerschlagen, bestaubt, ihre Kleider ruiniert durch die schmierigen Wagen, aber als sie den Fuß auf die Erde setzten, hatten sie die unbeschreibliche Befriedigung festzustellen, daß sie noch am Leben waren.

Und weil die Bahngesellschaft einer Anzahl Passagiere diese unbeschreibliche Befriedigung zuteil werden ließ, muß ihr hier unbeschränktes Lob gesendet werden.



### Grabinschrift auf dem Bromsgrove-Kirchhof

für einen Lokomotivführer, der bei einer Kesselexplosion einer Lokomotive auf der schiefen Ebene bei Lickey im November 1840 verunglückte.

#### Sacred to the memory of Thomas Scaife

late an Engineer on the Birmingham and Gloucester Railway, who lost his life at Bromsgrove Station by the explosion of an engine boiler on Tuesday the 10<sup>th</sup> of November 1840.

He was 28 years of age, highly esteemed by his fellow workmen for his many amiable qualities, and his death will be long lamented by all those who had the pleasure of his acquaintance. The following lines are composed by an unknown friend as a memento of the worthiness of the deceased.

My engine now is cold and still,  
No water does my boiler fill;  
My coke affords its flame no more,  
My days of usefulness are o'er,  
My wheels deny their noted speed  
No more my guiding hand they need.  
My whistle, too, has lost its tone,  
His shrill and thrilling sounds are gone  
My valves are now thrown open wide,  
My flanges I'll refuse to guide.  
My clack, also, though once so strong  
Refuse to aid the busy throng.  
No more I feed each urging breath  
My steam is now condens'd in death.  
Life's railway 's o'er, each station 's past,  
In death I 'm stopp'd and rest at last.  
Farewell, dear friend, and cease to weep  
In Christ I 'm SAFE im Him I sleep.

This stone was erected by his fellow workmen 1842.

### Ein Friedhof für belgische Lokomotiven.

#### Epitaph on a Locomotive.

By the sole survivor of a deplorable accident (no blame to be attached to any servants of the company)

*Collisions four  
Or five she bore,  
The signals wor in vain;  
Grown old and rusted,*



*Her biler busted,  
And smash'd the Excursion  
Train.*

*„Her End was Pieces.“*

(Mr. Punch's Railway Book S. 78)

Abb. 72





**Münchener Frühling.**

Nach einem Bilde von W. L. Lehmann, München.

(Mit gütiger Erlaubnis des Verlags der „Jugend“, München)









Abb. 73

Der Ingenieur.

6037

Aus „Heinrich Kley, Leut und Viecher“, Verlag Albert Langen, München.

### Heinrich Kley.

Der Münchner Maler und Zeichner technischer Grotesken Heinrich Kley ist wohl auf seinem Gebiete einzig dastehend unter den heutigen Künstlern des Zeichenstiftes und der Farbe. Am bekanntesten sind seine zum großen Teil in der Münchner „Jugend“ wiedergegebenen Bilder aus Großbetrieben der Industrie, die technisch und künstlerisch einwandfrei uns Vorstellungen vermitteln vom Farbenreichtum und dem Leben der Maschine. Künstlerisch eigenartiger aber wirkt Kley als Zeichner technischer Grotesken und Karikaturen. Die phantastische Verzerrung der Linien und Verrenkung der Dinge, wie

wir sie in seinen Skizzenbüchern und in „Leut und Viecher“ finden, ist sein ureigenstes Gebiet. Man hat bei diesen Grotesken nie den Eindruck, daß es sich um erfundene oder ausgeklügelte Spielereien handelt, sondern diese Darstellungen sind Grundelemente seiner zeichnerischen Begabung, sein Auge sieht die Dinge wirklich in dieser Verschiebung. Heinrich Kley läßt in den meisten seiner Schöpfungen Ungeheuer der grauen Vorzeit entstehen aus den modernsten Maschinen. Seine Menschen sind häufig Urwaldbewohnern oder Gestalten aus der Märchen- und Sagenwelt ähnlicher als gesitteten Europäern.



Das zeigt schon unser erstes hier wiedergegebenes Bild (Abb. 73) „Traum des Ingenieurs“. Unabsehbare Fabrikgebäude mit qualmenden Schornsteinen winden sich wie Riesenschlangen durcheinander. Krane und Laufkatzen treiben selbständig allerlei Unfug, so daß ein See entsteht, auf dem Panzerkreuzer usw. sich tummeln, während am Fußende des Bettes ein wirrer Lokomotiv- und Schienenhaufen entsteht. Unter all diesen witzigen und doch wieder gruseligen Erscheinungen windet sich in Angst und



Abb. 74

Dr. ing.

6034

die von einem Fakir beschworen werden. Das drohende Unheil — wieder eine urweltliche Gestalt — greift nach dem dahinbrausenden Zuge (Abb. 75). Zwei Wagen sind schon umgestürzt. Wird es auch noch die Lokomotive erfassen? Im nächsten Bilde „Orient-Express“ fühlt man förmlich die heiße, schwüle, erstickende Luft des Südens (Abb. 76).

Die hier ausgewählten Zeichnungen geben nur einen kleinen Ausschnitt aus Kleys riesigem Schaffen. (Nur die Bilder wurden genommen, die uns die Lokomotive zeigen). Sie lassen uns den Grund er-



Abb. 75

Entgleisung.

6035

Grauen der Erfinder und Beherrscher dieser Dinge, der Ingenieur. Sonst hält er mit seinem Geist und Willen alles im gewohnten Gleise. Jetzt aber ruht sein Geist, da nehmen seine Schöpfungen Rache an ihrem Beherrscher. Daß die Kraft der Gedanken und die Macht des Willens selbst Undenkbares und scheinbar Unmögliches vollbringen kann, soll uns das Bild „Dr. ing.“ zeigen. Unter dem Einfluß seines Willens krümmen und winden sich Eisenbahnzüge wie Schlangen,

kennen, warum Ingenieur und Techniker seine Werke lieben. Es spricht aus ihnen eine unumschränkte Beherrschung der technischen Formen. Sie wirken

witzig, und doch ergreift den Betrachter ein Schaudern vor den heraufbeschworenen Unmöglichkeiten, es läuft ihm oft kalt über den Rücken. Es kommt hier weniger auf den Stoff, als auf die Form des Dargestellten an. Und die ist überraschend grotesk und von verblüffender Unmittelbarkeit.

A. König.



Abb. 76

Orient-Express.

6036

Diese 3 Bilder stammen aus „Heinrich Kley“, Skizzenbuch 1—3, Verlag Albert Langen, München.



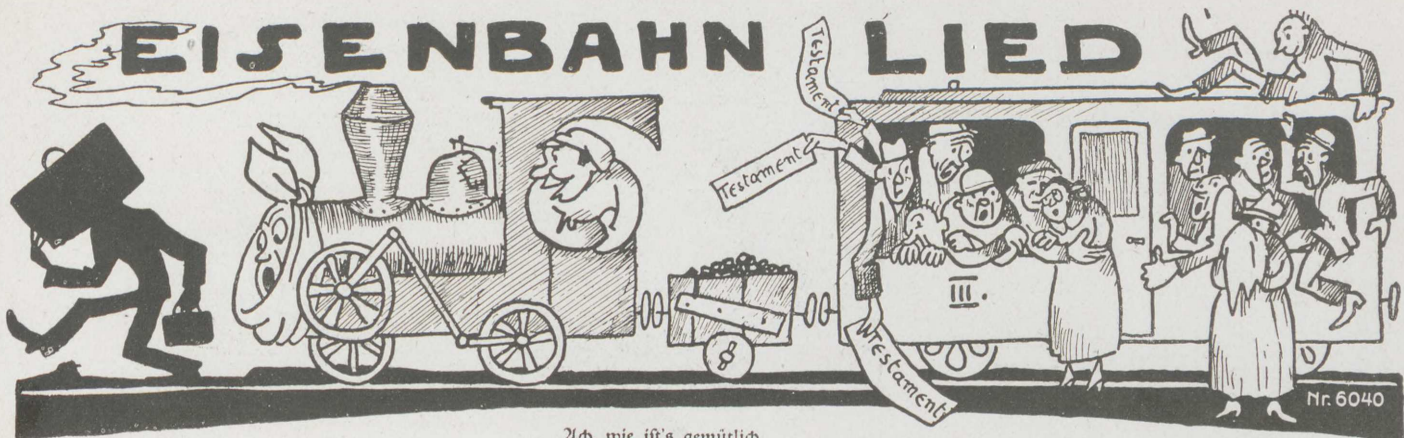


Abb. 77

Ah, wie ist's gemütlich  
Auf der Eisenbahn  
Die Lokomotive zieht nicht,  
Sie hat 'n franken Zahn!  
Vor Hunger kannste schnaufen,  
Vor Kälte nischte mehr sehn,  
Und willste, kannste laufen,  
Bleibt die Karre stehn!

6040

## Heitere Gedichte.

### Entwicklung des preußischen Lokomotivbaues in Versen.

Anfänglich galt es allein, Normalienschatze zu hüten,  
Ganz vereinzelt begann der ein oder andre zu wüten.  
Rauchverbrennung, Verbundmaschinen mit Wechselventilen,  
Krauß'schen Bauarten galt's, die vielen gar nicht gefielen,  
Vierzylinder Verbund, Hannover und Erfurter Mache,  
Allerhand weiterer Schund und manche verdrießliche Sache.

Da endlich wurde es Tag, es siegte die höhere Tugend,  
Edeldampf trat auf den Plan, im Taumel der glücklichen Jugend.  
Siegverheißend und wild, ein Dämon in schlichtem Gewande,  
Bracht' er, was andre gesucht, mit einem Schlage zustande.  
Gattungsfroh\* hat er alsbald die Mitwelt in Staunen versetzt,  
Und durch sein fruchtbares Werk die Eisenbahnkreise ergötzet.

(Gelegenheitsdichtung zur 50. Sitzung des preußischen Lokomotiv-Ausschusses)

\* Hinweis auf die vielen neuen Gattungen von Heißdampflokomotiven.

### Die Lokomotive.

Eine Eisenbahnphantasie.

Was bleibst du, o Lokomotive,  
So mitten stehn auf der Bahn?  
O sage, was ficht in der Tiefe  
Des Innern so plötzlich dich an?

Kein Bahnhof ist hier zu ersehen,  
Nicht mal eine Wasserstation,  
Und doch bleibst schleunigst du stehen  
Und stöhnst im kläglichsten Ton!

Mir ist, als versteh' ich die Klage,  
Versteh' deiner Seufzer Musik!  
Du denkest vergangener Tage,  
Gedenkst der Maschinenfabrik.

Dort standest du, als du entsprungen  
Des Meisters schaffendem Fleiß,  
Du standst in der anderen jungen  
Maschinen vertraulichem Kreis.



Dort standet ihr, fern dem Getriebe  
Der Welt und den Mühen der Bahn,  
Und schautet in ruhiger Liebe —  
Und lieblicher Ruhe euch an.

Es mochten wohl zärtliche Bänder  
Von Einer zur Andren sich ziehn;  
Vielleicht, daß vor allem ein Tender  
Für dich nur geschaffen erschien.

Da kam eine Botschaft dem Meister,  
Da kam ihm unendliches Geld,  
Aus Glück, aus idyllischem, reißt er  
Und stößt dich hinaus in die Welt.

Nun mußt du die Gleise durchmessen,  
Die hin zum Gebirge sich ziehn,  
Der Tender durchheilt wohl indessen  
Die Bahnstrecke Potsdam—Berlin.

Ein Tender wie andere Tender,  
Gleichgültigster, fremder Art,  
Er ward dir durch eiserne Bänder  
Gemeinsamer Knechtschaft gepaart.

Mit ihm nun zu dienen, zu laufen,  
Zu schleppen Personen und Gut,  
Mußt Wasser in Strömen du saufen,  
Mußt glühen voll höllischer Glut.

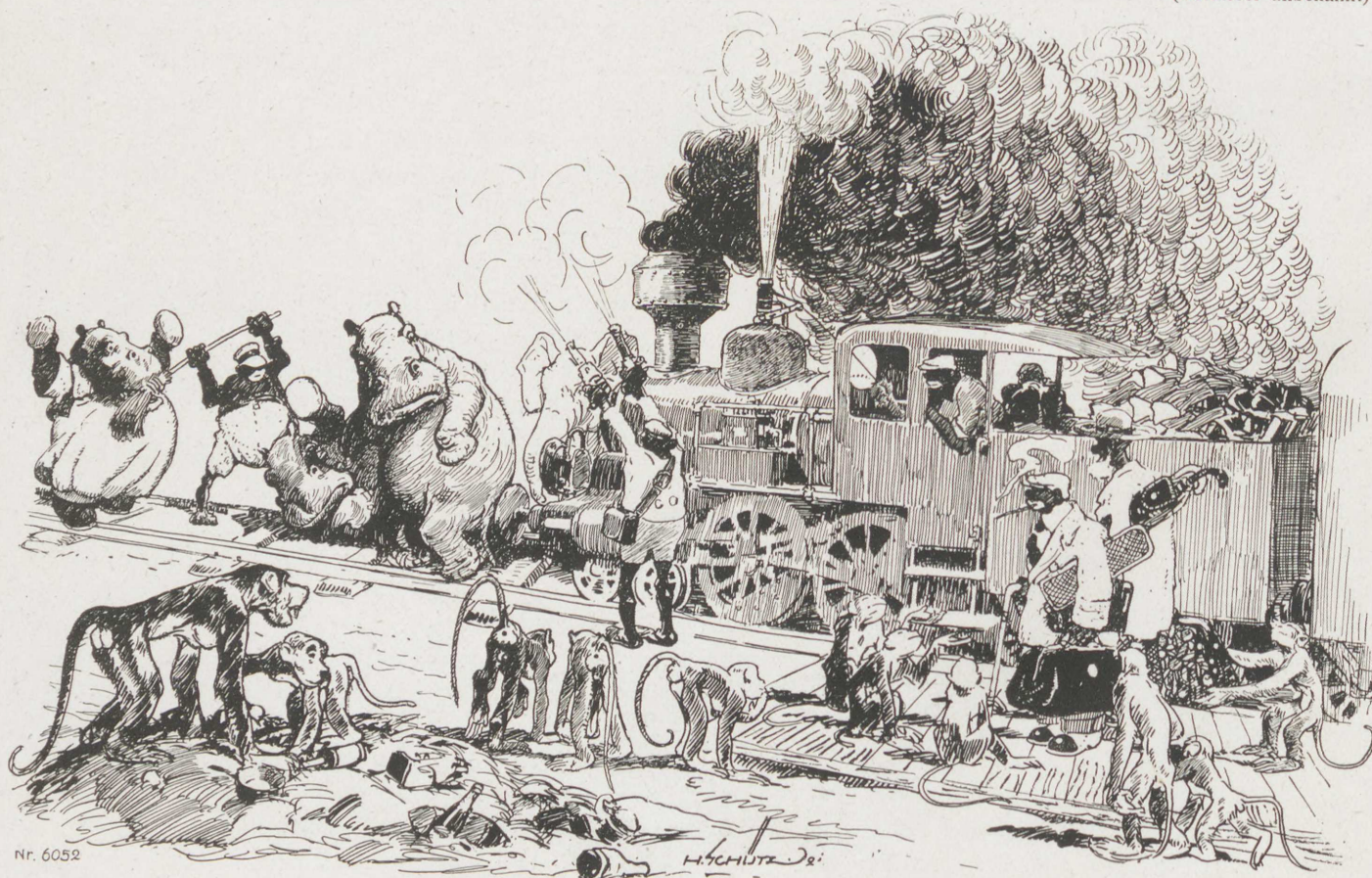
Nun rennst du und säufst du und ziehst du,  
Mußt lustig noch pfeifen im Joch —  
Da wird dir, als piffst du und blies't du  
Bereits auf dem äußersten Loch.

Da mag durch die Seele, die kranke,  
Qualvolle Erinnerung ziehn,  
Da schweift dir der Schmerzensgedanke  
Zur Bahnstrecke Potsdam—Berlin.

Da sprühen die Funken wie Blitze,  
Da qualmt so gewaltig der Rauch,  
Dämonischer glüht dir die Hitze  
Und walt dir das Wasser im Bauch.

Jetzt stockst du plötzlich im Rennen,  
Nun forscht man und fragt sich und schwatzt:  
„Was gibt's?“ — Und die Schaffner bekennen:  
„Es ist eine Röhre geplatzt!“

(Verfasser unbekannt)



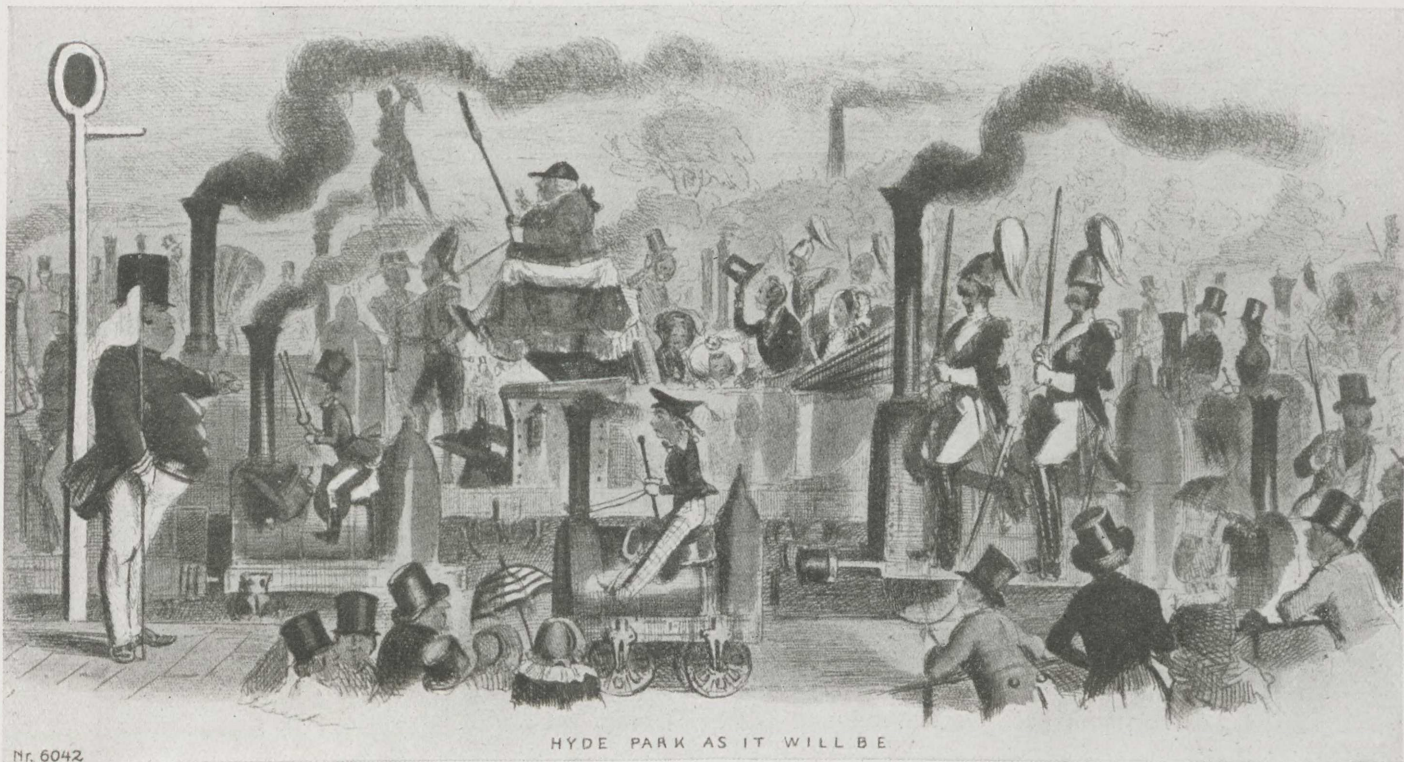
Nr. 6052

Abb. 78

Die Lokomotive in Afrika.  
Nach einer Originalfederzeichnung von Hermann Schütz, Stuttgart.

6052





Nr. 6042

HYDE PARK AS IT WILL BE

Abb. 79

(Reproduced by the special permission of the Proprietors of „Punch“)

A prophetic picture from Punch's Pocket Book, 1846.

### Heißdampf.

Heißdampf! Heißdampf! Aller Schranken  
Spottet seine große Macht,  
Wenn man ihn im Überhitzer  
Auf 300 Grad gebracht.  
Ganz verachtet ist sein Vater  
Naßdampf; denn die Theorie  
Und die Praxis schätzen höher  
Seines Sohnes Energie.

Naßdampf war die reine Jauche,  
Schwer beweglich, dick und träg.  
Vollgesogen wie ein Egel  
Kroch er langsam seinen Weg.  
Schlich vom Dome zum Zylinder,  
Wo er alles von sich gab,  
Schlug vor seinem Gang ins Freie  
An der Wand das Wasser ab.

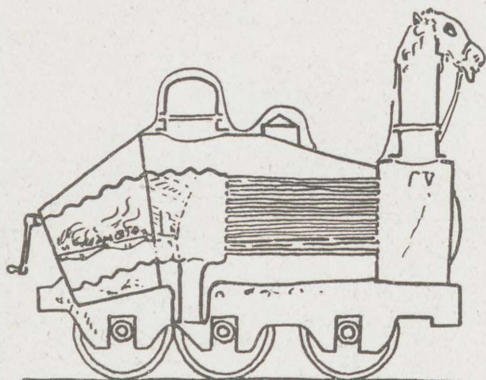
„Heißdampf, Heißdampf“ heißt die Losung,  
Wenn auch oft die Praxis klagt,  
Daß er den Betrieb geärgert  
Und die Werkstattleute plagt.  
Und wie eine Feuergarbe  
Leuchtend auf zum Himmel steigt,  
Steigt der Edeldampf im Glanze  
Seines Ruhms. — Ihr Spötter, schweigt!

(25. Stiftungsfest, Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure, Berlin, 10. März 1906)



# Das Lied von der ankerlosen Lokomotive.

Melodie: Sind wir nicht zur Herrlichkeit geboren.



Was der Stephenson dereinst erfunden  
Und als Lok'motive hat benannt,  
Ist tatsächlich unter allen Hunden,  
Und sein Kessel ist 'ne Affenschand!  
Dieses Ankerheer,  
Längshin und auch quer  
Ist der Technik höchster Unverstand!

Also zetert Herr G. Lentz am Rheine,  
Daß es bis zur Weichsel hin erschallt,  
Und verbricht, gestärkt von edlem Weine,  
Einen Kessel in Kamelsgestalt!  
Nur am Bodenkranz,  
Wie ein Lämmerschwanz  
Hat die Feuerbüchse ihren Halt!

Unfug sind zwar auch die Siederöhren,  
Weil sie fast als Anker anzusehn;  
Doch da gänzlich sie nicht zu entbehren,  
Läßt Herr Lentz verkürzt sie noch bestehn  
Unten fügt er dann  
Einen Schlamm sack an,  
Daß die Lok. breitspurig nur kann gehn!

Im Prinzip und auf dem Wattmanbogen  
Sah sich alles ganz vortrefflich an;  
Doch die Praxis fand sich arg betrogen,  
Als der Bau des Ungetüms begann:  
Durch die Nähte rings  
Wie ein Rauschen gings,  
Und das Wasser aus dem Kessel rann!

Ärger wurd's noch, als man voller Kühne  
Feuer auf dem Roste angefacht:  
Hei, da sträubte sich die Lentz-Maschine;  
Denn ans Fahren hatt' sie nie gedacht,  
Auf des Kessels Grund  
Nimmer Dampf entstand,  
Durch den Schlot entfloß der Wärme Macht.

Siederöhre und Chamotte-Retorten  
Ohne Unterlaß ersetzte man,  
Apparate von den feinsten Sorten  
Brachte man alsbald dazu noch an;  
Aber nichts verding,  
Denn das Wunderding  
Nur auf Ruhe in der Werkstatt sann!

Nächstens zieht wohl, statt zur freien Strecke  
Diese Lok. noch ins Museum ein.  
Dort erfüllt sie ihre wahren Zwecke,  
Ein abschreckend Beispiel doch zu sein.  
„Weil die Anker mir  
Fehlten, starb ich schier“ —  
Also laute dann ihr Leichenstein.

(25. Stiftungsfest, Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure, Berlin, 10. März 1906)

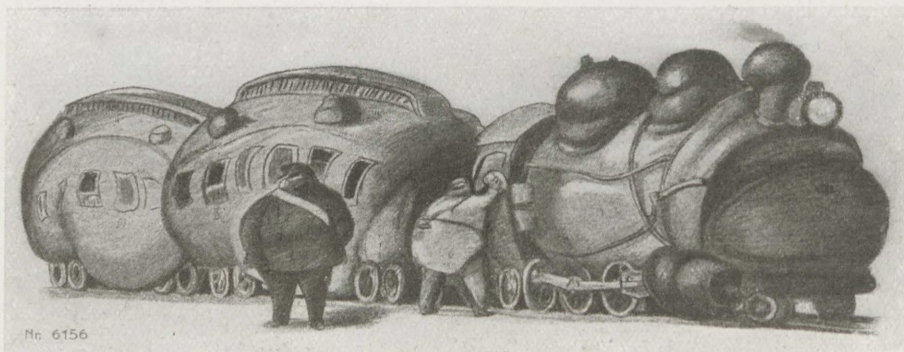


Abb. 81

6156

## Berlin — Karlsbad.

„Auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind vor einiger Zeit besonders leistungsfähige Lokomotiven eingestellt worden, da die Baderschnellzüge zu den schwersten in ganz Europa gehören.“ (Zeitungsnotiz)

Zeitschrift für die Bediensteten der k. k. priv. A. T. E. G. — Jhrg. I, Nr. 12 v. 15. 6. 14.





Abb. 82

(F. Heubner im „Simplizissimus“, 24. Jahrgang, Nr. 36, 3. Dezember 1919)

Der Fußgänger kommt schneller vorwärts als die Eisenbahn und diese wieder schneller als ein Telegramm.  
Zeitgemäße Betrachtung der deutschen Post- und Eisenbahn-Verhältnisse im Winter 1919.

### Kleinbahn-Idyll von Einst.

Ein großes, schwarzes Ungetüm,  
Das macht sich auf die Reise,  
Es kreuchet durch den Spessart hin,  
Auf einem schmalen Gleise.  
Recht urgemütlich, sanft und leicht,  
Zuerst es durch die Ebene schleicht.  
Dann aber geht es auch bergab  
In übermütig frohem Trab.  
Doch ach! jetzt wird die Sache schlimm.  
Die Glocke läutet „bim, bim, bim“.  
Und alle denken mit Erblichen:  
„O, wird vielleicht das Holz nicht reichen?“  
Denn jetzo muß die Bimmelbahn  
Den Berg hinauf, steil himmelan.  
Sie stöhnt, sie ächzt, sie seufzt so schwer.  
Wo nehmen wir nur Feurung her?  
Heiß leuchtet wohl der Sonnenball.  
Was nützt es? Unser Holz ist all'.  
Ach Gott, wie ist das Ziehen schwer,  
Ich will, ich möcht' und kann nicht mehr! —

Da ruft der Schaffner schneidig aus:  
„Herrschaften, aus dem Zug heraus!  
Wollt Ihr noch gern nach Hause heut,  
So tut jetzt eure Schuldigkeit!  
's ist ganz egal, ob Frau, ob Mann,  
Holt Alle fleißig Holz heran!“ —

Und Alle sind sie brav und fleißig,  
Sie suchen Holz und schleppen Reisig.  
Nach einer kleinen Stunde dann,  
Da geht die Fahrt von Neuem an.  
Nur langsam, hier gibt's nichts zu lachen!  
Jetzt müssen wir das Schwerste machen.  
Die Kurve kommt! es ist zu dumm!  
Ach, wären wir erst da herum! — —

Was hilft die Kraft des edlen Strebens?  
Denn alles, alles ist vergebens.  
Maschine legt sich auf die Seiten.  
Sie kann die Kurven 'mal nicht leiden.  
Zugführer, der liegt auf der Nase,  
Der Heizer wälzt sich dort im Grase.  
Und wieder ruft der Schaffner dann:  
„Herrschaften, raus! Ob Frau, ob Mann!“  
Deutscher Mut und deutsche Kraft  
Maschine in die Höhe schafft!  
„So! — steigt jetzt nur schnelle ein,  
Wir werden bald zu Hause sein!“ — —

Ei, seht, da geht die Botenfrau!  
„Kommt! fahrt doch mit! Ihr seid doch schlau!“ —  
„Ja, eben drum,“ so spricht die Frau,  
„Ich muß mich sehr beeilen heut  
Und hab' zum Fahren keine Zeit!“ —

(Heumann, 9. Juli 1914)

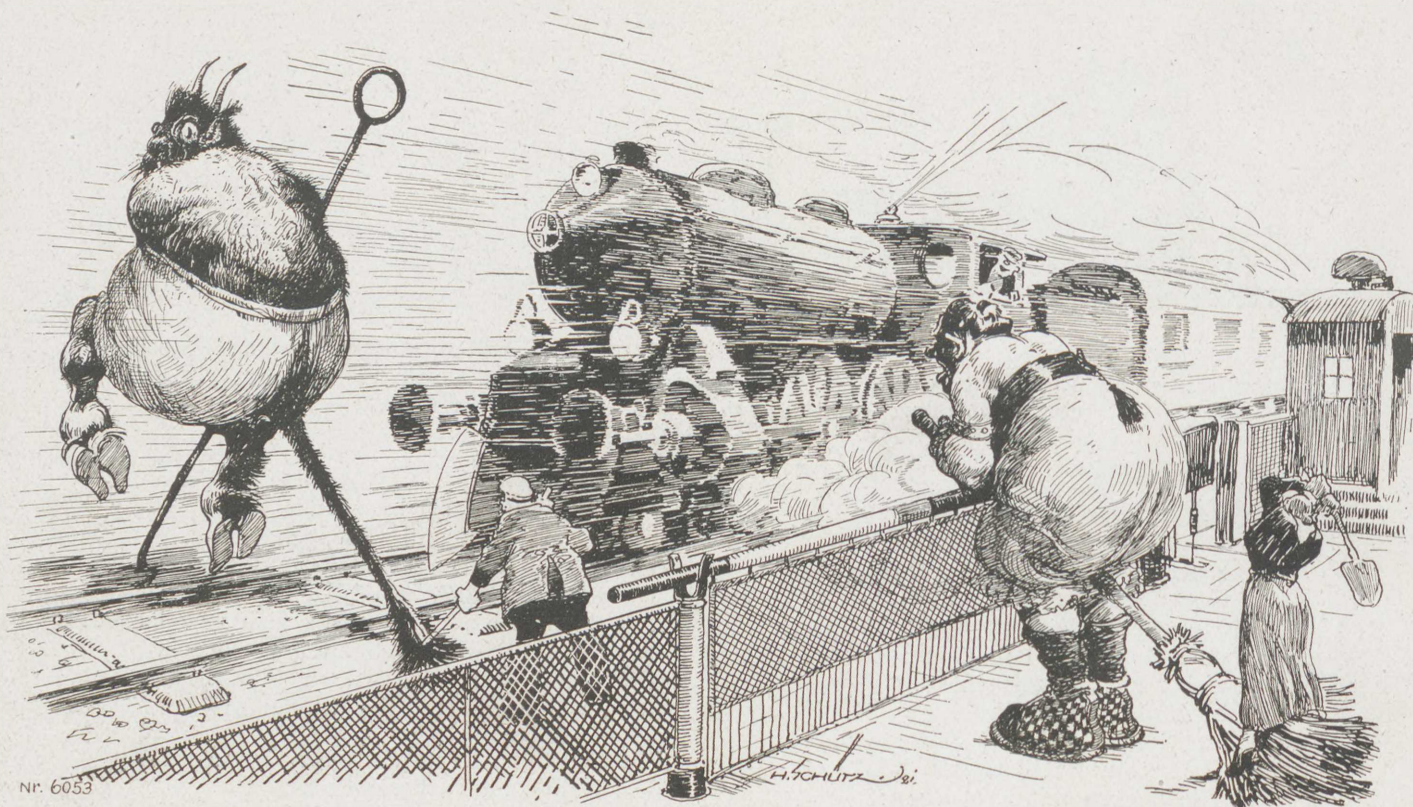


Abb. 83

(Mr. Punch's Railway Book Seite 180)

If China is to have Railways, of course the dragon must enter into the design of the locomotives &c., as above.  
(An „Imperial Railway Administration“ is now a part of Chinese bureaucracy — Daily Paper)





Nr. 6053

Abb. 84

Eisenbahn-Spuk.

Nach einer Originalfederzeichnung von Hermann Schütz, Stuttgart.

6053

## Die Zeiten ändern sich.

Melodie: In einem kühlen Grunde.

Es steht 'ne Lokomotive im Werkstatthofe  
nun still,  
Sie hat die Laufbahn vollendet,  
Das sieht man ohne Brill!

Nie wird den Kolben mehr heben des Dampfes  
gewaltiger Strom;  
Denn klapprig wurde das Gangwerk,  
Es klafft der Mantel vom Dom.

Wie fuhr sie doch so manierlich vorm Schnell-  
zug hin in die Welt,  
Als sie der Staat einst beschaffte  
Für heidenmäßiges Geld.

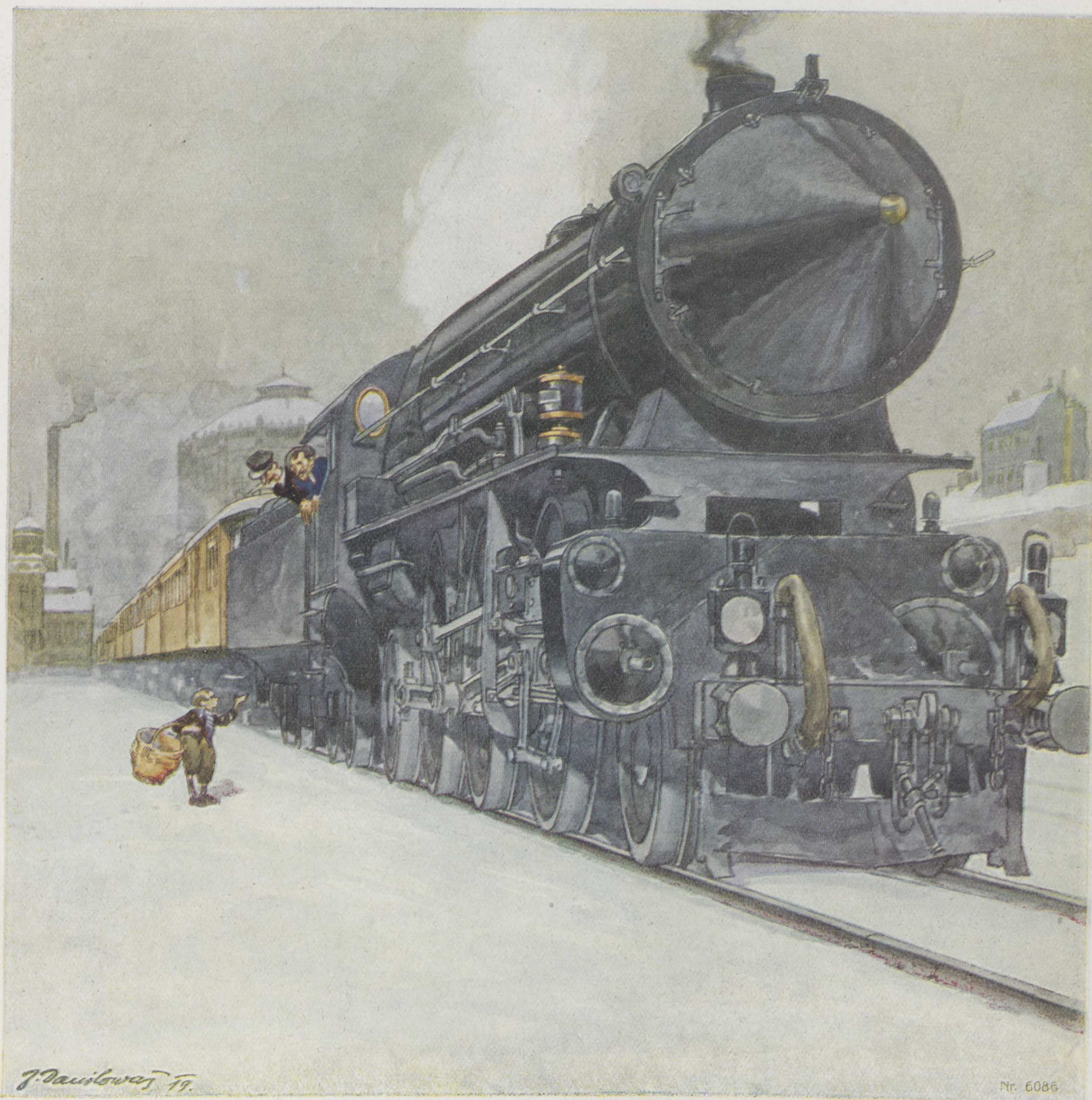
Da ward sie freilich bewundert, wie neu und  
kühn war ihr Bau,  
Das ist nun alles vergessen,  
Heut baut man dreimal so schlau.

Das waren köstliche Zeiten, eh' sie im Schiebe-  
dienst fuhr,  
Sie lief auch dort unermüdlich,  
Und nun lief ab ihre Uhr.

So geht sie endlich zur Rüste, leer steht das  
Führerhaus,  
Die Armatur wird beseitigt,  
Die Feuerkiste kommt raus.

Nun ist der Rotguß geborgen und was man  
dann noch zerschlägt,  
Ist alles rostiges Eisen —  
Bis einst es wieder sich regt.





*Der Frechdachs in der Kohlennot:  
„Brauchst a Kohl'n?“*

*Nach einem Aquarell von Josef Danilowatz, Wien.*







## Die Klage einer alten Lokomotive.

(Zum Bilde auf Seite 90.)

Ach, ich bin so sterbensmüde,  
Bin in allen Teilen krank.  
Das spür' ich in jedem Gliede,  
Die Nummer selbst ist nicht mehr blank.

Ich hab' zwar einen guten Magen,  
Dem keine Portion zu groß!  
Und Kohlen kann ich viel vertragen,  
Doch mit dem Dampfen ist nichts los.

Eil ich daher in raschem Sprunge,  
Dann geht mir fast der Atem aus,  
Denn ich hab' eine schlechte Lunge,  
Und jede Fahrt ist mir ein Graus.

In meinen Füßen, den sechs Rädern,  
Hab' ich die Gicht ganz jämmerlich,  
Den Rheumatismus in den Federn,  
Und schleudern tut's ganz fürchterlich.

Auch in meinem armen Herzen,  
Das man sonst die Kolben nennt,  
Hab' ich kolossale Schmerzen,  
Die mein Führer sehr oft kennt.

Doch von dem Zapfen will ich schweigen  
Und all dem andern vielen Schmerz,  
Sonst glaubt Ihr, würd ich's übertreiben,  
Und meine Klage sei nur Scherz.

Schlechte Schieber, schlechte Kolben,  
Machen riesig viel Verdruß,  
Davon sind die schlimmen Folgen,  
Daß ich häufig trinken muß.

Oft bleib ich auf der Strecke liegen,  
Vor großem Durst und Atemnot,  
Die Tränen wollen nicht versiegen,  
Dann bin ich meistens schon halb tot.

Wollt Ihr mich nach der Steuerung fragen,  
Erlaßt es mir, es wäre zu viel,  
Ich käme da vor lauter Klagen  
Zu keinem End' und keinem Ziel.

Die Rohrwand, das ist meine Wange,  
Wird oft mit Tränen angenetzt,  
Dann kommt der Heizer mit der Stange,  
Und prügelt mich zu guterletzt.

Gar manche Rippe bricht mit Krachen,  
Viel ganze Stück ich nicht mehr hab.  
Ein Stehbolz bricht und andere Sachen,  
Das bringt näher mich dem Grab.

Auch meine Stimme ist ganz heiser,  
Als litte ich an Schwindsucht noch,  
Mir hilft kein Führer und kein Heizer;  
Ich pfeif' halt aus dem letzten Loch.



Wer war es, der dem Rade  
Des Vogels Flügel lieh,  
Und dessen Roß von Eisen  
Im Laufe Feuer spie?

Abb. 85

Melodie: Im Krug zum grünen Kranze.

N2 6003

6003

Der sich durch Berge bohrte,  
Der große Brücken schlug,  
Und der in alle Lande  
Den Keim der Wohlfahrt trug.

Das war ein großer Zaubrer,  
Ein wahrer Wundermann,  
Der dicht mit Eisenfäden  
Den Erdball überspann.

Er gab der Urwaldwildnis,  
Der Wüste einen Pfad,  
Und der gesamten Technik  
Des Schaffens goldne Saat.

Es sproß daraus viel Arbeit,  
Die Frucht war reicher Lohn.  
Wir Ingenieure danken  
Dir „großer Stephenson“!

(Aus der Festschrift zum 25. Stiftungsfest, Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure, Berlin, 10. März 1906)





Nr. 6051

Abb. 86

### Die alte Lokomotive.

Nach einer Originalfederzeichnung von Hermann Schütz, Stuttgart.

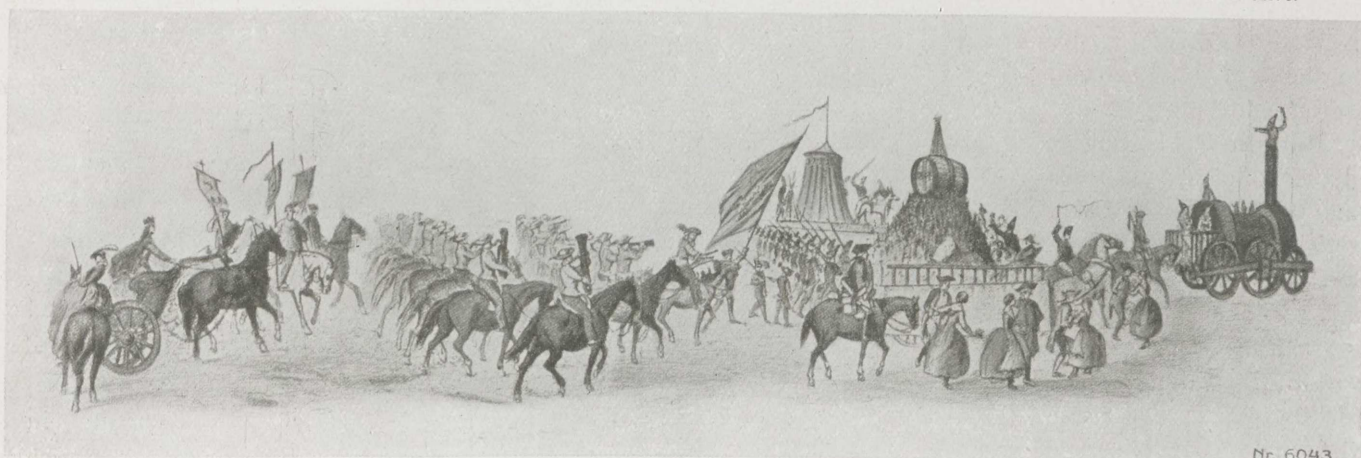
Lorep ist die abgekürzte Bezeichnung für die Lokomotiv-Reparaturwerkstatt der Hanomag.



Herolde der Colonia.

Funkenwacht.

Lokomotive.



Nr. 6043

Abb. 87

Karneval in Köln.

(„Deutschland“ Nr. 2)

## Witz und Humor in Wort und Bild.\*

### Die utzende Lokomotive.

David Bloch war durch seinen Handel in Lumpen (en gros natürlich) schwerreich geworden und kaufte sich ein Bergschlößchen in der Schweiz. Da aber Bergsteigen, namentlich wenn man wohlbeleibt ist, keine angenehme Sache ist und Bloch fürs Technische Neigung hatte, so ließ er sich eine kleine Bergbahn mit Dampfbetrieb anlegen, um bequem nach seinem Schlößchen zu gelangen.

Keuchend schob das Lokomotivchen den elegant ausgestatteten Wagen bergauf, wenn Bloch und Gemahlin heimkehrten oder Verwandte und Freunde unten von der Bahnstation abgeholt werden mußten.

Als einer der besten Familienfreunde eines Jahres wiederkam, vermißte er sofort die Dampflokomotive. David Bloch hatte sich elektrischen Betrieb zugelegt.

„Aber David, was biste modern,“ sagte er oben angelangt, „kaum haste ein bißchen abgewirtschaftet das Dampflokomotivche, legste der zu elektrischen Betrieb, wirklich modern!“

„Gott wie haißt, modern,“ meinte David, „hab’ ich nicht können vertragen das ewige Geutze der Dampflokomotive. Gings bergauf, so schrie sie unaufhörlich: Bloch! Bloch! Bloch! .... und gings bergab, so hörte ich nur immer: Davidl, Davidl, Davidl!“

\* Wir verweisen an dieser Stelle auf die Sondernummer der „Fliegenden Blätter“, München, die diesem Werke beigeheftet ist.



Abb. 88

6050

Ye railway station during ye holiday time in ye roman period.  
(From a rare old frieze (not) in ye British Museum)  
(„Mr. Punch's Railway Book“ S. 186)



Abb. 89

A new race in Africa.

6047

Arrival of the Uganda express. (Twenty minutes ahead of time)  
(„Mr. Punch's Railway Book“ S. 88)



## Liebe Jugend!

Der erste Zweifel an der elterlichen Allwissenheit und Aufrichtigkeit ergriff den dreijährigen Heinz, als er auf dem Bahnsteig mit Muße eine schnaubende Lokomotive beaugenscheinigte. Seine Frage: „Ist die Lokomotive labendig?“ wird ihm wahrheitsgetreu beantwortet. Da will es der Zufall, daß Wasser abgelassen wird, und triumphierend belehrt mich mein Sohn: „Und sie ist doch labendig!“ (Jugend 1918, Nr. 5)



Abb. 90

Baralong Bull mit dem Lokomotivbein.

(„Punch“ 1845, II/262)

## Verfügung des Maschinenamtes.

Der Führer Müller und der Heizer Schulze sind mit je M 3,— Strafe zu belegen, weil sie während einer größeren Rangierpause auf dem Bahnhofe Bierstedt mit dem Regulatorhebel unter dem Arm die Lokomotive verlassen haben und in der Bahnhofswirtschaft sich dem Genusse geistiger Getränke hingegen haben.

## Auch ein Grund.

Erster Bauer: „Warum stellt sich denn dein Pferd immer auf die Hinterfüße, wenn ein Zug kommt?“

Zweiter Bauer: „Aus Hochachtung vor dem Dampf-roß“.

Pf.

## Wunder der Welt.

In Leipzig ist kürzlich ein Luxuszug ganz ohne Lokomotive eingefahren.

Er war nämlich bis auf den letzten Platz mit Schiebern besetzt.

(„Lustige Blätter“ 45, 1920)

## Der Wellblechkessel.

Eine wahre Geschichte. Ort: Hörsaal einer technischen Hochschule. Zeit 1894. Professor, Dozent für Eisenbahnmaschinenwesen zeichnet mit zittriger Hand einen

preußischen Normalkessel an die Tafel. Ein Student (leise zu seinem Nachbarn): „Seit wann macht man denn die ollen Normalkessel aus Wellblech?“



Abb. 91

## Von der Kriegs-Feldbahn.

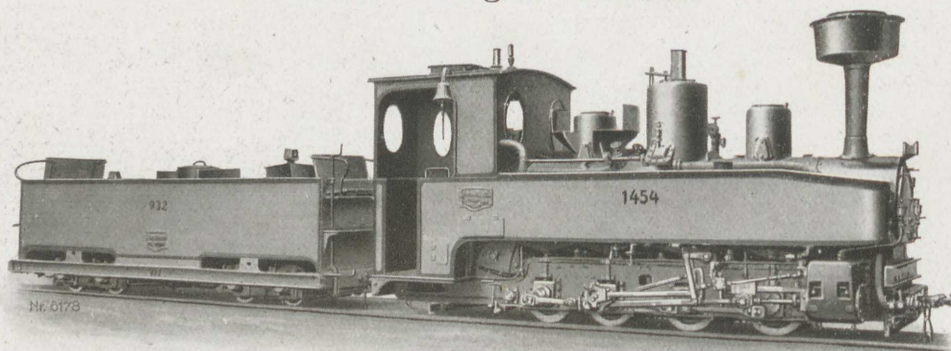


Abb. 92

D-Hanomag-Feldbahnlokomotive.

6178

Am Fuße der Steigung 1:18 steht die kleine D-Feldbahnlokomotive und kann nicht mehr. „Warum kommen Sie nicht hinauf?“ fragt der Übungsleitende auf seinem Schlachtroß den Gefreiten auf der Maschine.“

„Die Steigung ist 1:18, Herr Major!“

„Das ist ganz egal, und wenn sie 1:1000 ist, — Sie müssen hinaufkommen!“



## Heiteres von der A. T. E.

(Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft)

Von Aussig nach Teplitz (vor 60 Jahren)

Schultze: Na, da seh mal an, Müller. Eene Maschine von vier Eselkraft, des is merkwürdig. (Zu einem Kondukteur): Sie — wozu is denn des eigentlich?

Kondukteur: Schauns, wir fahren von hier aus fast immer bergan und da müssen wir Vorspann haben. Es geht freilich etwas langsam, aber herunter geht's noch viel langsamer.

Schultze: Ja, warum denn?

Kondukteur: Weil dann der Zug sonst leicht ins Laufen kommt und in Bodenbach statt in Aussig anhalten könnte.

Schultze: Na, nur keene Übereilung, is ne jute alte Regel.



Abb. 93

6012

Ein Bauer am Wege: Herr Kondukteur, 's ham sich eben e paar hinten drufgesetzt.

Kondukteur: Wollt ihr runter, ihr Spitzbuben, alle Tage setzt ihr euch hinten druf — nich einmal Sonntags nehmt ihr ein Billet — rrrrrunter sag ich —! Nu wart! (Er holt eine Peitsche vom Wagen und läuft hinter. Die blinden Passagiere springen herab, laufen eine Strecke hinterher und setzen sich wieder auf, wie der Kondukteur im Waggon ist).

Ein Bauer, der nebenher geht, pocht ans Fenster und bittet Schultze um ein bißchen Feuer, was er erhält.

Kondukteur: Nun, lieber Freund, wollen Sie vielleicht einsteigen?

Der Bauer: Nee, mei guter Herr Kondukteur, 's tut mer leid, aber ich muß halt um Viere in Teplitz sein, und Sie kommen erst um Fünfe hin. — Ich will immer vorausgehn. — Ham Se vielleicht was zu bestellen?

(„Zeitschrift f. d. Bediensteten der A. T. E. G.“ vom 15. 7. 14)

\*

## Wie die Lokomotivpfeife entstand.

Kurz nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn in England im Jahre 1833 hatte ein dahersausender Zug das Unglück, einen mit einem Pferde bespannten Karren, der mit Butter und Eiern beladen zum Markte nach Leicester auf dem Wege war und dabei einen Bahnkörper

überfahren mußte, umzustürzen und völlig zu zertrümmern. Der Lokomotivführer hatte wohl mit seinem Horn, das er an seinem Halse trug, den Rosselenker auf die Gefahr aufmerksam gemacht, der Warnungsruf war jedoch nicht bis zu dessen Ohr gedrungen.

Dieser erste Unglücksfall auf der Eisenbahn erregte ein ungeheures Aufsehen, weshalb sich die Direktion dieser Bahn veranlaßt sah, an demselben Tage noch mit Georg Stephenson über diese unangenehme Geschichte Rücksprache zu nehmen. Es wurde hin und her überlegt, wie derartigen Unglücksfällen in Zukunft wirksam vorgebeugt werden könnte, doch wollte kein Vorschlag recht zusagen und befriedigen.

Da kam der Direktor der Bahn auf einen Einfall; er fragte, ob es nicht möglich wäre, an der Dampfmaschine ein hornartiges Instrument anzubringen, das durch Dampf in Tätigkeit gesetzt werden könnte. Stephenson, der als erfahrener Techniker sogleich den hohen Wert dieser Idee erkannte, erklärte sich mit diesem Vorschlag einverstanden und war gern bereit, sofort zur Ausführung eines Versuches zu schreiten.

Ein englischer Fabrikant von Musikinstrumenten stellte unverzüglich das Versuchsobjekt her, und die erste Probe fiel so günstig aus, daß der Verwaltungsrat beschloß, an allen Maschinen der Gesellschaft derartige Instrumente anbringen zu lassen.

Vor allen Dingen aber mußten die verlorenen Pferde, der zertrümmerte Wagen, 50 Pfund Butter und 80 Dutzend zerbrochene Eier vergütet werden. Und diesen 960 Eiern verdankt die Lokomotivpfeife ihr Dasein.

(Aus den „Stenographischen Monatsblättern“ vom März 1922, Heckners Verlag, Wolfenbüttel)

\*

## Die künstlerisch durchgebildete Lokomotive.



Abb. 94

6027

Non è uno scherzo:

Questo mostro elegantuccio come uno zuccherino da quattro soldi, è il progetto di una locomotiva dell'avvenire disegnato da un valente artista inglese patrocinatore a ogni costo della diffusione dell'arte in tutte le forme della vita. Come si vede, lo stile liberty ha ancora i suoi fedeli.

„Corriere della Sera“, Letteratura (Febbraio 1906)





Abb. 95

Zur Hebung des Fremdenverkehrs nach Ostpreußen.  
Lokomotive mit Grogahn.  
(„Kladderadatsch“ Nr. 22 vom 31. 5. 1914)

## Das Läutewerk.

Als Ende der siebziger Jahre bei den Lokomotiven der Nebenbahnen das Läutewerk eingeführt wurde, fragte ein an einem Sonntag nach S. fahrendes Bäuerlein einen Mitreisenden, was das Läuten zu bedeuten habe. Darauf wurde ihm erwidert, daß auf der nächsten Station für das gesamte Zugpersonal im Packwagen gepredigt würde.

## Zugpflaster.

Auf dem Bahnhof W. einer Nebeneisenbahn „machte die Lokomotive keinen Dampf“, so daß die Abfahrt des Personenzuges sich erheblich verzögerte. Von den ungeduldigen Reisenden kam einer an die Lokomotive und erkundigte sich nach der Ursache der Verzögerung. Nachdem ihm diese bereitwilligst mitgeteilt worden war, reichte er dem Führer lächelnd zwei bedruckte Briefumschläge und sprach: „Kleben Sie auf jeden vorderen Pufferteller Ihrer Lokomotive den Inhalt dieser Briefumschläge, dann können Sie sofort losfahren, die Umschläge enthalten nämlich das berühmte spanische Fliegenpflaster der Firma Meyer & Co., das wie kein anderes in der ganzen Welt die größte Zugkraft besitzt.“

## Die Lokomotive in ihrer Anwendung auf die freien Künste.

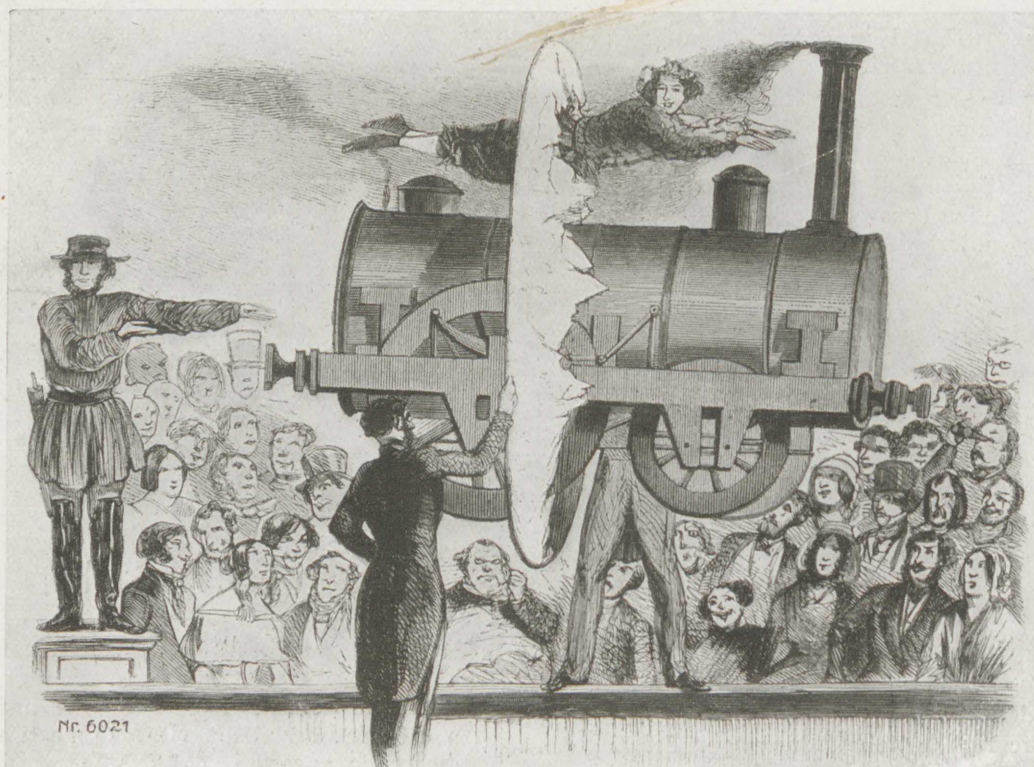


Abb. 96

Kunstreitergesellschaft. Der Sprung durch den Reifen.  
(„Neue illustrierte Zeitschrift“ 1846, S. 118)

6021



# Unsere Eisenbahn.

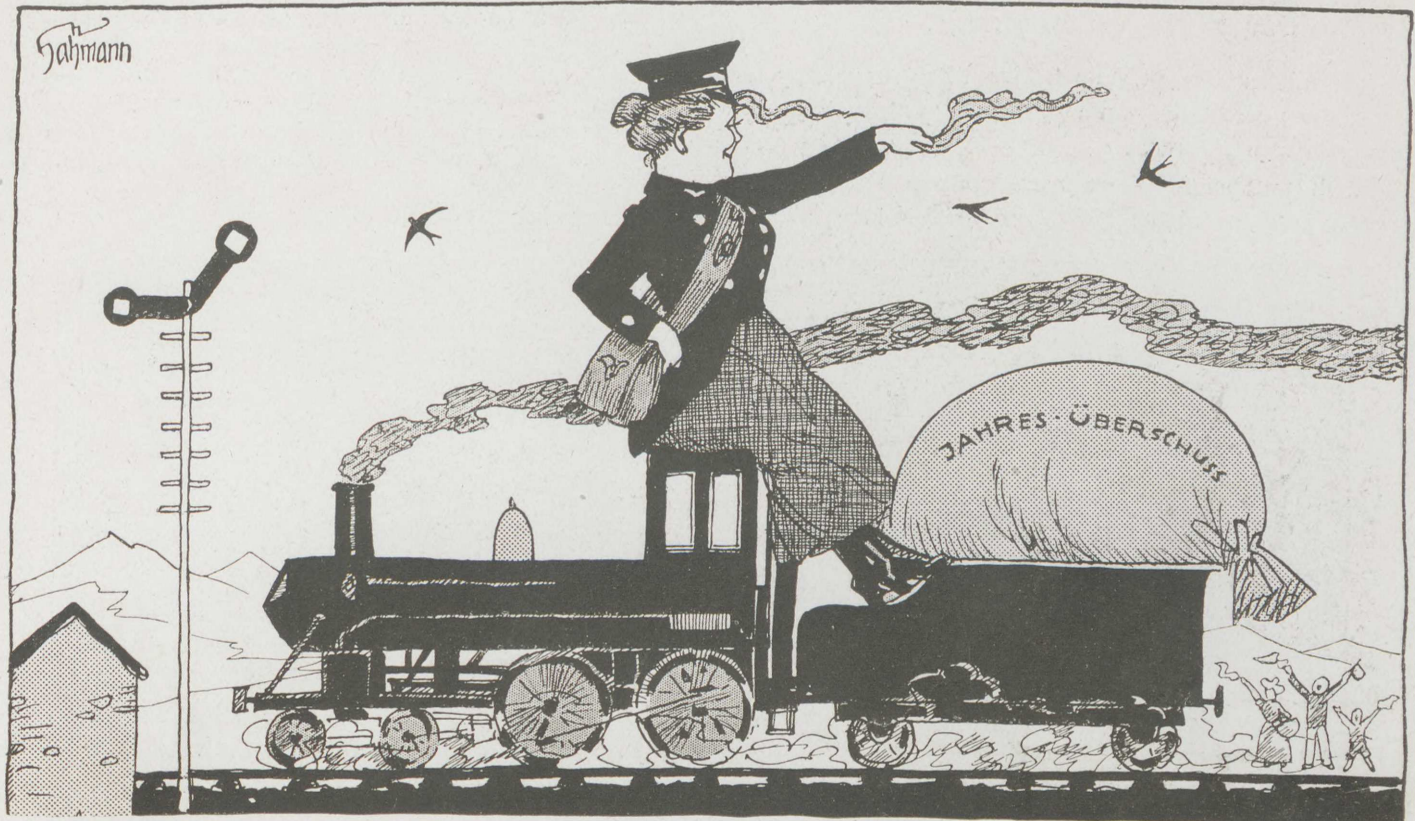


Abb. 97

Einst und

6024

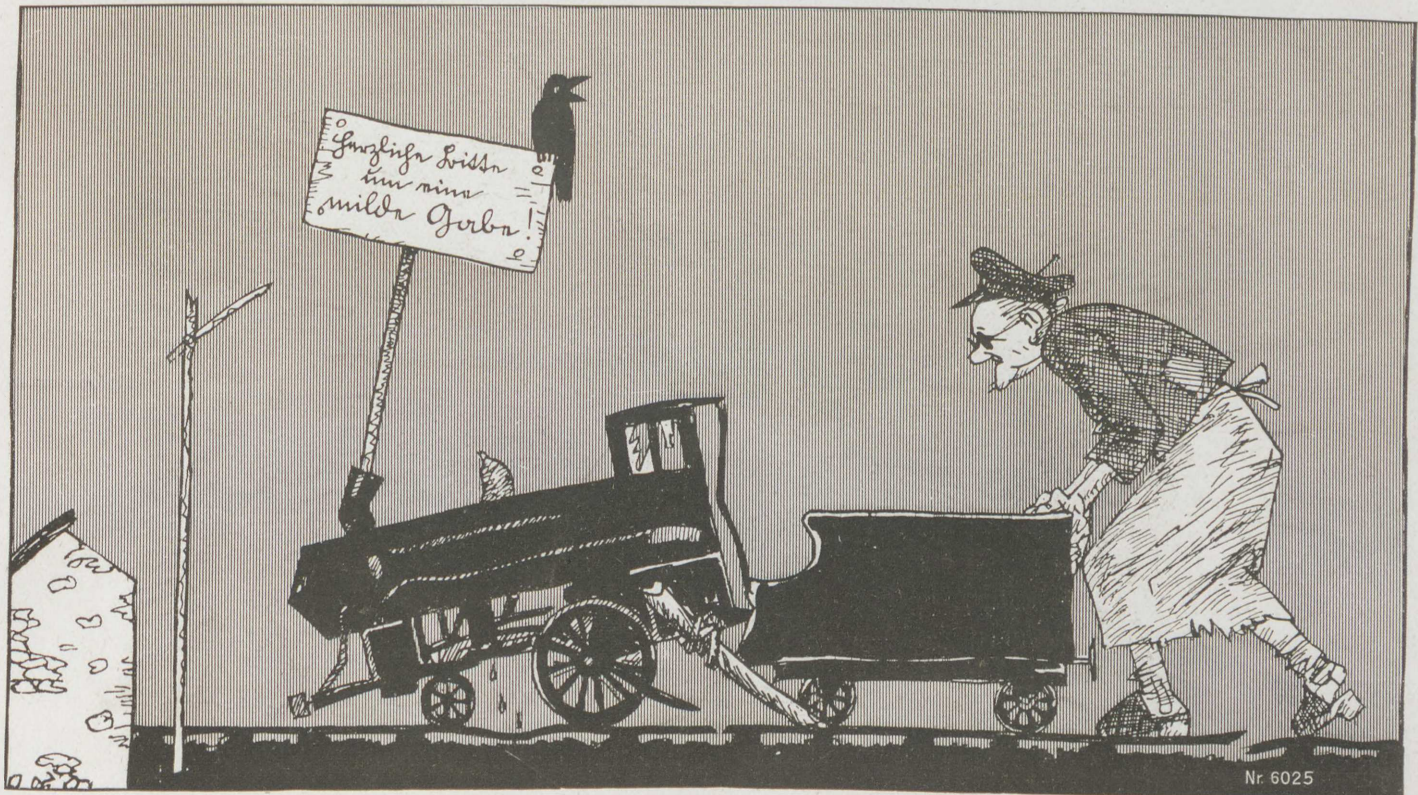


Abb. 98

jetzt.

(„Kladderadatsch“ Nr. 43, v. 26. 10. 1919)

Nr. 6025

6025



## Die Lokomotiven mit der geringen Zugkraft.

„Erinnern Sie sich noch der alten ungekuppelten Maschinen der Hinterpommerschen Bahn?“ fragte jemand einen älteren Führer.

„Oh ja,“ sagte dieser nach einigem Besinnen, „es waren ja ganz schöne Maschinen, laufen taten sie vor-

## Pflichtgefühl.

Auf den englisch-indischen Bahnen versehen auf kleineren Stationen nur Eingeborene den Dienst, welche den strengen Auftrag haben, nichts ohne Einwilligung ihrer englischen Vorgesetzten zu unternehmen. — Eines Tages erscheint auf dem Bahnhof ein Tiger und tötet den Lokomotivführer. Der Eingeborene telegraphiert darauf an seine Behörde:

„Tiger frißt Lokomotivführer, was soll ich tun.“



Abb. 99

Wüsteneisenbahn.  
„Fliegende Blätter“ 1896.

6110

züglich, aber ziehen taten sie gar nichts, rein gar nichts, die konnten einem noch nicht mal die Hosen ausziehen.“

(Prof. Jahn, Vortrag, Berlin 13. 1. 1914)

\*

## Ungünstig.

Bei der Einweihung einer bekannten kleinstaatlichen Nebenbahn mußte eine Honoratiorentochter das langentbehrte Dampfroß mit einem Prolog begrüßen, der mit folgenden Worten begann:

„So bist du endlich uns erschienen,  
Du langersehntes Riesenroß....“

Leider schob sich beim Beginn dieser Anrede zwischen die Dame und die Lokomotive — der Herr Minister, der zur Feier gekommen war.

(„Jugend“ 1916, Nr. 11)

## Empfehlenswertes Abendessen für Lokomotiv-Festlichkeiten.

Gedeck zu 3,50 M.

Speise-Wassersuppe mit Weißmetall-Einlauf  
Steuer-Wellfleisch mit Au-Tomaten purée  
Feuer-Thüringer Klöße mit Schieber-Büchsenbohnen  
Zylinder-Hähnchen mit Feuerbüchsenpargel  
Kulissen-Steinobst mit Sand-Streuzucker und Rad-scheibenhonig  
Schorn-Steinpilze mit Sauce de Limon  
Ein-Gefrorene Speise-Köpfe mit Rot-Gußzwiebacken  
Käsestangen mit Tee-Querschnitt.

## Getränke

Luft-Pumpenheimer . . . . .	Flasche 5,50 M
Kessel-Steinberger Kabinett . . . . .	„ 7,50 „
Dom-Anen Schaum-Blech-Wein. . . . .	„ 12,— „
Achs-Lagerbier vom Faß . . . . .	1/2 Liter 0,10 „

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)





Der Klärschlamm sanft zu Boden sinkt,  
 Er sieht schlecht aus, er fault und stinkt,  
 So daß ihn niemand leiden mag.  
 Er ist für jeden eine Plag!  
 Der Schleuder-Apparat ter Meer  
 Der haßt ihn nicht — der liebt ihn sehr;  
 Er schlingt sogar ihn mit Behagen  
 In seinen großen, runden Magen.  
 Er trocknet auch den Kohlen Schlamm

Und alles, was man schleudern kann!  
 Vermeidet jede Handarbeit,  
 Ist dienstbereit zu jeder Zeit!  
 Er liefert stets den Rückstand fest!  
 Das Wasser er dann laufen läßt. —  
 Wer also unter Klärschlamm leidet,  
 Das Wasser gern vom Festen scheidet,  
 Der komm sofort zur HANOMAG  
 Er wird befreit von seiner Plag!

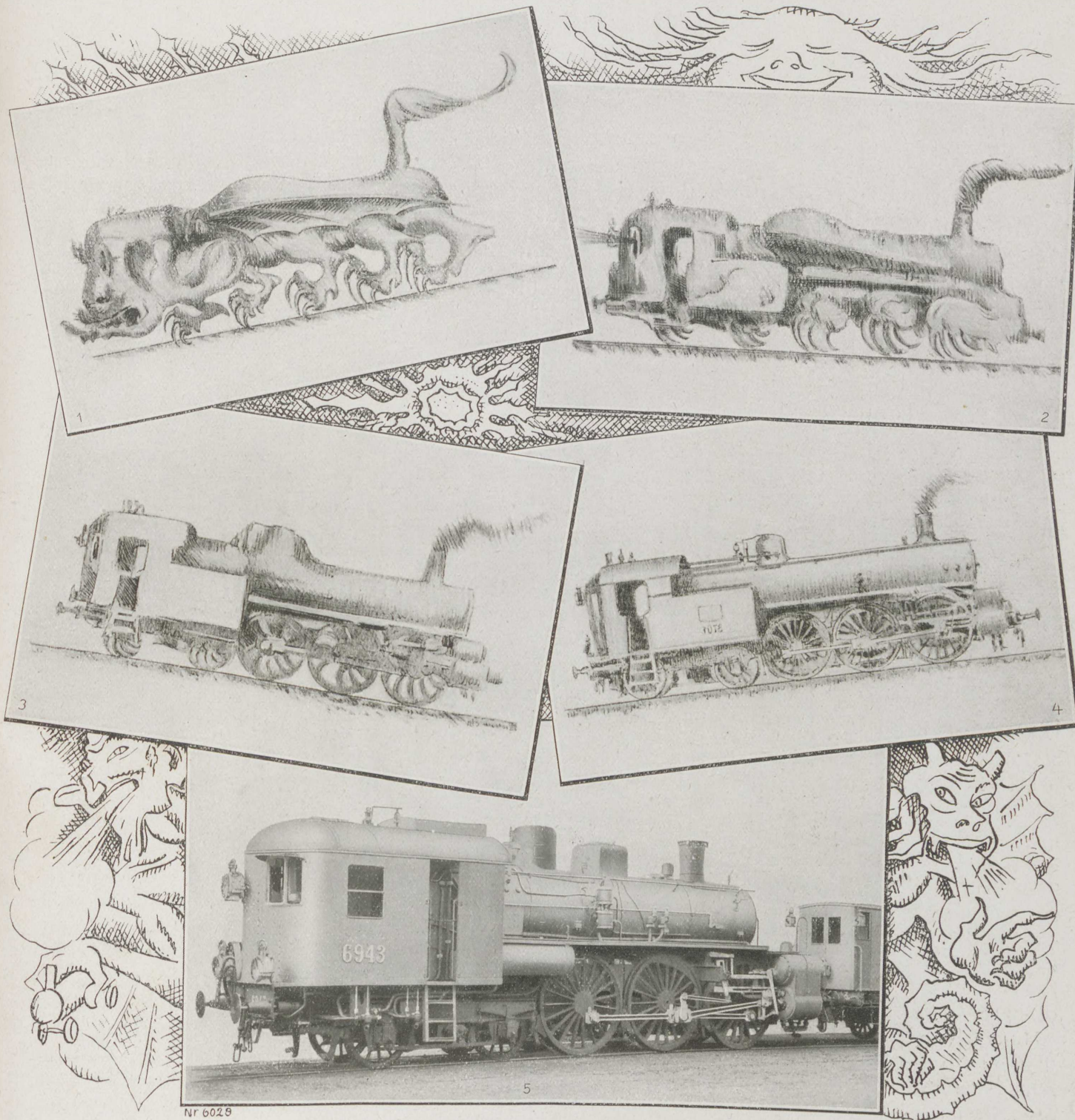
Karikatur auf die Schleudermaschine Bauart 1er Meer, Erzeugnis der HANOMAG.







# Metarmorfofi di un mostro antidiluviano in una „mucca“.



Ein Traum.

Abb. 100

Mucca ist in der Führersprache die Bezeichnung der von Zara entworfenen, normal rückwärtsfahrenden C 2-Schnellzuglokomotive ex RA gr. 500 der Italienischen Staatsbahn (Nr. 5 der Abb. 100 — vergl. auch Anhang S. 124 Mucche).

Die Bilder 1—4 wurden uns freundlichst übersandt von Herrn Cav. Scappini, Mailand.



## Die Lokomotive als Ausdrucksmittel in der Karikatur.

Von Arno König, Hannover.

Es folgen jetzt eine Anzahl Bilder aus deutschen und ausländischen Zeitschriften und Büchern, die uns die Verwendung der Lokomotive in der Karikatur zeigen. Die Lokomotive als Hauptverkehrsmittel unserer Zeit, ohne die wir unser Volks- und Wirtschaftsleben nicht mehr denken können, gab und gibt natürlich den Künstlern und Karikaturisten eine Fülle von Anregungen und Stoffen, ihre Gefühle, ihren Humor, ihren Ärger und Zorn auszulassen. Sind doch Lokomotive und Eisenbahn oft Anlaß zu mannigfaltigen Unzuträglichkeiten, zu zahlreichen Unbequemlichkeiten und zu großen und kleinen Verdrießlichkeiten gewesen, wie sie das Reisen eben mit sich bringt. Die Lokomotive kann den vorgeschriebenen Eisenweg nicht verlassen, sie muß ihn ein-

schlagen, selbst wenn Hindernisse sich entgegenstellen oder gar Unglück und Verderben drohen. Auch das Unglück, das ja bei der Eisenbahn fast immer einen größeren Umfang annimmt, ein Massenunglück ist, hat den Künstlern oft Stoff gegeben, mit satirischer Schärfe oder grimmigem

Humor Verbesserungsvorschläge zu machen, die natürlich praktisch wohl niemals durchführbar sind, aber durch ihre Übertrei-

bung den Ingenieur doch oft einen Schritt weitergebracht und ihm zu neuen Erfindungen Anregung gegeben haben. Unsere Bilder stellen nur eine verschwindend kleine Auswahl dar aus der ungeheuren Fülle von Bildern und Zeichnungen, die sich mit der Lokomotive in der Karikatur beschäftigen.

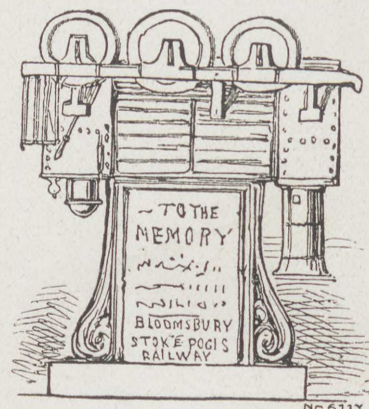


Abb. 102

Denkmal zu Ehren verkrachter Eisenbahnprojekte.

(„Punch“ 1846 I/246)



Abb. 101

Ein altes Kulturbild.

6055

„Habt ihr mich nun begriffen, liebe Leute, könnt ihr euch jetzt die Wirkung der Dampfkraft, diese große Erfindung des neunzehnten Jahrhunderts, wodurch diese Maschine in Bewegung gesetzt wird, erklären?“

„Jo, Herr Pastor, ävver ehr könnt sage, wat ehr wellt, e Päd setzt doch dren! (Ein Pferd sitzt doch drin!)“

(Aus den „Düsseldorfer Monatsheften“ vom Jahre 1849)

Fast durchweg ist in der Lokomotiv-Karikatur die ursprüngliche Gestalt der Lokomotive beibehalten worden.

Das Massige, Wuchtige im Bau der Lokomotive fehlt in keinem der Bilder. Verhältnismäßig selten finden wir eine gänzliche Umformung ihrer Gestalt. Dafür ist sie aber häufiger als lebendiges Wesen betrachtet worden, dem der humorvolle Zeichner Teile von Tier- und Men-



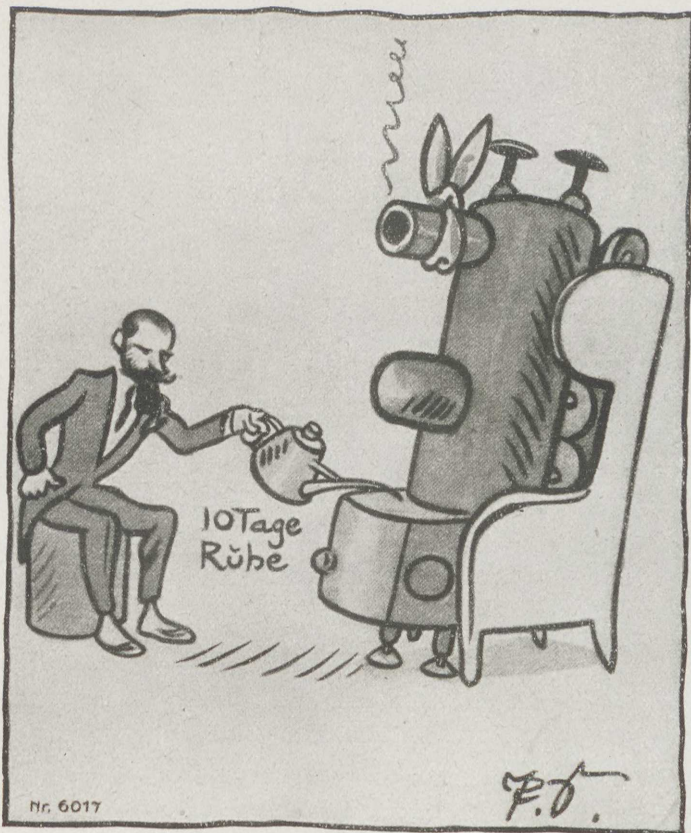


Abb. 103 Die kranke Eisenbahn. 6017  
(Zeichnung von Paul Simmel in „Zeitbilder“, Nr. 41 v. 9. II. 1919)

schenkörpern anhing, um sie sicherer als selbstdenkendes und -handelndes Lebewesen darzustellen. Besonders war es der qualmende Schornstein, der zum rauchenden Menschengesicht umgestaltet wurde, den man mit Hut oder Kragen versah. (Siehe Abb. 28 auf Seite 50 „Mariazeller Wallfahrt zum ersten Male per Eisenbahn“). Mit liebevoller Sorgfalt läßt Paul Simmel in den „Zeitbildern“ die kranke Lokomotive zum Arzt gehen (Abb. 103), der ihr etwas Öliges eingibt und zehn Tage Ruhe verordnet. Entzückend ist das um den Schornstein geknotete Halstuch, das den Eindruck der Krankheit bedeutend verstärkt. Es ist leicht erklärlich, daß man in den ersten Anfängen der Eisenbahn besonders auf dem platten Lande bei den einfach und naiv empfindenden Landbewohnern Mühe hatte, Verständnis für diese verkehrsumwälzende technische Neuerung zu gewinnen. Sehr hübsch ist dies dargestellt in einer Zeichnung aus den Düsseldorfer Monatsheften vom Jahre 1849 „Ein altes Kulturbild“ (Abb. 101). Nach langen Erörterungen und Erklärungsversuchen des Herrn Pfarrers kommt der biedere Fuhrmann doch zu dem Schlusse, nur ein Pferd, die einzige ihm bekannte und vertraute Zugkraft, könne diese sonst unerklärliche Fortbewegung vermitteln. Es ist eben

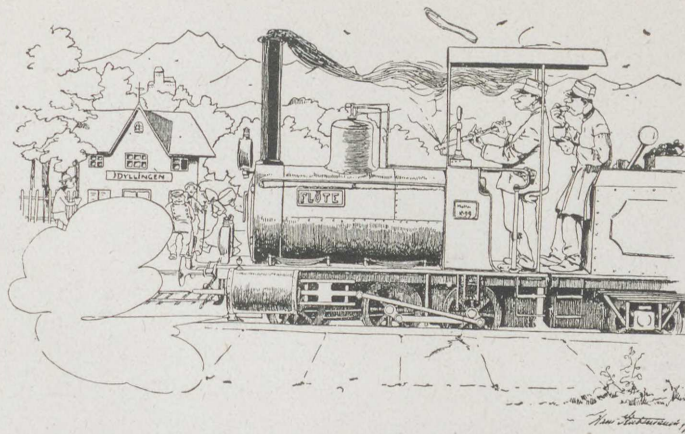


Abb. 104 Verbesserung im Eisenbahnsignalwesen. 6111

Um künftighin idyllische Stationen nicht durch die schrillen Pfeife durchfahrender Lokomotiven zu stören, wäre es angezeigt, die Signale in stimmungsvoller Weise auf einer Dampfblöte hervorzubringen.

(„Meggendorfers humoristische Blätter“ 1900, Band 40, Seite 117)

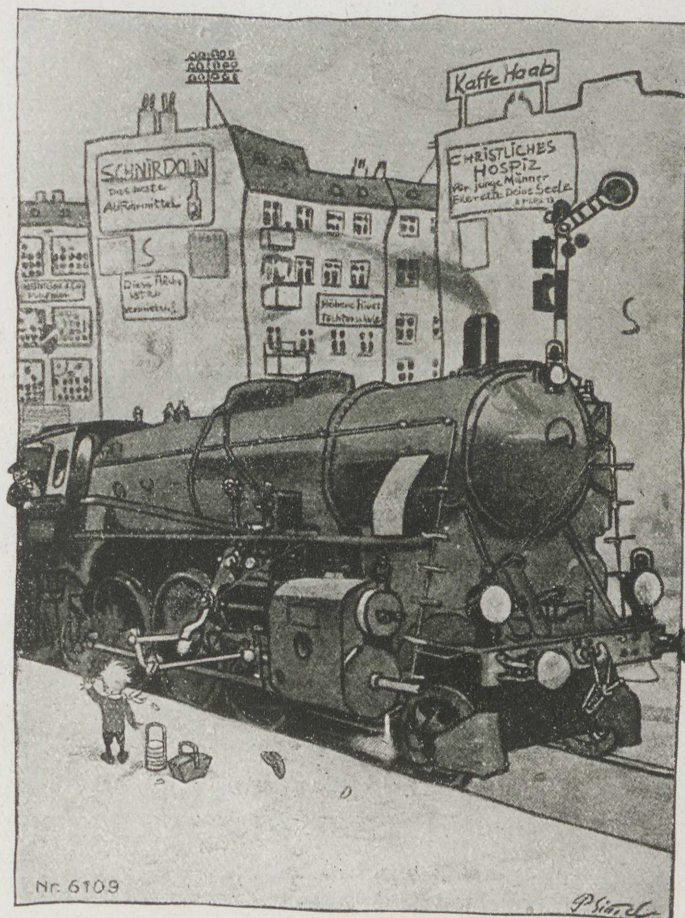
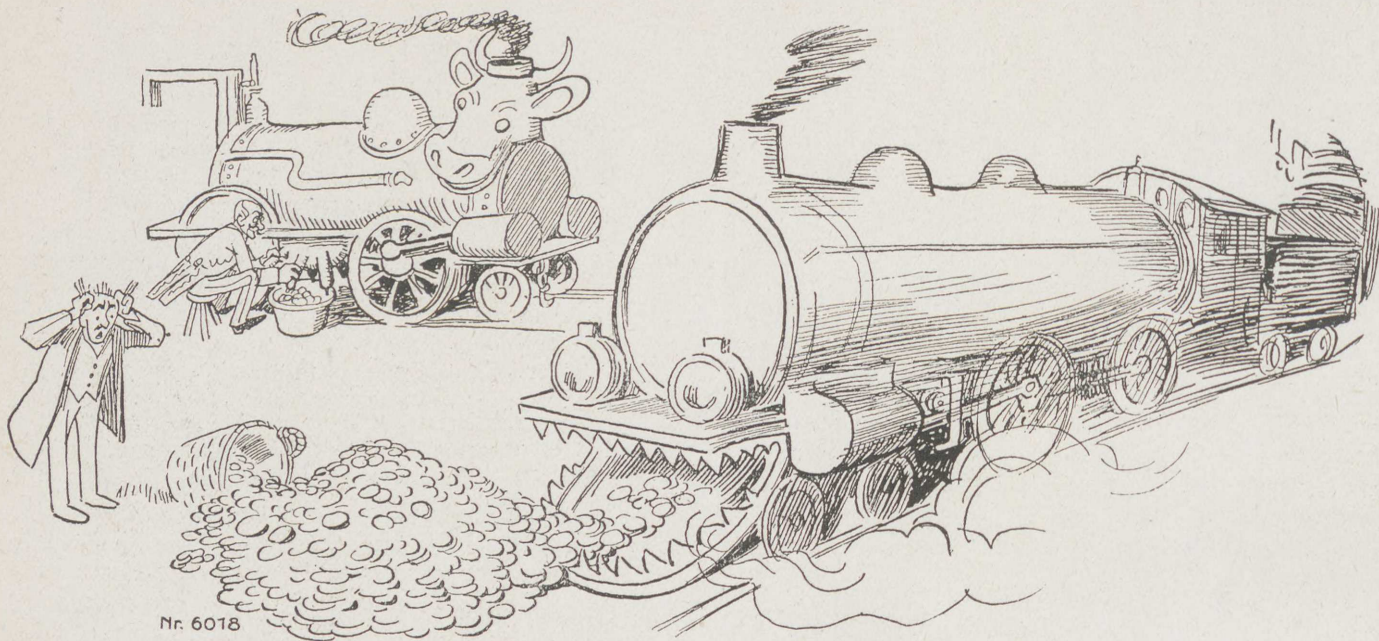


Abb. 105 Streckenbericht. 6109

Das Haltesignal bei Block 7 versagte. Ein Ueberfahren des Signals fand trotzdem nicht statt, da glücklicherweise der Sohn des Lokomotivführers gerade mit dem Mittagessen zur Stelle war.

(Verspottung der „dienstlichen Erleichterungen“, Zeichnung Paul Simmels in den „Lustigen Blättern“ 1913, Nr. 46, S. 9)





Nr. 6018

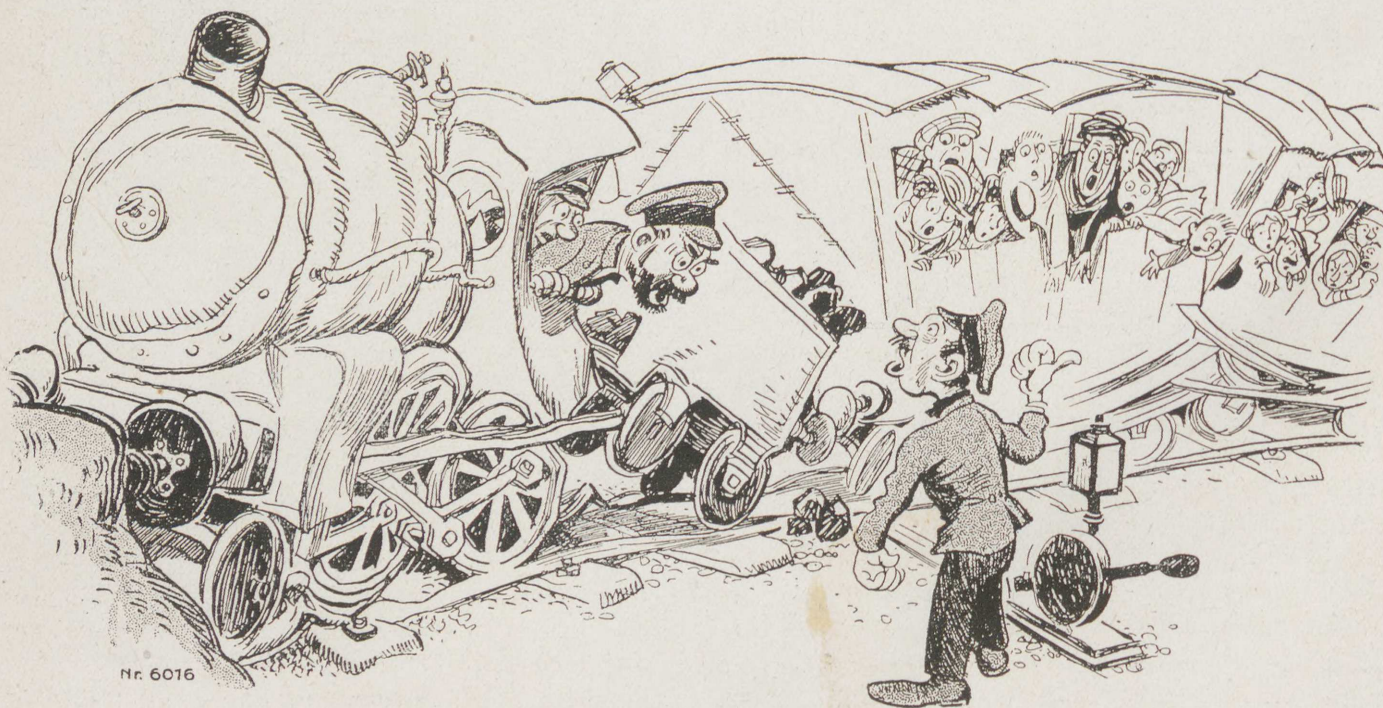
Abb. 106

**Die Lokomotive im Wandel der Zeiten.**

*Einst die melkende Kuh, die uns mit Nahrung versorgt,  
Heute ein fressendes Biest, das die Milliarden verschlingt!*

(„Lustige Blätter“ Nr. 7, 1920, Jahrgang 35)

6018



Nr. 6016

Abb. 107

**Die Nebenregierung der Eisenbahner.**

*„Himmeldonnerwetter, Mensch, warum lassen Sie denn den Zug auf den Prellbock rennen?“  
„Et hat eenër 'n Pflaumenstein aus't Fenster gefeuert, — und ick laß nu mal hier keenen Munitionstransport durch!“*

(„Lustige Blätter“ Nr. 37, 1920, Jahrgang 35)

6016



nicht so leicht, Neues an die Stelle von Althergebrachtem zu setzen. Auf der anderen Seite aber schoß man auch wieder übers Ziel hinaus. Gar viele ergriff nach der Einrichtung der ersten sich gut rentierenden Eisenbahnen ein wahres Eisenbahn-Gründungsieber. Besonders in England, Österreich und Nordamerika drängten sich die Leute, vor allem der kleine Mann, förmlich dazu, ihre mühsam ersparten Notgroschen in Eisenbahn-Aktien anzulegen in der Hoffnung auf leichten, mühelosen und hohen Verdienst. Eine Zeichnung aus dem Jahre 1845, „The railway juggernaut of 1845“, die der Punch bringt, Abb. 127, Seite 110, zeigt uns Tausende von Männern und Frauen, die ihr Geld der Lokomotive bringen und von ihr alles Heil erwarten. Die Lokomotive aber wird vom Teufel geritten. Das ist zugleich eine Warnung vor übertriebenen Hoffnungen. Denn in der Tat sind damals auch eine Menge von Bahnlinien gegründet worden, die durch unvorhergesehene Schwierigkeiten im Bau der Linie oder durch Konkurrenz- und Börsenmanöver verkrachten. Da waren denn die mühsam ersparten Groschen dahin und mit ihnen die Hoffnung auf rasches Reichwerden.

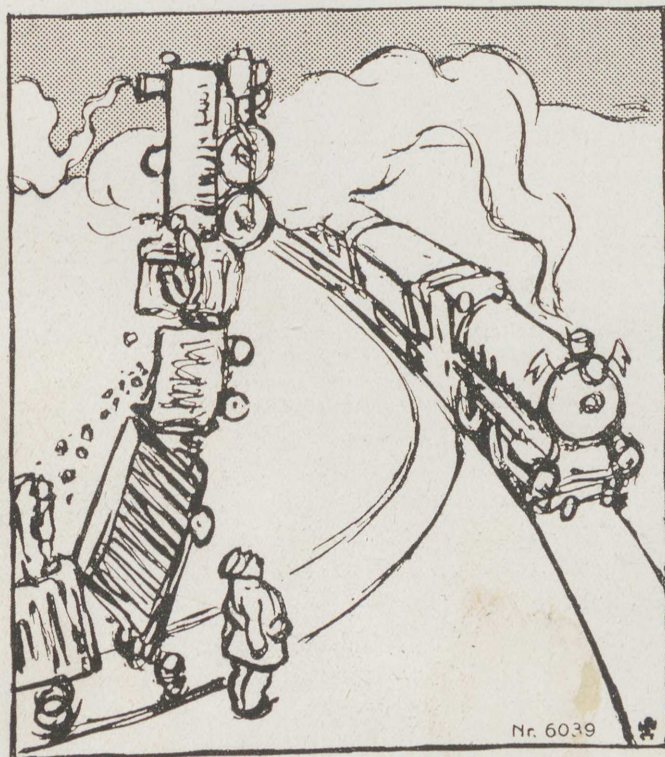


Abb. 108 Aus „*Allerneuestes Hofzug-Reglement.*“ 6039  
(Zeichnung von A. Schmidhammer)

Es wird den Lokomotiven vorüberfahrender Züge dringend nahegelegt, beim huldvollsten Herannahen des Hofzuges sich in einem Winkel von 90 Grad aufzurichten und das landesübliche rah! rah! rah! durch ein dreimaliges Pfeifensignal zu geben.  
(Jugend 1913, Nr. 52)

### Schick und Struppke nach dem Eisenbahnglück.



Abb. 109  
Seine erste Sorge: „Gott sei Dank, Struppke, ich hab' wenigstens die Manoli-Schachtel gerettet.“

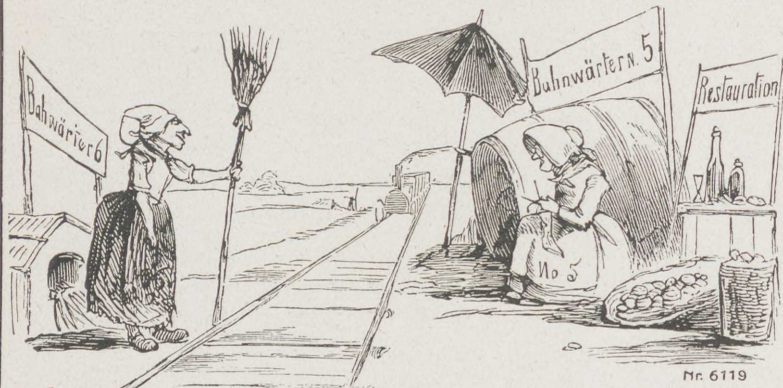
(Mit gütiger Erlaubnis der Manoli A.-G. Berlin.)

Daher findet sich im Punch von 1846 der Vorschlag, den verkrachten Eisenbahnprojekten, die zwar nicht zur Ausführung gekommen sind, aber auch so schon viele Leute geschädigt haben, ein Denkmal zu setzen, wie es Abb. 102 zeigt. Auch allerlei Vorschläge für Verbesserungen an Lokomotiven und Eisenbahnen und allem, was damit zusammenhängt, sind oft im Lichte des Humors gemacht worden. So zeigt Abb. 104 die Einrichtung einer Dampfblöte, die allen denen gerecht werden soll, die eine Störung der romantischen und idyllischen Gegenden befürchten, durch die das schnaubende und oft schrille Pfeife von sich gebende Dampfroß seine eiserne Straße zieht. Daß natürlich auch Betriebseinrichtungen und Dienstvorschriften verspottet und karikiert werden, ist selbstverständlich. Gibt doch selbst heute noch der Dampfshimmel der Eisenbahnbükratie oft Ge-

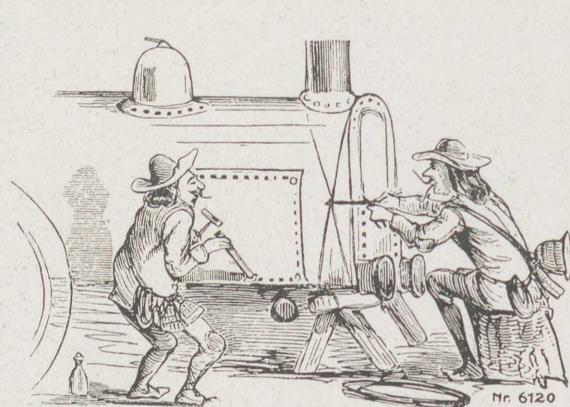


# Eine ausländische Gesellschaft und die Österreichische Nordbahn.

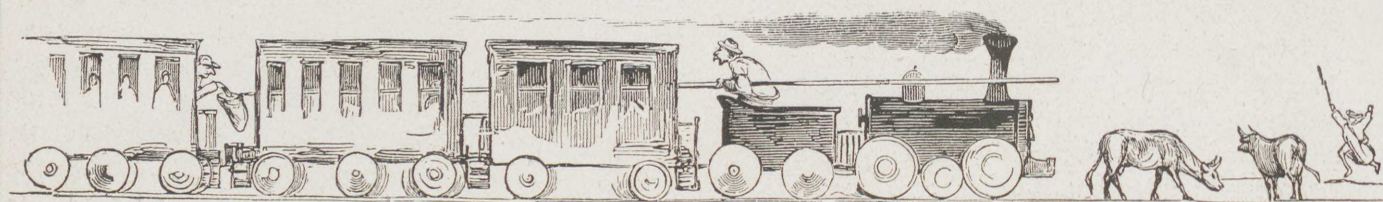
(Ein Blick in die Gegenwart und in die Zukunft)



Eine ausländische Gesellschaft hat die Österreichische Nordbahn auf 90 Jahre gepachtet und richtet, um Ersparnisse zu machen, den Bahndienst nach ausländischen Prinzipien ein.



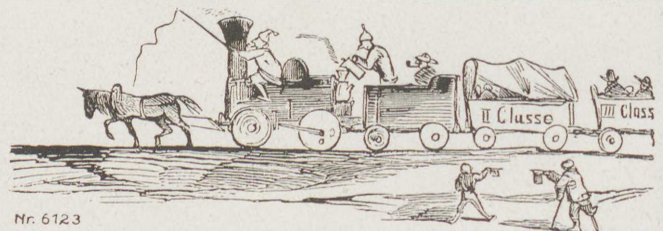
Ebenfalls der Ersparnisse wegen wird an Reparaturen nur das dringend Notwendige ausgeführt.



Aus demselben Grunde muß der Lokomotivführer seine freie Zeit mit Billet-Einsammeln ausfüllen.



Hin und wieder kommen die Waggonn aus den Schienen, vielleicht in Folge der Ersparnisse.



Man wird deshalb in Zukunft nicht zu schnell fahren — desto besser fährt die Gesellschaft, da sie im ersten Jahr schon so ansehnliche Summen nach N. geschickt hat, daß die Summe, die ihr gestohlen wurde, bei der Österreichischen Nordbahn bald wieder herauskommen wird.

Abb. 110

(„Kladderadatsch“ v. 2. 11. 1856)

legenheit zu lautem Gelächter. So zeigt Abb. 105 eine Zeichnung von Paul Simmel in den „Lustigen Blättern“, eine Verspottung der „dienstlichen Erleichterungen“, die man dem Eisenbahnpersonal gewähren wollte. Abb. 106 und 107 verhöhnen Zustände unserer Zeit. Wie sehr hat sich doch die Wirtschaftlichkeit der einst so vorbildlichen deutschen Eisenbahnen verschlechtert! Die früher einen großen Überschuß abwerfende Staatsbahn ist zum Milliarden verschlingenden Tier geworden, das uns arm frißt. Abb. 107 „Die Nebenregierung der Eisenbahner“ zeigt uns, welchen Gefahren und Möglichkeiten das deutsche Wirtschaftsleben ausgesetzt ist durch unverantwortliche Eingriffe unfähiger Elemente, die sich dazu berechtigt glauben.

Sehr drastisch dargestellt sind die Fehler und Mängel einer überaus sparsamen Eisenbahnverwaltung in der Abbildung 110. Da es hier der Gesellschaft nur darauf ankommt, möglichst hohe Gewinne aus der gepachteten Eisenbahnlinie zu erzielen, wird am falschen Ende gespart, und infolgedessen werden die Verhältnisse auf dieser Linie immer unzuverlässiger und schlechter. Die Bildchen verspotten diese unangebrachte und letzten Endes doch ergebnislose Sparsamkeit. In Abb. 108 läßt Schmidhammer seine etwas bissige Ironie zum Ausdruck kommen. Die Zeichnung gibt einen Teil aus dem von ihm aufgestellten allerneuesten Hofzug-Reglement wieder und verspottet den Hurratriotismus gewisser Kreise vor dem großen Weltkriege.





Abb. 111 Maskierte Teilnehmer  
an der Walpurgisfeier auf der Fahrt zum Brocken.  
„Wochenbild“, 6. Jahrgang 1920, Nr. 21.

Recht nett ist das zu Werbezwecken von der Manoli-A.-G. verwendete Bildchen von Paul Simmel „Schick und Struppke nach dem Eisenbahnunglück“ (Abb. 109). Die ganze Darstellung der beiden zusammengestoßenen Züge mit den sich wild in der Luft bäumenden Lokomotiven ist von solchem Humor durchdrungen, daß man das Fürchterliche eines solchen Un-

### WHAT MAY HAPPEN ON OUR SPEEDY TRAINS.

Zu Abb. 112.

On the special train conveying the Ministerial party from Burrinjuck a member of Parliament was alarmed when retiring to his berth. The attendant made a search, and under the politician's pillow discovered a large rabbit. — News item.

DRIVER OF SPECIAL: "HI, MATE, CARE FOR A LIFT?"

BILLJIM (SCORNFULLY): "NO BLOOMIN, FEAR! WANTER GET TO THER PUB BE SUNDOWN."



Abb. 112  
(Aus einer australischen Zeitung)

glücks gar nicht mehr grauenhaft empfindet, sondern sich mit den im Vordergrund sitzenden Personen freut, daß sie ihre geliebte Manolischachtel gerettet haben. Abb. 111 zeigt uns eine übermütig geschmückte Lokomotive der Brockenbahn. Alljährlich findet auf dem Brocken eine Walpurgisfeier statt. Am 30. April, mitternachts 12 Uhr, wird vor dem Brockenhotel von einer lustigen maskierten Gesellschaft der Winter verbrannt und mit großen Reisigbesen ausgekehrt, so daß am 1. Mai der Frühling auf dem Brocken seinen Einzug halten kann.

Ganz besonders verbreitet war die Lokomotiv-Karikatur in England, dem Ursprungslande der Lokomotive und der Eisenbahn. Der „Punch“ in allen seinen Jahrgängen ist eine reiche Fundgrube von Karikaturen auf die Lokomotive und die Eisenbahn. Die hier folgenden Abbildungen sind in ihrer überwiegenden Mehrheit dem „Punch“ entnommen. Mr. Punch, der in den verschiedensten Gestalten, bald als Reisender, bald als Narr, bald als Jockey auftaucht, spielt dabei die Hauptrolle. Nichts ist natürlicher, als daß in England, dem Lande des Sportes und der Pferderennen, das edle Dampfroß in der Karikatur ganz als Pferd behandelt wird. Es starten die Lokomotiven, die mit Pferdeköpfen versehen sind und von einem auf dem Kessel hinter dem Schornstein und Dampfdom hockenden Jockey durch Zügel gelenkt werden, auf der Rennbahn genau so wie die edlen Vollblut-Rennpferde. In Scharen strömt das Publikum zu diesen Dampfroß-Rennen





Nr. 6022

Abb. 113

**"IN THE SADDLE ONCE MORE"**

„The National Review“ Cartoon of H. E. Tuan Fang,  
Director-General, Imperial Chinese Railways.

und schließt begeistert seine Wetten ab. Ja, sogar zu einem Hindernisrennen hat die Karikatur die Lokomotive ver-

wandelt, wohl mit gelindem Spotte darauf, daß die ersten Lokomotiven ziemlich häufig aus den Schienen sprangen (siehe Abb. 41 auf Seite 55).

In Frankreich faßte man die Wirkung der sich immer weiter ausdehnenden Eisenbahn mehr von der sozialen Seite auf. Abb. 121 zeigt

**STEAM STATUES.**

If the works of art in the Metropolis are to keep pace with the times, it will be necessary to supply equestrian statues with locomotives instead of horses, which, in a few years, must become obsolete and ridiculous. We have, therefore, to propose the above design for a statue to ourselves, in which we are represented riding to posterity on the back of a steam engine.



Abb. 114

Nr. 6099

(Quellenforschungen — Feldhaus)

**"THE START."**

The following is the sort of account that might be given of our run for the first Sweepstakes. The race is supposed to be between ourselves and one or two individuals who are a good deal addicted to political sporting:—



Nr. 6098

Abb. 115

(Quellenforschungen — Feldhaus)

uns die Not der durch das Dampf-  
roß überflüssig gewordenen Postpferde, die nun gezwungen sind, sich durch allerlei brotlose Künste notdürftig ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Kein Wunder, daß ein solches stellunglos gewordenes Postpferd voller verachtendem Zorn den verhassten Dampfswagen mit den Hufen zu bearbeiten trachtet, wie im Hintergrunde unseres Bildes ersichtlich ist (Abb. 121). —





Abb. 116

**HOME RAILS.**

Touchstone Punch (to South down Railway Shepherd) „Thou art in a parlous state shepherd.“  
(As you like it, Act III. Sc. 2) („Punch“ 1900, II)



Abb. 118

**SILLY, SEASON SHOWERS.**

„Sea serpent, Gigantic gooseberry, Thank Goodness, we're let alone and the railways have got it this year.“  
(„Punch“ 1899, II)



Abb. 117

Nr. 6095



Abb. 119

Nr. 6096

We intend competing at the next Exhibition of the result of British Industry, and propose to forward models of two locomotives, each of which singularly adapted to the present fashionable modes of railway travelling. — The one called the Tortoise will be adapted to the luggage and parliamentary trains, set apart for the accommodation of the poorer class of travellers, whom it is desirable to keep upon the road as many hours as possible. — The second model, the Clown, may be used on any railway; the eccentric movements of the locomotive being happily adapted to that practice of skipping and leaping which is found to exist, without the slightest cause, on various railways.

(Quellenforschungen — Feldhaus)





Abb. 120 Lokomotive auf der Rennbahn mit Jockey. 6056  
(Englisches Spottblatt 1845)

Ganz entzückend ist auch die Abbildung 123 auf Seite 108, die in ganz einfachen Strichen eine Schnellzugslokomotive der französischen Staatsbahn karikiert. Der Bau der Lokomotive ist auf das Einfachste zugeschnitten, und ihre lange Dienstzeit von 10 Jahren, in denen sie treu und zuverlässig Bäderschnellzüge nach Trouville gefahren hat, scheint sie etwas mitgenommen zu haben. Die Räder sind zum Teil gebrochen und nur notdürftig zusammengeflickt. Auch die Schienen sind nicht mehr ganz taktfest. Aus den die Bahnstrecke begleitenden Telegraphenmasten

sprießt neues Leben. Eine ganz köstliche Satire auf die Zustände dieser Bahnlinie ist die Zeichnung.

Wie in Frankreich Kinaufnahmen gemacht werden, zeigt uns Abb. 122. Auch hier überrascht uns der Humor des Zeichners. Die aufzunehmende Lokomotive ist nicht viel besser als ein Kinderspielzeug ausgestattet. Den fehlenden Rauch muß ein im Schornstein versteckter Statist mit Hilfe einer Tabakspfeife erzeugen. Die Bäume usw. werden in schnellem Tempo von den Arbeitern hinter der Lokomotive vorbeigetragen. Aus einem Wasserhahn läuft das fertige Filmband wie ein Wasserstrahl in ein bereit stehendes Faß. Wahrlich, einfacher und bequemer kann es keinem Filmopérateur gemacht werden!

Abb. 124 ist eine Anspielung auf die Unpünktlichkeit und Langsamkeit der früheren italienischen

Eisenbahn. Der Zug ist schon so überfüllt, daß die

Reisenden nur mit Gewalt unter Zuhilfenahme von Schaufeln in die Wagen gepropft werden können. Und immer noch kommen — ebenfalls mit großer Verspätung — Mitreisende an, die hier umsteigen müssen und noch mitwollen. Ihren angstvollen und schweißgebadeten Angesichtern sieht man die Qualen der bereits überstandenen

Fahrt an. Dieses Bild stammt allerdings aus einer früheren Zeit der italienischen Eisenbahn; denn die neueren italienischen Schnellzugslokomotiven gehören zu den besten Europas, und auch der



Abb. 121

(a) J'en suis fâché mes bons et vieux amis, mais je ne puis vous nourrir pour rester les jambes croisées à ne rien faire. (b) Au diable les machines à vapeur. (c) Ayez pitié des pauvres chevaux, renvoyés par Congé définitif. (d) Le chien de métier. (e) C'est bien pénible de crever de faim & de servir de nourriture aux autres.

(Quellenforschungen — Feldhaus)



# „Wie Kinoaufnahmen gemacht werden“.

Aus „Lectures pour Tous“.



Abb. 122

L'Envers du Cinéma.

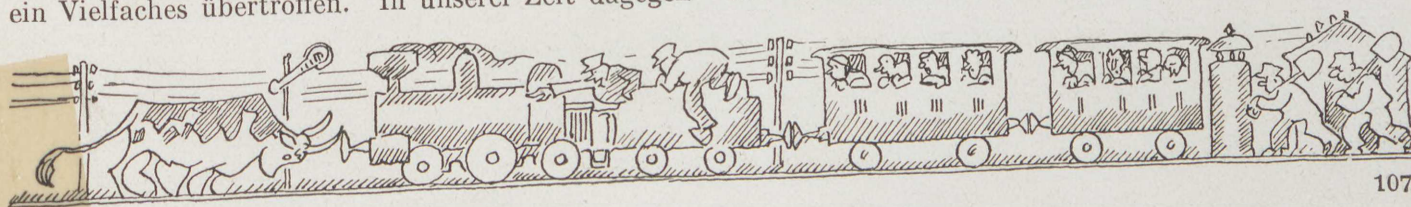
6092

*Le rapide passe. — La locomotive ne bouge pas, encore que le mécanicien prenne des poses dramatiques. En revanche, le paysage file... à toute vapeur, représenté par des arbres de théâtre que portent des aides galopant aussi vite qu'ils peuvent. Et un soufflet, qui remplace le vent absent, chasse avec violence la fumée d'une pipe que tient aux dents un compère caché dans le tuyau de la machine.*

ganze Eisenbahnbetrieb hat sich in den letzten Jahren mustergültig abgespielt.

Im allgemeinen ist allerdings die Lokomotive als Ausdrucksmittel für die Geschwindigkeit in früherer Zeit wenig gebraucht worden. Das muß uns wundern; denn die Schnelligkeit der Postkutsche wurde doch durch die aufkommende Eisenbahn um ein Vielfaches übertroffen. In unserer Zeit dagegen

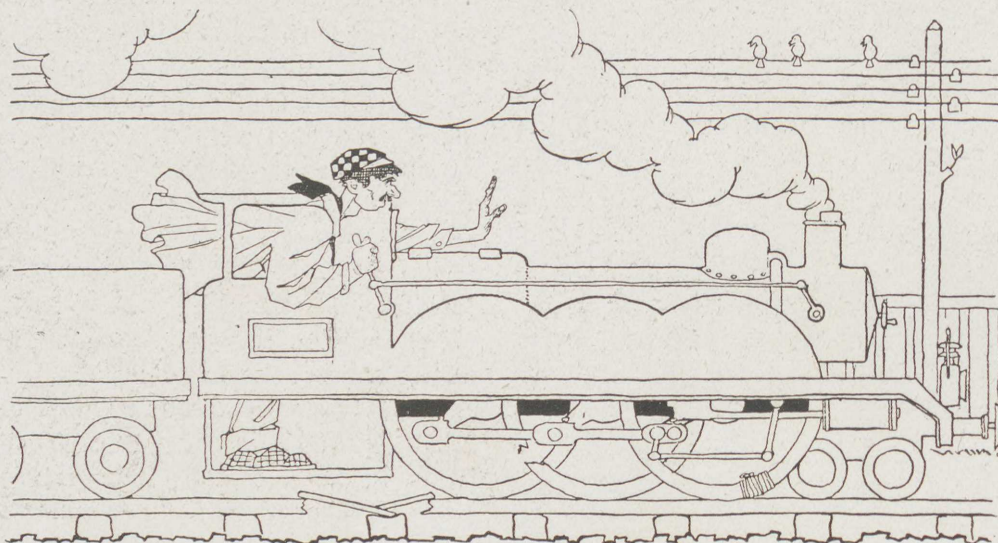
ist auch die Geschwindigkeit der Eisenbahn schon überholt durch Rennautos und vor allem durch das Flugzeug. Darum kommt auch die Lokomotive in der Karikatur jetzt immer seltener vor, nur noch, wenn es gilt, irgend welche Zustände auf Haupt- oder Nebenbahnen zu geißeln, oder um politische und wirtschaftliche Fragen näher zu beleuchten. Ganz natürlich ist es auch, daß eine ganze Anzahl Redewendungen, die fast sprichwörtlich geworden sind, dem Gebiete des Eisenbahnwesens entstammen. Ist doch die Eisenbahn das verbreitetste und bekannteste Verkehrsmittel geworden. „Auf ein totes Gleis fahren“, „Zwischen die Puffer geraten“, „Anschluß kriegen und verpassen“, „Aus dem Gleise kommen“ usw. sind Redensarten, die wohl jedem geläufig sind. Die Lokomotive kommt hierbei auch wieder schlechter weg. Wendungen, die sich ausschließlich auf die Lokomotiven beziehen, sind verhältnismäßig selten. Mir ist augenblicklich nur der Ausdruck „Dampf machen“ gegenwärtig. Immerhin ist es auffällig, daß die Lokomotive und die Eisenbahn, die doch einen völligen Umschwung in unserem Verkehrs- und Wirtschaftsleben hervorgerufen haben, nicht noch häufiger als Ausdrucksmittel in der Karikatur — sei es in Worten oder im Bilde — Verwendung gefunden haben. Es liegt wohl im Wesen der Lokomotive selbst, daß sie, die durch ihre Macht und Wucht am unmittelbarsten wirkt, für den Karikaturenzeichner und den Satiriker nicht das geeignete Ausdrucksmittel ist, seine Gedanken mit der nötigen Schärfe wiederzugeben. Die Karikatur will besonders hervortretende Eigenschaften ihres Gegenstandes übertreiben, verzerren, über das Höchstmaß hinaus steigern und damit dem Spott oder dem Hohn überliefern. Vielleicht bietet die Lokomotive dem Künstler in dieser Hinsicht zu wenig Angriffspunkte. Doch nimmt sie in der Darstellung der Maschinen in der Karikatur überhaupt naturgemäß die erste Stelle ein; denn sie ist eben die Maschine, die wirklich der Allgemeinheit geläufig ist, während alle anderen Maschinen nur einem eng begrenzten Kreis von Menschen bekannt sind. Darum findet man Lokomotiv-Karikaturen in Scherz- und Spottzeichnungen immer noch häufiger verwendet als Karikaturen anderer Maschinen, die dem allgemeinen Anblick entzogen sind und darum dem Verständnis des Betrachters ferner liegen als die Lokomotive.





„Lectures pour Tous“.

Der bewegten Klage eines tüchtigen Lokomotivführers der französischen Staatsbahn, der 10 Jahre lang die Bäderschnellzüge nach Trouville gefahren hat, aber niemals infolge seines Dienstes dazu kommen konnte, das Meer zu sehen, entnehmen wir nachstehende Skizze und einige wenige Verszeilen.



## DIX ANS A TROUVILLE SANS VOIR LA MER

Lettre d'un Mécanicien de Chemin de Fer

PAR ADRIEN VELY



Abb. 123

Quel rêve peut bien hanter la cervelle du brave mécanicien qui conduit chaque jour d'heureux voyageurs au bord de la mer? L'auteur de cette amusante fantaisie nous le dit en vers d'une bonhomie spirituelle et d'une malicieuse gaité. Plus d'un parmi nos lecteurs se taillera un joli succès en débitant ce monologue tout à fait de circonstance.



Nr. 6094

Monsieur le directeur

Oh! je sais bien, parbleu! ce que vous allez dire.  
Chaque soir, j'ai le temps, et ça doit me suffire!  
Chaque soir! On voit bien, monsieur le directeur,  
Que vous n'avez jamais été même chauffeur.  
Dès l'arrivée, il faut m'occuper de La Dive:  
La Dive c'est le nom de ma locomotive.  
Il faut la nettoyer du haut jusques en bas,  
La visiter pièce par pièce, vrai tracas!  
Cela vous prend deux heures sans que l'on badine.  
Après... Qu'en pensez-vous? Il faut bien que l'on dîne.

Après dîner que faire? On n'a pas trop le choix.  
Le lendemain, à huit heures quarante-trois  
Du matin, il me faut, sans que je désespère,  
Ramener mon rapide à Paris-Saint-Lazare.  
Alors, si je ne vais pas tout de suite au lit,  
Je reste une huere au plus à flâner au débit,  
A faire avec mon chauffeur Jules, fort bon zigue,  
Quelquefois un piquet, quelquefois un bézigue.  
Et je repars, chaque matin, destin amer,  
Sans avoir jamais vu, même entrevu la mer!



*Aus der früheren Zeit der italienischen Eisenbahnen.*

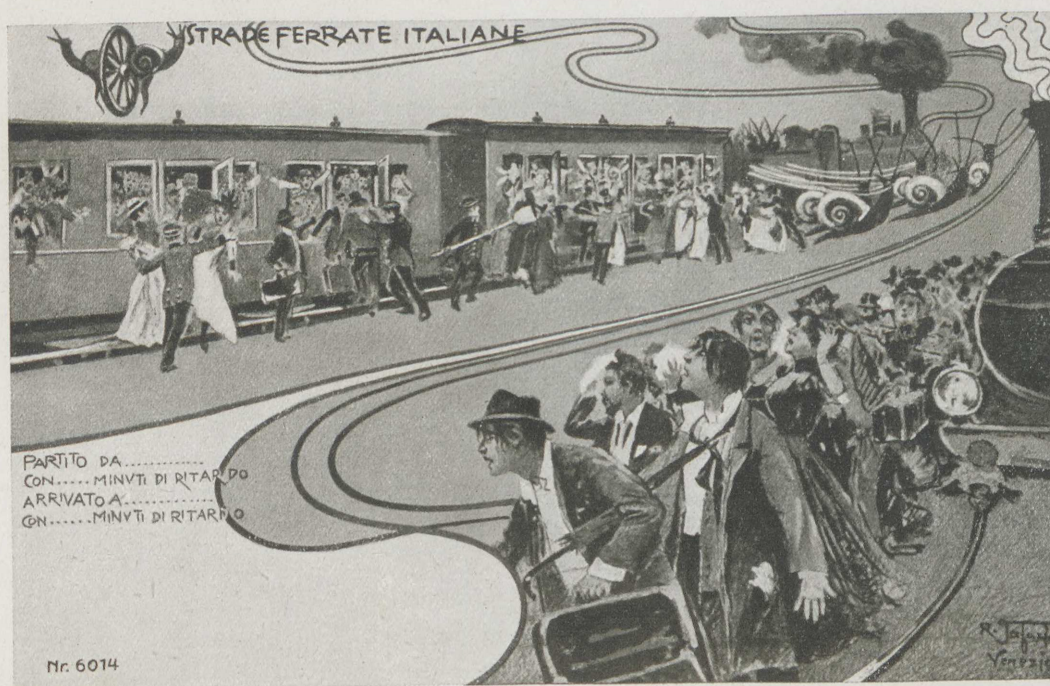
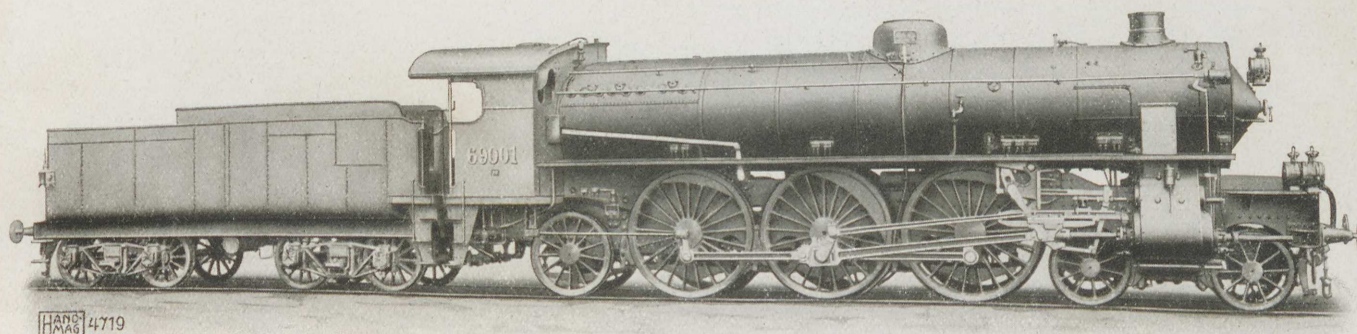


Abb. 124

*Schnellzug Bologna—Venedig mit Schneckenlokomotive.*

6014



4719

Abb. 125

*2 C1-Schnellzuglokomotive Gr. 690 der italienischen Staatsbahn.*

4719

*Die neuen Schnellzuglokomotiven der italienischen Staatsbahn gehören zu den besten Europas.*





## Aus Zeitungen.



Abb. 126

The new contributor.  
Quellenforschungen — Feldhaus.

6097

### Ein Erfolg der G12-Einheitslokomotive.

Siegen, 25. März 1920. In der „Betz. Ztg.“ lesen wir: Seit mehreren Wochen läßt sich vom Bahnhofe her ein ungewöhnliches dumpf grollendes Geräusch hören, das zu jeder Tages- und Nachtzeit ertönt, manchmal von kürzerer, manchmal längerer Dauer, in alle Ecken und Winkel des Hauses dringt, ob sie tief oder hoch, nah oder entfernt liegen. Man kann sich vor diesem Geräusch nirgendwohin retten, und nachts reißt es einen aus dem jetzt ach so notwendigen und nach all dem Kummervollen dieser Zeit so wohlthätigen Schlaf und wieder in die Verzweiflung, auch über diese unglaubliche Störung. Wie uns mitgeteilt wird, kommt dieses Geräusch von einem auf der Siegener Strecke laufenden neuen Typ einer Eisenbahn-Lokomotive beim Dampfablassen. Wir wissen nicht, welche Anschauungen man bei der Behörde über dieses unglückliche Industriegeschöpf hat, ob man erbaut ist von ihm oder nicht, aber wir möchten doch glauben, daß diese Belästigung auf die Dauer unerträglich ist.

110

### Die drei Kleinbahnlokomotiven.

Der „Lahrer Zeitung“ wird folgendes artige Geschichtchen erzählt:

In einer Sitzung des Aufsichtsrates einer Lokalbahn, die von der Rekordhascherei ihrer Kolleginnen auf den Hauptstrecken noch nicht angekränkt ist, wurde kürzlich der Beschluß gefaßt, drei neue Lokomotiven anzuschaffen, da die alten die gerade nicht besonders gute Eigenschaft hatten, die Schienen allzu oft zu verlassen. Bei der Beratung darüber, wie die Maschinen zu benennen seien, schlug einer der Aufsichtsräte die Namen „Isolani“, „Luther“ und „Galilei“ vor und begründete seinen Antrag folgendermaßen: „Isolani“ (in Schillers „Wallenstein“): „Spät kommt Ihr, doch Ihr kommt“. — Luther (vor dem Reichstag in Worms): „Hier steh' ich, ich kann nicht anders!“ — Galilei (vor dem Inquisitionstribunal): „Und sie bewegt sich doch!“ Dem Antrage wurde nicht stattgegeben.

(„Hannoverscher Kurier“ vom 15. 4. 1913)

Auch auf der **Ü. B. B. (Uerikon—Bauma—Bahn)** kamen nach einer Schweizer Zeitungsnotiz diese 3 Lokomotiven vor, allerdings in geänderter Numerierung, nämlich

- Nr. 1 Luther,
- Nr. 2 Galilei,
- Nr. 3 Wallenstein.

Hier gab es aber nach dieser Quelle auch noch eine Nr. 4 „Don Carlos“: Dein Geruch ist Mord! (nämlich während des Anheizens der Maschine mit Holz).



Abb. 127

The railway juggernaut of 1845.  
„Mr. Punch's Railway Book“, S. 151.



**Ein Kleinbahnidyll.**  
Winsen (Luhe),  
1. Januar 1918. Als  
gestern früh der von  
Niedermarschacht  
nach Winsen fahrende  
Zug auf der Halte-  
stelle Tönnhausen ein-  
lief, bemerkte man,  
daß vergessen worden  
war, von der Halte-  
stelle Mover den Zug-  
führer, Fahrgäste und  
Gepäck mitzunehmen.  
So mußte denn das  
Zügle nach Mover  
zurückdampfen, das  
Vergessene zu holen  
und dann nach Tönn-  
hausen zurückkehren.  
Die entstandene Ver-  
spätung konnte aber  
fast ganz wieder ein-  
geholt werden.  
(„Hannov. Kurier“, 3. 1. 18)

\*

## Geniale Erfindung.

Bei der Verwaltung der Knattenser Staatsbahnen sind gegenwärtig Versuche mit Heißluftlokomotiven im Gange. Die Neuerung besteht in der Ausnutzung der Expansion erhitzter Luft. Der Gedanke ist um so genialer, als — wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren — die bisherigen Lokomotiven ohne jeden Umbau verwendet werden können, indem einfach beim Betriebe das Kesselwasser weggelassen wird. — Die Erfindung erregt berechtigtes Aufsehen. Pf.

Abb. 128

der für das Auge nicht bemerkbar ist, wenigstens für das Ohr zu betonen. (Feuilleton „Berliner Tageblatt“, 16. Juli 1914)

\*

## Wer hat eine Lokomotive gefunden?

Auf Bahnhof Hoyerswerda ist, wie ein Privattelegramm meldet, eine Personenzug-Lokomotive, welche in der dortigen Werkstatt repariert werden sollte und auf einem toten Gleis stand, spurlos verschwunden. Man forscht nach der Vermißten — bisher leider ohne Erfolg. (Hannoversches Tageblatt, 12. 11. 21)

111

Nr. 28.

Berlin, den 21. Juni 1957.

10. Jahrgang.

# Kladderadatsch.

Wochenkalender.

Montag, den 22. Juni.  
Für die in Frankreich kriegsführenden  
Mächte wird die unangenehme Freiheit  
erlangt.

Dienstag, den 23. Juni.  
Es darf für Meinung geltend gemacht  
werden — jedoch für mit der der Regie-  
rung nicht in Widerspruch steht.

Mittwoch, den 24. Juni.  
Sein Wahlkandidat darf zurückgewiesen  
werden — jedoch er von einem Protesten  
empfohlen ist.



Wochenkalender.

Dienstag, den 25. Juni.  
Zum Schluß eines halben  
ist ein besonderer Vortrag einzuräumen —  
jedoch der Herr Präsident im Falle möglicher  
Schwierigkeiten.

Freitag, den 26. Juni.  
Kandidatenlisten und Wahlprogramme  
sollen veröffentlicht werden —  
jedoch die Herren nichts dagegen einzu-  
wenden hat.

Sonntag, den 27. Juni.  
Zur Wahl der allgemeinen Wahl-  
treiber soll man einen gleichzeitigen Be-  
trag zu erhalten, welchem die übrigen Be-  
tritten der Bewegung und Bewegung —  
nicht nachgeben.

Kladderadatsch.

## Humoristisch-satirisches Wochenblatt.

Dieses Blatt erscheint täglich, mit Ausnahme der Feiertage. — Man abonniert mit 21 Bgr. vierteljährlich für 15 Nummern bei allen Buchhandlungen,  
sowie bei den Verlegern des In- und Auslandes. — Jede einzelne Nummer kostet 14 Bgr.

Nr. 6004

## Socomoliv-Führer-Brevier.

1.  
Die Dichter sind wie Dampfmaschinen —  
Es ist das unschwer zu beweisen —  
Wir zwingen sie, für uns zu dienen,  
Wenn wir — zur rechten Zeit sie  
speisen.

2.  
Soll die Maschine wieder laufen,  
Lasse sie manchmal sich friedlich ver-  
schmücken,  
Schmiere sie gut und — gib ihr zu  
laufen.

3.  
Das Ziel im Auge unverrückt,  
Den Telegraphen als Helfer,  
So steh' auf der Maschine ich  
Als wie ein großer Kaiser.

Ich lenk' die Wagen hinter mir  
Und darf nicht ruh'n noch rasten:  
Ich fördere durch mein ernstes Werk  
Des Volkes Paß und Lasten.

Und wenn ich müde werden wollt'  
In freudlicher Verwaltung,  
So weck zu neuer Kraft mich auf  
Der Trieb — der Selbsterhaltung.

4.  
Siehst du, daß Gefahr dir droht,  
Bleibe kalt und pfeife Noth!

5.  
Oh' du auf den Tender steigst,  
Mußt, mein Freund, du wohl bedenken,  
Ob du Muth auch und Erfahrung  
Hast, den Eisentrost zu lenken.

Wehe, wenn man läßt des Dampfes  
Kräfte unbeachtet wachsen,  
Weh', wenn von zu schwerem Drucke  
Krachend brechen Rad und Achsen!

6.  
Nchte wohl auf das Geleise,  
Nchte fest nach den Signalen:  
Wer die Zeichen nicht beachtet,  
Muß es theuer sonst bezahlen.

Nchte sorglich auf die Weichen,  
Nchte dich nach Fall und Steigung,  
Und der Neigung deines Weges  
Folge mehr als — eigner Neigung.

7.  
Dies Sprüchlein gilt, wie in Paris,  
So an der fernen Themse:  
Geht es herab, zu guter Zeit  
Laß aus den Dampf und — bremsen!

Und wenn du auf dem Gipfel stehst,  
Sei auf der Gut und munter:  
Nur langsam steigt der Mensch her an;  
Doch schnell — kommt man herunter!

Kladderadatsch.



## Aus unserer Briefmappe.

### Das im Zylinder sitzende Teil.

J..... B....., Schuhfabrik. N....., 6. Nov. 1919.

An die H a n o m a g  
Hannover-Linden.

Im April d. J. habe ich von Ihnen eine neue Kolbenstange mit 2 Muttern für meine Lokomotive bezogen. Diese Kolbenstange ist bisher noch nicht einmontiert worden, da sich inzwischen herausgestellt hat, daß auch das an der Kolbenstange sitzende im Zylinder hin- und hergehende Teil sehr abgenutzt ist, wodurch viel Dampf verloren geht. — — —

### Lokomotive mit Feuerpuffer.

Emanuel ..... Berlin W. 9, den 19. Juli 1921.  
Export.

Fa. Hannoversche Maschinenbau A.-G.  
W. 30.

Für die Internationale Handels-Ges. ...., die ihren Sitz in ..... hat, bitte ich um Ihre gefl. Offerte in Lokomotiven mit kupfernen Feuerpuffern, 760 mm Spurweite, 40—50 H. P.

### Die hölzerne Feuerkiste.

An einer Lokomotive, die bei einer militärischen Behörde in Betrieb stand, brannte — was ja vorkommen kann — die kupferne Feuerkiste durch, worauf die entsprechende Neubeschaffung ordnungsgemäß im Jahresabschluß verrechnet wurde. Nach 1½ Jahren kam die Abrechnung rot angehakt vom Oberrechnungshof zurück mit der Bemerkung,

es sei dortseits nicht einzusehen, weshalb in dem angezogenen Falle eine Feuerkiste ganz aus Kupfer zu dem exorbitant hohen Preise von 1500,—  $\mathcal{M}$  beschafft worden sei. Da eine Holzkiste mit Eisenblechbeschlag genau dieselben Dienste getan hätte, seien die Mehrkosten nachzuweisen und als nicht berechtigt von dem Truppenfonds zu tragen. Pf.

### Der fehlende Kesselstein.

Im Revisionsbefund eines nach Reparatur in innerer Untersuchung gewesenen Lokomotivkessels hieß es im Anschreiben an die Eigentümerin, eine staatliche Behörde, die sonst nicht viel mit Lokomotiven zu tun hatte, u. a.

„Kesselstein fehlte“.

Nach 8 Tagen kam der Bericht unter „Eilt“ an den Betriebsingenieur zurück, mit der Anmerkung:

„Das Fehlen des Kesselsteines ist zu begründen und derselbe umgehend nachzubeschaffen, wonach zu melden.“ Pf.



Abb. 129

Adolf Menzel.

6054

Die Federzeichnung, betitelt „Menzel in Abrahams Schoß“ war mit zwei anderen humorvollen Zeichnungen einem Briefe beige-schlossen, den Menzel am 27. August 1853 an ein Mitglied seiner Familie, vermutlich seine Schwester, sandte.

### Lokomotive mit Luftdruck-Öldruck-Wasserturbine.

S....., den 27. Juni 1921.

Hannoversche Maschinenbau A.-G.  
Hannover.

Beehre mich hiermit, Ihre wehrte Firma für eine emposhemachte Wassersäulenturbine zu Intressiren, gegebenfalls Ihre Firma selbiges Anzunehmen geneigt ist. Betreffende Turbinne ist bereits Patentamtlich angemeldet, folgedessen wäres für mich von große Intresse, wenn eine Modelisirung der Turbinne Ihrerseits angenommen würde, da es nur möglich ist, selbige Maschinne in einem größeren Werk zu fabriziren.

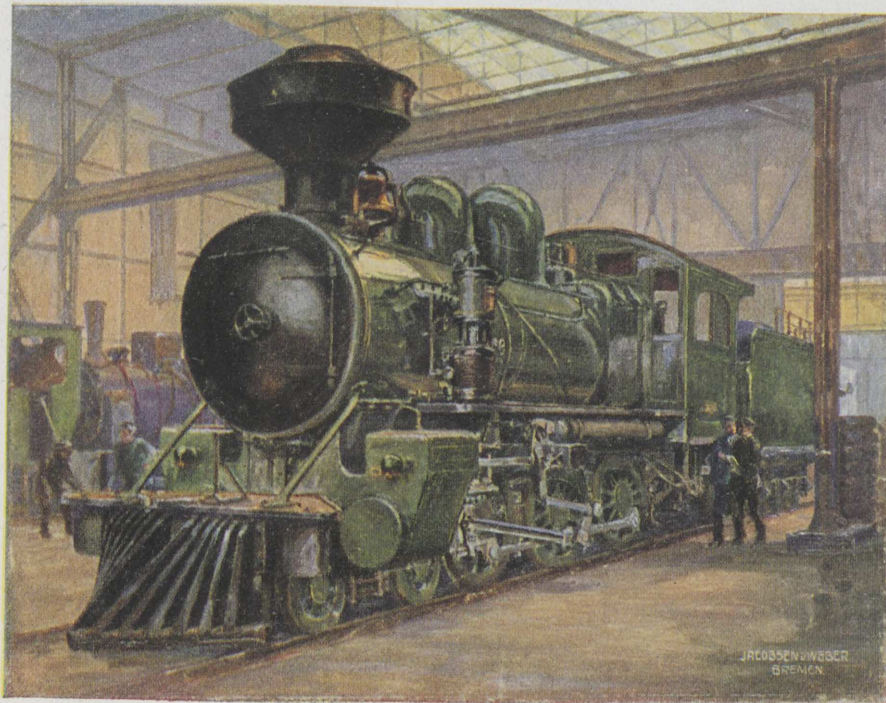
Betreffende Mashinne kann nach gutter Fabrikatsion und Ausarbeitung eine Leistung von Ps zirka 600 erzielen, ohne jegliche Betriebsunkosten, da nur Luftdruck auf den Wasserspiegel des Turbinnenlaufrades in Frage kommt. So ist und bleibt die Wassermenge ihmer dieselbe, nur ist eine zugabe fon Frishwasser pro Ps stunde ¼ Ltr erforderlich mittels Öldruck, sowie der Luftdruck mittels eines Kompressers oder Pumpe bewerksteltigt wird.

Würde Ihre geschätzte Firma Intresse in der Sache haben, so bitte ich ergebenst umgegend Nachricht zukomen zulassen. Stehe sodann in jeder weiterer Auskunft und Erläuterung, gern zu Diensten. Selbige Mashinne wäre für Einbau von Lokomotiven auslaggebent, da Tender und Kessel hiermit erübrigt wird und Konkorenz-fähig sich in jeder Weise, gegen die Kohlenknappheit rentieren würde.

In der Hoffnung, mit meiner Zuschrift gedient zu haben zeichnet

Hochachtungsvoll  
E.... E....





*Hanomag-Lokomotive für Brasilien in der Lackiererei.*

*Nach einem Ölgemälde von Jacobsen und Weber, Bremen.*







## Aus unserem Fragekasten.

Frage 321: Wäre wohl die Idee patentfähig, eine Gummi-Lokomotive zu erbauen, die je nach der Kesselspannung ohne weiteres auf beliebigen Spurweiten zu fahren imstande wäre?

Antwort auf Frage 321: Ob Gummi der geeignete Stoff ist, wäre erst nach ausgedehnten Versuchen

über seine Zugfähigkeit zu ersehen. Die einfachste Lösung der Aufgabe, Lokomotiven für veränderliche Spur zu bauen, zeigt nachfolgendes Bild. Die auf der Zeichnung angedeutete Änderung der Spurkränze glauben wir nach reiflicher Erwägung nicht empfehlen zu können (höchstens versuchsweise für langsame und recht vorsichtige Fahrt).

Die Schriftleitung.

## Eisenbahn, Eisenbahn, Lokomotiv.

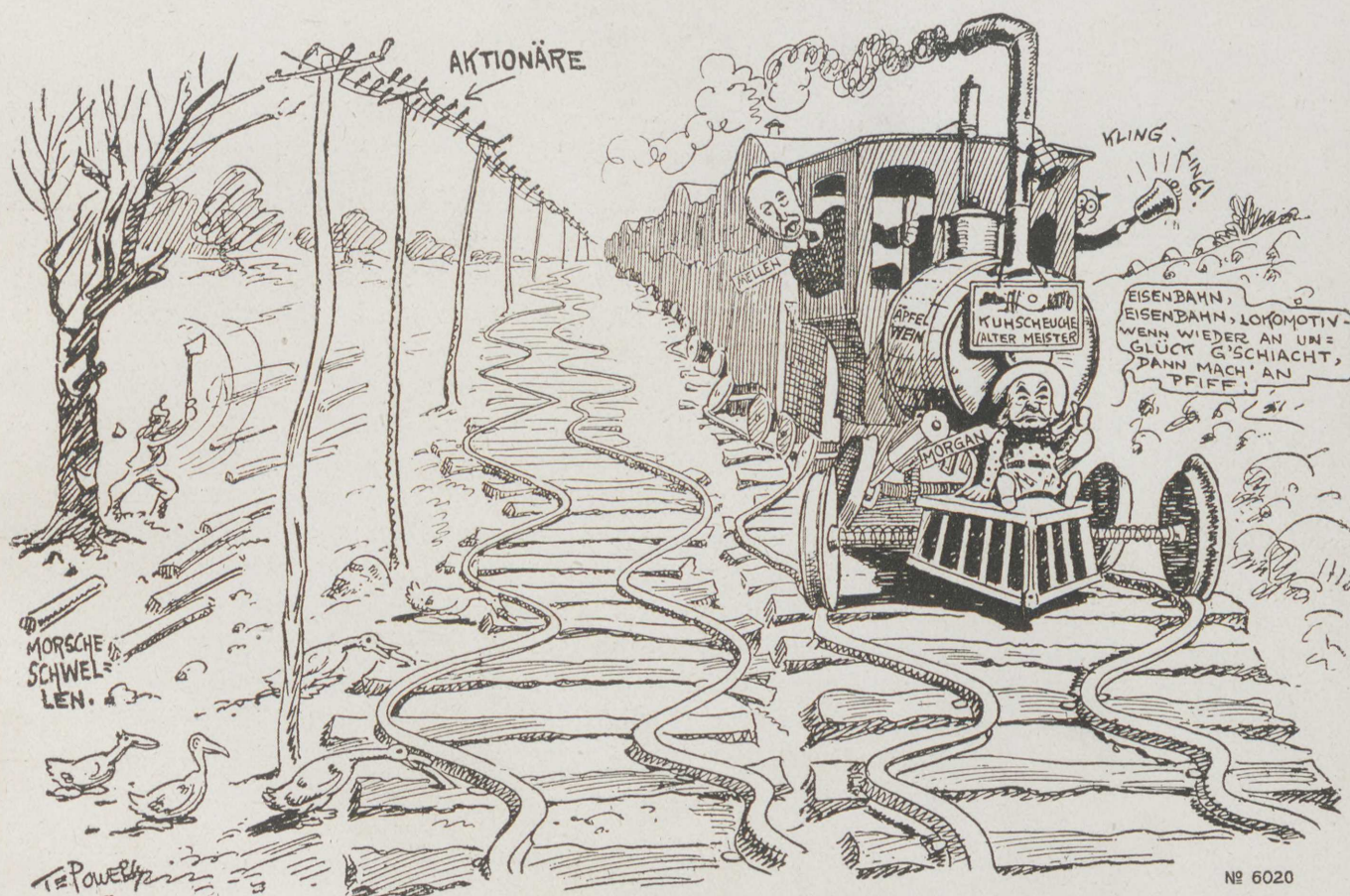


Abb. 130

Diese Karikatur erschien am 18. Januar 1913 in einer deutschen Zeitung in Philadelphia; sie veranschaulicht den schlechten Zustand des Oberbaues, wie z. B. der Schwellen, welche von so schlechter Beschaffenheit waren, daß auf der Strecke sogar die Gänse die Schienennägel auszogen und verschluckten. Infolgedessen verzogen sich die Schienen wellenförmig. Es war der Vorschlag eingebracht, die Lokomotiven, welche sich ebenfalls in sehr schlechtem Zustand befanden, entsprechend umzubauen, z. B. sollten, damit die Räder den wellenförmigen Geleisen besser folgen könnten, ohne zu entgleisen, an den Achswellen Federn angebracht werden.

Um die vielen Kesselexplosionen zu verhüten, wurde vorgeschlagen, als Kessel ein Äpfelweinfäß zu nehmen und damit Morgan die Mängel besser erkennen kann, denselben auf der Maschine vorn mitfahren zu lassen. Die jetzigen Züge seien nur noch als Kuhschuchen anzusehen.

Falls ein Eisenbahnunglück geschieht, soll der Führer vorher erst pfeifen. Dabei sitzen die Aktionäre an der Strecke entlang wie die Spatzen auf den Telegraphendrähten, sehen die schlechte Beschaffenheit der Bahnstrecken und des Materials, aber niemand hat den Mut, deswegen gegen Morgan energisch einzuschreiten und Abhilfe zu verlangen.



# Patent-Sachen.

## Abschrift des Gebrauchsmusters Nr. 114 099.

Klasse: 20.

E. 3186.

Starrer Sicherheitswagen, bei welchem die Lokomotive umfassende Seitenbalken angeordnet sind und im mittleren und oberen Teil dachartig vorstehende Balken in Schleifen der Lokomotive fassen, die von Säulen getragen werden.

Julius Emden, Hamburg, An der schönen Aussicht 10.

Eingereicht: 25. 3. 1899.

Eingetragen: 22. 4. 1899.

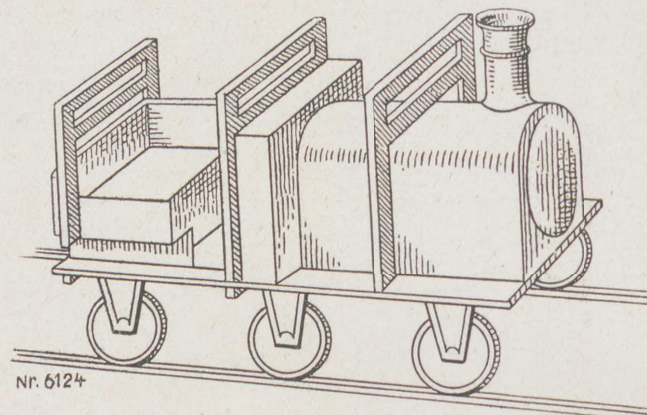
### Schutzanspruch.

Den Stoß bei Kollisionen und beim Bremsen aufnehmender, starrer Sicherheitswagen in Eisenbahnzügen, welcher außer den die Lokomotive seitlich umfassenden, vorstehenden Balken (a) auch noch mit, die Lokomotive dachförmig überragenden, am mittleren und oberen Teil des Wagens vorstehenden Balken (b) versehen ist in Verbindung mit an der Lokomotive oder deren Rahmen sitzenden Seitenarmen (e) und auf Säulen (d 1) derselben getragenen Schleifen (d), in welche letztere die letzterwähnten Balken (b) eintreten zur Verhinderung des Umklippens, Hebens oder Herausschleuderns der Lokomotive aus dem Geleise (siehe Abbildungen 131—133).

### Beschreibung.

Gegenstand dieser Erfindung bildet ein Wagen, welcher in Eisenbahnzügen hinter der Lokomotive einrangiert wird, zum Zwecke, Entgleisungen nach Möglichkeit zu verhindern und bei Kollisionen oder beim Bremsen den Stoß auf den nachfolgenden Teil des Zuges abzuschwächen.

In anliegender Zeichnung (nur Fig. 1, 5 und 6 sind hier abgebildet) ist die Erfindung dargestellt und zwar zeigt:



Nr. 6124

Abb. 132 Perspektivische Ansicht der Lokomotive mit Rahmen zur Aufnahme der Balken.

Fig. 1 den vorderen Teil des Eisenbahnzuges mit diesem Sicherheitswagen (Abb. 131),

Fig. 2 ist Grundriß zu Fig. 1 ohne Lokomotive,

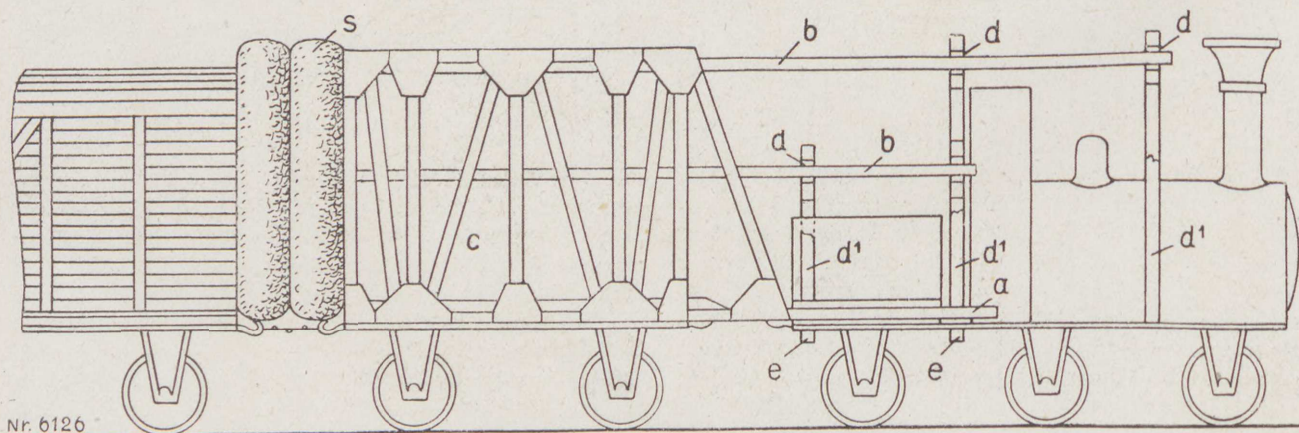
Fig. 3 ist Endansicht im Querschnitt nach Linie x-x der Figur 1 und

Fig. 4 ist Schnitt nach Linie y-y,

Figuren 5 und 6 sind perspektivische Ansichten des Wagens und der Lokomotive (Abb. 132 und 133).

Der Wagen ist in schwerer Eisenkonstruktion ausgeführt und erhält dadurch ein sehr hohes Gewicht, so daß er bei Kollisionen oder bei starkem Bremsen den Stoß der Lokomotive aufnehmen kann.

An dem unteren Vorderteil des Wagens sind vorstehende Balken a angeordnet, welche die Lokomotive seitlich umfassen oder in Schleifen oder Höhlungen des Bodens der Lokomotive, die entsprechend konstruiert oder um-



Nr. 6126

Abb. 131

Querschnitt durch den vorderen Teil des Zuges mit Sicherheitswagen.

6126



geändert ist, eingreifen und dadurch verhüten, daß sich die Lokomotive aus dem Geleise hebt, wie solches vielfach bei Kollisionen bemerkt wurde.

Ferner sind am mittleren und oberen Teil des Wagens vorstehende Balken b angeordnet, welche in geeigneter Weise, z. B. mittels Streben, mit dem Wagenkasten c verbunden sind und in Schleifen d einfassen, die auf Säulen oder Trägern d 1 der Lokomotive angeordnet sind.

Die vorstehenden Balken bilden eine Art Dach über der Lokomotive, welches letztere gegen Herausheben aus dem Geleise schützt.

Unter die Seitenbalken a fassen Arme e, die an dem Rahmen der Lokomotive oder dem Kegelkörper derselben

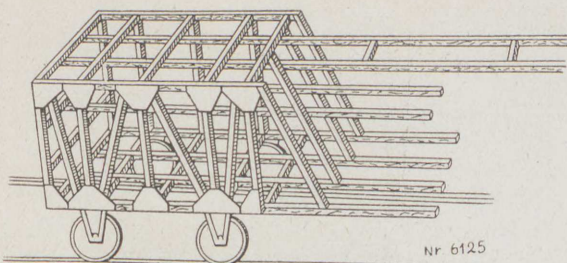


Abb. 133 Perspektivische Ansicht des starren Sicherheitswagens.

befestigt sind, und wenn sich die Lokomotive heben sollte, bei einer Entgleisung usw. unter die Seitenbalken sich legen und das Heben der Lokomotive aus dem Geleise verhindern.

Das Balkendach liegt horizontal und dieses sowohl als auch alle anderen Balken sind derart angeordnet, daß die Lokomotive

frei dazwischen fahren, nach Belieben verkuppelt und entkuppelt werden und daß der gewöhnliche Raum für Kohlen beibehalten werden kann.

An der Hinterseite des Wagens c, welcher hier ebenso wenig, wie der nachfolgende Wagen Puffer trägt, befindet sich ein die letzteren ersetzendes Kissen s, das dazu dient, bei Kollisionen und bei plötzlichem Bremsen den Stoß auf die nachfolgenden Wagen aufzunehmen (Abb. 131).

### Patentbericht.

Nr. 250.6572. Schlauberger & Co. Harleshausen.

Lokomotive mit Kesselsteinreinigungsvorrichtung, dadurch gekennzeichnet, daß die Räder der Lokomotive möglichst unrund gedreht sind, damit beim schnellen

Fahren durch das Rütteln, sowie Heben und Senken der Maschine der Kesselstein losgelöst wird, wobei die Wirkung noch durch das Fortlassen der Tragfedern erhöht werden kann (vergl. im Gegensatz dazu Abb. 63 auf Seite 73).

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)

### Zwei neue Lokomotivpatente.



Abb. 134

1. Einfache Kupplung der Räder mit verschiedenem Durchmesser.  
(Aus der Anzeige einer bekannten deutschen Firma)

6032



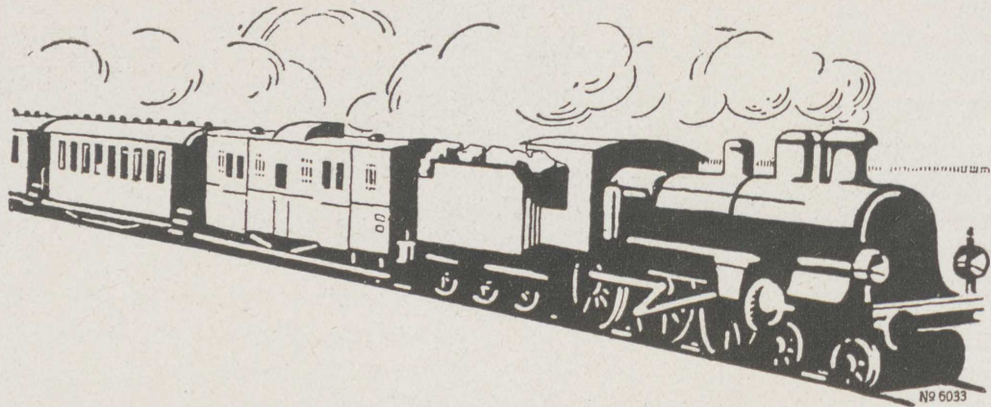


Abb. 135

2. Blitzkupplung erspart Kreuzkopf, Leitbahn und Steuerung.  
(Ebenfalls aus der Anzeige einer deutschen Firma)

6033

Das Problem, Räder von verschiedenem Durchmesser in einfachster Weise zu kuppeln, scheint somit gelöst zu sein (Abb. 134). Auch sieht man, daß man mit einem Verhältnis  $R:L = 1:2$  für die Pleuelstangen bequem auskommen kann.

### Zwei Scherzbilder:

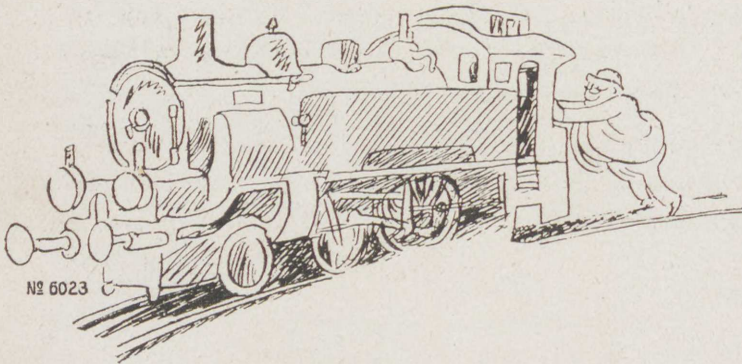


Abb. 136

(„Lustige Blätter“ Nr. 49, 1920)  
Der Lokomotiv-Schieber.

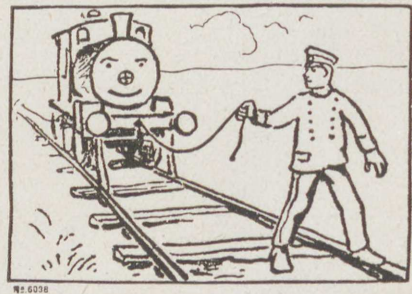


Abb. 137

(„Hann. Kurier“ v. 30. 12. 17)  
Der Lokomotiv-Führer.

Was bedeuten die vorstehenden Bildchen?







## Lokomotiv-Bezeichnungen in der Eisenbahnersprache.

(Spitznamen von Lokomotivtypen)

Von jeher hat es für einzelne Lokomotivtypen mehr oder weniger klare Fachausdrücke gegeben. In den 40er Jahren sprach man in England von Sharps Singles oder Stephensons longboilered engines, von Maschinen der Planet-Klasse usw. Der Österreicher sprach von 6- oder 8-Kupplern der Brennerbahn usw. Im Kreise der Eisenbahnbeamten haben sich daneben für eine Menge Lokomotivtypen häufig recht drastische Sonderbezeichnungen eingebürgert, die man wohl im Englischen mit slang terms bezeichnen würde. Sie sind oft genug auf reine Zufälligkeiten zurückzuführen und entbehren bisweilen nicht eines gewissen Witzes.

Wir wagen es daher, eine alphabetische Zusammenstellung solcher Bezeichnungen und zwar soweit irgend möglich mit einer kurzen Erklärung aufzuführen. Einige Bilder erläutern eine Anzahl der Bezeichnungen, soweit sie auf Äußerlichkeiten beruhen und das Charakteristische zum Ausdruck bringen. Diese Aufstellung macht natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

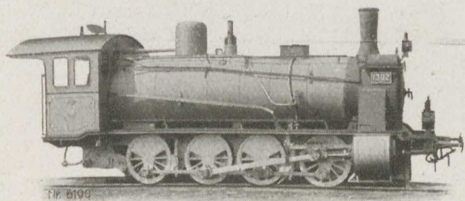


Abb. 138

Aaltonne.

6190

**Aaltonnen**, auch **Kanonen** — Deutschland. Abb. 138.

Die D-Güterzug-Lokomotiven der K. E. D. Hannover mit Wellrohrkessel wegen ihrer tonnenartigen Kesselform. („Hanomag-Nachrichten“ 1913/14, Heft 7/8, S. 28)

**Aragoste** (Hummer) — Italien. Le 50 Locomotive gruppo 380 FS con tre assi accoppiati acquistate nel 1909 della Midland Railway, Inghilterra, perchè erano dipinte in rosso. Beschreibung „Loc. Mag.“ 1906, S. 182.

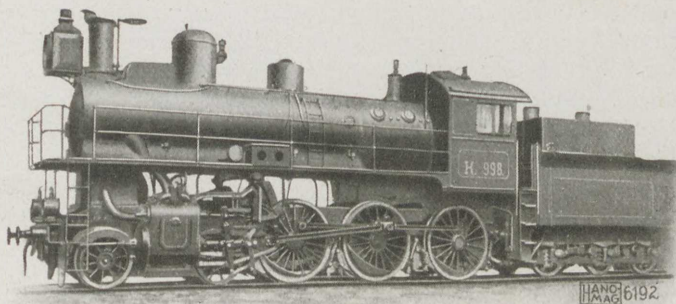


Abb. 139

Aeroplan.

6192

**АЕРОПЛАНЫ** (Aeroplan) — Rußland. Abb. 139.

Bezeichnung für die 1909 von Kolomna für die Nikolai-Bahn (St. Petersburg—Moskau) gebaute 2C-Lokomotive Type K wegen der außergewöhnlich hohen Kessellage, 3100 mm über S. O. Vgl. die Bezeichnung „Zeppelin“.



**Baßgeigen** — Deutschland — hießen die Lokomotiven mit birnenförmigem Kesselquerschnitt, die sich am längsten auf der Taunusbahn und der hessischen Ludwigsbahn (Lokomotiven der ehemaligen Frankfurt-Hanauer-Bahn, entworfen von Correns) gehalten haben. Auch die badische Staatsbahn besaß Lokomotiven mit solchen „Baßgeigen“-Kesseln. Beschreibung „Lokomotive“ 1909, S. 197 — „Organ“ 1908, S. 219 — Gaiser „Die Crampton Lokomotive“, S. 57 uff.

**Bécanes** — Frankreich. Allgemeine Bezeichnung für alte oder veraltete Lokomotiven. Vgl. Dictionnaire d'Argot par Jean la Rue: Bécan-machine, locomotive, bicycle; Larousse: Bécan-locomotive de modèle, qui fait le service dans les gares. Nicht zu verwechseln mit bec-d'âne = Kreuzmeißel.

**Bettelmaschinen** — Österreich. Bei den k. k. Staatsbahnen wurde vor etwa 10 Jahren auf Nebenbahnen viel versucht, mit einmänniger Bedienung der Lokomotiven auszukommen. Das Personal war gegen diese Einrichtung und hat diesen Bestrebungen immer den größten Widerstand entgegengesetzt. Einige B-Tenderlokomotiven wurden mit halbselbsttätiger Rostbeschickung ausgerüstet. Um die übertriebene Sparsamkeit der Verwaltung zu kennzeichnen, nannte das Personal diese Lokomotiven die „Bettelmaschinen“. Seither ist man von der einmännigen Bedienung abgekommen, und damit ist dieser Spitzname auch verschwunden.

**Bicycles** — Vereinigte Staaten. Allgemeine Bezeichnung der 2 A 1-Lokomotivtype, wie sie z. B. von Baldwin für die Philadelphia-Reading-Bahn gebaut wurde. („Railway and Locomotive Engineering“ 1902, S. 364)

**Bicycles** — Vereinigte Staaten. Bezeichnung der 2 B-Schnellzuglokomotiven der Pennsylvaniabahn, Klasse K, gebaut 1881—82, wegen der verhältnismäßig großen Treibräder (78' = 1981 mm). Sie zeichneten sich durch besonders hohe Kessellage und auf den Rahmen gestellte Feuerkiste aus. Beschreibung in „Railway and Locomotive Engineering“ 1910, S. 186.

**Bicyclettes** — Frankreich. Bezeichnung der ungekuppelten Lokomotiven auf der Midi-Bahn (in Deutschland Spinnräder, in England freewheelers usw.). Auch die 1 B-Tenderlokomotiven, Serie 101—150 der französischen Westbahn hießen so, vermutlich ihrer hohen Räder wegen.

**Bloods** (Vollblüter) — Vereinigte Staaten. In den 60er Jahren übliche Bezeichnung der damals neuen „großen“ Lokomotiven der Old Colony Bahn, Tr=406/624, im Gegensatz zu den alten kleinen Lokomotiven aus den vierziger Jahren, die pups (Puppen) genannt wurden. („Railway and Locomotive Engineering“ 1907, S. 307)

**Bock** — Österreich. Allgemeine Bezeichnung für eine große Tenderlokomotive. Vgl. auch Bockerl.

**Bockerl** — Österreich. Allgemeine Bezeichnung für eine kleine Tenderlokomotive (vgl. auch Bock), insbesondere aber auch Bezeichnung der 1 C 1-Tenderlokomotive, Serie 229 der Staatsbahn und der Südbahn. In Deutschland vielfach „Teckel“, in Frankreich

„Coucou“, in Rußland „Кукыш“, in Spanien „Cuco“, in Amerika „Dinkey“, in Dänemark „Gris“.

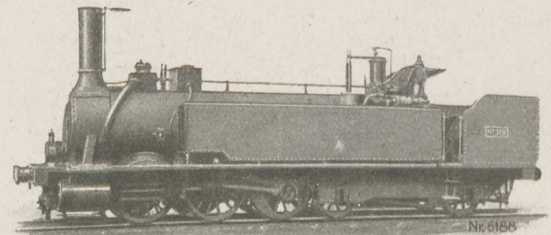


Abb. 140

Boîte à savon.

6188

**Boîtes à savon** (Seifenschachteln) — Frankreich. Abb. 140. Bezeichnung der C 2-Tenderlokomotiven, System Engerth der Midi-Bahn. Vgl. auch Bezeichnung „Bügeleisen“.

**Boneshakers** (Knochenschüttler) — England. Bezeichnung der Crampton Lokomotiven. Gaiser schreibt in seinem Werke „Die Crampton Lokomotive“ S. 68: „Der Beliebtheit, der sich die besser konstruierten Exemplare der Crampton-Bauart bei der Lokomotivmannschaft erfreuten, hat neben der Neigung zum Schleudern noch ein anderer Umstand einigen Abbruch getan. Da nämlich die Treibachse sich unmittelbar unter dem Führerboden befand, so machten sich die Stöße auf der Plattform unangenehm fühlbar, namentlich dann, wenn die Treibachslager Spiel bekommen hatten. Die Engländer haben daher der Type den vielsagenden Beinamen „Boneshakers“ (Knochenschüttler) gegeben. Mit dieser Eigenschaft der Bauart hängt es zusammen, daß das Nachsehen und Nachstellen der Treibachslager, das bei nach oben offenen Achsgabeln auch ohne Rädergrube leicht und rasch durch Emporheben der Achse vorgenommen werden konnte, zu den häufigsten Nachbesserungsarbeiten an diesen im übrigen hinsichtlich der Reparaturen bedürfnislosen Maschinen gehörten.“ Vgl. auch Knochenmühlen.

**Boxers** — England. Die ersten 1 A 1-Lokomotiven mit Außenzylindern, gebaut 1834 von George Forrester, Vauxhall Foundry, Liverpool, für die Liverpool and Manchester Railway. „In consequence of the extreme distance apart of the cylinders, 7 ft 1 inch (2149 mm), and the unbalanced driving wheels, this and other similar engines oscillated to a very serious and dangerous extent at even moderate speed. They were generally known as „Boxers“ and proved a practical failure, as they could not be allowed to exert their full power or speed, as they either left the line or burst the rails“. (Stretton „The locomotive engine and its development“ S. 62. Abbildung ebendort S. 63; vgl. auch Sinclair „Development of the locomotive“ S. 34)

**Böse Sieben** — Bayern. Abb. 141. Bezeichnung der ersten Kraußschen B-Personenzuglokomotiven der bayerischen Staatsbahn, gebaut 1868. Sie führten die Gattungsbezeichnung B VII, was als Abkürzung für Böse Sieben gedeutet wurde. Eine ähnliche Lokomotive, die Fabr.-Nr. 1 der Firma Krauß, befindet sich im Deutschen Museum in München.





Abb. 141

Böse Sieben.

6183

**Bourbaki** — Schweiz. Bezeichnung der C-Güterzuglokomotiven der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, welche 1871 von Koechlin geliefert wurden. Serie C 3/3.

**Bruchkarren** — Deutschland. Gelegentliche Bezeichnung für wild besetzte und daher mangelhaft unterhaltene Lokomotiven. („Zeitschr. für Lokomotivführer 1913, S. 427)

**Brummer** — siehe Flieger.

**Buffalo Bill** — Italien. Sopranome dato alle locomotive 1 D gruppo 720 F S costruite nel 1906 dal Baldwin di Philadelphia. (Beschreibung „Ingegneria Ferroviaria 1907“ S. 72 und 105)

**Bulldogs** — England. Eine 1851 von Stephenson für die South Easternbahn (Folkestone—Harbour=Branch) gebaute B-Tenderlokomotivtype mit Innenzylinder und Blindwelle, Tr = 406/610/1372, Radstand 3759 mm. Abb. „Ry. Mag“. 1907, S. 257 (owing to their sturdy appearance, they were styled „Bulldogs“). Ähnliche Lokomotiven mit Blindwelle (dummy crank) baute Wilson 1850 für die North Eastern-Bahn (Tr = 279/457/1524), auch Voruz 1867 für die Ouest-Bahn Nr. 318—20 (Tr = 360/560/1160).

**Bullen** — Deutschland. Die ersten 2 B-Personenzuglokomotiven der Preußischen Staatsbahn, sogenannte Erfurter Bauart, 1890, wegen ihres Aussehens, d. h. der über das Drehgestell überragenden Rauchkammer. Bei der späteren hannoverschen Bauart (1892) liegt das Drehgestell erheblich weiter nach vorn.

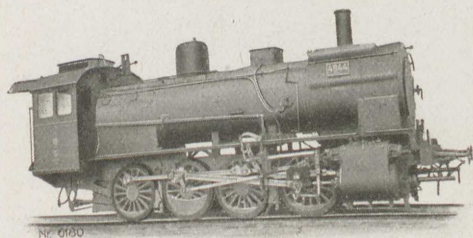


Abb. 142

Bullenkopf.

6180

**Bullenköpfe** — Deutschland. Abb. 142. Die ersten preußischen Heißdampflokotiven mit Rauchkammer-Überhitzer hießen „Bullen“ oder „Bullenköpfe“ wegen des großen Durchmessers der Rauchkammer.

**Bügeleisen** — Österreich. Bezeichnung der alten C 2-Engerth-Tenderlokomotiven, die noch 1884 in Triest Verschiebedienst versahen. Vgl. auch Glettise.

**Camel** — Vereinigte Staaten. Übliche Bezeichnung für die hauptsächlich von Roß Winans von 1848 an gebauten D-Lokomotiven mit langgestrecktem Führerhaus oben auf dem Kessel. Man unterschied je nach der Ausbildung der Feuerbüchse short, medium und long furnace camels. Anscheinend hieß die erste derartige Lokomotive der Baltimore and Ohio-Bahn „Camel“. Abbildung siehe Sinclair, Development of the locomotive engine, S. 79. Die Bahn beschaffte bis 1863 von dieser Type 123 Stück. Auch die 2 C-Lokomotiven der B.-O.-Bahn mit gleicher Führerhausanordnung wurden „camels“ genannt. Abbildungen siehe „Railway and Locomotive Engineering 1902, S. 381. Es findet sich noch die Anordnung als C-Lokomotive, z. B. auf der Pennsylvaniabahn („Sinclair“ S. 351). Im zwanzigsten Jahrhundert kehrt der Ausdruck als „camelback“ wieder. Vgl. auch chameaux und Kamel.

**Camelbacks** — Vereinigte Staaten. Bezeichnung für die modernen Lokomotiven mit Woottenfeuerkiste und Führerstand auf dem Kessel. („Railroad Gazette“ 1907, II/103)

**Chameaux** — Frankreich. Bezeichnung der 2 B-Lokomotiven der französischen Ostbahn mit Flaman-Kessel, Serie 800. Vgl. auch Kamel, camelbacks usw. Auch einige D-Tenderlokomotiven der französischen Nordbahn (Nr. 4588) hießen so des als Dampfsammler gebauten Domes wegen.

**Chocolats** — Frankreich. Bezeichnung der 2 B 1-Vierzylinderlokomotiven Nr. 2158—2160 der französischen Nordbahn, weil sie abweichend von dem bisherigen Anstrich braun lackiert waren.

**Christientjes** — Holland. Bezeichnung einer Serie der alten 1 B-Personenzuglokomotiven der Staatsspoorwegen, übernommen von der Alten Rhijn Spoorweg.

**Coaler** — Vereinigte Staaten. In den 50er Jahren angewendete Bezeichnung für eine mit Kohlen zu feuernde Lokomotive. Man brannte bis dahin meist Holz oder seltener Koks. („Railway and Locomotive Engineering“ 1909, S. 405)

**Corazze** (Corazze per corazzate o navi da guerra = Panzer, Panzerschiff) — Italien. Le locomotive della ex R. M. gruppo 1501—1700, tipo 1 B, costruite dal Koechlin nel 1873, perchè quando vennero messe in servizio fecero effetto imponente di fronte alle antiche.

**Corazzette** (kleiner Panzer) — Italien. Le locomotive tipo 2 B del 1876 della ex R. M. gruppo 1001—1400, per la somiglianza colle locomotive gruppo 1501—1700, chiamate „Corazze“, ma con ruote più piccole.

**Corazzoni** (großer Panzer) — Italien. Le locomotive tipo 2 C della ex R. M. 3001—3085 (tipo Vittorio Emanuele, 1884) perchè di maggiori dimensioni che del tipo 1501—1700, chiamato „Corazze“.

**Coucou** (Kuckuck) — Frankreich. Allgemeine Bezeichnung für kleinere Lokomotiven, insbesondere für den Verschiebedienst, so z. B. die Serie P. L. M. 5700, eine



C-Tenderlokomotive mit Innenzylindern. Der „Matin“ schreibt am 24. Mai 1914: Un train de luxe culbute une machine „coucou“.... Le „coucou“ fut jeté sur la voie de droite usw. Vgl. cucos, spanische Bezeichnung und Kukulschka, russische Bezeichnung, ferner Dinkey, Gris, Teckel.

**Coucou** (Kuckuck) — Schweiz. Bezeichnung der 2 B-Satteltank-Lokomotiven der Jura-Simplon-Bahn 251 bis 262, gebaut 1862. Barbey, les locomotives suisses S. 37.

**Courte-Queue** (Kurzschwanz) — Frankreich. Bezeichnung der C 2-Tenderlokomotiven Serie E der Nordbahn, Nr. 3039 uff. Diese Lokomotiven machen den Eindruck von C-Lokomotiven mit ganz kurzem Tender. Abbildung Desmoulins „Traité pratique I“, S. 143. Vgl. auch Kurzschwänze.

**Crabs** (Krabben) — Vereinigte Staaten. B-Lokomotiven mit stehendem Kessel, ähnlich der Grasshopper Type, deren Fortentwicklung sie verkörpern, aber mit wagerechten Zylindern, etwa um 1840 von Winans für die Baltimore-Ohio-Bahn gebaut. Abb. „Sinclair“ S. 70. Der Name rührt davon her, daß sie rückwärts zu laufen schienen. (Sinclair: „Because they seemed to run backwards“. This name became historical)

**Crapauds** (Kröten) — Frankreich. Bezeichnung der B 1-Lokomotiven auf der Midibahn wegen ihres gedrungenen Baues. Die hintere Laufachse gestattete eine sehr niedrige Kessellage.

**Cucos** (Kuckuck) — Spanien. Allgemeine Bezeichnung kleinerer Verschiebelokomotiven, locomotoras de manobrias, besonders auch derjenigen der Serie 606 der spanischen Nordbahn. („Olivares, Veinte años“ S. 13) Name ist wahrscheinlich aus Frankreich (vgl. coucou) übertragen.

**Dampfhammermaschinen** — Österreich. Bezeichnung für manche der ersten Heißdampflokomotiven, die sich bei größerer Geschwindigkeit durch starkes Stoßen auszeichneten. Auch Ausdrücke wie Knochenmühlen, Schotterquetschen, Steinbrechmaschinen waren hierfür gang und gäbe. Vgl. auch Boneshakers.

**Demi-Muids** (Halbfässer) — Frankreich. Bezeichnung der 2-6-0 Verbundlokomotiven der Midi-Bahn, weil sie einem Kohlenfaß ähnlich sehen sollen. Muid (lat. modius) ist ein altes französisches Hohlmaß, faßt etwa 18 hl und bedeutet auch ein Faß von diesem Inhalt.

**Dinkeys** — Vereinigte Staaten. Allgemeine auch in Anzeigen und Katalogen verwendete Bezeichnung für Baulokomotiven; dinkey, abgeleitet von dink = zierlich, schmuck, wird erläutert als „apparatus of smaller size than the usual standard, as a pony or donkey engine for doing work which requires small horse power“.

**Dogs Home Shunters** — England. C-Güterzuglokomotiven der L. & S. W.-Bahn, gebaut 1879/80 nach Entwürfen von Adams. Eine englische Zeitschrift schrieb darüber: „For many years they were employed in working the heavy coal trains between Battersea and Brent after being taken off the main line goods duties. When utilized for the Brent and Battersea service they

earned the soubriquet of „Dogs Home Shunters“ — apparently from the fact that their work was carried on in the region of the home for lost canines.“

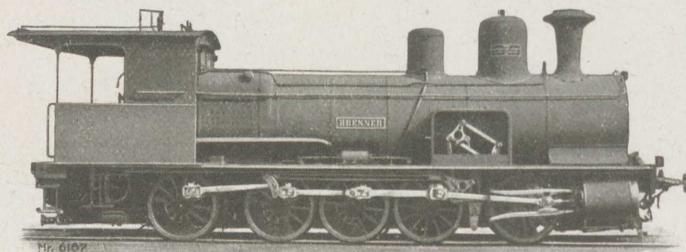


Abb. 143

Elefant.

6167

**Elefanten** — Württemberg. Abb. 143. Bezeichnung der E-Güterzuglokomotiven der Württembergischen Staatsbahn 801—5, gebaut 1892, ihrer Größe wegen.

**Fahrender Samovar** — Rußland. Bildliche Darstellungen in russischen Volkskalendern, in denen die Bauern beim ersten Anblick von Lokomotiven diese mit obigem Ausruf begrüßen.

**Flieger** — auch Brummer. Bezeichnung der elektrischen B+B+B-Lokomotiven der Strecke Lauban-Königszell wegen ihres namentlich nachts weithin hörbaren brummenden Geräusches.

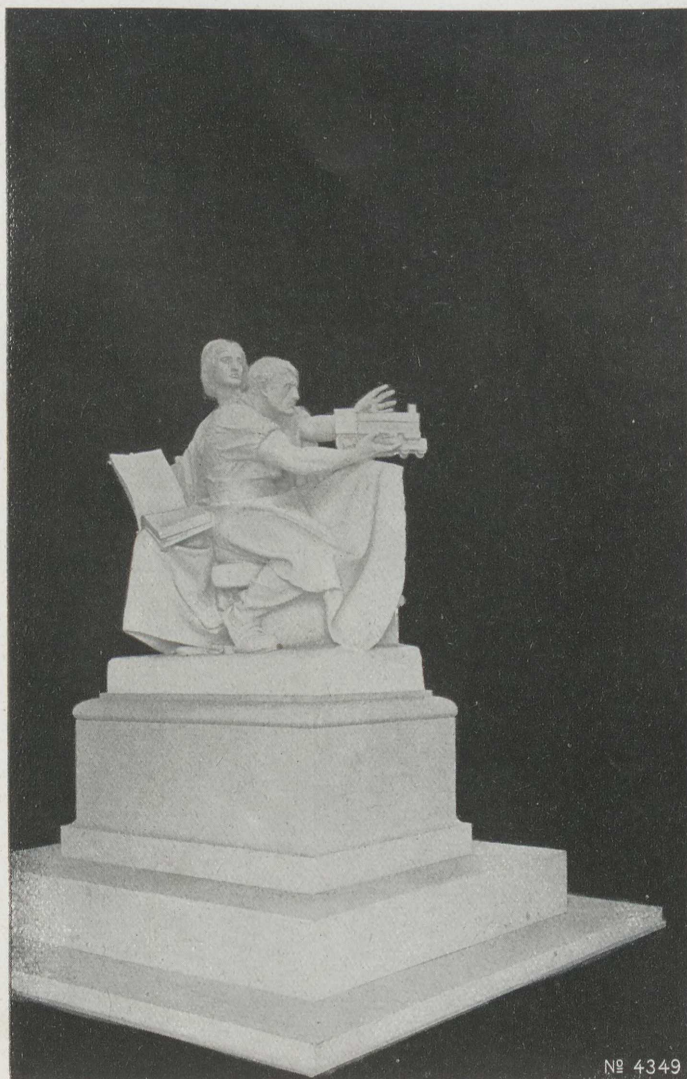
**Floating Batteries** — England. Bezeichnung einiger 1854/5 von Gooch in Stretford für die Great Eastern Bahn gebauter C-Güterzuglokomotiven mit Innenzylindern und Außenrahmen. „Loc. Mag.“ 1906, S. 21 sagt: they were commonly known as the „Floating Batteries“, ohne den Grund anzugeben.

**Flyers** (Flieger) — England — hießen 1 A 1-Schnellzuglokomotiven d. South-Eastern-Bahn, Tr = 432/559/2137. Infolge des großen Triebraddurchmessers waren sie gute Schnellläufer.

**The Flying Flogger** (Great Western) — England. Bezeichnung einer 1852 von Jones and Potts für die Shrewsbury and Chester-Bahn gebauten 1 A 1-Schnellzuglokomotive mit Innenzylindern, aber außen liegender Stephensonsteuerung und außen liegendem Schieberkasten, eine Anordnung, die in den 60er und 70er Jahren sehr viel für die französische Westbahn ausgeführt wurde. Abb. „Locomotive Magazine“ 1914 S. 103. Bezeichnung rührt wohl daher, daß bei schneller Fahrt die Excenterstangen den Eindruck des Peitschens hervorrufen.

**Fowler's Ghost** (Fowler's Geist) — England. Eine 1861 von Fowler, Chefingenieur der Great Western-Bahn, für die Londoner Untergrundbahn gebaute, mißglückte Versuchslokomotive. Abb. „Railway Magazine“ Januar 1901. Gleiche Zeitschrift schreibt darüber 1908 S. 319: .... Sir John Fowler, who had been appointed engineer, had an engine built at great expense, in which steam was raised by filling the firebox with white-hot-bricks, the exhaust steam being condensed in cold water tanks. This engine ran one or two trial trips on the Great Western Railway on 1861, but the results obtained were very disappointing and „Fowler's Ghost“, as the engine had been nicknamed was laid aside for ever....





**Industrie.**

*Bildgruppe von Wilhelm Haverkamp auf der Ausstellung Buenos Aires 1910.*







**Franzosen** — B a d e n. Die 1866/7 von Grafenstaden gelieferten 2 B-Personenzuglokomotiven der badischen Staatsbahn, Gattung VI a neu, weil sie aus dem damaligen Frankreich stammten.

**Gabachas** — S p a n i e n. Bezeichnung für eine Serie C-Güterzuglokomotiven der spanischen Nordbahn, die aus Frankreich kommen. („Olivares, Veinte años“ S. 345) Gabacho ist in Spanien und auch in Südamerika Spitzname der Franzosen.

**Gallegas** (Galizierinnen) — S p a n i e n. Bezeichnung für eine Serie C-Güterzuglokomotiven der spanischen Nordbahn („Olivares, Veinte años“ S. 345), wahrscheinlich, weil sie auf den galizischen Linien der Nordbahn liefen. Vgl. auch Gabachas.

**Galopper** — B a y e r n. Bezeichnung der B-Verschiebe-Tenderlokomotiven wegen ihres galoppierenden Ganges bei einigermaßen höheren Geschwindigkeiten.

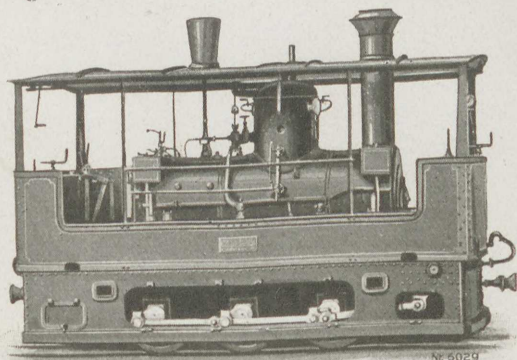


Abb. 144 Glettise (Plättisen).

6029

**Glettise** (Plättisen) — S c h w e i z. Abb. 144. Straßenbahnlokomotive der Lokomotivfabrik Winterthur, die Ende der 90er Jahre in der Schweiz, u. a. in Genf, Basel, Bern vorhanden waren. Sie wurden z. B. in Bern „Glettise“ genannt, da der äußere Aufbau mit Dach an ein Plätt- bzw. Bügeleisen erinnerte.

**Greenbacks** (Grünrücken) — V e r e i n i g t e S t a a t e n. Eine Serie von 20 Stück D-Lokomotiven der Baltimore-Ohio-Bahn, 1865 von den Grant Locomotive Works, Paterson Nr. 7 gebaut, weil sie abweichend vom damaligen Gebrauch grün lackiert waren. („Sinclair“ Development of the locomotive S. 80) Greenbacks heißen sonst die Dollarnoten der grünen Rückseite wegen.

**The Greyhound of the Rail** (Schienenwindhund) — V e r e i n i g t e S t a a t e n. Gelegentliche Bezeichnung der Schnellzuglokomotive, so z. B. in Anzeigen einer amerikanischen Lokomotivfabrik, der Lima Locomotive Corporation.

**Gris** (Ferkel) — D ä n e m a r k. Bezeichnung der 2/2 Tenderlokomotiven, insbesondere auch Type HS der dänischen Staatsbahn (hauptsächlich für Verschiebeverkehr auf den Bahnhöfen verwandt). Vgl. die deutsche Bezeichnung Teckel. Vgl. auch Grisen.

**Grisen** (das Schwein) — S c h w e d e n. Bezeichnung für die erste in Schweden und zwar von Munktells Mekaniska Verkstad, Eskilstuna 1848 gebaute Lokomotive „Förstlingen“. Sie wurde mit 890 mm Spurweite für eine Grubenbahn in Norberg gebaut, 1852/3 aber für

Normalspur umgebaut und an Nora Erwalla Järnväg verkauft. Vgl. Festschrift von Nydquist und Holm zur Feier der 1000. Lokomotive S. 58: „Men af folkhumorn döptes det till „Grisen“, förmodligen på grund af sitt ihärdiga snörflande vid gång.“ (Aber der Volks-humor taufte sie „das Schwein“, vermutlich wegen ihres anhaltenden Grunzens beim Gang).

**Haferlokomotive**, auch **Hafermotor** — Bezeichnung für das Pferd.

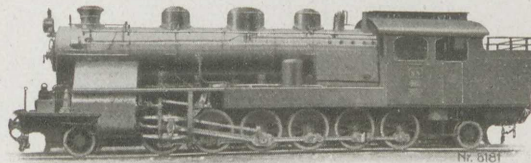


Abb. 145

Heetstoomer.

6181

**Heetstoomers** (Heißdämpfer) — J a v a. Abb. 145. Bezeichnung der 1 F 1-Lokomotiven der holländischen Staatsbahn auf Java (die von der Hanomag im Verein mit der Bahn geschaffene Javanic-Type); weil sie zu den ersten Heißdampflokomotiven dieser Bahn gehörten. Hierzu schreibt die holländische Zeitung „Het Vaderland“, Donderdag, 23 April 1914, Nr. 97: „Wat de locomotieven 1 F 1 betreft, de z. g. „heetstoomers“, deze zullen niet meer worden bijbesteld, daar door de enorme kracht, welke deze machines ontwikkelen, alles wordt stukgetrokken, schrijft het Soer. Hdlbl.“ Unnötig zu sagen, daß nach Erscheinen dieser Notiz mehr Lokomotiven dieser Type bestellt wurden als vorher!

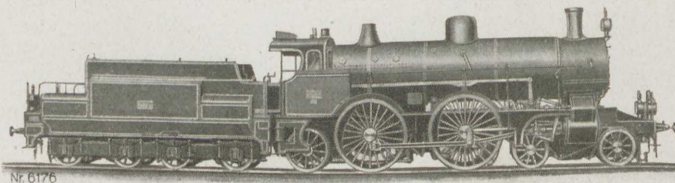


Abb. 146

Hirsch.

6176

**Hirsche** — Ö s t e r r e i c h. Abb. 146. 2 B 1-Lokomotive der k. k. Staatsbahnen, Serie 108, wegen der guten Lauffähigkeit.

**Hopperl** — B a y e r n. Bezeichnung für Klein- und Sekundärbahnlokomotiven. Sie wurden auch Schnauferl genannt.

**Illinge** — siehe Zwillinge.

**Jocondes** — F r a n k r e i c h. Bezeichnung der 4-6-0-Heißdampflokomotiven der Midi-Bahn, angeblich weil zur Zeit ihrer Indienststellung das bekannte Bild dem Louvre gestohlen wurde.

**Ironclad** (Panzerschiff) — E n g l a n d. Bezeichnung für sehr große Lokomotiven. Vgl. Corrazze.

**Jumbo** — E n g l a n d. Häufig vorkommende Bezeichnung von Lokomotiven gedrängter Bauart, so z. B. einer für 1981 mm Höhe gebauten B-Tenderlokomotive der Gas, Light & Coke Co. Beckton („Railway Magazine“ 1908 S. 225).



**Jumbo** — Holland. Häufige Bezeichnung neuerer großer Lokomotiven, so z. B. der 2 B-Heißdampflokomotiven der H. Y. S. M., der 2 C-Vierzylinderlokomotiven der S. S., der 2 B 2-Tenderlokomotiven der H. Y. S. M. usw. So schreibt z. B. „Het Vakblad“ 16 Juni 1917: „Laten wij beginnen met de P. V. 2s, de z. g. jumbo's der H. Y. S. M., waarbij wij de nieuwste tenderlocomotieven van deze Maatschappij, de T. V. 2/s (serie 800 terloops nog even behandelen. . .“).

**Kaffeemühle** — Deutschland. Ganz kleine Lokomotive für sehr leichte Personenzüge. Vgl. macchinacaffettiera; auch die Schweizer Zeitung „Der Bund“ vom 28. Juli 1921 spricht von den Kaffeemühlen der Töftalbahn. Vgl. auch Kaffemølle.

**Kaffemølle** (Kaffeemühle) — Dänemark. Bezeichnung für 4 Stück alte Verschiebelokomotiven der Dänischen Staatsbahn mit stehendem Kessel, die für die Bedienung der Fährten Verwendung fanden. Beschrieben „Loc.“ 1920 S. 115.

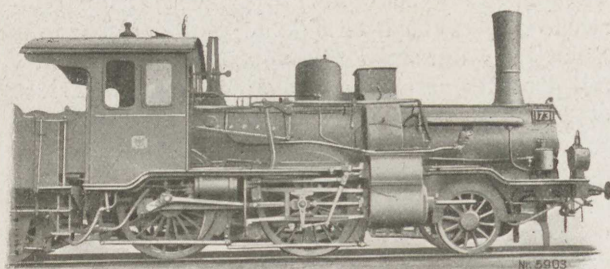


Abb. 147

Kamel.

5903

**Kamele** — Deutschland. Abb. 147. In den westlichen preußischen Bezirken angewendete Bezeichnung für die älteren 1 B-Verbundlokomotiven, augenscheinlich wegen des dicht hintereinander liegenden Domes und Sandkastens, die beide durch das Regulatorrohr verbunden waren, das vom Dom in den Sandkasten und dann seitlich heruntergeführt ist. Vgl. auch Chameaux, Camelbacks usw.

**Kanonen** — siehe Aaltonnen.

**Kapuziner** — Pfalz. 1892 kaufte die Pfalzbahn 6 englische D-Güterzuglokomotiven. Diese waren seitens einer norwegischen Eisenbahn bei Sharp-Stewart bestellt, die Bestellerin wurde jedoch kurz vor der Ablieferung bankrott. Die Lokomotiven hatten einen in Deutschland ungewöhnlichen braunen Anstrich. Dieser glich ungefähr der Farbe der Kapuzinerkuten.

**Karlmaschinen** — Österreich. Allgemeine Bezeichnung der von der Südbahn in den Jahren 1898—1911 eingeführten Typen der k. k. Staatsbahnen, die bekanntlich von dem Sektionschef Dr. Ing. Karl Gölsdorf, Sohn des Hofrates Louis Gölsdorf, entworfen sind; den Gegensatz bilden die Louismaschinen, s. d. Seit etwa 1911 baut die Südbahn wieder eigene Typen.

**Knochenmühlen** — siehe Dampfhammermaschinen.

**Krokodil** — Deutschland. Abb. 148. Die 1 B 1-Schnellzuglokomotive der Main-Neckarbahn, in den 90er Jahren von der Firma Cockerill in Belgien bezogen. Name verstümmelt aus Cockerill.

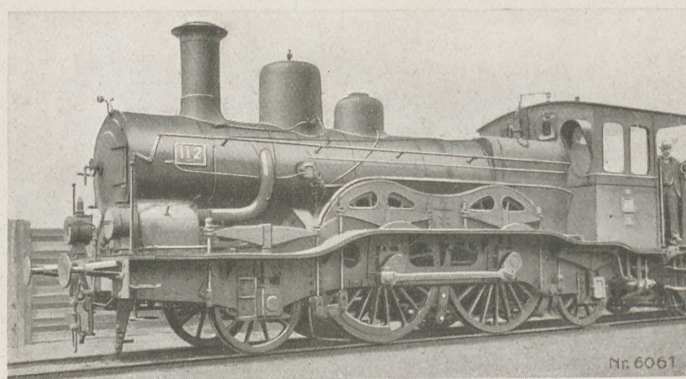


Abb. 148

Krokodil.

6061

**КРОКОДИЛЪ** (Krokodil) — Rußland. Bezeichnung der 1909 von Briansk gebauten 2 C-Lokomotive Type B, angeblich wegen ihrer ziemlich verwickelten und schwierigen Bauart.

**КИТАЕЦЪ** (Kitajetz = Chinese) — Rußland. Bezeichnung der 1 D-Güterzuglokomotiven, Type III der russischen Staatsbahn, weil dieser Typ zuerst für die russische ostchinesische Bahn gebaut wurde. Dieser Typ war 1900 in Paris ausgestellt.

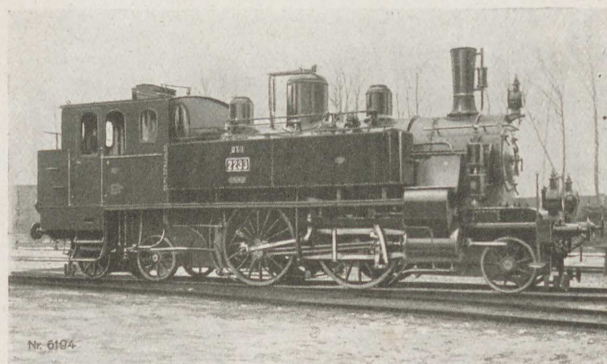


Abb. 149

Kurzschwanz.

6194

**Kurzschwänz'** — Pfalz, Abb. 149 — heißen die 1 B 2-Tenderlokomotiven, Type D XII der bayerischen Staatsbahn, wohl weil der hinter dem Führerhaus liegende große Kohlenkasten mit einem Schwanz verglichen werden kann. Vgl. auch Courte-Queue.

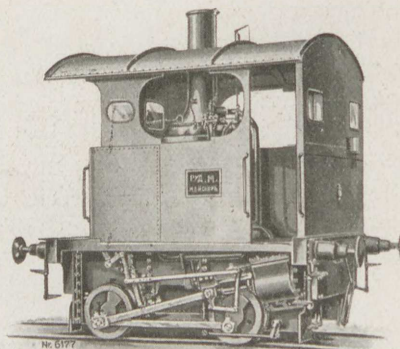


Abb. 150

Kuckuck.

**КУКУШКА** (Kukuschka = Kuckuck) — Rußland. Abb. 150. Allgemeine Bezeichnung für Tenderlokomotiven. Vgl. coucou in Frankreich, cuco in Spanien.



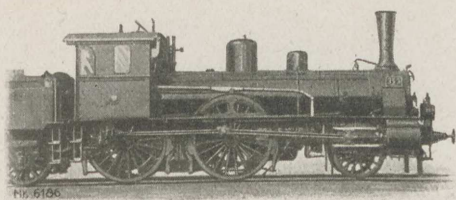


Abb. 151

Langbeine.

6186

**Langbeine** — Deutschland. Abb. 151. Bezeichnung einer Serie 1 B-Schnellzuglokomotiven der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn, gebaut 1873, wegen ihres außergewöhnlich großen Radstandes von  $3100 + 2590 = 5690$  mm, wurden auch „Durchbrenner“ genannt. Abb. „Lokomotive“ 1907 S. 28. Vgl. auch Long legged.

**Limaçon** (Schnecke) — Frankreich. Häufige Bezeichnung für langsame Güterzuglokomotiven.

**Long legged** (Langbeine) — Vereinigte Staaten. Bezeichnung der 2 B-Schnellzuglokomotiven der Pennsylvanienbahn Klasse K, gebaut 1881/2, wegen ihrer verhältnismäßig hohen Räder (78" = 1981 mm), auch Bicycles genannt. Kurze Beschreibung „Railway and Locomotive Engineering“ 1910 S. 186. Vgl. „Langbeine“.

**Louismaschinen** — Österreich. Früher allgemeine Bezeichnung der von Hofrat Louis Adolf Gölsdorf, langjährigem Maschinendirektor der Südbahn (gestorben 28. November 1911, vgl. Nachruf „Die Lokomotive“ 1911 S. 265), geschaffenen Typen der Südbahn im Gegensatz zu Karlmaschinen.

**Macchina-caffettiera** (Kaffeemaschine) — Italien. Kleine leichte Lokomotive. „Corriere della Sera“, 19. November 1913 schreibt: Le Ferrovie in Cirenaica. La Decauville bengasina, movendo dal bel centro del quartiere europeo, spinge ogni giorno i suoi trenini sino alla Berka e sino al Fuehat e fa sfoggio di passaggi a livello, di fermate facoltative, di inesorabili coincidenze e di orari imprescindibili come una qualunque ferrovia che si rispetti, e le sue macchine-caffettiere, se proprio non si abbandonano alle ebbrezze delle velocità pazze, si concedono volentieri il lusso di strepitose fischiate per accentuare il pomposo ingresso nella stazione principale. Vgl. Kaffeemühle, Kaffemölle.

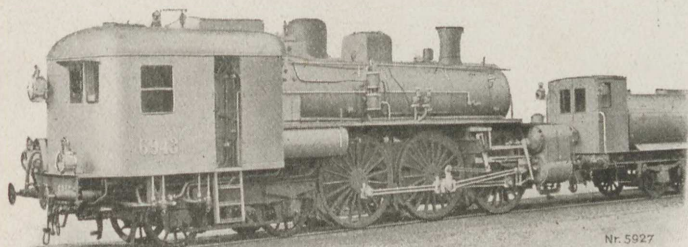


Abb. 152

Macchina gamberi.

5927

**Macchina gamberi** — Italien. Abb. 152. Bezeichnung der C 2-Schnellzuglokomotiven der italienischen Staatsbahn Serie F S 670, weil sie normal rückwärts fahren (gambero = Kröb). Es sind dies die gleichen Loko-

motiven, die auch mucche genannt wurden. Vgl. auch die russische Bezeichnung Rak.

**Mac's Mangle** — England. Erste 1849 von Mc. Connell, Locomotive Superintendent der London & North Western Ry. Southern Division, in Wolverton gebaute 1 A 1-Type. Sie besaß Außenrahmen und Außenzylinder, stieß daher gegen die Plattformen der einzelnen Stationen, die geändert werden mußten. (Vgl. „Railway Mag.“ III/218 — 1911) Mac's Mangle von dem Namen Mc. Connell. Mangle ist Wäschemangel, Drehrolle, Kaland, also eine breit gebaute Maschine.

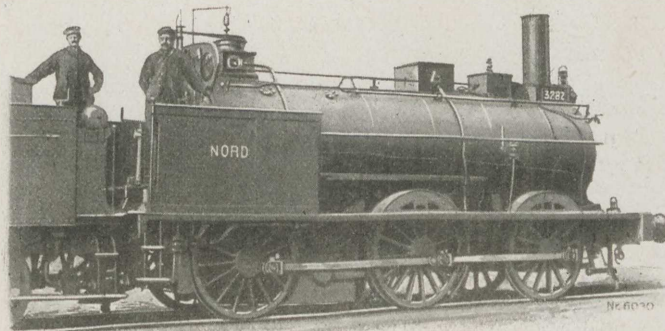


Abb. 153

Mammouth.

6030

**Mammouth** — Frankreich. Abb. 153. Bezeichnung der C-Güterzuglokomotiven, Serie 3275 bis 3334 der französischen Nordbahn.

**Mastodonte** — Italien. Le prime locomotive messe in servizio sul Giovi, erano 2 locomotive affiancate 2+2 come le Fairlie, costruite da Stephenson ed ebbero il nome di Mastodonti perchè nello scavo di una trincea sulla linea ove furono impiegati dopo il Giovi si rinvennero scheletri di megateri o Mastodonti antidiuviani. Vgl. „Rivista Tecnica“ 1914, S. 5.

**Metropolitains** — Frankreich. Bezeichnung der C 2-Tenderlokomotiven Nr. 3396—3397 der französischen Nordbahn, so genannt, weil sie als Probelokomotiven für die seinerzeit projektierte, aber nicht ausgeführte Pariser Untergrundbahn mit Dampftrieb gebaut wurden.

**Meikevers** (Maikäfer) — Holland. Vgl. Abb. 159, Schildpadden (Schildkröten). Bezeichnung der B-Sattel-Tender-Lokomotiven englischer Bauart der früheren Hollandsche Yzeren Spoorweg Maatschappij. Bezeichnung wohl davon, daß der Sattelbehälter mit dem Rücken eines Maikäfers verglichen wird. Diese Type wurde noch 1913 von der Hanomag geliefert.

**Mother Hubbard** — Vereinigte Staaten. Lokale Bezeichnung für Lokomotiven mit Wooten-Feuerbüchse und Führerhaus auf dem Kessel. Herkunft der Bezeichnung nicht festzustellen.

**Möbelwagen** — Schweiz. 1 C 2-Schnellzugtenderlokomotive der Bern-Neuenburgbahn.

**Möbelwagen** — Deutschland. Abb. 154. Bezeichnung für eine 2 B 2-Schnellzuglokomotive der preußischen Staatsbahn, ausgestellt St. Louis 1904, die ähnlich wie



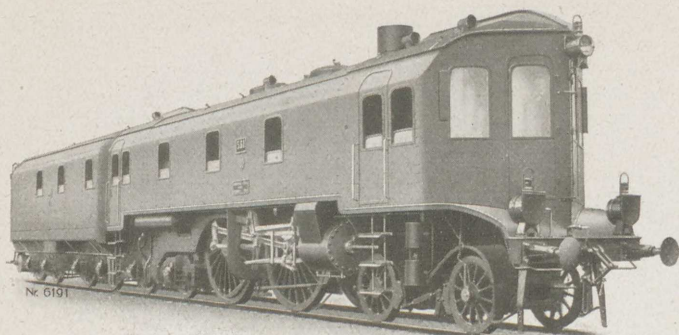


Abb. 154

Möbelwagen.

6191

die elektrischen Lokomotiven wagenmäßig umkleidet war. Die Umkleidung ist später entfernt worden.

**Mucche**, Einzahl **Mucca** (Kühe) — Italien. La prima locomotiva C 2 a 4 cilindri della ex R. A. 500 (F S 690, später 670) esposta a Parigi nel 1900, perchè, per i risultati buoni che dette tutti i funzionari ed agenti che avevano partecipato al suo studio e alla sua costruzione ebbero molte ricompense: così fu chiamata mucca dall'idea di mungere come si fa per tirare il latte alle vacche. In seguito tutte le locomotive del gruppo F S 670 furono chiamate mucche. (Beschreibung in den Ausstellungsberichten Paris 1900 und Mailand 1906). Vgl. auch Macchina gamberi.

**Mud Diggers** (Schmutzgräber) — Vereinigte Staaten. Eine Reihe von D-Güterzuglokomotiven mit Blindwellen über der letzten Achse und Zahnradübersetzung nach der darunterliegenden Treibachse. Im ganzen wurden 1844 bis 1846 17 solche Lokomotiven (Tr = 432/610/989) von Roß Winans und 3 von Baldwin für die Philadelphia Reading und die Baltimore-Ohio-Bahn gebaut. Abb. Sinclair, Development of the locomotive 1907 S. 74. Einige waren noch bis 1865 im Dienst. („Sinclair“ S. 72: eight-wheel engines, which the trainmen promptly denominated „Mud Diggers“) Der Name rührt vielleicht daher, daß die Kuppelstangen der niedrigen Räder so nahe an den Erdboden heranreichten, daß sie häufig den Erdboden aufwühlten.

**Muzzle loaders** (Vorderlader) — Vereinigte Staaten. Hauptsächlich in den Ölgebieten seitens der Mannschaften, die Ölfeuerungslokomotiven fahren, erfundene Bezeichnung der Lokomotiven mit Kohlenfeuerung. („Railway and Locomotive Engineering“ 1901 S. 203) In Amerika bezeichnet man bisweilen das Feuerbüchsenende der Lokomotive als front end, wodurch der Ausdruck muzzle loader erklärlich wird, vielleicht auch aus dem Gegensatz zu früheren Ölfeuerungen, bei denen der Brenner an der Stiefelknechtplatte lag.

**Nixe**. — Beiname für die Lokomotiven der Soldatenbadezüge im Felde. Vgl. „Liller Kriegszeitung“, 22. Mai 1915.

**ПАКЪ** (Rak = Krebs) — Rußland. Allgemeine Bezeichnung für Tenderlokomotiven, vermutlich, weil sie meist langsam und häufig rückwärts fahren. Vgl. auch Macchina gamberi.

**Papegaie** (Papagei) — Dänemark. Frühere Bezeichnung einer Lokomotivtype der dänischen Staatsbahn, frühere Nr. 64, die ausnahmsweise hellgrün lackiert war. Vgl. Greenbacks.

**Peaux de bouc** (Bockhäute) — Frankreich. Bezeichnung einer Serie C-Güterzuglokomotiven der Midi-bahn, weil sie einen so kurzatmigen Auspuff haben, daß es ein Geräusch hervorbringt, wie das schnell hintereinander ausgesprochene Wort peau de bouc. Vgl. hierzu Ping-Pong.

**Ping-Pong** — Vereinigte Staaten. Bezeichnung der 1 D-Verbundlokomotiven. Ping soll den weichen, Pong den harten Dampfschlag kennzeichnen, wenn diese Maschinen mit eingeschalteter Zwillingswirkung mit schweren Zügen mühsam aus dem Bahnhof herauskeuchen.

**Pot à Moutarde** (Senftopf) — Frankreich. Bezeichnung einer Serie 1 B-Lokomotiven der französischen Westbahn mit 3 Längsrahmen, Innenzylindern und Außensteuerung, Betr. Nr. 671—690, gebaut 1882/3 von Neilson, Glasgow. Grund der Bezeichnung unbekannt.

**Pups** (Puppen) — Vereinigte Staaten. Bezeichnung für eine Serie leichter 2 A-Lokomotiven, Zylinder 405/610 mm, der Old Colony Railway in den 60er Jahren. („Railway and Locomotive Engineering“ 1907 S. 307)

**Ravachols** — Frankreich. Bezeichnung der 2 B-Tenderlokomotiven der französischen Nordbahn, Nr. 2311—2380, gebaut 1892/3, weil sie in der Zeit gebaut wurden, als man überall von dem Bombenwerfer Ravachol sprach. Literatur „Desmoulins, Traité pratique I, S. 144“.

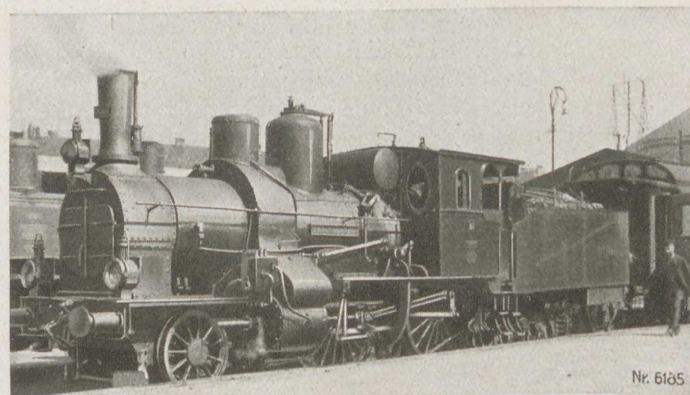


Abb. 155

Reichskamel.

6185

**Reichskamel** — Bayern. Abb. 155. Bezeichnung der 1 B-Verbundschnellzuglokomotiven Gattung B X der bayerischen Staatsbahn, Betr. Nr. 936—940 uff., gebaut 1891. Die Zylinder lagen hinter den Laufrädern und der Verbinder war sattelförmig über den Kessel geführt. Vgl. Camel, Camelbacks und Kamele.

**Revolvers** — Frankreich. Bezeichnung der 2 B 2-Tenderlokomotiven der französischen Nordbahn, Nr. 2231—2305, gebaut 1901/06 für den Vorortverkehr für Paris, weil sie vorwärts und rückwärts gleich gut fahren.



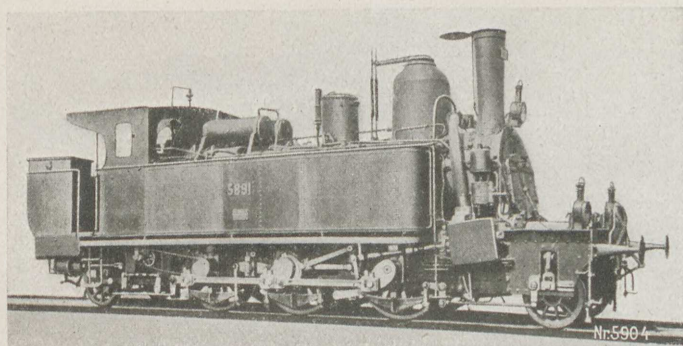


Abb. 156

Salondampfer.

5904

**Salondampfer** — Schweiz. Abb. 156. Bezeichnung der alten 1883/4 in den Werkstätten der Schweizer Centralbahn von Ryser gebauten 1C1-Tenderlokomotiven, später Schweizer Bundesbahn Gattung E<sup>b</sup> 3/5, Nr. 5891—5, wegen ihres ungewöhnlich ruhigen Ganges. Barbey: les locomotives suisses S. 29.

**Sandgrinder** (Sandmühlen) — Vereinigte Staaten. Bezeichnung für eine Serie alter 2B-Lokomotiven der Boston and Albany-Bahn, die Güterzüge fahren und hierbei sehr stark Sand streuen mußten. („Railway and Locomotive Engineering“ 1909 S. 13).

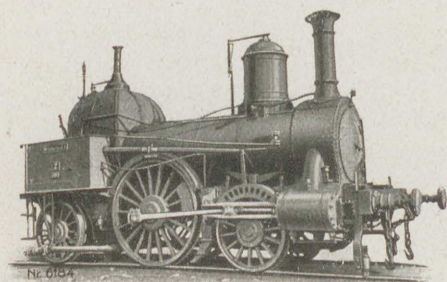


Abb. 157

Spinnrad.

6184

**Spinnräder** — Deutschland, Abb. 157, auch Österreich. Allgemeine Bezeichnung der 1A1-Type, namentlich mit hohen Rädern. Englisch „freewheelers“ und französisch „bicyclettes“. Vgl. Glasers Ann. 1. 4. 1914 S. 135 und Z. V. D. I. 1914 S. 629.

**Spitzmäuse** — Österreich. Bezeichnung der B1-Tenderlokomotiven für Sekundärbahnen mit verkehrt angeordnetem Triebwerk, Serie 4 der Südbahn, auf einer steirischen Nebenbahn, weil sie mit ihrem langen, dünnen, etwas konischen Rauchfang tatsächlich etwas „spitz“ aussahen. Eine dieser Lokomotiven verlor einmal auf offener Strecke den Rauchfang! Sie mußte ohne Rauchfang noch einige Kilometer zum großen Vergnügen der Reisenden zurücklegen, zuletzt sogar noch eine Rampe zur Murbrücke von 15 ‰ befahren. Wider Erwarten war die Dampfzeugung gut.

**Springende Hirsche** — Österreich. Alte, schon etwa 1880 ausgemusterte 1B-Personenzuglokomotive mit stark überhängenden Zylindern und Feuerbüchse. Sie zeigten, namentlich beim Umsteuern von einer Fahrtrichtung zur anderen, besonders starke Nickbewegungen,

wahrscheinlich des Richtungswechsels des Kreuzkopfdruckes wegen.

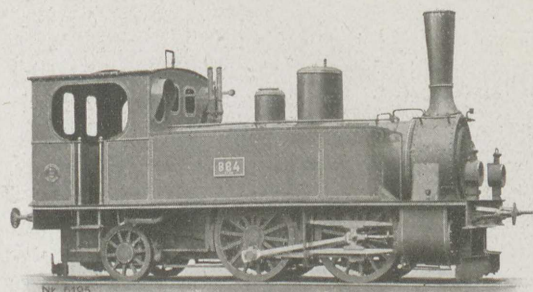


Abb. 158

Scheerböcke.

6195

**Scheerböcke** — Deutschland. Abb. 158. Eine Serie B1-Tenderlokomotiven der preußischen Staatsbahn. Vgl. auch die Bezeichnung Scheermaschinen für B1-Lokomotiven und Böcke für Tenderlokomotiven.

**Scheermaschinen** — Deutschland. Abb. 158. Allgemeine Bezeichnung der B1-Lokomotiven, offenbar wegen der scheerenartigen Wirkung von Pleuel- und Kuppelstangen.

**Schienenfresser** — Schweiz. Bezeichnung der von 1870—1876 gebauten B-Lokomotiven mit Tender der Schweizer Nord-Ostbahn Nr. 207—249, später Schweizer Bundesbahn Nr. 2151—2193, vermutlich, weil sie ihrer Bauart wegen die Schienen angriffen. Vgl. „Barbey, les locomotives suisses“ S. 39.

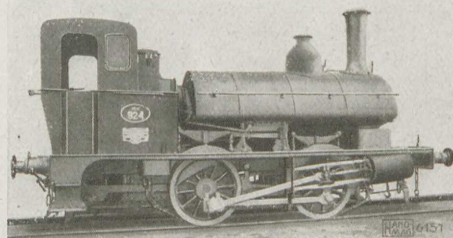


Abb. 159

Schildkröte.

6151

**Schildpadden** (Schildkröten) — Holland. Abb. 159. Bezeichnung der B-Satteltender-Lokomotiven der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, wie sie auch von Hanomag 1913 gebaut sind. Der sattelförmige Wasserkasten hat etwas Ähnlichkeit mit dem Rückenschild einer Schildkröte. Vgl. auch Meikevers.

**Schlepper** — Sachsen. Allgemeine Bezeichnung für Güterzuglokomotiven.

**Schnauferl** — Bayern. Bezeichnung für Klein- und Sekundärbahnlokomotiven, auch Hopperl genannt. Die Bezeichnung Schnauferl gilt auch für Autos. Vgl. auch Grisen.

**Schotterquetschen** — siehe Dampfhammermaschinen.

**Schraubendampfer** — Österreich. Eine 1856 von Maffei für die Südbahn gebaute Engerth Lokomotivtype, weil die in Österreich übliche Zugstange zum Regler durch ein Rad (ähnlich der Umsteuerung) betätigt wurde.



**Schwarzköpp'** (Schwarzköpfe) — B a d e n. Eine Anzahl Lokomotiven ältester Gattung, z. B. Gattung III, V und VI alt der badischen Staatsbahn; sie trugen den Dom an sehr in die Augen fallender Stelle auf dem überhöhten Stehkessel. Die Dombekleidung war aber nicht wie bisher üblich aus blankem Messingblech, sondern schwarz gestrichen, nur die Gesimse waren blank.

**Steamrollers** (Dampfwalzen) — E n g l a n d. Bezeichnung einer 1879 nach Entwürfen von Adams von Beyer Peacock gebauten 2 B-Schnellzuglokomotive der London and South Western-Bahn. „These locomotives had a particularly heavy appearance and were familiarly termed locally the: steam rollers.“

**Steinbrechmaschinen** — siehe Dampfhammersmaschinen.

**Stutzen** — S a c h s e n. Bezeichnung der 3/3 gek. Verschiebe-Tenderlokomotiven Type VT der Sächsischen Staatsbahn.

**Teckel** — D e u t s c h l a n d. Ziemlich allgemeine Bezeichnung für kleine Verschiebelokomotiven, auch für Baulokomotiven ähnlich dem Ausdruck Kuckuck in Frankreich, Spanien, Rußland. So schreibt z. B. der „Hannoversche Kurier“ vom 28. Juli 1914: Unfall beim K a n a l b a u. Abgestürzt ist am Montag von der Kaiserbrücke beim Kolonnenweg ein „Teckel“, der die Feldbahnwagen fährt. Die kleine Lokomotive, die beim Sturz auf das Kanalufer erheblich beschädigt wurde, wurde alsbald geborgen, indem man ein Feldbahngleis nach der Unfallstelle leitete, die entgleiste Maschine hier herauf hob und sie dann mit einem anderen Teckel die Böschung heraufzog. Personen sind bei dem Unfall nicht zu Schaden gekommen. — Auch in Anzeigen fanden wir z. B.: Zu kaufen gesucht 3/3 gekuppelte Tenderlokomotiven (Teckel).

**Tenderlokomotiven** — Ö s t e r r e i c h. Die alten von Koechlin 1859 für die Südbahn gelieferten 1 B-Personenzuglokomotiven mit Schlepptender, weil sich Führer und Heizer des unruhigen Ganges dieser Maschinen wegen immer auf der Tenderplattform aufhielten.

**Tortues** (Schildkröten) — F r a n k r e i c h. Bezeichnung für sehr langsam laufende Lokomotiven.

**Webb's flying hearses** (Webb's fliegende Särge) — E n g l a n d. C-Güterzuglokomotiven der London North Western-Bahn, z. B. Nr. 944, 1873 von Webb gebaut („The Engineer“, 11. Dezember 1908 Suppl. S. X). Die Bezeichnung rührt von dem schwarzen Anstrich her.

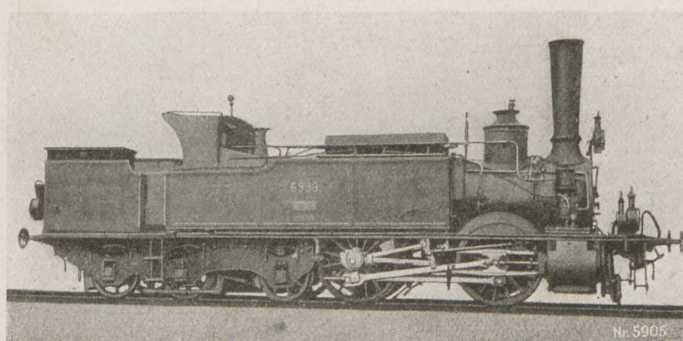


Abb. 160

126

Wetterkanone.

5905

**Wetterkanone** — S c h w e i z. Abb. 160. Bezeichnung der B 3-Gemischzug-Tenderlokomotive der ehemaligen schweizerischen Centralbahn (SCB), gebaut von Kébler in Eßlingen 1855/58, des starken Auspuffes und des hohen Schornsteines wegen, der an eine Wetter- bzw. Hagelkanone erinnert.

**Der Wurm** — Bezeichnung einer von Krauß vor etwa 30 Jahren für die Eisenbahnbrigade gebauten C + C-Doppelschemellokomotive ähnlich der Garratt-Bauart, einer Vorgängerin der Zwillinglokomotiven (siehe Zwilling), vermutlich ihrer langen Bauart wegen so genannt.

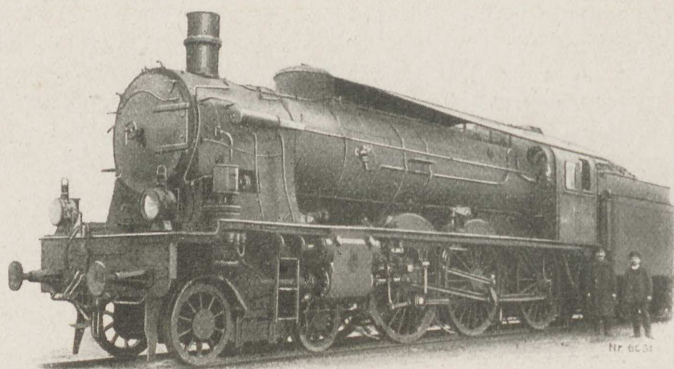


Abb. 161

Zeppelin.

6031

**Zeppelin** — D e u t s c h l a n d. Abb. 161. 2C-H 4V-S-Lokomotive, Gattung S 10<sup>1</sup>, Betr. Nr. 1107 Stettin, der preußischen Staatsbahn wegen Schutzdach zur Fernhaltung des Dampfes und Rauches vom Führerhausfenster.

**Zeppelins** — H o l l a n d. Bezeichnung der neuen 2C-Lokomotiven der N. C. S. (Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij) von Maffei, teils ihres gelben Anstrichs, teils der Rauchkammerzuspitzung, teils auch der hohen Kessellage wegen.

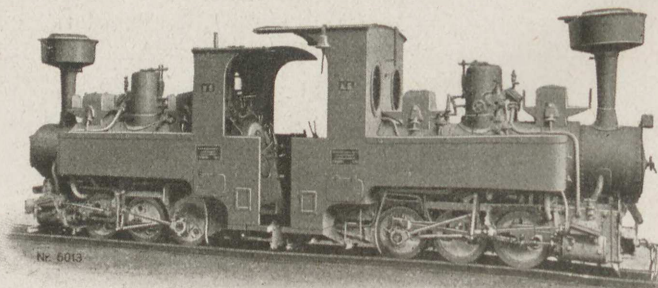


Abb. 162

Zwillinge.

6013

**Zwillinge** — D e u t s c h l a n d. Abb. 162. Bezeichnung von zwei mit den Rückseiten zusammengekuppelten schmalspurigen C-Tenderlokomotiven der Eisenbahnbrigade; beide zusammengehörige Lokomotiven trugen die gleiche Nummer, aber verschiedene Buchstaben A bzw. B. Eine einzelne Lokomotive hieß Illing.



## Abkürzungen im Eisenbahnermunde.

- A. T. E.** = Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Alle Tage Elender (soll entstanden sein, als um das Jahr 1900 auf der Linie Teplitz—Reichenberg nur 2—3 Züge täglich verkehrten).
- B. P. M. E. G.** = Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft: Bitte Pump Mir Etwas Geld.
- B. N. B.** = Böhmisches Nordbahn: Böhmisches Not Bleibt.
- Č. S. D.** = Československé Státní Dráhy (Tschechoslowakische Staatsbahn): Človeče, Sed' Doma (Mensch, sitz' zu Hause).
- K. K. F. N. B.** = Kais. Kgl. privil. Ferdinands-Nordbahn: Kein Kluger Passagier Fährt Nach Brünn (weil bei der ersten Fahrt 1839 ein Unfall vorkam).
- F. C. C. N. (Argentinien)** = Ferrocarril Central Norte: Ferro-Carril-Calamidad-Nacional.
- G. O. E.** = Großherzogliche Oldenburgische Eisenbahn: Ganz Ohne Eile, Ganz Ordentliche Eisenbahn.
- H. U. B.** = Haffuferbahn: Hält Und Bummelt.
- H. L. B.** = Hessische Ludwigsbahn: Häßliche Lumpenbahn, Höchst Langsamer Betrieb, Hier Läuft's Besser, Höchst Langsame Beförderung, Helles Lager-Bier.
- L. Ch. & D.** = London-Chatham and Dover: London Smash 'em and turn 'em over (ähnlich wurde die Aachener Kleinbahn nach einigen Unfällen „Aachener Kurz- und Kleinbahn“ genannt).
- M. Á. V.** = Magyar királyi államvasutak (Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen): Mein Armes Vaterland.
- M. N. E.** = Main-Neckar-Eisenbahn: Mach' Nix Extraschlaues.
- N. K. A. G.** = Nassauische Kleinbahn A.-G.: Not, Kummer, Angst, Gefahr.
- Ö. N. W. B.** = Österreichische Nordwestbahn: Österreichs Not Wird Bleiben.
- P. L. M.** = Paris-Lyon-Méditerranée: Pour La Mort.
- K. P. E. V.** = Kgl. Preussische Eisenbahnverwaltung: Keine Pension Eher Verrecken ein Lob auf die sprichwörtliche Sparsamkeit; böse Zungen in unserem Werke sollen auch früher gesagt haben, es bedeute: Kein Preuße Erhält Vorschuß.
- R. O. U. E.** = Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn: Reichtum Oben, Unten Elend.
- K. S. St. E.** = Kgl. Sächsische Staatseisenbahn: Kein Sachse Stirbt Ehrlich.
- S & M** = Shropshire and Montgomery Railway (englische Kleinbahn): Slow and Miserable.
- K. W. St. E.** = Kgl. Württembergische Staatseisenbahn: Kaffer, Wüschter, Steig Ein.
- St. M. B.** = Steinhuder Meer-Bahn: Steinhuder Malheur-Bahn.

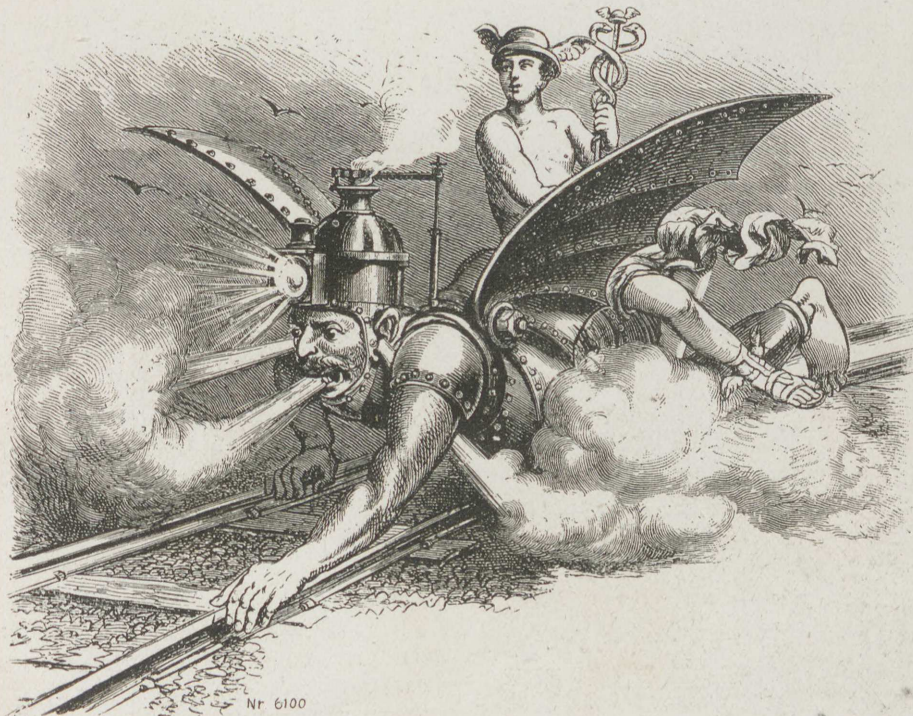


Abb. 163

(Aus „Das Eiserne Jahrhundert“ von Amand Freiherr von Schweiger-Lerchenfeld)



## Ein anderes Erzeugnis der Hanomag.

Eine humoristische Auswertung der Vorzüge der Hanomag - Lloyd-Schiffsmotoren hat der bekannte finnländische Künstler G. Paer treffend zur Darstellung gebracht in den beiden Karikaturen, die unsere Abbildungen 164 und 165 zeigen. Man sieht, wie die mit „Hanomag - Lloyd“ bezeichneten Boote leicht und elegant die Fluten durchschneiden. Die Insassen sitzen behaglich zurückgelehnt in ihrem Boote (Abb. 164). Sie kennen die absolute Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit ihres Motors. Mit Schadenfreude

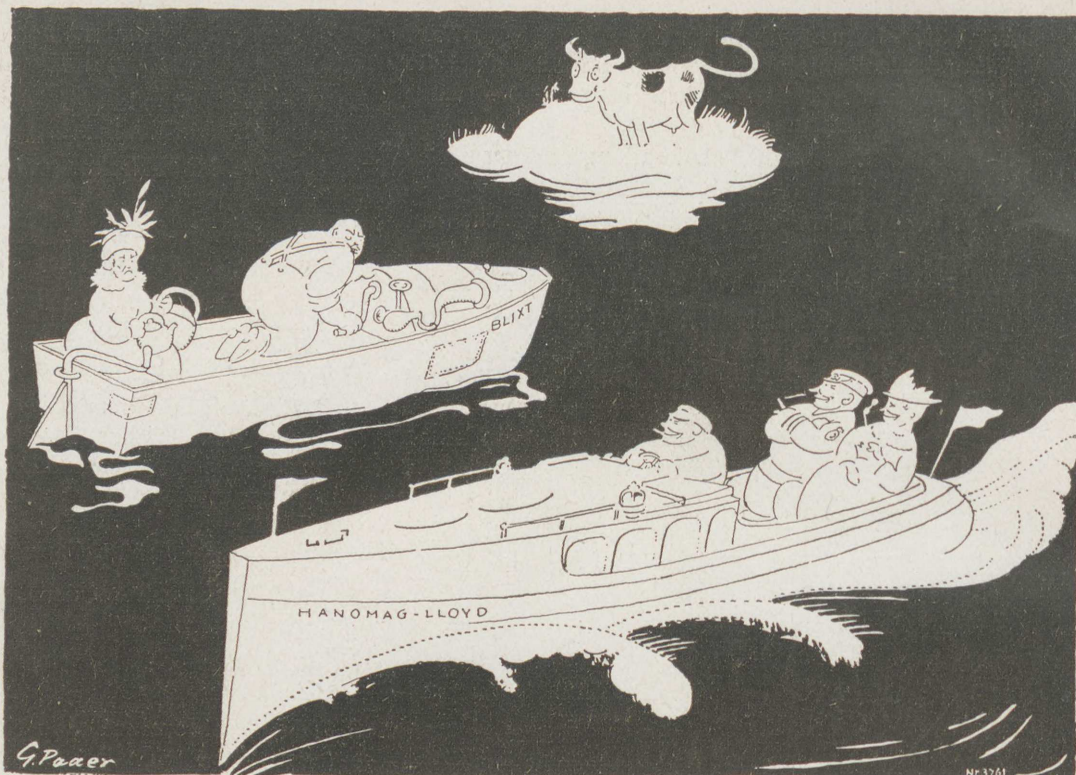


Abb. 164

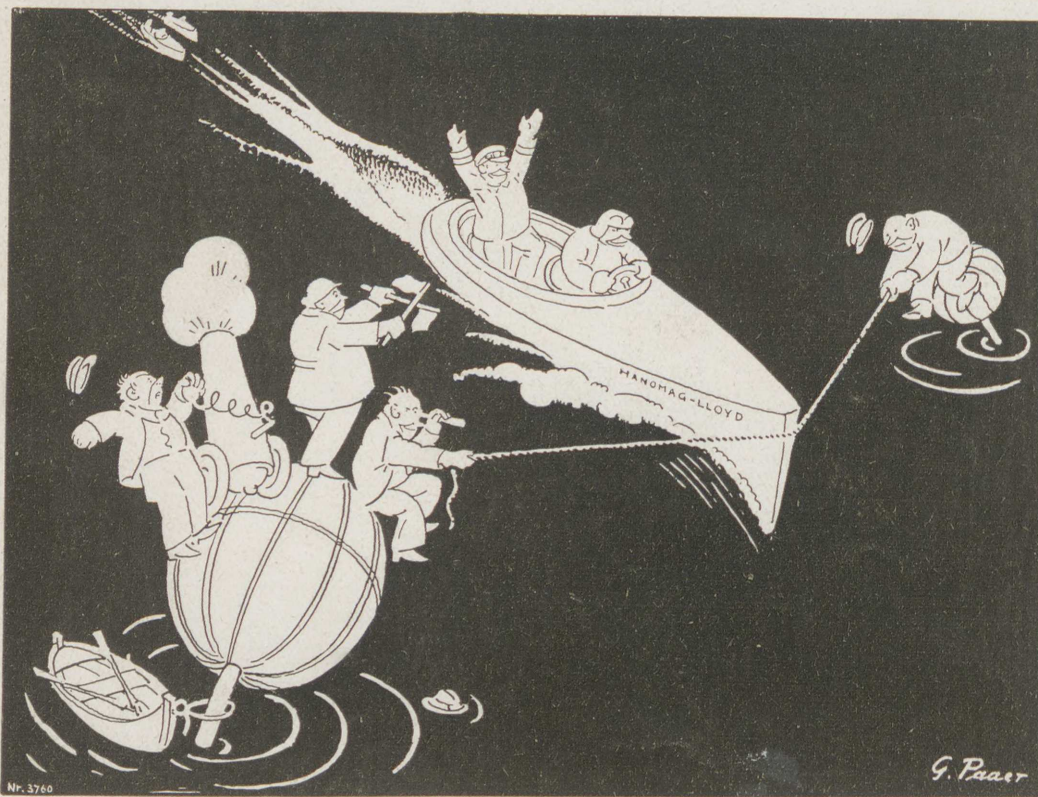


Abb. 165

betrachten sie das entgegenkommende Boot, dessen Besitzer es nur mit großer Mühe und viel Anstrengung möglich ist, den Motor in Betrieb zu setzen und in Gang zu halten. Abb. 165 soll die Überlegenheit des Hanomag - Lloyd - Schiffsmotors im Schnelligkeitswettbewerb zeigen. Die anderen Boote bleiben weit zurück. Kein Hindernis vermag das in schneller Fahrt dahinschießende Boot aufzuhalten. Mit wenig Strichen hat der finnländische Zeichner flott und sicher Personen und Zustände getroffen und mit feinem Humor Ärger und Freude zeichnerisch gut zum Ausdruck gebracht.



## „Fliegende Blätter“

Die reiche Fülle von Lokomotiv-Karikaturen in den „Fliegenden Blättern“ hat uns veranlaßt, die Jahrgänge von 1844 bis 1921 durchzublättern und eine Auslese in einem Sonderhefte zu vereinigen, das diesem Werke beigeheftet ist. Der Verlag der „Fliegenden Blätter“ hat uns hierbei in dankenswerter Weise unterstützt und die nachfolgende Beilage in unserem Auftrage gedruckt. Gleichzeitig nehmen wir an dieser Stelle Gelegenheit, allen denen bestens zu danken, die uns durch gütige Abdruckerlaubnis, Übersendung von Vorlagen und Druckstöcken usw. bei der Herausgabe dieses Werkes geholfen und zu seinem Gelingen mit beigetragen haben.







**Z**u Ende geht die weite Fahrt,  
 Sie führte über Tal und Hügel.  
 An bunten Bildern mancher Art  
 Trug uns vorbei des Dampfes Flügel.

Die ernste Kunst, der heitre Witz  
 Waren treue Reisekameraden,  
 Oft fuhr der Spott mit raschem Blitz  
 In unsre Reihn — doch nicht zum Schaden.

Ein kleines Stück noch — und zum Schluß  
 Ein freundlich Winken — dann geschieden.  
 Bot unsre Reise euch Genuß  
 Bis hin zum Ziel, sind wir zufrieden.





Alle Rechte vorbehalten.

Die vorliegende Sondernummer enthält Lokomotiv-Karikaturen aus den Jahrgängen 1844 bis 1921 der „Fliegenden Blätter“ und wurde ausgewählt und in dieser Zusammenstellung nach Angaben der Hanomag, Hannover-Linden, vom Herausgeber gedruckt.

## Bodenlose Frechheit.

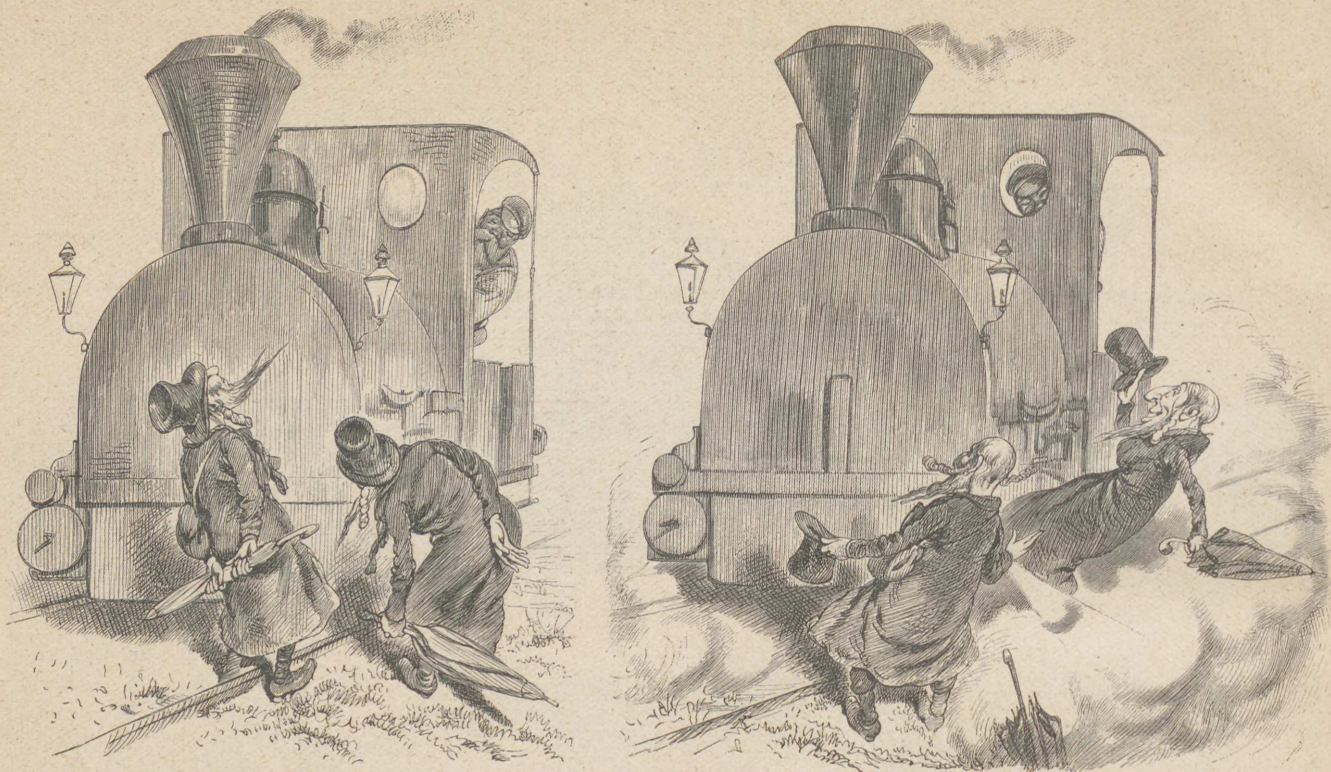


„Herr Kondukteur, ist etwas geschehen? .. Warum hält der Zug?“ — „Die zwei Bauernlack'l da drob'n hab'n uns in den Rauchfang g'spußt, und da is uns 's Feuer aus'gangen!“

Beilage zu den Hanomag-Nachrichten 1922. Die Lokomotive in Witz und Karikatur.



# Überflüssiger Respekt.



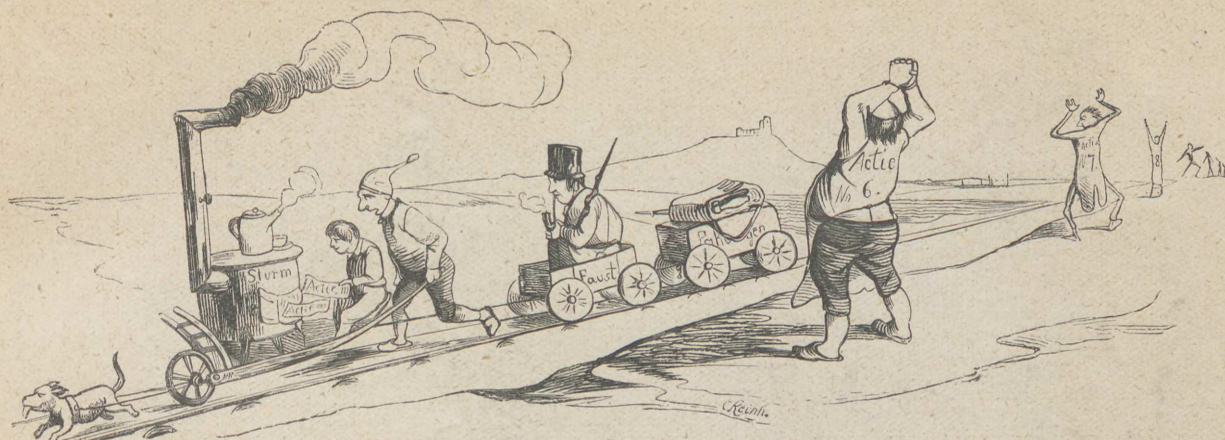
Bei Eröffnung einer neuen Bahnstrecke besichtigen zwei polnische Juden, die noch nie aus ihrem Dorfe hinausgekommen, eine Lokomotive. Als die beiden dieselbe nun gar zu nahe beschnüffeln, läßt der Lokomotivführer Dampf aus. Erschreckt fahren die beiden



Juden zurück; „proßt,“ ruft der eine, „Herr Lokomotiv hob’n genießt!“

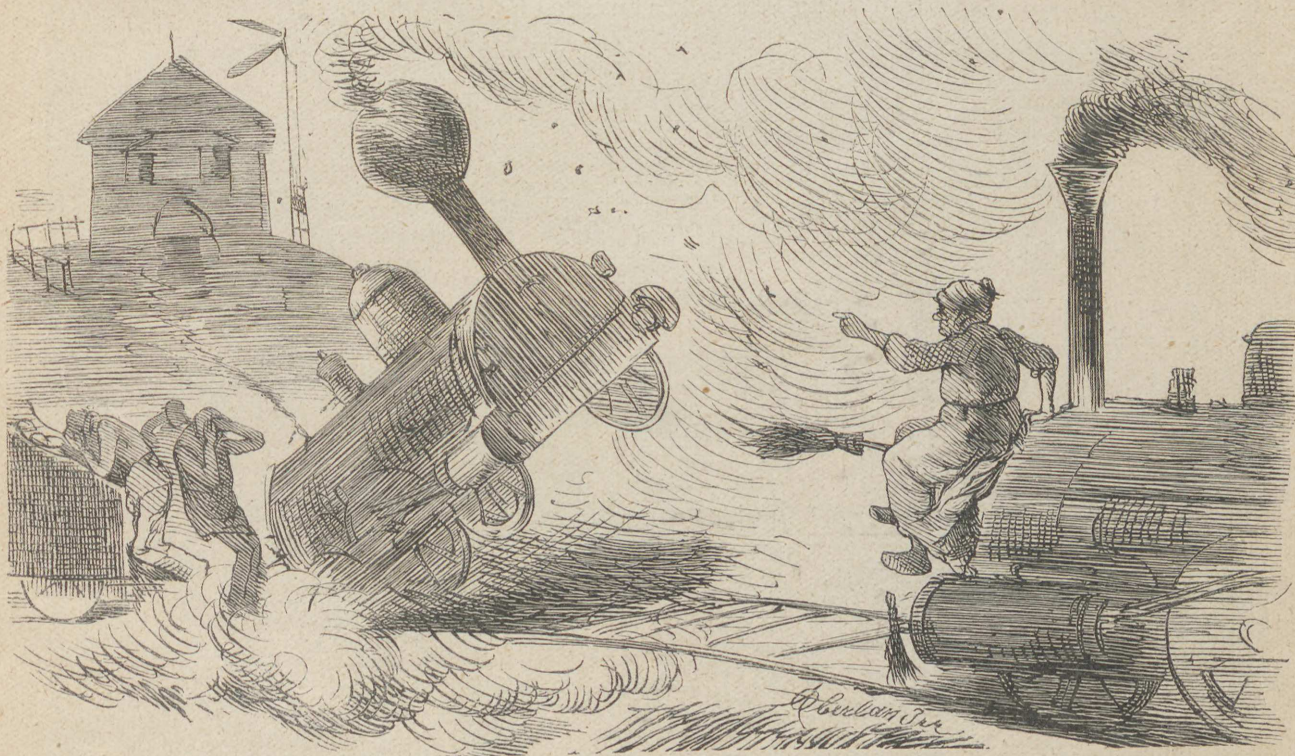


## Frage und Antwort.



„Wissen Sie, warum die Löbau-Zittauer-Eisenbahn keine Telegraphen braucht?“ — „Weil alle Viertelstunden ein Aktionär steht und die Hände überm Kopfe zusammenschlägt!“

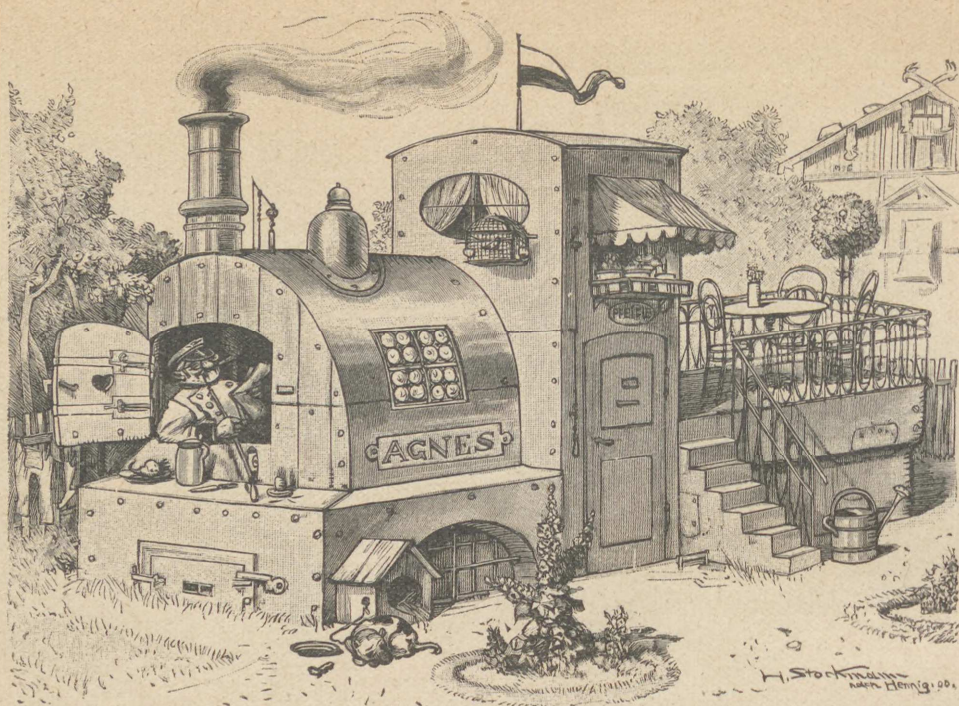
## Erfindung gegen Eisenbahnunfälle.



Der Lokomotivführer Schnauber hat eine sehr praktische Erfindung gemacht, um einen jeden Eisenbahnzug, welchen er führt, vor dem Zusammenstoß mit einem anderen Zug zu bewahren. Er bringt nämlich vor dem Schlot der Lokomotive einen Sitz an und setzt auf denselben seine häßliche Frau. Kommt nun einmal aus Versehen ein anderer Zug dem seinigen entgegen, so bäumt sich schon von weitem die entgegenkommende Lokomotive aus Entsetzen in die Höhe, sinkt dann aber sofort auf die Schienen wieder zurück und schiebt ihren Zug eiligst bis in die nächste Station zurück, und ein Zusammenstoß ist glücklich vermieden.



Wie sich der pensionierte Lokomotivführer Dampf!



sein Landhäuschen eingerichtet hat.

Antrieb.

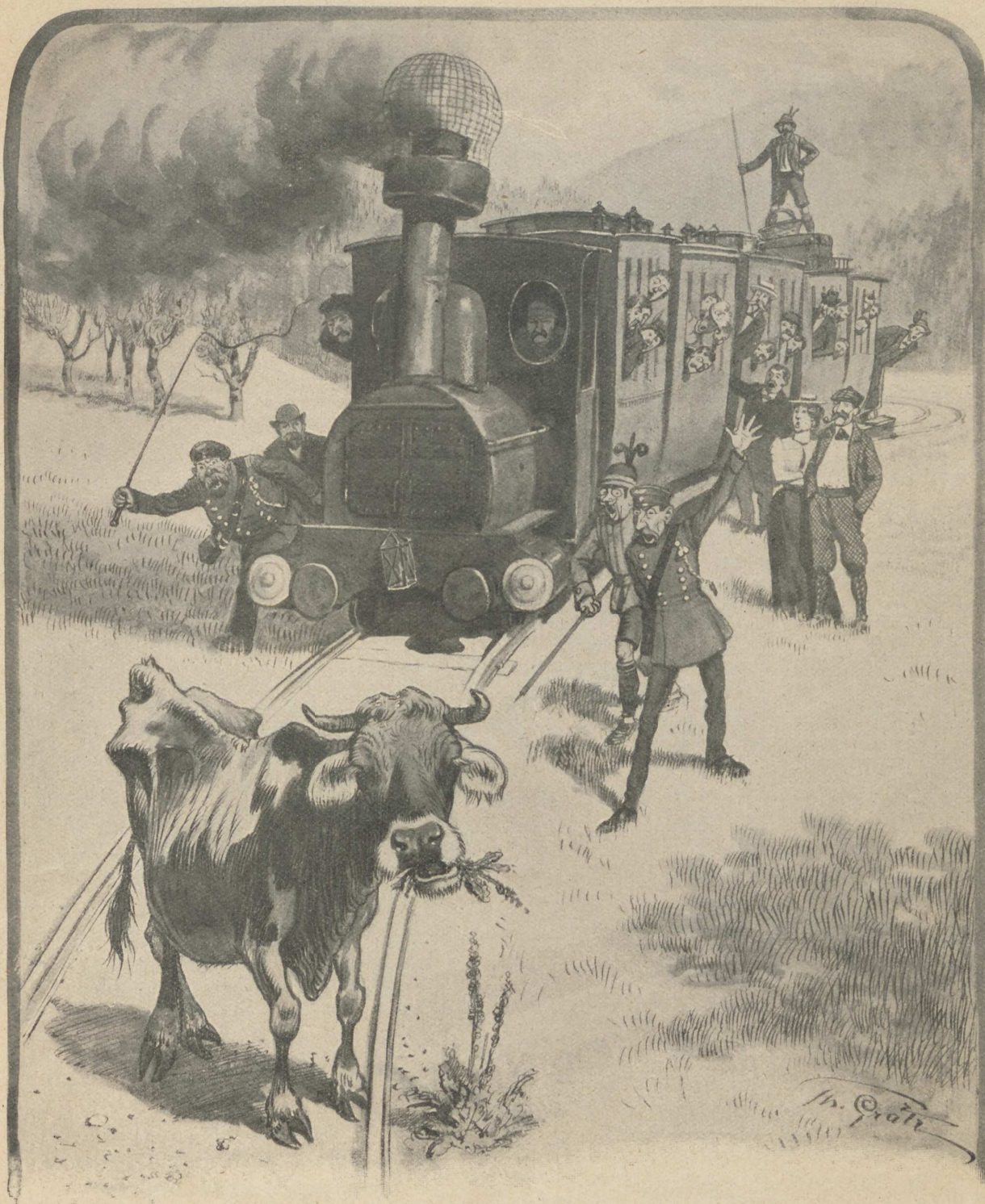


„Warum fährt denn 's Züggle auf einmal so schnell?“ — „Dem Lokomotivführer is sei' Bündholzschachterl in d' Feuerung 'nei'g'fallen.“



# Gemütlich.

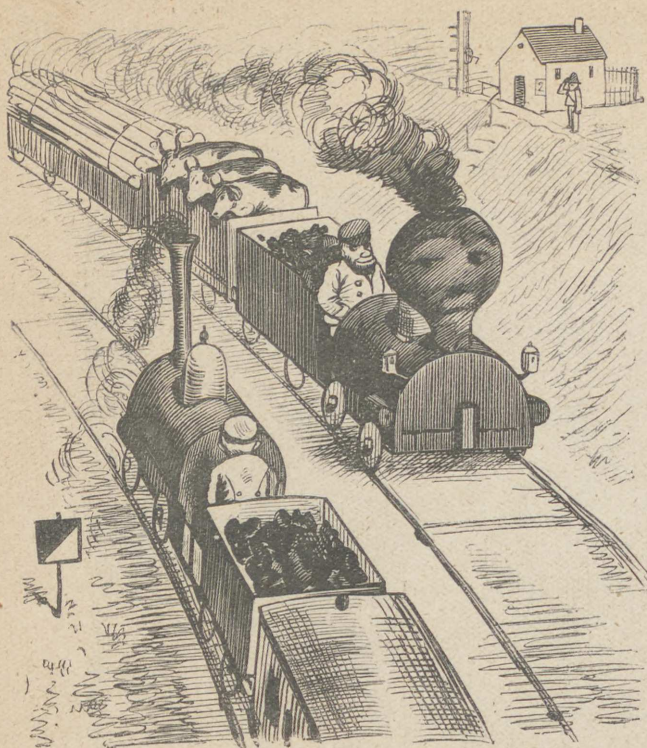
Auf der Sekundärbahnstrecke Heidewinkel — Krauthagen hält der Zug, der zur Zufriedenheit der Passagiere schon eine volle Stunde ohne jede Störung gefahren ist, auf freiem Felde plötzlich an. „Was ist los?“ ruft der Kondukteur dem Lokomotivführer zu. — „Ruh auf dem Gleis!“ schnauzt dieser. — Nach zehn Minuten ist das Hindernis beseitigt und die Fahrt geht weiter. Aber kaum eine Viertelstunde später hält der Zug abermals an. „Was zum Teufel ist denn schon wieder los?“ wettet der Kondukteur. — „Ruh auf dem Gleis!“ antwortet der Lokomotivführer. — „Was, schon wieder eine?“ — „Ach nee —



es ist dieselbe von vorhin!“



## Liebesklage eines Dampfrosses.



Langsam schlepp' ich keuchend, schnaubend,  
Eine lange Wagenkette,  
Mühsam meine Räder drehend,  
Längs des Flusses breitem Bette.

Auf dem andern Schienenstrange  
Braust der Eilzug mir entgegen,  
Dess' Maschine, dessen Wagen  
Zehnmal schneller sich bewegen.

Während plump und unbehilflich  
Ich mit schwerer Last mich quäle,  
Führt mit Grazie den Schnellzug  
Die Geliebte meiner Seele!

Zierlich, schlank gebaut, zum Rüssen  
Schön, faust sie an mir vorüber —  
Unstillbare Sehnsucht packt mich  
Und es schüttelt mich wie Fieber!

O, getrennt sind wir auf ewig,  
Niemand kann mich, ach, erretten!  
Last- und Eilzugslokomotive  
Kann man nicht zusammenketten!

Dir nicht gleich und ebenbürtig,  
Roll' ich weiter, trüb und müde,

Ach, wo gäb' es, seufz' ich, keine  
Schnöden Standesunterschiede?!

Aber einmal schlägt die Stunde  
Doch vielleicht, die uns vereinigt,  
Die das heiße Sehnen stillt,  
Das mir Kopf und Kessel peinigt! — —

Einstens, wenn auf falschem Gleise  
Wir uns fürchterlich begrüßen —



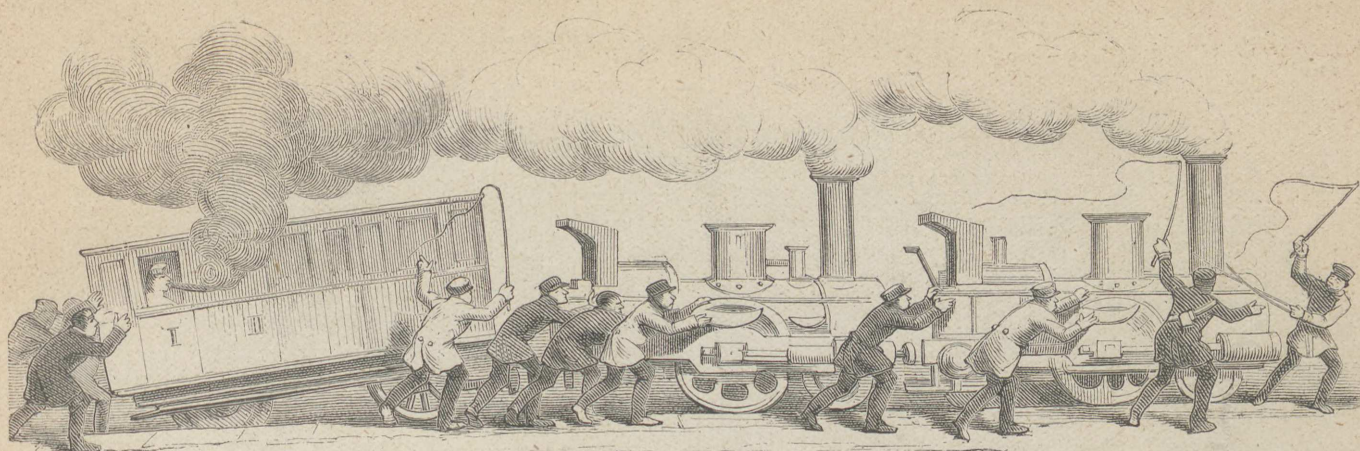
Unter Donner, Rauch und Flammen  
Unser Leben lassen müssen:

Wenn wir dann, total zerschmettert,  
Eins kaum kenntlich von dem andern,  
Eng verbunden, Heißgeliebte,  
Flugs ins — alte Eisen wandern!

E. N.



# Kolossal schwer.



„Denken Sie sich, als neulich der Kurierzug von Köln abgehen soll, ist er nicht von der Stelle zu bringen. Die Maschine arbeitet fürchterlich, der Zug bleibt aber stehen, man spannt eine zweite Lokomotive vor, und wieder ist der Zug nicht fortzuschaffen. Nun untersucht man, wo's steckt, und denken Sie sich, man findet im letzten Kupee einen Berliner sitzen, der eine kolossal schwere Zigarre raucht.“

## Gutes Beispiel.



Professor: „Siehst, Murzl, wie dort alle laufen, weil die Lokomotive gepfeifen hat, und das sind doch Menschen — wie muß erst ein so kleines Hunderl folgsam sein und laufen, wenn ihm sein Herrl pfeift!“



Der wilde Jäger der Gegenwart.



Das Horn ertönt – es stürmt dahin  
Wildschnaubend sein glutäugig Roß,  
Und in den Lüften wogt um ihn  
Ein seltsam vielgestalt'ger Troß.

Doch ob er jagend ohne Rast  
Durchkreuzt die Erde weit und breit,  
Stets unerreichbar eilt mit Hast  
Sein Wild vor ihm einher – die Zeit!

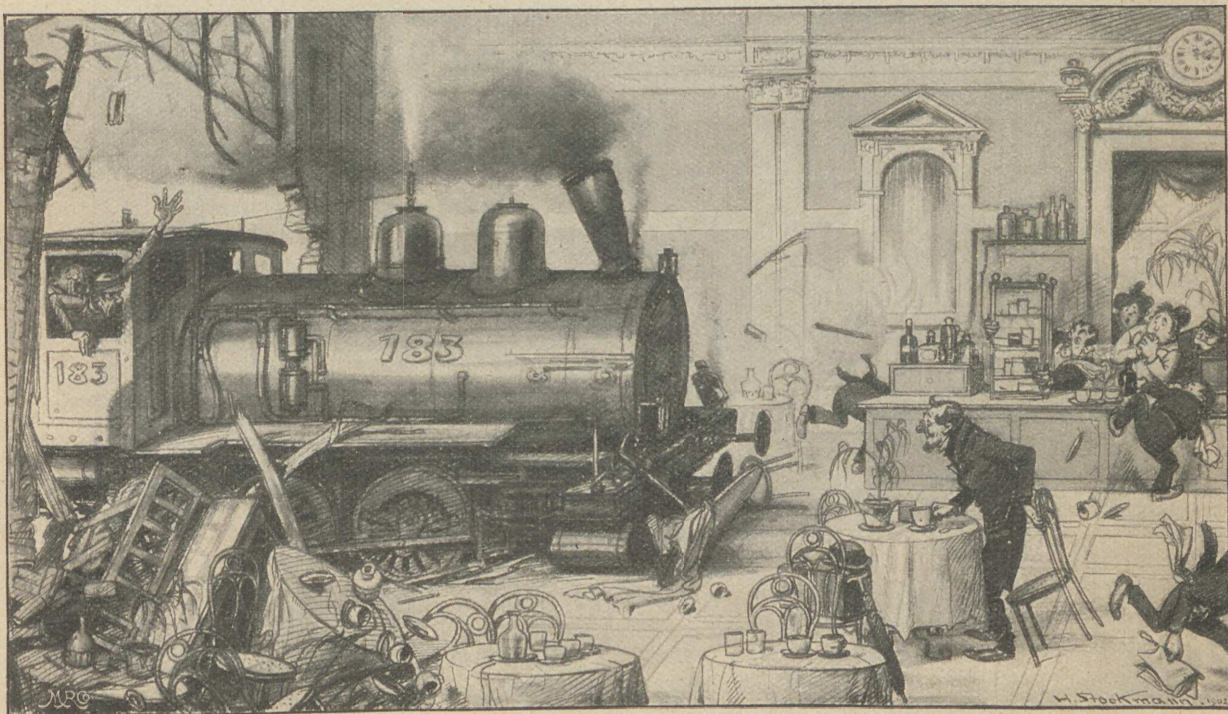


Bild aus den Truppendurchzügen der Österreicher durch München.



Der höfliche Eisenbahnzug.

In einem Bahnrestaurant harret Herr Kohle des nächsten Eilzuges. Da dieser eine bedeutende Verspätung hat, bestellt sich Herr Kohle ein „Dätschen Moggä“ und wartet geduldig weiter. Da entsteht plötzlich ein furchtbares Geräusch. Steine, Holzstücke, Fenster Scheiben und andere Gegenstände fliegen Herrn Kohle um den Kopf herum, und vor ihm steht pustend und fauchend die Lokomotive des Eilzuges, welcher durch verkehrte Wechselftellung in das Bahnhofrestaurant eingedrungen war. Während alles entsetzt davoneilt, erhebt sich Herr



Kohle mit verbindlichem Lächeln und sagt unter tiefem Bückling: „Ach herrje! Zu giedig! Ich hätte mich schon hinausgemid!“



## Nach Hause.



O Heimatberge, duftig umblaut,  
 O Dörfer, o Lärme voll Glockenlaut,  
 Ihr Giebel mit Nestern und Taubenflug,  
 Und du im Ackerland, wackerer Pflug,  
 Ihr Frau'n, ihr Kinderlein, sauber und blond,  
 Du Spiz am Tor, der den Pelz sich sonnt,  
 Bronnen, Wälder, silberne Höh'n ..

Alles so köstlich, alles so schön!  
 O Heimat, Heimat!

Mir ist's wie ein Traum, daß ich wund und weh  
 Frierend lag im Karpathenschnee ..  
 Da mein Herzblut rann, da die Nacht schon kam,  
 Da von Leben und Heimat ich Abschied nahm!



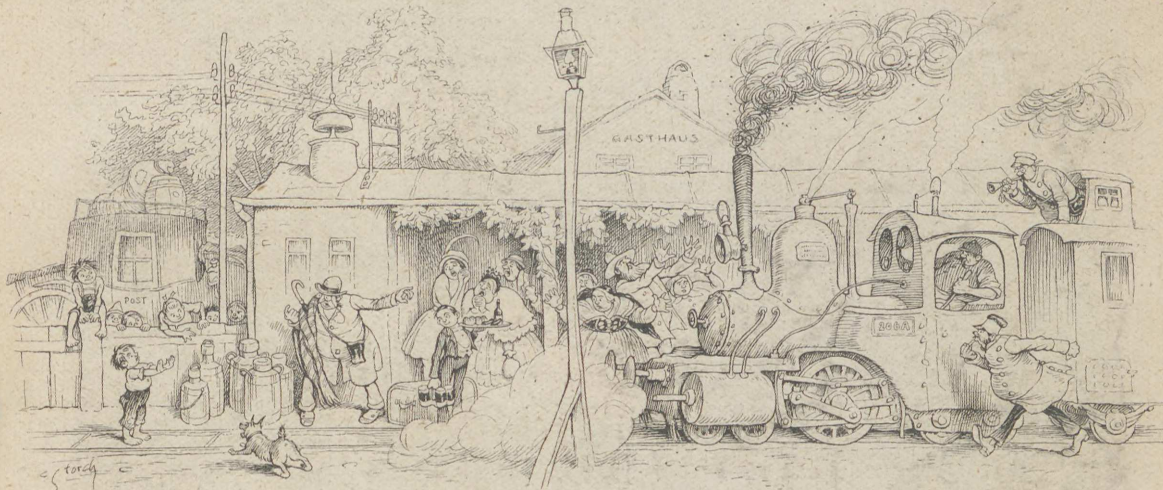
Nun deucht's auch hier mich wieder ein Traum:  
 Die Apfelbäume voll rosigem Flaum,  
 Die Drossel im Dorn, die Schwalben ums Dach,  
 Die Himmelschlüssel am Wiesenbach . .  
 O Heimat, Heimat!

Alles voll Blumen, alles voll Licht!  
 Die böse Wunde, heut' schmerzt sie nicht,

Alle Not ist vergessen, das Bangen und Grau'n  
 Zwischen Gräbern, Gruben und Drahtverhau'n!  
 Bald pflück' ich Veilchen . . zu zweit . . zu zweit!  
 O du Eine, du Meine! O Seligkeit!  
 O Wiederfinden! O Wiederseh'n!  
 Die Augen wollen mir übergeh'n . .  
 Heimat, liebe Heimat!

Reinhard Voller.

### Von der Sekundärbahn.



Tourist (am Bahnhof der Endstation): „Buberl, geh' aus 'm Gleis, der Zug fährt scho' daher!“ — Kleiner: „Dös macht nix! I' bin ja der Brellbock!“

### Kindliche Vorstellung.



Wie sich der kleine Pepi den zwischen Wien und Paris verkehrenden Blitzzug vorstellt.

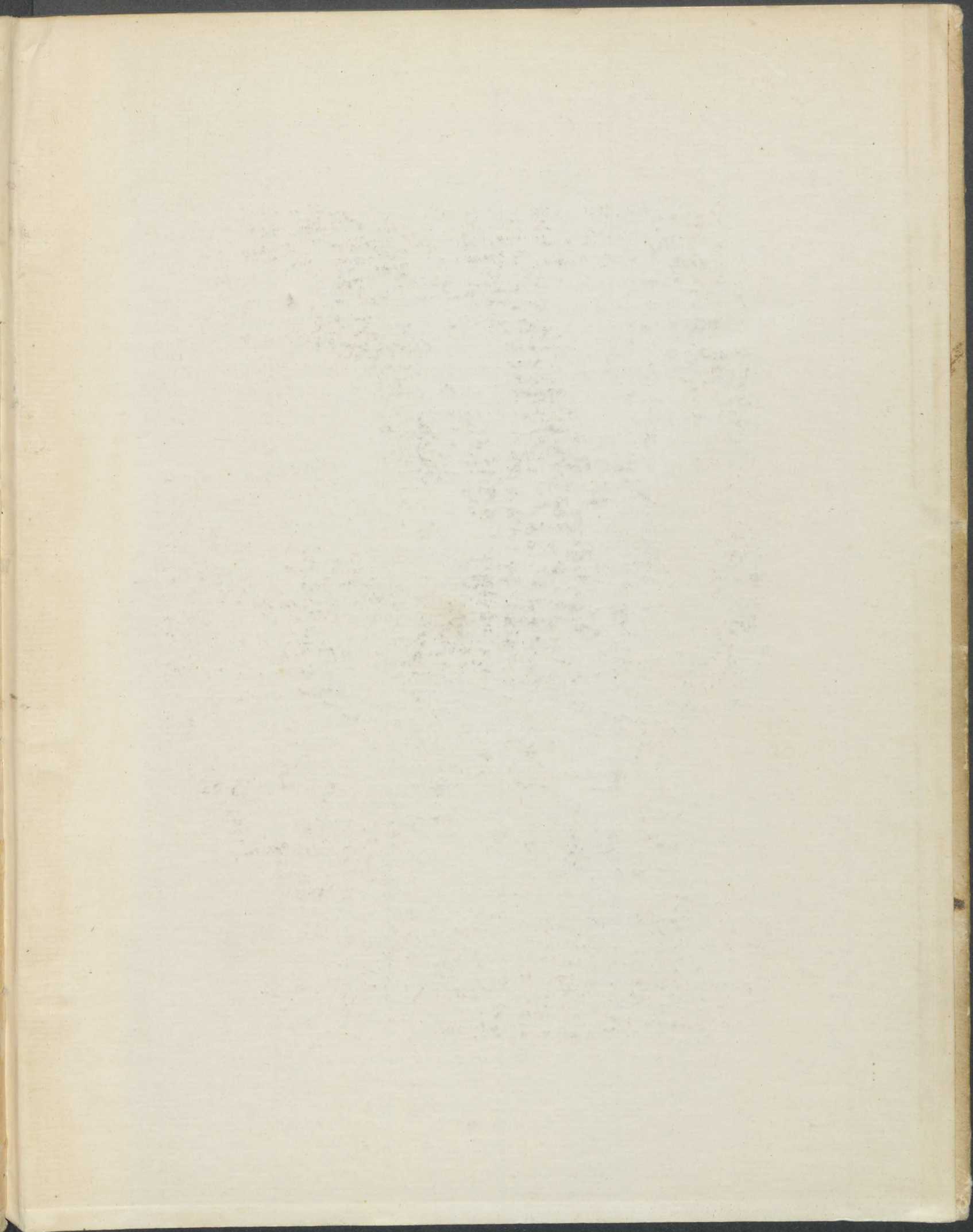


## Praktische Neuerung für Sekundärbahnen.

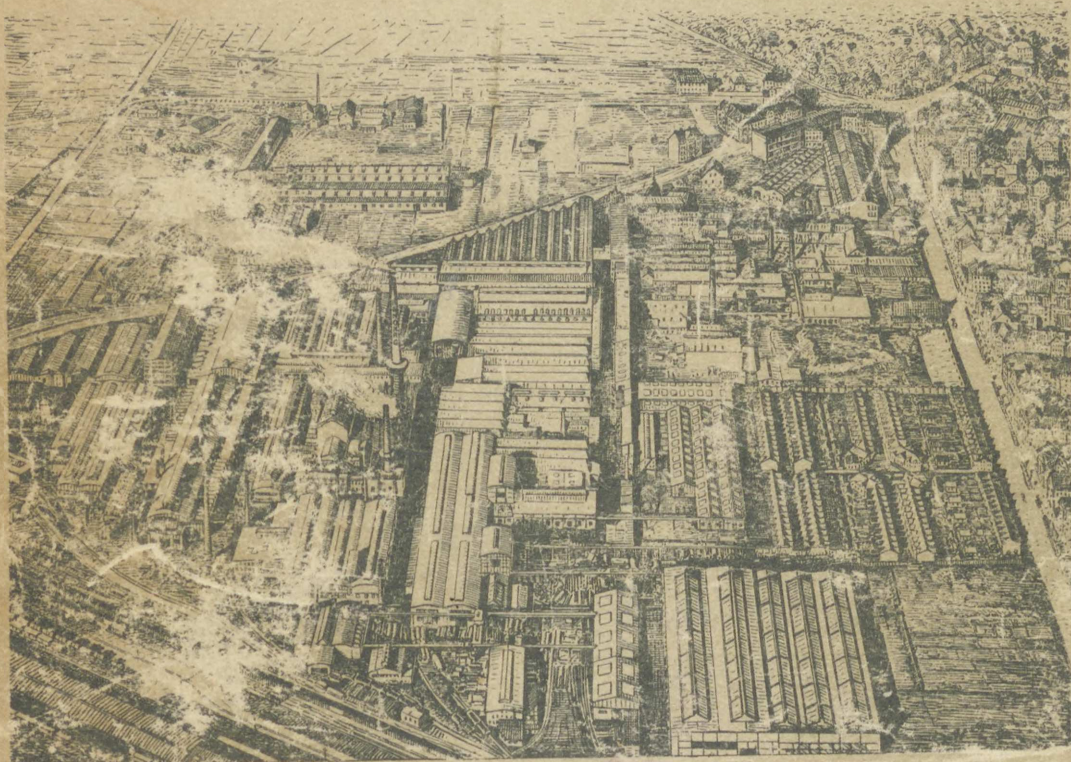
(Die Schranken sind nicht mehr längs der Schienen, sondern quer über die Schienen gezogen.)











WERKSTÄTTEN DER HANOMAG.