Um Haares Breite.

Aus den Erlebnissen eines alten Eisenbahners, von Locomotivführer Jacob Schwarz.

1 Uhr 35! Vier Minuten bis zur Abfahrt.

Der Führer Martell wirft einen prüfenden Blick auf die Stationsuhr und zieht zum Vergleich mit der Linken bedächtig seinen Chronometer, während er mit der Rechten die Putzwolle, an der er sich eben die berußten Finger abgewischt hat, auf den Tender wirft. Dann gleitet sein scharfes Auge noch einmal langsam den Zug entlang. Unablässige Sorgfalt ist ihm Gewissenspflicht. Da steht an der Spitze massig, in stolzem Selbstgefühl, sein „Siegfried". 1 Uhr 26, mit drei Minuten Verspätung, war der D-Zug 42 in die Station eingelaufen, und Martell hatte mit seinem „Siegfried" die erste Zuglocomotive ersetzt, während die zweite, eine leichtere Zwillingsmaschine, bescheiden zwischen der mächtigen Verbundmaschine und den unbeholfenen Durchgangswagen zurücktritt. 42 Achsen! Des Führers Stirn legt sich in besorgte Falten.

Abschließen! ruft der Führer der „Frieda" dem Stationsarbeiter zu, der eben den Tender nachfüllt. Ein Blick auf die Scala hat ihm gezeigt, daß der Behälter gefüllt ist und gleich überlaufen wird. Zudecken, Weber!

Der Heizer klettert von hinten auf den Tender, während der Arbeiter träge den langen, dicken Arm des Wasserkrahns zur Seite dreht.

Alles in Ordnung! Die Locomotiven sind unter sich und mit dem Zuge gut verkuppelt, die Bremsleitung ist hergestellt, die Westinghousebremse hat die Probe zur Zufriedenheit bestanden. In aufdringlicher Weise beginnen jetzt die Sicherheitsventile ihre surrende Melodie anzustimmen, die freilich nur in dem Führer einen dankbaren, aufmerksamen Hörer findet.

Ein drückend heißer Nachmittag des Hochsommers ist voraufgegangen, und noch jetzt, lange nach Mitternacht, lagert eine bleierne, von keinem Windhauch bewegte Luft in der gedeckten Bahnhofshalle. Wenige neue Passagiere. Einige Schaffner eilen diensteifrig über den Bahnsteig. Achtung! Der gelbe Postkarren rollt heran. In den Nebengeleisen wird rangirt, undeutlich schallen die Befehle der Bediensteten. Wenn die Puffer gegen einander aufprallen, hallt ein helles Getöse herüber, wie wenn zwei alte Recken mit Schwert und Schild in heißer Fehde gegen einander anrennen. Zwischendurch bringen die scharfen, stoßweisen Töne des Signalhorns wie ein Heroldsruf, und der Pfiff der Locomotive gibt Antwort.

Eben hat der Zugführer einen jungen Burschen, der auf der harten Holzbank eingenickt war, aus dem Schlafe aufgerüttelt. Auf seine Frage antwortet der junge Mensch verlegen mit einigen unverständlichen Worten, und halb taumelnd geht er dann schlaftrunken der dritten Klasse zu.

Glückliche Jugend! murmelt Martell vor sich hin. Er ist heute mißmuthig, seine Stimmung ist sehr gedrückt. Kein Wunder, seit drei Tagen keine zwei Stunden wirklich gesunden Schlaf gehabt! Aber, du lieber Himmel, das macht eben das Alter. Und man altert ja rasch auf dem Dampfroß. Die Unrast bei Tag- und Nachtzeit, das polternde Schütteln des unsteten, in jeder Fiber erzitternden Ungethüms, die auf die fortwährende Anspannung von Geist und Körper folgende Erschlaffung zerrütten die Nerven. Man nutzt gar schnell ab. Am liebsten hätte er sich krank gemeldet, wenn er nicht gewußt hätte, daß in dieser verkehrsreichen Zeit jeder einzelne Mann an seinem Platze sein mußte. Aber so konnte es nicht weitergehen! Sein geheimes Sehnen regt sich wieder. Wenn er sich jetzt zur Ruhe setzen könnte? Unmöglich, ehe seine Jungens auf eigenen Füßen stehen, ist's nichts mit dem Pensionirenlassen. Drei Jahre immerhin noch, dann ist er 61 Jahre alt. Was mag bis dahin die Zukunft noch Alles bringen?

Der Tritt des dienstthuenden Stationsassistenten reißt ihn aus seinem Nachsinnen. Der Beamte hat die rothe Mütze vom Kopfe genommen und fährt sich mit dem Taschentuch über das dicke Gesicht und die nach dem Scheitel zu bedenklich verlängerte Stirn.

Furchtbar schwül, Führer! Ihnen treibt der Windzug nachher wenigstens einige Kühlung in's Gesicht. Wir sind gleich soweit. Wird wohl heute Nacht eine glatte Fahrt geben, meinen Sie nicht?

Der Führer zuckt mit den Achseln.

Will's wenigstens hoffen. 42 Achsen bei 80 Kilometer Schnelligkeit ist keine Kleinigkeit, und zudem ist die „Frieda" dahinten eine „Wilde", die fährt jeden Tag ein Anderer. Ein unzuverlässiges Ding, ich kenne sie. Ich glaube übrigens, daß es an einer kleinen Abwechslung nicht fehlen wird. Diese Ruhe ist mir schon lange verdächtig.

Der Assistent folgt dem Zeigefinger des Führers und schaut nach dem Horizont, der hin und wieder von einem blitzschnellen Strahl erhellt wird.

Ein Gewitter, meinen Sie? Ah bah, das wetterleuchtet nun so schon den ganzen Abend durch.

Dem Bauer wäre bei dieser Trockenheit ein tüchtiger Niederschlag ein Segen, uns durchnäßt er den Pelz und erschwert uns die Aussicht.

Alles in Ordnung! Noch eine halbe Minute! bemerkt der hinzutretende Zugführer geschäftig und läßt seine Papiere in der rothen Tasche verschwinden, die er dann an dem Riemen an die Seite schiebt.

Der Assistent tritt aufmerksam ein paar Schritte zurück, die Schaffner schlagen die Wagenthüren zu, und Martell steigt langsam auf den Führerstand.

Genug. Keine unnöthige Verschwendung! Das Zeug schluckt so schon genug.

Gehorsam stellt der Heizer die Kohlenschippe weg und greift nach der Oelkanne. Dunkelroth flammend liegt die wogende Masse in der Buchse, gierig lecken bläulich züngelnde Spitzen an den Siederohren des Dampfkessels, dessen Inhalt bis zu 12 Atmosphären Ueberdruck pressend. Hier ist die Quelle der Kraft, die allein den trägen Koloß in's Rollen bringen kann.

Fertig! schrieen die Schaffner. Abfahren! erschallt der Befehl des Assistenten und auf den Pfiff der Mundpfeife des Zugführers zieht Martell den Griff der Dampfpfeife. Kurz und scharf durchdringt das Signal die Halle. Mit raschem Griff legt Martell die Steuerung vor und öffnet allmählich den Regulator. Knarrend spannen sich die Kuppelungen, erst langsam, dann mit wachsender Geschwindigkeit setzt sich der Zug in Lauf. Die im Nebengeleise mit der Rangircolonne arbeitende Rangirmaschine wird überholt. Der Führer ruft einen flüchtigen Gruß herüber, der ebenso rasch erwidert wird. Noch einen Blick wirft Martell auf die Station zurück, das langhingezogene Lichtmeer schwindet, die Umrisse der Bahnhofshalle und der Verwaltungsgebäude verschwimmen undeutlich mit dem schwarzbewölkten Hintergrund. Das Ausfahrtsignal an dem hohen Mast ist offen. Nun noch eine scharfe Curve, und dann liegt die freie Strecke vor dem Führer.

Jetzt ist Martell vollauf in Anspruch genommen. Der Heizer ist noch ein Neuling in seinem Handwerk, manche Unterweisung muß ihm der Führer geben, aber dieser weiß, daß sein Gehilfe sich nach Kräften anstrengt, und sucht ihn da und dort durch ein freundliches Wort aufzumuntern, was jener dankbar anerkennt. Dann heißt's wieder, auf dem Führerstand Auslug halten. Die Ausguckfenster sind blank und ungetrübt, und nur manchmal muß der Führer zur schärferen Beobachtung den Kopf seitwärts in den schneidenden Windzug hinaushalten. Angestrengt untersucht er die vor ihm liegende Strecke. Kein Signal darf unbeobachtet vorbeifliegen. Und oftmals muß, wo das Auge nicht ausreicht, das Ohr zu Hilfe kommen. Nur auf wenige dreißig Meter durchbrechen die von den blitzenden Blendern der Kopfsignallaternen nach vorn geworfenen Strahlen der Petroleumlichter den Schleier der Nacht, während seitwärts vom Zuge der aus den Wagenfenstern fallende Schein lange, helle Streifen auf das Gelände wirft. Wie in einem Zaubermärchen stieben im Fluge Telegraphenstangen, Bäume, Hecken und Gehöfte vorbei, abseits liegende Dörfer erscheinen in tiefer Ruhe als schwarze, plumpe Masse, und nur auf eine kurze Minute tauchen die Signallaternen größerer und kleinerer Stationen auf, um ebenso schnell wieder in die Finsterniß zurückzusinken.

Düster, die Faust um die Formen des Bremsventils geklammert, schaut Martell in die gleich einer flüchtenden, ungreifbaren Mauer vor ihm liegende Finsterniß. Zwar die frühere Mattigkeit ist geschwunden, Gehirn und Körper arbeiten angespannt. Aber durch des Führers Kopf gehen mancherlei ernste Gedanken. Wohl stumpft die Tretmühle des Berufs gegen manche inneren und äußeren Eindrücke ab, wohl läßt die allbezwingende Gewohnheit mancherlei Widerwärtigkeiten weniger zum Bewußtsein kommen, aber Eines kann sie nie einschläfern, das schwer lastende Verantwortungsgefühl. Nicht sowohl die Sorge um die eigene Person ist es, die ihn auf's Aeußerste anspornt, die nie erlahmende Triebfeder ist weit mehr das Bewußtsein, daß so viele Menschenleben seiner, eines einzigen Mannes, treuer Obhut anvertraut sind. Wie mancher Wackere ist schon, die Linke auf den geschlossenen Dampfregulator gepreßt, die Rechte um den Hebel der Bremse geklammert, mit starkem Mannesmuth ohne Zittern und Wanken in jene geheimnißvolle, schaurig stille Station hineingefahren, wo kein Signallicht die Schienenstränge beleuchtet, und deren unheimlicher Vorsteher mit bleicher, kalter Knochenhand zum ewigen Aufenthalt winkt! Und darum sind die, die da draußen auf der Wahlstatt ihr Leben lassen mußten, einen nicht minder schönen Tod gestorben als der Soldat auf dem Schlachtfelde. Als der Soldat? Ja, aber während dieser nur im Kriege sein Leben für das Vaterland dransetzt, ist des Führers Leben ein endloser Kampf. Erst wenn er alt ist, beginnt für ihn die Friedenszeit. Bis dahin muß er kämpfen in erster Linie in der Vorhut der Verkehrstruppen, und in den Reihen Derer mit dem Wappen des Flügelrades nimmt er den hervorragenden Platz ein. Er sieht da vorn auf seinem Ausgud von seinem täglichen Flug den Frühling in's Land ziehen, er sieht die zarten Gräser sprießen und die junge Saat auf schießen, bis sie im Hochsommer verlangend die schwergereiften Aehren der Sense des Schnitters entgegenreckt. Er sieht im Herbstmond den Landmann, den Winzer frohbewegt die Früchte ihrer harten Mühen einheimsen, und er fühlt es mit, wenn der Winter die Lande im Frost erstarren macht und eine weiße, endlose Leichendecke über die müde Erde ausbreitet. Leben und Tod? Ob jugendfrischer Lenzmorgen oder regnerischer Herbstmittag, ob linde Sommernacht oder abgestorbener Wintertag, dessen eisiger Nord die schneidenden Schneekörner aufwühlt, der Führer steht unentwegt auf vorgeschobenem Posten und kämpft tapfer die Schlacht mit, bis er die Fessel abstreifende Menschengeist den widerstrebenden Naturgewalten schlägt. Und das macht den Charakter ernst, den Geist grüblerisch, das Haar grau.

Tief aufathmend zieht Martell seine Uhr aus der Tasche. Noch 22 Kilometer, fast die Hälfte, bis zur nächsten Haltestation. Die Maschinen gehen ruhig und gleichmäßig, es wird eine normale Fahrt geben. Der Heizer beschickt unermüdlich das Feuer. Der durch die geöffnete Feuerthür dringende Schein der Flammen wird von den weißlichen Dampf- und Rauchwolke zurückgeworfen, in der einzelne, durch die gewaltige Lungenkraft des Exhaustors aus der Buchse gesogene und durch die schwarze Esse ausgeworfenen Feuerfunken Haschen spielen.

Da — ein scharfer Knall, ein durchdringendes Zischen und Sprudeln, und eine undurchdringliche Dampfschicht erfüllt den Raum des Führerstandes. Martell unterdrückt eine Verwünschung. Kaum eine Viertelstunde gefahren und schon solch' ein Pech! Das Wasserstandsglas zersprungen! Gut, daß der Schutzkorb die sprühenden Glassplitter auffängt. Kurzes Suchen, dann ein rascher, sicherer Griff am Hahnenzuge, und der rechte Zaubermeister hat die losgelassenen Geister wieder in ihr Gefängniß eingesperrt. Während der Fahrt und gar noch bei Nacht ist es unmöglich, ein neues Glas einzusetzen, und der Aufenthalt unterwegs ist zu kurz, denn 25 Minuten dauert die Arbeit im günstigsten Falle immerhin. Die Fahrt muß eben ohne Wasserstandsglas fortgesetzt und dafür die Wasserhöhe im Kessel durch zeitweises Oeffnen der Probirhähne controllirt werden. Mißlich zwar, aber man nimmt's in Kauf, Derartiges kommt ja öfters vor.

Mit dem ausströmenden Dampf haben sich die Ausschaufenster beschlagen. Martell nimmt etwas Putzwolle in die rechte Hand, und indem er sich mit der linken an der Zugstange des Sandstreuers festhält, beugt er sich nach vorne hinaus, um die Scheibe abzuwischen. Trotz seiner Vorsicht berührt er die zur Feststellung der Steuerungswelle bestimmte Klinke, diese löst sich aus, die Steuerung schlägt vor, und mit großer Gewalt fährt der Hebel der Steuerungsschraube herum. Ein Glück, daß er eben die Hand weggezogen hatte.

Immer weiter geht's. Endlich schimmern aus der Ferne die Laternen der Stadt F. Hohe Signalmasten tauchen auf. Martell zieht allmählich die Bremse, knarrend legen sich die Eisenklötze der Westinghousebremse an die Räder. Die Bahnstrecke führt durch einen Theil der Stadt. Langsam gleitet der D-Zug durch die anschwellenden Massen der Weichensignallaternen, bis er mit einem letzten leisen Ruck in der von großen Bogenlichtlampen erhellten Stationshalle zum Stillstand kommt.

Vier Minuten Aufenthalt. Während der Heizer das Nachölen besorgt, klettert Martell von der Locomotive herab und nimmt eine rasche Untersuchung vor. Die kurze Zeit muß nach Möglichkeit ausgenutzt werden. Alles in Ordnung. Keine Feder gebrochen, kein Lager heißgelaufen, keine Unregelmäßigkeit zu bemerken. Jetzt hebt Martell aufmerksam den Kopf in die Höhe. Aha! Jetzt ist spürt er, das eine leise, unruhige Brise die glühende Luftschicht zu verscheuchen versucht. Während der Fahrt hat er davon natürlich nichts bemerken können.

Schon ist die Frist verstrichen, der Stationsbeamte gibt dem Zugführer den ausgefüllten Rapport zurück.

Fertig! Die Mundpfeife tönt, das heisere Signal der Dampfpfeife gibt Antwort, und in mächtigen, immer rascher sich jagenden Zügen stößt der „Siegfried" seinen gepreßten, glühenden Athem aus. Manchmal fährt ein Personenzug aus entgegengesetzter Richtung heran. Nur auf einen Bruchtheil einer Minute sichtbar, zertheilen die Strahlen der Kopfsignallaternen die Finsterniß, vorweltlichen Titanen gleich scheinen die rollenden Kolosse zornig gegen einander anzurennen. Aber da lenkt sie auch schon der mächtige Menschengeist auf sicherer Bahn vorbei. Mit donnerndem Getöse und einer Geschwindigkeit von 150 Kilometer brausen sie wie eine Windsbraut aneinander vorüber.

Nach fast einer halben Stunde ist die zweite Aufenthaltsstation erreicht. — Nichts Neues! Nur der häufige Gebrauch des Bläsers an der hinteren Maschine kommt Martell verdächtig vor. Es scheint mit dem Dampf der „Frieda" nicht mehr so recht zu gehen. Seine Vermuthung wird bestätigt durch den Zuruf seines Collegen: „Etwas drauf halten, bei mir geht es knapp her."

Weiter! Unter strömendem Regen. Schon vor dem letzten Aufenthalt hat sich mit urplötzlicher Wucht die drohende Gewitterwolke entladen. Klatschend schlagen die Regenmassen gegen das Schutzdach und gegen die Wände der Wagen. In kurzen Zwischenräumen jagen sich grelle Blitze, unmittelbar folgt knatterndes Donnerrollen. Der Sturmwind wirft sich dem Zuge entgegen, peitscht ihn von vorn und von der Seite und erschwert seinen Gang. Kein helles Leuchten der Kopflaternen mehr, die Lichtstrahlen vermögen nicht mehr das dichtmaschige Netz zu durchbrechen. Wenn die Feuerthür geöffnet ist, werfen die von außen beschlagenen Ausguckfenster den leuchtenden Schein wie in einem Spiegel zurück. Des Oefteren wird der Kopf seitwärts hinausgehalten. Der Sturm peitscht ihm förmlich zur Ausschau den Regentropfen in das bärtige Gesicht, sein Oberkörper wird bis auf die Haut durchnäßt. Die Blitze blenden, die Aufmerksamkeit muß verdoppelt werden.

Rastlos wie Peter Schlehmil geht's vorwärts durch Stationen, vorbei an einsamen Wärterhäuschen, Signalen und Weichen. Dann zur Abwechslung ein längerer, dürftig beleuchteter Tunnel. Schweigend arbeiten die Männer auf der Locomotive weiter. Das Ende der Fahrt winkt. Zwei Meilen noch!

Eine mehrere Kilometer lange sanfte Steigung folgt, mit voller Geschwindigkeit rollt der D-Zug 42 dahin.

Jetzt zeigt sich das Licht des Einfahrtssignals der Station P. Es steht auf freie Fahrt. Die Station selbst liegt mit Haupt- und Nebengeleisen hinter einer leichten Curve.

Plötzlich hat Martell den blitzartigen Eindruck, als tauche ein großer, schattenhafter Gegenstand vor ihm auf. Im selben Augenblick fühlt er deutlich eine Erschütterung der Locomotive. Ein knatterndes Getöse und Geprassel schlägt an sein Ohr, und gleichzeitig steigt eine dichte Dampfwolke empor. Mit einem Aufschrei fährt der Heizer nach der Stütze des Schutzdaches. Aber der Führer darf in der Gefahr kein Zaudern kennen. Den Regulator mit der linken Hand schließen, mit der rechten die Bremse zureißen, ist das Werk eines Augenblicks. Kein Dampf kann mehr entweichen, der Windzug zerstreut sofort die Nebelschicht. Der Führer spürt einen leisen Ruck, dann wieder einen. Wie die Bremsen vorzüglich functioniren! Falsch gerechnet! Die Bremse versagt: mit unverminderter Schnelligkeit rast der Zug weiter. Wiederholt gibt Martell das Signal „Bremsen fest!" Schon liegt das Stationsgebäude zweihundert bis dreihundert Meter hinter dem Zuge. Die eine Kopflaterne muß der Stoß zerschlagen haben, denn das Licht davon ist noch viel matter als zuvor.

Eine furchtbar lange Minute! Was war das gewesen? Jeden Augenblick nach dem Anprall — ist es ein solcher war, ist unzweifelhaft — fürchtet Martell eine Katastrophe. Die qualvolle Ungewißheit! Hundert Gedanken schießen gleichzeitig durch sein Gehirn. Aber sie alle werden erdrückt durch die Riesenlast des Verantwortungsgefühls für die Insassen des Zuges. Zwischendurch blitzt die Erinnerung an Weib und Kinder in ihm auf. Wer weiß, ob er sie wiedersieht? Er zittert mit jedem Nerv. Und im Hintergrund, ihm im Augenblick kaum bewußt, lauert ein ungreifbares Etwas, die Furcht, daß man ihn dann dafür „fassen" möge, daß er, der Locomotivführer, in die Wüste gejagt werde für die Sünden des Volkes. Unmöglich, er ist sich doch keiner Unachtsamkeit, keines Fehlers bewußt! Das Einfahrtssignal stand offen!

Endlich! Gott sei Dank! Ein tiefer, herzbefreiender Seufzer entringt sich der beklommenen Brust. Die „Frieda" ist besser als ihr Ruf. Fest, mit gewaltigem Druck haben sich die Bremsklötze an die Bandagen gelegt, unmittelbar ist der Lauf schwächer geworden, und mit einem letzten leicht zuckenden Ruck liegt der lange Koloß regungslos auf der Strecke. Immerhin ist die Station um 500 Meter überfahren.

Rasch die Fackel, Weitstein! ruft Martell dem Heizer zu und entzündet ein Zündholz.

Hier, Meister! Das war ein Schreck! Der Heizer reicht die Fackel hin und öffnet dann den Injector, um durch neues in den Kessel einströmendes kaltes Wasser den übermäßig steigenden Druck des Dampfes abzuschwächen.

Hell flammt der Docht auf, der Locomotivführer klettert in Eile von seinem Standort herab. Beinahe wäre er gefallen; der Fußtritt ist abgerissen. Mit einem kurzen Satze springt er zur Erde.

In dem Zuge wird es lebendig. Der Zugführer kommt aus dem Packwagen hinter der zweiten Zuglocomotive, ärgerlich, daß er bei dem unaufhörlich weiter herunterrieselnden Regen seinen gemüthlichen Platz verlassen muß.

Was hat's denn gegeben? Die Bremse functionirt wohl nicht? Warum halten Sie den Zug an, Martell? Überhasten sich seine Fragen.

Wie, Sie haben nichts bemerkt? Wir sind aufgefahren!

Während er im Weiterschreiten dem erstaunten Beamten flüchtig den Verhalt erklärt, beleuchtet er mit dem Feuerbrand die schwarze Wand der Locomotive. Sein „Siegfried" ist stark mitgenommen. Arge Verwüstungen! Der rechte Cylinder ist schwer beschädigt, der über drei Centimeter dicke Cylinderdeckel ist förmlich in Stücke gesprengt.

Der Führer der „Frieda" hat sich ihnen aufhorchend zugesellt. Ein lautes „Ah!" kommt aus seinem Munde.

Eine nette Bescheerung, College! Na, da haben wir ja die Ursache, weshalb Ihre Bremse versagt hat. Er deutet mit dem Zeigefinger auf das stark beschädigte Luftleitungsrohr. Martell nickt, er hat es bereits bemerkt. Flach gedrückt und eingeknickt. Meine „Frieda" ist heil davon gekommen. Sonderbar, daß ich rein nichts merkte.

Rufe werden laut. Die Schaffner suchen nach Möglichkeit die Reisenden zu beruhigen, von denen einige des Regens ungeachtet aus den Wagen gesprungen sind, während andere angstvoll rufend die Köpfe aus den Fenstern strecken. Sie wollen Aufklärung.

Der Wagenwärter des letzten Personenwagens läuft, in der Hand seine Laterne schwingend, herbei.

Haben Sie da drunten etwas bemerkt? ruft ihm der Zugführer zu.

Ich will's meinen! Die Seitenwände der letzten Wagen sind zum Theil eingedrückt, am Postwagen ist die hintere Achse abgerissen. Ein Wunder, daß er mit seinen zwei Rädern noch auf den Schienen steht. Muß wohl ein Güterzug gewesen sein, ich habe grade noch so etwas bemerkt.

Da soll doch gleich —! Rasch Ihre Laterne, ich muß selbst nachsehen.

Er nimmt dem Manne die Laterne aus der Hand und eilt den Zug hinab, im Vorbeigehen die geängstigten Reisenden beruhigend.

Martell schaut sich noch einmal eingehend den „Siegfried" an und tauscht mit seinem Collegen seine Gedanken aus. Es muß ein starker Stoß gewesen sein. Der Cylinder ist völlig unbrauchbar, das Laufblech ist schwer beschädigt und die Laufstange neben dem Schutzdach wie ein dünner Draht verbogen. Die Kopflaterne ist vollständig zersplittert. Es hilft nichts; sein eiserner Siegfried ist bis zur Kampfunfähigkeit verwundet.

Der Verwalter der kleinen Station P., in seinen Regenmantel gehüllt, stürzt aufgeregt herbei und besieht sich mit Inquisitormiene die Zerstörung an der Locomotive. Dann läuft er wieder dem Zugführer entgegen.

Wir haben sogenanntes Glück gehabt, ruft ein junger Schaffner. Wissen Sie schon, wie's zuging? Na, da hinten auf dem Nebengeleise steht der letzte Wagen des 768 quer über dem Geleise. Ist unsanft gerüttelt worden. Die Ladung, Langholz, ist in tausend Stücke zersplittert. Wollte nicht dazwischen gesteckt haben! Hahaha!

Dem Führer läufts kalt über den Rücken. Er weiß besser als der leichtfertige junge Mann, welch einer furchtbaren Gefahr sie alle entronnen sind. Um Haares Breite!

Es ist um ihn herum sehr lebhaft geworden. Das Personal des Güterzuges 768 drängt sich neugierig fragend heran und sieht sich die Beschädigungen an Wagen und Lokomotive an. Der Zugführer kommt in lebhafter Auseinandersetzung mit dem Stationsbeamten zurück.

Höchst sonderbarer Fall! wendete er sich kopfschüttelnd an Martell. Der 768 hatte nämlich 40 Minuten Verspätung und mußte für uns in's Nebengeleise umsetzen. Grade da, wo die Curve anfängt, standen zwei beladene Güterwagen. Auf diese setzte der Zug langsam auf und mußte sie, um die Spitze frei zu bekommen, noch etwa drei Wagenlängen zurückdrücken. Bei diesem Rangirmanöver wurde der letzte, ein Langholzwagen, über die Bremsteile zurückgedrückt, entgleiste, ohne daß die Bediensteten etwas merkten. Ein paar Decimeter brauchte er weiter geglitten zu sein, und wir möchten vielleicht ganz oder halb todt in den Trümmern stecken. Aber was nun? Drehte er sich wieder dem Stationsbeamten zu.

Jetzt liegt der Sachverhalt völlig klar vor Martells Augen. Durch die furchtbare Gewalt des Anpralles war das Schnittholz zersplittert, der zerdrückte Wagen selbst aber zurückgeschoben worden. Fast unmittelbar jedoch hatte sich der zurückgeworfene Wagen, durch den hundertfachen Gegendruck der Pufferfedern bis in sich zusammengedrückten Zuges wieder abgestoßen, von Neuem nach vorn geschoben. So kam es, daß die schmalere „Frieda" und die nächsten Wagen verschont blieben, während die letzten Wagen in zunehmendem Maße Beschädigungen erlitten. Die hintere Achse des Postwagens wurde abgerissen und die geängstigten Beamten hielten sich an den Wänden, um durch das heftige Schwanken nicht hin und her geworfen zu werden. Trotzdem hatte sich ein Postschaffner nicht unbedenklich am Kopfe verletzt.

Und das alles war das Werk von zwei, höchstens drei Sekunden! Wäre der Güterwagen zufälligerweise mit stärkeren Stämmen beladen gewesen, der Postwagen aus dem Geleise geschleudert worden — Martell wagt sich nicht das Bild auszumalen. Aber am anderen Tage hätten die Zeitungen die Kunde von einem neuen furchtbaren Eisenbahnunfall in die Lande getragen.

Bald ist die Ruhe wieder hergestellt. Die Passagiere verfügen sich in ihre Abtheile, die Bediensteten nehmen ihre Plätze ein. Die noch transportablen Wagen hat man angehängt, und die „Frieda" führt sie, den „Siegfried" vorsichtig vorwegdrückend, weiter. In der nächsten, zwei Kilometer entfernten Station setzt die „Frieda" ihren schwerverwundeten Genossen auf ein Nebengeleise und bringt nun selbst den Zug mit einer bedenklichen Verspätung ans Ziel.

Jetzt beginnt das schwerste Stück Arbeit für die beiden Männer. Das nöthige Werkzeug, Hammer, Schraubenschlüssel, Zange, Durchschläger, wird von der Maschine herabgeholt. Vorerst muß noch der Dampfkessel mit Wasser gespeist und das Feuer aus der Feuerkiste entfernt werden. Zur Eigenbewegung durch Dampf ist die Locomotive nicht mehr fähig. Zu beiden Seiten wird das schwere Gestänge abgenommen und vorsichtig auf den Tender gelagert. Wieder und wieder muß das Ungethüm zum Herausnehmen der Lager, der Kreuzkopfbolzen und der gewichtigen Flügel- und Kuppelstangen mit den ungefügen Brecheisen anders gestellt werden. Die Station hat keinen Nachtdienst. Der wachgerufene Beamte sucht wieder seine Ruhe auf, sobald der Zug die Station verlassen hat. Hülfeleistung ist nicht zu bekommen. Dicke Schweißtropfen treten den unablässig weiterarbeitenden Männern auf die Stirn. Obgleich sich das eigentliche Gewitter längst verzogen hat, rieselt es doch noch immer in dünnen Fäden weiter. Und allmählig graut der junge Tag, die Sonne schwebt verheißend im Osten empor, und ihr Licht erleichtert die Ausführung der Arbeiten.

Der kampfuntüchtige „Siegfried" muß in die Werkstätte gebracht werden, wo ihm Panzer und Gewaffen wieder ausgebessert werden. 7 Uhr 15 fetzt ihn Güterzug 763 ein, um ihn nach seiner Station zurückzuschleppen. Den Tender vorn, die Esse schwermüthig dem Schauplatz seiner Niederlage zugekehrt, wird er in der langen Reihe der Wagen mitgezogen. Aber für die Strecke, die der D-Zug 42 heute Nacht in anderthalb Stunden durchfuhr braucht der Güterzug die vierfache Zeit. Eine langweilige Fahrt. Auf jeder Station hält er an, um Wagen ein- und auszusetzen. Erst Mittag um 2 Uhr kommt er fahrplanmäßig auf der Endstation an. Der „Siegfried" wird ausgesetzt. Aber bis er ordnungsgemäß hergerichtet ist, bis Aschkasten und Rauchkammer geleert sind und der „Siegfried" durch eine andere Lokomotive in den Schuppen geschoben ist, geht wieder eine geraume Zeit drauf. Schon ist Martell zur Abgabe des Protokolls vor den Maschineningenieur beordert worden.

Alles nimmt ein Ende. Noch einmal führt der Heimweg den Führer über den Bahnsteig. Heute Nacht 10 Uhr 22 hat er den Schnellzug 63 zu fahren. Er hat zwar den Werkmeister gebeten, von der folgenden Tour entbunden zu werden. Aber der hatte nach kurzem Nachdenken bedauerlich die Achsel gezuckt: Geht nicht, mit dem besten Willen nicht! Ich brauche alle meine Leute, Ersatz ist keiner da.

Ein frohbewegtes Durcheinander umgibt ihn. Es ist nicht umsonst die Reisesaison. Wer sich's leisten kann, flüchtet aus der Stadt auf's Land, aus dem dumpfen Häusergewimmel in die erquickende Sommerfrische. Rings umher lautes Lachen und Schwatzen. Elegante Herren mit Feriengesichtern wetteifern um die Gunst hübscher Damen in duftigen, hellen Sommertoiletten. Ein neuer Zug ist in Hauptgeleis 2 eingefahren. Man steigt aus, begrüßt sich, dort nimmt man rasch noch einmal mit einem Händedruck Abschied. Es ist schon spät am Nachmittag. Die prächtige Sommersonne schaut mit ihrem vollen Gesicht aufdringlich unter die Glasbedachung der Halle. Die Abkühlung der Erdoberfläche heute Nacht wirkt merklich und angenehm nach.

Martell hat keinen Sinn für das warm pulsirende Leben um ihn herum. Achtlos geht er daran vorbei, man weicht ihm vorsichtig aus. Durch einen seitlichen Abstieg kommt er auf die Straße. Sein Bart ist berußt, müde hält seine linke Hand die schwarze Ledertasche.

Erst jetzt spürt er recht, wie ihn die Reaction auf die Mühen und Anstrengungen der Nacht überkommt, er fühlt die seelische und körperliche Abspannung. Eine tiefe Mattigkeit und Erschlaffung beschwert seine Glieder, mechanisch geht er weiter. Die Sorgenfalte auf seiner Stirn vertieft sich. Mit dem Schlaf wird es wieder wohl nichts werden. Ruhelos, mit heißem Kopf wird er sich in der schwülen Kammer auf seinem Lager wälzen, er fühlt es. Und doch hätte er's, weiß Gott, so nöthig. Aber sein Gehirn ist von den Eindrücken der Nacht noch so aufgeregt, der Körper übermüdet.

Ob er sich nicht doch noch krank melden muß?

Luxus in alter Zeit.

Wenn man von Ehemännern heute oft die Klage hört, daß die Schneiderrechnungen der Frauen immer höhere Anforderungen an ihren Geldbeutel stellen, so können sie sich mit ihren Vorvätern trösten. Was eine deutsche Frau der „guten alten Zeit" für Aufwand machte, wenn sie einmal zu einer vornehmen Gesellschaft eingeladen war, das zeigt eine Eintragung in dem Hausbuch des Rathsgerbermeisters Valentin Gierth in Liegnitz, das sich in einer culturhistorischen Sammlung befindet. In dieses trug am 12. Mai 1619 der Herr Gerbermeister die Kosten einer „Einladung zum Besperbrot", die seine Ehefrau von der Herzogin Dorothea Sibylla erhielt, wie folgt ein: „19 Ellen Damaschten zum Kleide 18 Thlr. 18 g. Gr.; silberne Posamenten zum Besatz 11 Thlr. 9 g. Gr.; einen güldenen Latz 4 Thlr.; Handschuhe, seidenes Strumpfwerk mit silbernen Zwickeln 3 Thlr. 8 g. Gr. 9 Heller; ein Paar niederländische Schuhe mit silbernen Röslein 5 Thlr.; ein Fächer 1 Thlr. 18 g. Gr.; eine neue Haubenkappe mit silbernem Deckel 13 Thlr.; allerlei Gebänderich und Spitzengezug 7 Thlr. 14 g. Gr.; Macherlohn des Kleides sammt Auslagen 6 Thlr. 3 g. Gr. 4 Heller; gemachte Blümelein auf den Latz zu heften 1 Thlr.; die güldene Kette nebst den Armringen auffrischen lassen 13 g. Gr.; der Susanne auf die Hand gegeben 3 Thlr.; Summa 75 Thaler 11 g. Gr. 13 Heller."

Auf dem Kasernenhof.

Sergeant: Millionensternkreuzdonnerwetter! Was sind Sie für ein stumpfsinniger Kerl! Haben Sie noch Schwestern oder Brüder?

Soldat: Ja, noch einen Bruder.

Sergeant: Ist der auch so stumpfsinnig wie Sie?

Soldat: Noch stumpfsinniger!

Sergeant: So, was ist denn der Schafskopf?

Soldat: Er ist Sergeant.

— **Boshaft.** Alte Jungfer (schwärmerisch): „Ach, ich verehre die Musik. Ich möchte mich der Kunst in die Arme werfen." — Junger Mann: „Kann ich Ihnen nicht verdenken. Einmal will sich der Mensch doch nun mal gern umarmen lassen."

— **Rücksichtsvoll.** Hausfrau: „Sie tragen ja die Schuhe gar nicht, die ich Ihnen geschenkt habe!" Bettler: „Nee, die Leute erkundigen sich immer, von wem ich die Sachen habe, ... und da will ich Sie nicht blamiren!"

— **Wiemmer.** Frau Professor: „Theophil, ich brauche einen neuen Sonnenschirm!" Herr Professor: „Aber wozu denn, liebes Kind, wird haben doch dieses Jahr wieder 'ne große Finsterniß!"

Niedrige Haarfrisur.

Die jetzige Mode begünstigt wieder sehr die tief im Nacken befestigte Haarfrisur, die aber nur kleidsam wirkt, wenn sie zu einem recht vollen Haarknoten aufgesteckt wird. Bekanntlich ist bei den Damen eine starke Haarfülle seltener geworden. In den meisten Fällen kann man dies berechtigt auf kleine Vernachlässigungen in der Haarpflege, zu starkes Brennen oder straffes Einwickeln, schieben. Die niedrige Haarfrisur scheint sich aus diesem Grunde nicht so schnell einzubürgern, trotz der kleidsamen Hutmodelle für Frühjahr und Sommer, die durchwegs flache Formen zeigen und somit die niedrige Haarfrisur fordern. Größere Kleidsamkeit für feine Kopfformen und schmale Gesichter wird dieser Haartracht im Allgemeinen auch nachgerühmt, außer dem entschieden vernünftigeren und natürlicheren Arrangement des Haares. Während bei der bisher beliebten hohen Frisur das Haar, ganz entgegen seinem natürlichen Wuchse, zur Scheitelhöhe emporgekämmt und dort, um den nöthigen Halt zu gewinnen, sehr straff befestigt werden mußte, bleibt bei der niedrigen Frisur das Haar in seiner natürlichen Lage. Bei einiger Aufmerksamkeit dürfte es bald zu bemerken sein, daß das Haar bei dieser vernunftsgemäßeren Behandlung ein besseres Wachsthum zeigt. Schon aus diesem Grunde kann man der neuen Haarfrisur erhöhtes Interesse entgegenbringen und sie nicht so kurz ablehnen, weil in manchen Fällen der Mangel an vollem Haar dagegen zu sprechen scheint und Haarersatz dafür verschmäht wird. Falsches Haar, wenn es nicht unbedingt nöthig ist, wird jetzt gemieden, aber aus der bescheidensten Haarsträhne läßt sich nach folgenden Winken mittelst einiger ganz einfacher Kunstgriffe ein duftiger, voller Haarknoten bilden. Dazu gehört in erster Linie, daß das Haar durch öftere Waschungen mit Boraxwasser, dem ein wenig Franzbranntwein zugesetzt wurde, recht trocken und locker gehalten wird. Bei blondem Haar ist anstatt des Wassers ein Aufguß von römischen Kamillen mit Borax und Franzbranntwein zu empfehlen. Auch mit Einpudern von feinem Reismehl wird dieser Zweck erreicht. Bei dieser Gelegenheit sei auf die Schädlichkeit des Kreppens des Haares hingewiesen, das auch das gesündeste Haar binnen kurzer Zeit glanzlos und brüchig macht und leicht für immer ruinirt; das tiefe Einwellen, was viel schöner wirkt, kann auch nur von einem geschickten Friseur ausgeführt werden. Vor der Anwendung von Seife beim Waschen des Haares wird häufig abgerathen; der Boraxzusatz ist vollständig genügend, um Haar und Haarboden zu reinigen. Das gewaschene Haar muß sodann möglichst rasch und möglichst gründlich getrocknet werden, wozu man sich erwärmter Tücher bedient. Dann setzt man sich mit offenem Haar an einen warmen Ofen oder in die Sonne. Leute, die zu Erkältungen neigen, sollten die Waschung des Haares am Abend vornehmen; man vermeide aber ein Einflechten des Haares in noch zu feuchtem Zustande, da es das Haar angreift. Ein gelindes Befeuchten vor dem allabendlichen Einflechten ist nicht schädlich, sondern die Wellen, die sich dabei im Haar bilden, lassen es viel voller erscheinen und erleichtern das Frisiren. Bei Herstellung der Frisur wird zuerst das Vorderhaar von Ohr zu Ohr abgetheilt, je nach Belieben in Wellen gebrannt, leicht toupirt und — entweder scheitellos oder mit dem wieder in die Mode gekommenen, ganz besonders modernen, schiefen Scheitel durchzogen — nach hinten gekämmt und mit dem Hinterhaar vereinigt recht tief im Nacken zu einer Strähne abgebunden. Nachdem man das Vorderhaar mit dem Stielkamm recht locker an Stirn und Schläfen herausgezogen oder durch Kämmen leicht vorgeschoben hat, kämmt man die Strähne von der Unterseite recht glatt (auf der Oberseite wird sie stark toupirt) und rollt sie, von den Haarspitzen anfangend, nach oben zu über zwei oder drei Finger auf. Die so entstandene Rolle steckt man an beiden Seiten fest und zupft sie recht duftig. Bei schwachem Haar ist es nothwendig, die Puffe mit einem Haarnetz zu überspannen, da sonst die lockere Puffe sehr bald unordentlich aussehen würde, während sie mit dem Netz vorzüglich hält. Je weniger Haar, desto mehr muß tupirt und desto lockerer gewickelt werden. Man wird erstaunt sein, wie voll und schön eine solche Puffe auch von geringem Haar aussieht. Zu dieser Frisur sind die modernen, kugelförmigen Schmucknadeln in Gold- oder Silberbronze berechnet, die seitwärts eingeschoben werden und einen guten Halt gewähren.

— **Boshaft.** 1. Freundin: „O, ich sage Ihnen, einen so vorzüglichen Gesellschafter, wie Herrn N., gibt es gar nicht mehr! Einer von den wenigen Leuten, die einen andern Menschen reden lassen. Denken Sie sich, er saß gestern Abend die ganze Zeit da, ohne auch nur ein einziges Mal den Mund zu öffnen." 2. Freundin: „Auch nicht um zu gähnen?"

— **Optimistisch.** Aeltliche Tante (auf einem Spaziergang zu ihrer Nichte): „Du, den General dort hätte ich beinahe zum Mann bekommen!" — „Was Du nicht sagst — erzähle!" — „Wie er nämlich noch Sekundaner war, hatte er sich schon in seine jetzige Frau verliebt, und die war damals ein Mädchen, das in der Schule ganz knapp neben mit saß!"

— **Protzig.** „Wissen gnädige Frau schon, Herr Blumfeld ist gestorben?" „Ja, mein Lieber, das Schicksal ereilt jeden mal. Eines Tages wird es auch zu mir sagen der liebe Gott: Gnädige Frau Kommerzienräthin, nun ist es so weit."