

Rhein und Düssel

Illustrierte Wochenschrift zum Düsseldorfer General-Anzeiger

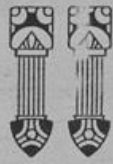
Nr. 37.

Düsseldorf, 9. September

1916.

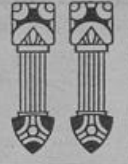


Ein Landungs-Detachement der K. u. K. Marine.



Der Streckenkundige.

Erzählung von Konrad Jürgen.



Der Eisenbahnwerkstättenvorsteher Sidel zu B. . . in Weßfalen unterhielt sich soeben mit seinem Vertreter, dem Werkmeister Keilholz, über die Einführung einer neuen Diensterteilung, als kräftig an die Tür seines Amtszimmers geklopft wurde. Auf das „Herein“ des Vorstehers traten zwei Lokomotivbeamte, Führer und Heizer, in das Zimmer. Beide trugen den Kopf in einem Wundverbande, außerdem war die linke Hand des Führers verbunden.

„Ranu,“ rief der Vorsteher erstaunt, „ihr habt wohl eine kleine Kauferei auf der Maschine in Szene gesetzt?“

„Nicht zu knapp, Herr Vorsteher!“ rief der Führer, „das war schon mehr ein Kampf auf Leben und Tod. Gott sei Dank ist's aber noch gut abgelaufen —“

„Na, ich danke!“ rief der Vorsteher, mehr ärgerlich als erstaunt, „wie kann das bei einem alten Führer, wie Sie einer sind, überhaupt vorkommen?“

„Was wollen Sie machen, Herr Vorsteher, wenn es Ihnen an Hals und Krügen geht?“ verteidigte sich der Führer.

„So schlimm haben Sie es gemacht, Kleefisch?“ wandte sich der Vorsteher in scharfem Tone an den Heizer.

„Hier liegt ein Mißverständnis vor, Herr Vorsteher!“ antwortete dieser schnell.

„Aber ein großes, wie mir scheint!“ polterte der Vorgesetzte mit seiner dröhnenden Bassstimme los, „ich wenigstens lapiere die Geschichte noch nicht. Wir wollen mal von vorn anfangen. Erzählen Sie mal, Sommerfeld, von A bis B.“

„Wir mußten gestern abend,“ begann der Führer, „einen Sondergüterzug, Koks für die Moselstrecke, übernehmen. In Duisburg wurde uns gelagt, daß die Strecke in Speldorf wegen Entgleisung gesperrt sei und der Zug deshalb über Großenbaum—Düsseldorf geleitet werden müsse.“

Da ich aber nun diese Strecke seit fünf Jahren nicht mehr befahren habe, mußte ich die Bestellung eines Streckenkundigen Begleiters verlangen. Dieser wurde denn auch sofort bei der Betriebswerkstätte angefordert.

Nach Verlauf von etwa zehn Minuten rief mir der Aufsichtsbeamte zu, daß der Streckenkundige jeden Augenblick bei mir eintreffen könne; ich solle dann sofort losfahren, da er das Fahrgleis unbedingt haben müsse. Da kommt aber auch schon ein Mann in Uniform mit eisigen Schritten auf uns losgestürzt. „Ist das der Sonderzug?“ schnarrt er zu mir herauf.

„Zuwohl!“ sage ich.

Als ob er einer Kompanie Soldaten den Befehl zum Loslassen eines Luftschiffes geben müsse, brüllt er nun „Los denn!“ und schwingt sich auf die Maschine.

Ich setze den Zug in Bewegung. Der Begleiter legt wie zu militärischem Gruß flüchtig die Hand an die turmhohe Mähe und stellt sich schnarrend vor: „v o n Potomsti!“

Ich sage auch nur kurz „Sommerfeld“ und öffne dann den Regulator noch weiter, damit wir schnell aus dem Bahnhof kommen.

Der Streckenkundige hat mittlerweile seine prächtige braune Ledertasche auf den Tender neben den Werkzeugkasten gesetzt und die schwarze Ledermappe geöffnet, jedenfalls um sein Dienstbuch in Ordnung zu bringen. Der Mann scheint in guten Verhältnissen zu leben, sagte ich mir; denn sein Überzieher sowohl als auch seine Mähe waren von feinstem Stoff und nach der neuesten Mode gearbeitet. Nach meinem Dafürhalten mußte er mindestens zwei Meter groß sein; die aufgewirbelten Spitzen seines mächtigen Schnurbartes ragten seitwärts bis über die Augen. Jetzt klappte er seine Mappe zu und legte diese neben seine Tasche. Dann dreht er sich um und fixiert nun Kleefisch, meinen Heizer.

„Kleefisch — heiß ich!“ beklammert dieser.

„Warten Sie gefälligst, bis Sie gefragt werden!“ schnauzt ihn da der Streckenkundige an.

Ehe einer von uns hierauf etwas sagen kann, wendet er sich an mich mit der Frage, ob ich bei diesem Tempo auch frühzeitig genug anzukommen hoffe?

„Warum denn nicht?“ meine ich etwas unwirsch, um dann doch die Frage hinterher zu stellen, ob uns der Personenzug vielleicht auf den Fersen sitze?

„Ach, Unsinn!“ schnarrt er da herunter. „Mit den Personenzügen haben wir hier nichts zu schaffen, hier handelt es sich darum, daß wir nicht von den Amerikanern überholt werden!“ —

Nun wußte ich wohl noch von früher her, daß man die von Bliflingen kommenden Schnellzüge „Holländer“ nannte, aber von „Amerikanern“ wußte ich nichts. Vielleicht hatte man einige Schnellzüge umgetauscht. Den hochnäsigen Kerl aber mochte ich dieserhalb nicht fragen. Immerhin aber öffne ich den Regulator noch weiter.

Da fällt mich der Streckenkundige von neuem an: Wie lange ich mich im Dienst befände?

Das war mir doch ein bißchen zu bunt. „Warum wollen Sie das von mir wissen?“ frage ich in gereiztem Tone.

„Weil ich diese Notizen wegen der neuen Nachtdienstregelung haben muß!“ schreit mich der Kerl an.

„Davon ist mir nichts bekannt!“ rufe ich, schon ganz papig.

„Taurig genug!“ brüllte der Streckenkundige und fügte dann in wesentlich milderem Tone hinzu:

„Die Notizen müssen auch in die neuen Nachweisungen hinein, die jede Station auf meine Anregung hin führen muß.“

„Sie, — Sie haben das angeregt?“ rufe ich zurück und bejeh mir den Mann von oben bis unten.

„Zuwohl!“ schreit er und wirft sich stolz in die Brust. „Ich habe noch ganz andere Dinge in Gang gebracht. Wenn ich hier fertig bin, werde ich schon dafür sorgen, daß noch manches Veraltete umgetrempelt wird —“

„Wenn der Kerl nicht schon verrückt ist, dann steht er wenigstens dicht davor,“ denke ich bei mir. „Was soll das zum Beispiel heißen wenn ich hier fertig bin? Ist er etwa nur vorübergehend in Duisburg?“ Und nun glaubte ich plötzlich Licht in der Sache zu sehen. Unser Streckenkundiger war sicher ein Anwärter für die höheren Stellen im Maschinen dienst und gehörte wahrscheinlich zu denjenigen Herren, die sich durch allerhand Vorschläge zu Verbesserungen besonders hervorheben wollen und am liebsten gleich Dezerent bei der Direktion werden möchten.

„Wieviel profitieren Sie bei der neuen Gehaltserhöhung?“ ist die neueste Frage, die er an mich richtet.

„Neue Gehaltserhöhung?“ frage ich erstaunt, „die gibt's nach zehn Jahren vielleicht mal wieder.“

„Ach wo, Unsinn, Mann!“ schreit er. „Die neue Liste liegt längst fertig im Ministerium. Wieviel Jahre sind Sie im Dienst?“

„Na, so achtunddreißig Ruhegehaltjahre werden wohl herauskommen,“ sage ich.

„Diese achtunddreißig Jahre werden mit Ihrem letzten Gehaltslage vervielfacht —“

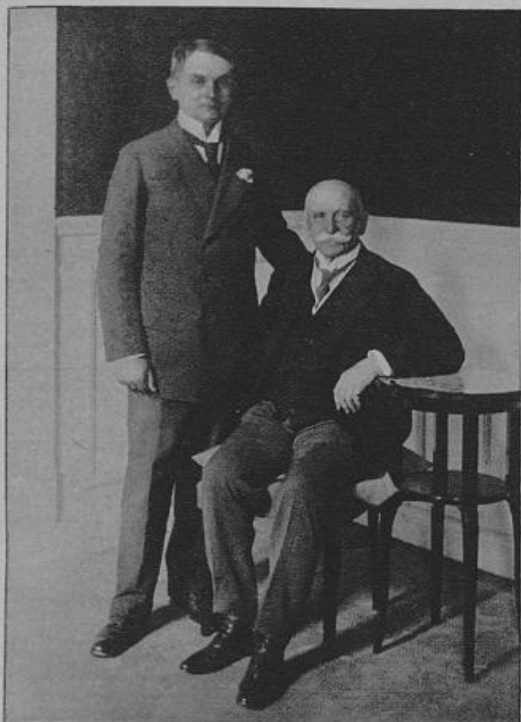
„Donnerwetter!“ schreie ich geradezu, „das wäre ja famos!“

„Lassen Sie mich doch austreden,“ brüllt er mich an. „Diese Summe wird natürlich durch eine bestimmte Zahl geteilt.“

„Das dürfte nicht kommen!“ rief ich und suchte die Gesichtszüge des sonderbaren Heiligen zu erforschen, ob ich etwa schon ein deutliches Zeichen von Wahnsinn entdecken könnte.

Ohne auf meine Einrede zu achten, fährt er fort:

„Immerhin werden Sie bei Ihrem Dienstalter mindestens 10 000 Mark Ruhegehalt erhalten —“



Kapitän König und Graf Zeppelin in Bremen.
Phot. A. Moeßigart.

Mir entfällt plötzlich der Mut, hierauf etwas zu erwidern. Jeder Zweifel war hier ausgeschlossen, der Mann hat nicht etwa nur einen Defekt, der war vollkommen übergeschnappt. Das konnte ja eine schreckliche Geschichte geben.

Mein Stillschweigen schien den Mann zu beleidigen.

„Ich habe die neue Liste zufällig bei mir,“ schreit er, „ich will Ihnen die neuen Sätze vorlesen.“

Damit knöpft er seinen Ueberzieher auf und zieht aus dessen innerer Tasche ein längliches Heft hervor. Kleefisch öffnet die Feuertür, damit der Herr besser lesen kann. Der beugt sich näher zum Feuer hinab, um die „richtigen Zahlen“ finden zu können.

Ich aber habe für die neue „Gehaltsliste“ plötzlich alles Interesse verloren, voll Staunen starre ich auf die Pitemwa des „Stredenfundigen“. Der Mensch gehörte ja gar nicht zum Maschinenpersonal; den Kragen des Rockes zierten zwei gekreuzte Blitze, also das Abzeichen der Telegraphisten.

Diese Entdeckung aber verjagte mich in eine solche Wut, daß ich jede Vorsicht vergaß und mich zur größten Dummheit hinreißen ließ, die ich in diesem Falle vollbringen konnte. Ich stürzte mich auf den Menschen und schüttelte ihn so stark, wie ich konnte.

„Wie kommen Sie auf die Maschine, Mensch? Wer sind Sie eigentlich?“ schreie ich ganz aufgeregt.

Im nächsten Augenblick flog ich auf meinen Stand zurück. Der Kerl hatte mich wie eine Kuppe fortgeschleudert. Hoch aufgerichtet, in drohender Haltung stand er vor uns. Die „Gehaltsliste“ war wieder verschwunden, dafür aber blickte in der Rechten des Mannes der Lauf eines Revolvers auf.

„Sie sind wohl verrückt geworden?“ brüllt er mich an. „Wie kommen Sie dazu, einen höheren Vorgesetzten tödlich anzugreifen? Habe ich mich Ihnen nicht vorgestellt, Sie Schlafmühe? Ich bin der Geheime Ober-

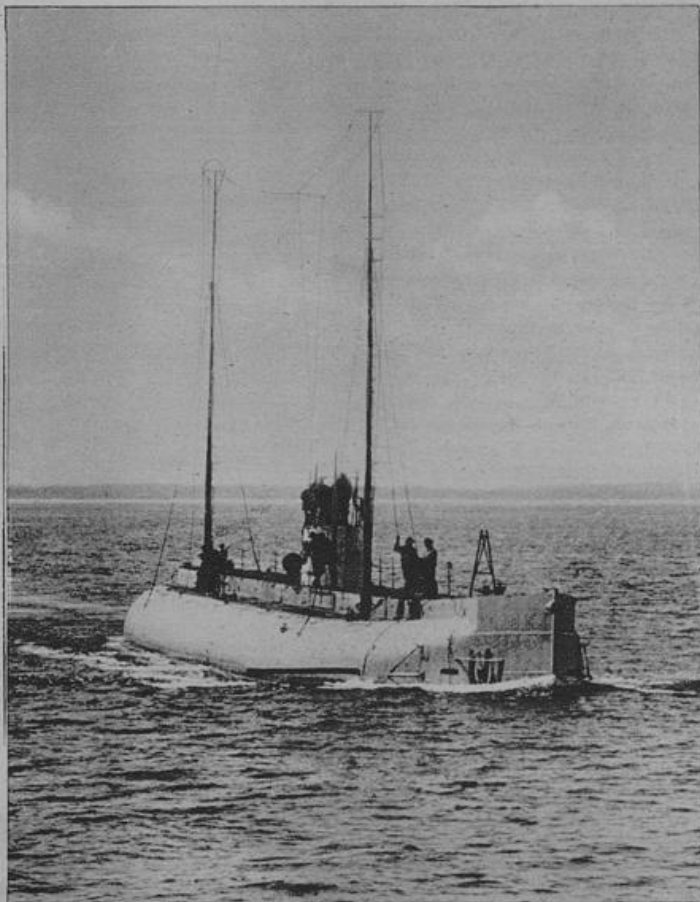
regierungsrat von Potomski, Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, verstanden!? Ich bin heute telegraphisch nach Berlin befohlen worden, um dem Herrn Minister und Seiner Majestät Vortrag über meine neueste Erfindung zu halten. Glauben Sie denn etwa, daß ich mich diesen Sonderzug für nichts und wieder nichts bestellt hätte? Komme ich nicht rechtzeitig nach Berlin, hat Ihre letzte Stunde geschlagen, das merken Sie sich gefälligst. Und daß ich nicht etwa spaße, will ich Ihnen sofort beweisen —“ und ehe ich noch weiß, was der Mensch will, blüht ein Feuerstrahl vor mir auf, der Schuß kracht, die Kugel pfeift dicht an meinem Kopfe vorbei und durchschlägt die Scheibe meines Ausgudfensters.

„Jetzt wissen Sie Bescheid!“ schreit der Kerl von neuem, „und nun sage ich Ihnen: Voll Dampf voraus, oder es geht Ihnen schlecht!“

Was nun beginnen? Den Zug zum Halten bringen? Nein, sagte ich mir sogleich. Wir würden dadurch nicht nur nichts gewinnen, sondern im Gegenteil die Lage verschlimmern. Kleefisch und ich würden diesen Riesentext niemals allein bändigen können. Ehe uns aber das Zugpersonal zu Hilfe kommen konnte, hätte uns der Wahnsinnige längst töten können.

Die einzige Möglichkeit der Rettung bestand darin, daß wir mit dem Zuge bis Düsseldorf-Derendorf durchfahren konnten, ohne unterwegs halten zu müssen. Weder in Großenbaum noch in Calcum, den beiden Unterwegsstationen, war Personal im Bahnhof zur Stelle, das uns hätte helfen können. Mußten wir daher auf einem dieser beiden Bahnhöfe halten, so lag die gleiche Gefahr vor, als wenn wir jetzt auf freier Strecke hätten halten wollen.

Nun wußte ich aber von früher her, daß um diese Zeit einige Personen- oder Schnellzüge dicht hinter uns liegen mußten. Wenn wir nun mit unserem Zuge kein lebhaftes Tempo einschlagen würden, stand zu befürchten, daß man uns auf diesen Unterwegsstationen in ein Nebengleis einfahren lassen würde, um von dem hinter uns liegenden Schnellzuge überholt zu werden. Dies alles hatte ich blühschnell überdacht, und ich öffnete den Regulator auf volle Fahrt. Die Bäume des Duisburger Waldes flühten nur so an uns vorüber.



Das Untersee-Frachtschiff „Deutschland“ in Fahrt an der Oberfläche des Meeres.

Der Zug nahm mittlerweile geradezu eine fast beängstigende Schnelligkeit an.

Ich wußte, daß ich lauter schwere Wagen im Zuge hatte, weshalb ich unter den ohwaltenden Umständen die Uberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit glaubte verantworten zu können.

Eine große Gefahr bei dem rasenden Laufe bestand jedoch in einem möglichen Übersahren der Bahnhofsabschlußsignale. Würden wir zum Beispiel im Bahnhof Großenbaum „durchrutschen“, so war zu befürchten, daß wir mit dem schweren Zuge in das große Walzwerk, die Hahnschen Werke, hineingerieten und hier die größten Verwüstungen anrichten könnten. Das Werk selbst liegt dem Stationsgebäude gegenüber, das Anschlußgleis der Werke zweigt dicht hinter dem Einfahrtstellwerk ab.

„Sie!“ schreit jetzt der Bahnsinnige und blickt mich mit seinen wildrollenden Augen drohend an. „Weshalb haben Sie sich übrigens bei mir nicht gemeldet, wie das Vorschrift ist?“

Ich bin über diese Frage so verwirrt daß ich hierauf nicht sogleich eine Antwort finden kann. Da hebt der Kerl aber auch schon wieder seinen Revolver und zielt nach meinem Gesicht. Während schreit er: „Antworten Sie, oder —!“

In diesem kritischen Augenblick schreit Kleefisch:

„Wir haben Euer Erzellenz gar nicht gekannt!“

Im Nu sank der Revolver herunter. „Aber jetzt kennen Sie mich, nicht wahr?“

„Jawohl, Erzellenz!“ brüllt Kleefisch wie besessen.

Das Wort Erzellenz scheint eine besänftigende Wirkung auf ihn ausgeübt zu haben, denn seine Stimme hatte völlig den drohenden Ton verloren, als er jetzt zu Kleefisch meinte: „Sie scheinen ein sehr vernünftiger junger Mann zu sein —“

In diesem Augenblick riß es mich förmlich zusammen. Als ob's mein eigenes Herz getroffen hätte, zuckte ich bei dem klatschenden Geräusche zusammen, das jetzt die Maschine verursachte. Wir waren über Weichen gefahren, und als ich jetzt mit erschrockenen Augen aufsehe, merke ich, daß wir uns bereits im Bahnhof Großenbaum befinden.

Herr Gott im Himmel! Keiner hatte nach dem Stande des Einfahrtsignals gesehen. Hatte es nun rot oder grün, „Halt“ oder „Freie Fahrt“ gezeigt? Und der Zug rast weiter. — Ich will mich jetzt von dem Stand des Signals überzeugen, drehe mich um und pralle erschrocken zurück; ich starre direkt in den Lauf des Revolvers, den mir der Bahnsinnige vors Gesicht hält. — „Los! Vorwärts!“ brüllt er, „wir sind erst in Magdeburg!“

Aber stärker noch als die Angst vor der Kugel ist mein Entsetzen vor dem Gedanken, daß wir in das Walzwerk hineinkamen konnten. Große Feuergarben sehe ich aus den Schloten des Riesenwerkes gegen den Himmel steigen, und mir erscheinen sie als die Vorboten von dem drohenden Untergang der Welt.

Mit weit aufgerissenen Augen fiere ich auf die Schwellenkapsel, die nach meiner Erinnerung viel weiter rechts stehen mußten, an denen wir aber jetzt dicht vorbeiraufen. Doch blitzesgleich kommt mir der Hoffnungsgebante, daß dies Täuschung sein kann. Aber auf der andern Seite, wo Kleefisch stand, da gab's ein sicheres Kennzeichen, an dem ich erkenne konnte, ob wir uns auf falschem Gleise befanden oder nicht.

Führen wir auf dem richtigen Gleis, so durfte an der Seite, wo Kleefisch stand, nur ein Gleis zu sehen sein. Es war dies das Hauptgleis für die Züge nach Duisburg. Waren hier aber mehrere Gleise zu sehen, dann war dies ein sicheres Zeichen dafür, daß wir in das Werk hineinkamen.

„Kleefisch!“ schreie ich, „wie viele Gleise liegen an Ihrer Seite?“

„Zwei!“ schreit er zurück.

Mir flimmert's vor den Augen Habe ich recht gehört?

„Los! — Los!“ kreischt der Bahnsinnige und fuchelt mit dem Revolver in der Luft umher. Ich aber taumle gegen die Steuerung.

„Verloren! — Verloren!“ gellt es in mir. Ich will die Dampfpfeife in Tätigkeit setzen, ich will den Regulator schließen, ich will die Steuerung herumreißen, ich will Gegen dampf geben, — alles dies will ich ausführen und — kann es nicht, meine Arme sind vor Entsetzen gelähmt, — und der Zug rast weiter. Eine fatalistische Stimme in mir flüstert mir beruhigend zu:

„Laß doch ruhig laufen, zu retten ist ja doch nichts mehr, desto eher ist's zu Ende mit dir. Da wird's plötzlich grell hell vor meinen Augen, — in glühendrote Masse scheint alles getaucht. — Das ist das Ende, — sage ich mir. Wir fahren unmittelbar in einen der glühenden Ofen hinein. Unwillkürlich greife ich mit beiden Händen nach der Steuerung, um einen Stützpunkt bei dem Aufprall zu haben. Ich schließe die Augen mit der Gewißheit, daß ich sie lebend nicht mehr werde zu öffnen brauchen. Jeden Augenblick erwarte ich den Zusammenstoß, einen andern Gedanken vermag ich überhaupt nicht mehr zu fassen. — Und der Zug rast weiter

Ein lautes Knirschen läßt mich jäh die Augen wieder aufreißen. Zu meiner Rechten sehe ich eine geschlossene — Begehrtaule. Wir überfahren den Übergang, der, wie ich noch wußte, vom fahrenden

Zuge aus gerechnet hinter dem Werke lag, — wir waren gerettet, und als ich einen dankbaren Blick zum Himmel hinaufsenden will, da sehe ich auch nach oben den grünen Schimmer von dem Ausfahrtssignal, das für uns „Freie Fahrt“ bedeutete.

„Nun noch glücklich durch Calcium, und wir sind gerettet,“ jagte ich zu mir selbst, während ich noch an allen Gliedern zitterte und bebte. Und der verrückte Kerl will mir mit seiner Schießwaffe wieder auf den Leib rücken, weil ich sein Patent noch nicht kenne, wie er sagt. Der brave Kleefisch aber hält die „Erzellenz“ fest und fragt an, ob er nicht dem Vortrag beizuhören könne, den die Erzellenz halte?



Vorderansicht der neuen Hindenburg-Büste von Prof. Fritz Klimsch im Elberfelder Kaiser-Wilhelm-Museum.

Die Schöpfung Klimschs, die einer Stiftung kunstsinziger Bürger der Stadt Elberfeld ihre Entstehung verdankt, ist die erste Hindenburg-Büste in öffentlichem Besitz. Sie ist in Bronze ausgeführt.

„Nein!“ antwortet der Ire nach kurzer Überlegung, „das Hofmarschallamt würde es nicht zulassen. Aber“ — fuhr er dann in gönnerhaftem Tone fort — „ich will Ihnen sagen, worum es sich handelt, denn morgen steht's ja doch in allen Zeitungen. Also meine Erfindung, die in der ganzen Welt ungeheures Aufsehen erregen wird, besteht in einer elektrischen Blockeinrichtung, die es ermöglicht, die Signale für sämtliche Züge eines Direktionsbezirks von einer Stelle aus zu bedienen. Dadurch wird es unmöglich gemacht, daß in Zukunft noch Zusammenstöße vorkommen können. Das hat die Welt mir zu verdanken. Die Amerikaner sind hinter meiner Erfindung her, wie der Teufel hinter einer armen Seele. Deshalb habe ich es auch so eilig, daß die Sache mit dem Patent erledigt wird.“

Und nun legte er Kleefisch die einzelnen technischen Teile seiner „elektrischen Blockeinrichtungen“ auseinander. Ich hörte nur mit halbem Ohr hin, denn meine Sorge drehte sich nunmehr noch um das Einfahrtssignal zum Bahnhof Calcum. Wie würden wir dies antreffen?

Und da, — ich spüre, wie mein Herz wieder zu heftigem schnellem Pochen einsetzt, — sehe ich's auch schon schimmern, noch weit vor mir am Horizont: ein winziges, kleines, rotes Pünktchen, das sich aber mit schier unheimlicher Schnelligkeit zu einer vollen runden Scheibe formt. Und meine fiebernde Aufregung läßt mich die Feuerkugel da vorn in verdreifachter Größe sehen.

Der Fahrdienstleiter in Calcum mußte unsern Zug in das Überholungsgleis einfahren lassen, entweder weil ein Schnell- oder Personenzug dicht hinter uns lag, oder aber, weil der Fahrdienstleiter im Bahnhof Düsseldorf-Derendorf die Annahme unseres Zuges wegen Überfüllung seines eigenen Bahnhofes verweigert hatte. Der Calcumer Beamte aber hatte jedenfalls durch das Streckenpersonal Kenntnis davon erhalten, daß sich unser Zug in rasendem Tempo bewege. Er zog es deshalb vor, unsern Zug mal zunächst vor dem Bahnhof halten zu lassen, da bei einer sofortigen Freigabe der Einfahrt ein „Durchrutschen“ des Zuges im Bahnhof zu befürchten war.

Und diese Befürchtung war nur allzu berechtigt. Bei der rasenden Geschwindigkeit und der Schwere unseres Zuges war an ein rechtzeitiges Halten nicht zu denken, wenn ich nicht rechtzeitig Gegenmaßnahmen traf.

Blitzschnell hatte ich diese Umstände erwogen und mich zu dem Entschluß aufgerafft, den Bremsern des Zuges mit der Dampfspeife das Zeichen zum Anziehen der Bremsen zu geben. Unbemerkt um die Angel, die mich in der nächsten Sekunde niederstrecken konnte, ziehe ich mit einem jähen Ruck an dem Griff der Dampfspeife, um das vorgeschriebene Haltssignal zu geben.

Wie ein zu Tode getroffenes Raubtier heult meine Maschine gellend in die stille Einsamkeit hinein, ein-, — zweimal, — dann aber, ehe sie den vorgeschriebenen dritten Ton von sich geben kann,

bricht der zweite Ton ebenso jäh ab, wie der erste begonnen hatte; der Wahnsinnige hatte sich auf mich gestürzt und meine Hand mit brutaler Gewalt von dem Griff der Dampfspeife fortgerissen.

„Sind Sie des Teufels, Herr?“ brüllt er mich an. „Sie hegen uns mit dem Spektakel ja die Amerikaner auf den Hals! Wie kommen Sie dazu? — Antwort!“

Und wieder blickt mir der blanke Lauf des Revolvers entgegen. Ich aber denke nun, so oder so verloren und will dem Kerl eben an den Hals springen, als Kleefisch plötzlich brüllt:

„Vorsicht, Ezzellenz! Da vorn steht ein Wagen!“

Mit einem Satz springt da der Kerl auf den Tender, mitten in die Kohlen hinein, um Ausschau nach dem Wagen zu halten.

„Kleefisch!“ stoße ich jetzt schier atemlos hervor, „wenn ich jetzt den Regulator herumreife, dann werfen Sie im gleichen Augenblick die Bremse herunter. Der Kerl fällt dann entweder auf die Nase oder auf den Rücken. Wir fallen dann gleichzeitig über ihn her, verstanden?“

Während Kleefisch bejahend nickt, schreit der Wahnsinnige von den Kohlen herunter:

„Wo ist der Wagen? — Was für ein Wagen ist das?“

„Da vorn der Pulverwagen ist!“ schreit Kleefisch.

„Pulverwagen?“ brüllt der Kerl und springt wie besessen auf den Kohlen herum.

Ich aber stürze auf meinen Stand zurück. Die Bremsen mußten ja denken, ich wäre übergeschnappt, weil ich vorhin mit den zwei Tönen das Signal „Bremsen los“ gab, — und das bei dieser rasenden Fahrt!

Jetzt aber wollte ich um jeden Preis das Verhängnis nachholen. Nur wenige Schienenlängen trennen uns noch von dem Signal, das wie zum Hohn, noch immer rot zeigt. Hastig greife ich mit der Linken nach dem Regulator, will jedoch vorher noch schnell mit der Rechten das Haltssignal geben. Doch kaum habe ich an dem Griff der Speife gerissen, als ich auch schon unwillkürlich hastig die Hand wieder zurückziehe, so daß nur ein kurzer scharfer Ton hörbar wurde. Gleichzeitig läßt meine Linke den Regulator fahren und Kleefisch läßt seine beiden Hände schnell von der Bremse sinken.

Meine Augen, die wie hypnotisiert stets nach dem roten Licht gestiert hatten, weiteten sich unwillkürlich und vermochten es im ersten Augenblick nicht zu fassen und wollten sich selber nicht trauen; das rote Licht hatte sich im letzten Augenblick in grün verwandelt und, was ungleich wichtiger war — es erschien nur ein Licht, das Zeichen also dafür, daß wir das Hauptgleis befuhren, also keine Gefahr liefen, den Pressbod über den Haufen zu rennen, wie ich schon befürchtet hatte. Und jetzt sehe ich auch schon das grüne Licht, das uns angab, daß wir auch „Ausfahrt frei“ haben.

Ich aber bin über unsere abermalige Rettung so froh, daß auch die Anwesenheit des Wahnsinnigen ein gut Teil ihres Schreckens



Seitenansicht der Hindenburg-Büste von Prof. Fritz Klimsch im Elberfelder Kaiser-Wilhelm-Museum.

Die Büste zählt zu den besten Arbeiten Klimschs; die Ausprägung des Kopfes in seinen kraftvollen Umrissen, die Charakterisierung des geistig überlegenen Schlachtendlers ist meisterlich gelungen. Das Werk wurde von Oberbürgermeister Junst mit einer Ansprache der Öffentlichkeit übergeben.

einbüßt. Ja, ich empfinde sogar Mitleid mit dem armen Kerl und will ihm deshalb eine Freude machen. „Erzcellenz!“ rufe ich auf den Kohlenberg hinauf, „wir kommen viel zu früh an!“

Im Nu steht er bei mir und funfelt mich mit seinen rollenden Augen wild an.

„Meinen Sie?“

Meine Dreistigkeit wächst. Ich ziehe meine Uhr und zeige auf das Zifferblatt. „Sehen Sie hier, Erzcellenz, mindestens eine halbe Stunde!“

Er stiert auf das Zifferblatt, holt dann seine eigene Uhr heraus und scheint eingehend zu vergleichen.

„Wahrhaftig, es stimmt!“ ruft er dann laut, „das hat ja famos gegangen, das hätte ich nicht gedacht.“

„Wie sind wir aber auch gefahren!“ schreie ich, „150 Kilometer in der Stunde!“

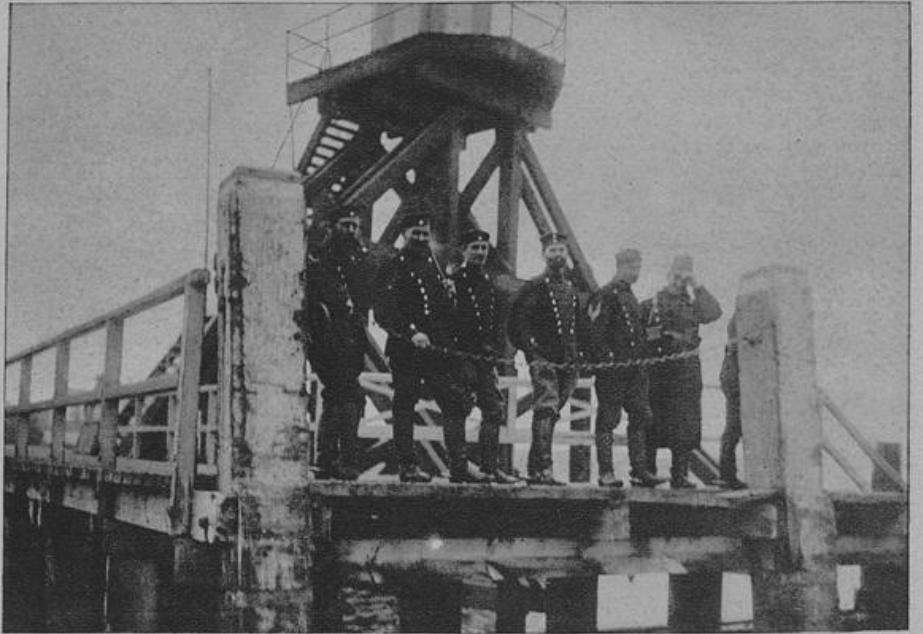
„Famos! Großartig!“ brüllt er und klatscht vergnügt in die Hände. „Das machen uns die Amerikaner auch nicht nach.“

Uhr und — Revolver verschwinden in den Taschen des Ueberziehers. Dafür aber zieht er ein Notizbuch aus der Tasche.

„Dafür erhaltet ihr beide eine Extrabelohnung!“ schreit er. „Ich

werde es mir aufnotieren, damit ich's nicht vergesse. Jeder von euch erhält einen hohen Orden und wird außer der Reihe befördert!“

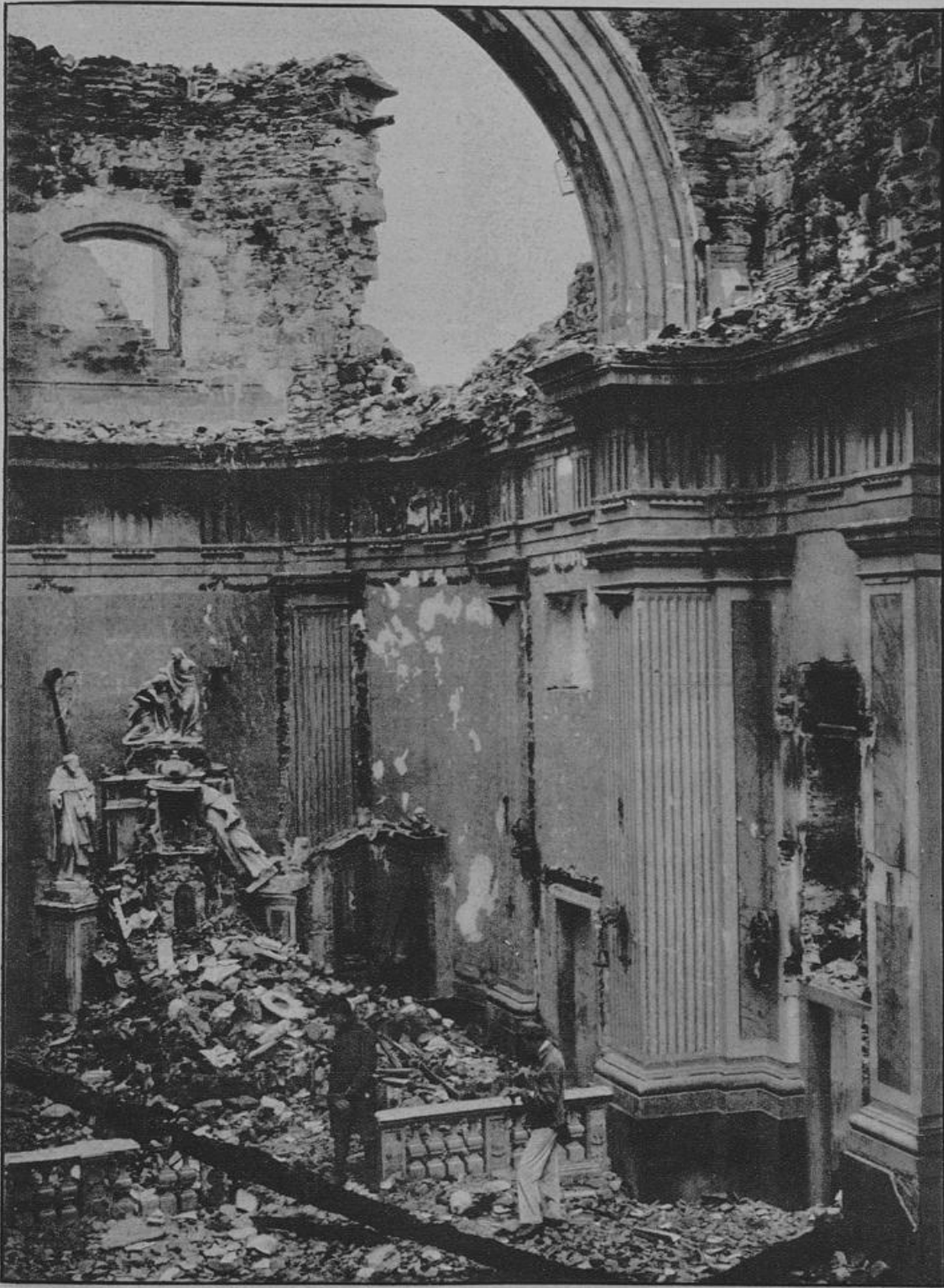
„Wir danken auch, Erzcellenz!“ schreit Kleefisch.



Von der belgisch-holländischen Grenze: Deutsche Mannen und ein Landsturmposten am Schelde-Ufer.
Phot. B. Wiese.



Deutsche Fürsorge im besetzten Gebiet: Französische Schneiderinnen vor ihrer Arbeitsbaracke unter Aufsicht deutscher Offiziere. Da durch die Franzosen und Engländer viele Ortschaften dem Boden gleich gemacht worden sind, haben unsere Truppen Baracken erbaut, um den brotlos gewordenen Bewohnern Gelegenheit zu geben, sich weiter ihren Lebensunterhalt zu verdienen.
Phot. Rich. Spellina.



Vom italienischen Kriegsschauplatz: Zerstörte Kirche in Görz.

Hilphot. G. m. b. H.

In diesem Augenblick rasselte wir an der Haltestelle Unterrath vorüber. „Was für eine Station war das?“ schrie der Verrückte.

„Das war schon Groß-Lichterfelde!“ brüllte Kleefisch.

Ich hatte mittlerweile die Geschwindigkeit des Zuges nach und nach herabgemindert und bemerkte mit Befriedigung, daß uns das Einfahrtssignal von Düsseldorf-Derendorf Einfahrt in den Güterbahnhof anzeigte. Hier würden Mannschaften genügend vorhanden sein, die uns bei der Festnahme des Irren behilflich sein konnten. An den Griff der Dampfspeise hatte ich eine Schnur gebunden, um für alle Fälle das Notsignal geben zu können.

Als der Zug in den Bahnhof einfuhr, gab ich das verabredete Zeichen, und während ich den Regulator schloß, warf Kleefisch den Bremshebel herum. Infolge des unvermeidlichen Ruckes, der hierauf folgte, schoß „Seine Erzellenz“ nach vorn, riß aber im Fallen Kleefisch mit zu Boden. Ich nahm mir nicht mehr lange Zeit zum Geben des Haltsignals, sondern stürzte mich, die Schnur in meiner Rechten, ebenfalls auf den Irren.

Und jetzt erwies sich mein „Patent“, eben diese Schnur, als sehr praktisch; bei jedem Puff, den „Seine Erzellenz“ abtriebte, gab die Dampfspeise einen kurzen, heulenden Ton von sich, was natürlich einen Höllenpektakel verursachte, da ich notgedrungen mit den Puffen nicht gar so sparsam umgehen mußte.

Meine Befürchtung, daß wir dem Wahnsinnigen nicht gewachsen wären, erwies sich als gerechtfertigt. Wir flogen am Boden hin und her, und nur mit äußerster Kraftanstrengung konnten wir verhindern, daß er wieder hoch kam; von einer Überwältigung aber konnte keine Rede sein. Kaum hielt jedoch der Zug, als auch schon der diensthabende Assistent des Aufsichtsbezirks bei der Maschine erschien, um sich nach dem Grunde des anhaltenden Alarmsignals zu erkundigen. Der Herr erkannte sogleich die Lage, rief Hilfe herbei und faßte persönlich

tatkünftig mit an. Aber erst mit Hilfe von mehreren Leuten gelang es endlich, den Wahnsinnigen zu überwältigen und zu fesseln.

Der Assistent führte uns, Kleefisch und mich, dann zum Stationsbureau, wo wir von einem Beamten verbunden wurden, da wir bei dem Kampfe verschiedene Verletzungen davongetragen hatten. Währenddessen hatte der Assistent beim Bahnhof Duisburg telephonisch Erkundigungen eingezogen. Unser „Stredentlundiger“ war Telegraphist, der bessere Schulbildung genossen hatte. Er sollte in Kürze Assistent werden. Er hatte sich viel mit Auskügeln von Erfindungen abgegeben und war dann schließlich hierbei übergeschnappt. Er ist Junggeheule und hat Vermögen.

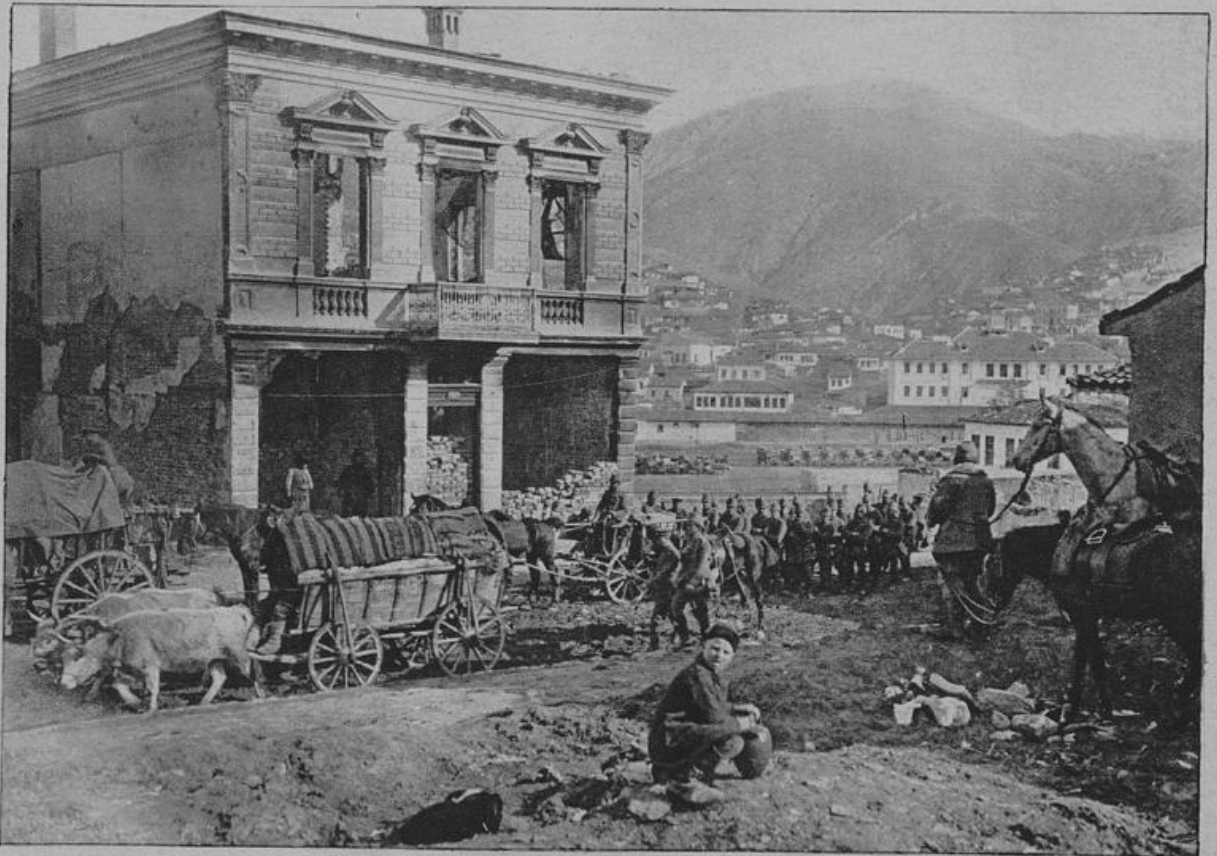
„Das, Herr Vorsteher,“ schloß der alte Führer seinen Bericht, „ist unsere Prägelei gewesen!“

Vorsteher Sidel, der seinen Untergebenen mit keinem Worte unterbrochen hatte, nickte jetzt und bemerkte dann:

„Schön, lieber Sommerfeld, das hat sich zu Ihren Gunsten aufgelöst. Doch in Ihrem Bericht ist mir ein Punkt unklar geblieben. Sie sagten, in Großenbaum hätte nur ein Gleis an der einen Seite liegen dürfen. Trotzdem sind's aber doch zwei gewesen, wie Sie sagten.“

„Es hat keine Wichtigkeit, Herr Vorsteher,“ erwiderte Sommerfeld „das zweite Gleis ist ein Überholungsgleis für die nach Duisburg fahrenden Züge, und das war zu meiner Zeit noch nicht vorhanden.“

„Schön,“ sagte der Vorsteher, „ich spreche Ihnen sowohl als auch Kleefisch meine volle Anerkennung für Ihr mutiges Verhalten aus. Hohe Orden und Beförderung außer der Reihe kann ich Ihnen allerdings nicht verschaffen, ich werde aber bei der Eisenbahndirektion eine Belohnung für Sie beantragen. Jetzt aber gehen Sie vorläufig mal zu Ihrer Familie, die amtliche Bernehmung wollen wir dann heute nachmittag erledigen.“



Dom Balkan-Kriegsschauplatz: Deutsche Jägerkolonne auf dem Marsch durch Vesel.

Phot. A. Grohs.

Verantwortlich für die Redaktion: Dr. O. f. Damm. — Verlag und Druck: W. Girardet, Essen.