

1935

# Jugend

Nº 29  
Pr. 60f

Sondernummer

100 Jahre Reichseisenbahn





Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth  
am 7. Dezember 1835

## Begrüßung zur ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland, zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835

Glück auf, mit Gott! Der Anfang ist geschrieben,  
Es liegt die Strecke Bahn! —  
Und soll's nach Ost und Westen weiter gehen,  
So knüpft man eben an. —

Das schöne Werk, der Gegenwart zum Lobe  
Wird's sicher anerkant  
Als erste Punkt, als musterbaste Probe  
In unserm Vaterland.

Hoar eben geht's zu Nutz und zum Ergötzen,  
Von hier zur Schwefelstadt;  
Doch kann der Mensch wohl Berge auch versetzen,  
So er den Willen hat. —

Und kann's nicht Einre, nim so können's Biele,  
Wenn Eintracht sie umschlingt.  
Obst alles Erleben seit nach einem Ziele,  
Soweit das Werk gelangt.

Seht ihr die Bahn, die Linien von Eßen,  
Die fest und schwarzgetad,  
Bedeutungsvoll nach Ost und Westen weisen?  
Seht ihr den Zauberpfad?

Was schwaunt und qualmt dort vor der Wagen Reihe?  
Es scheint ein Elefant,  
Dafi er als Jagier sich zum Dienst wehrt,  
Gernacht von Menschenhand. —

Und seht: er zieht mit wunderbarer Schnelle  
Den langen Wagenzug,  
Des Werk der Kunst gar mächtig von der Stelle,  
In adlergleichen Flug.

Was ist's, das wunderbarlich heut zu Tage  
Selds' Menschenwerk belebt? —  
Das Element auf dem nach heil'ger Eage  
Einst Gottes Geist geschwebt? —

Und noch ein Element, mit ihm verbunden,  
Ihm sichtbar nicht verwandt,  
Das Prometheus in thorenollen Stunden  
Den Himmel kühn entwandt?

Kennst ihr das Kind des Wassers und der Flammen?  
Es wird nur Dampf genannt.  
Doch Wunder wirkt's, hält man es klug zusammen,  
Gegähet von Menschenhand.

„Hans Dampf“ hat man zum Schimpf oft den geheißen,  
Der nicht viel hergeräufft;  
Doch Dampf ist nun auf solcher Bahn von Eijen  
Das Joch der Kraft. —

Verwendet nicht zu Kriegs- und Meichgewehren  
Sinfirt dies edle Erz!  
In Fried und Glück auf solcher Bahn verkehren,  
Erfreue aller Herz.

Ja, alle Ketten, Fesseln, Wehe und Waffen  
Aus roher, harter Zeit,  
Sie werden einst in Eisen ungeheffen,  
Zum Preis der Menschlichkeit! —

Mit Eisen, Freunde, werbet ohne Vagen  
Ein Netz von Pol zu Pol!  
Sieht sich Europa einst darin gejanen,  
Dann wird es ihr erst wohl.

# Über die erste Eisenbahn

## Ein Brief

Liebowther Freund!

Nun haben wir es also, das neue Wundertier, gemannt „Das Dampfroß“. Auf polternden Rädern randaliert es schraubend und raußalmend durch die verwunderte Schöpfung, ein vor-sündflüthliches Monstrum, in dessen Bauche sich die Elemente ein infernalisches Steildiehin geben, ungebärdig an allerley Stänglein und Scheibeln herumzerren, gerne hinausmöchten aus dem kohlschwarzen Schlund und vor lauter Wuth gegen des Menschen allwissende List eben das zuzugebringen, was sie doch eigentlich zu verhindern trachten: die Bewegung.

Wäre ich ein Ingenieur oder Dampfmaschinenbauer, wölte ich Dir jetzt haargenau erzählen, wie und auf welche Weise diese Bewegung zustandekommt. Ich würde Dir erzählen von der Erzeugung des Dampfes, dessen Wirkung und Druck auf die mancherley Kolben und Balanziergeräthschaften, von der Uebersetzung der also gewonnenen Kraft auf das Radwerk, . . . kurz Dich aufs Trefflichste einweisen in das ganze Geheimnis des Vorgangs. Da ich aber von alledem nur sehr wenig verstehe, muß ich mich gleichsam mit poetischen Floskeln aus der Affaire ziehen und Dir gestehen, daß die ganze Maschine zweifelsohne eine recht gute Figur macht und wohl geeignet ist, mämmlich einen gehörigen Respekt einzujagen vor dem Genie ihres Erfinders. Ich habe daher etliche Leute gesprochen, die nur mit Kopfschütteln dem ganzen Treiben zusehen, sich ein-über das andere-mal bekrenzigen und der Vermutung lange könne es jetzt mit dem Untergange der Welt nicht mehr dauern, in allerley Arten

Ausdruck gegeben. Ich, der ich eine fortschrittliche Natur bin, lache nur zu derley Meinung, die ganz dazu angetan ist, alles Große und Kühne im Keim zu ersticken. Gewiß, es ist mit Respekt zu sagen, ein gar höllischer Gestank, der von dem neuen Vehikulum ausgeht, ein Röchlein an dem der Leibhaftige seine Freude haben könnte, Gleichweise ist der Krawall, den das schnobrende Instrument vollführt, kein geringer — vermeinst Du doch die Staatskutsche Seiner höllischen Excellenz daherkollern zu hören, wann sie Dir plötzlich um die Ecke herum entgegenkömmt. Die Bauern machen dessenthalb auch ihre allerdümmsten Gesichter, etliche nehmen Reißaus, andere fangen an zu zittern und zu flennen, fallen in die Knie und lamentieren Dir ein Stoßgebetein nach dem anderen herunter. Aber alles dies geniert die Maschine gar nicht; mit feuergeisendem Schlund poltert sie dahin, dreht mit flinken Gelenken ihre brammenden Räder und ist samt ihrem Anhang, in dem todesmutige Menschen sich auf den Exitus vorbereiten, auch schon wieder verschwunden. Der hiesige Pächter, durch dessen brudleriges Grundstück sie den Schienenstrang, auf dem das Ding sich bewegt, gezogen haben, ist völlig aufgebracht über das Gerät, weil selbiges daran schuld sein soll, daß seinen Kühen die Milch stockt vor Schreck über das Ungetüm. Auch könnte er, sagt er, nicht dulden, daß die eisernen Geleise die ganze Zeit auf seinem Grundstück liegen blieben und die Herren von der Eisenbahn möchten sie nach Gebrauch gefälligst beiseitelegen, was aber de facto gar nicht geht, weil sie mit dem Boden verhaftet sind. Die

## Berlin - Anhaltische Eisenbahn.

Fahr-  
Plan  
für die Sommer-  
Monate 1842.



**Verkehrung von Berlin.**

Station	Abgang	Kommt
Berlin	10 1/2	11 1/2
Stettin	11 1/2	12 1/2
Magdeburg	12 1/2	13 1/2
Halle	13 1/2	14 1/2
Leipzig	14 1/2	15 1/2
Dresden	15 1/2	16 1/2
Chemnitz	16 1/2	17 1/2
Frankfurt	17 1/2	18 1/2
Wien	18 1/2	19 1/2

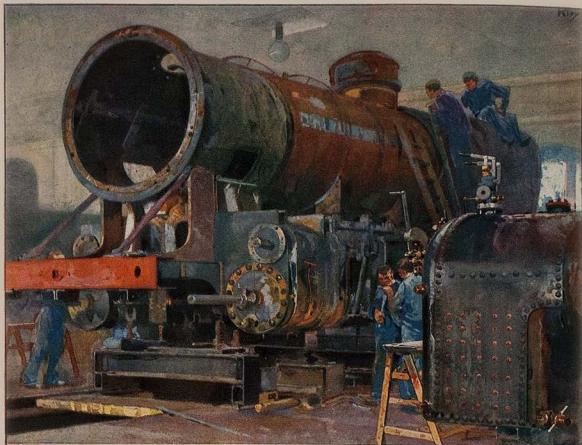
**Verkehrung von Göttingen.**

Station	Abgang	Kommt
Göttingen	10 1/2	11 1/2
Verden	11 1/2	12 1/2
Wormze	12 1/2	13 1/2
Verden	13 1/2	14 1/2
Göttingen	14 1/2	15 1/2

**Güterzug für die Zwischen Stationen**

Station	Abgang	Kommt
Berlin	10 1/2	11 1/2
Stettin	11 1/2	12 1/2
Magdeburg	12 1/2	13 1/2
Halle	13 1/2	14 1/2
Leipzig	14 1/2	15 1/2
Dresden	15 1/2	16 1/2
Chemnitz	16 1/2	17 1/2
Frankfurt	17 1/2	18 1/2
Wien	18 1/2	19 1/2

Fahrplankopf aus dem Jahre 1842



Lokomotive im Bau

Heinrich Kley

erste Dame, die es riskierte mit dem neuen Gefährt etliche Meilen weit in das Land hineinzureisen, ist die Gemahlin des Herrn Oberförster v. B. Sie wird jetzt im ganzen Bezirk als ein Wunderwesen, fast noch mirakulöser als das Dampfroß selber, angeschaut und wann ich nicht irre hat ihr unser hochwürdiger Herr Pfarrer auch schon allerley ernste Vorhaltungen gemacht bezüglich ihres für eine Dame so unschicklichen Gehabens. Die Wäglein, in denen man auf Reisen geht, gleichen aufs Haar den Kupés unserer alten Extraordinairen, haben hübsches Polsterwerk und geblümte Vorhänge und sollen, Berichten nach, ganz säufentlich kutschieren, ohne alles Geschütter. Leider habe ich selber noch nicht die Gelegenheit einer Prüfung besprochenen Zustands wahrnehmen können, da ich in meiner Eigenschaft als Substitut mich nicht der öffentlichen Meinung aussetzen darf und Insouderheit abwarten muß, bis einer meiner Herren Vorgesetzten mir mit gutem Beispiel vorangegangen ist. Was die Geschwindigkeit

der Maschine angehet, so hört man hierüber allerlei merkwürdige Ansichten. Etlliche sagen, sie sei so groß, daß es einem das erste Kindsmus erbrechen ließe, andere wieder sagen, es sei gar nicht so bedeutsam, zu Fuß käme man weiter. Im hiesigen Blättern hat ein kluger Skribent dargetan, daß die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft sey und daß wir in hundert Jahren durch die ganze Welt reisen könnten auf eisernen Straßen. Wie dem auch sein mag, loben wir den Einfall, der uns in so fortschrittlicher Weise dem Ziele näher bringt, den Erdraum erschließt und die Beziehung der Völker zueinander zu verbessern geeignet ist.

Damit verbleibe ich für heute

Dein Dich liebender Freund

Carl Theodor Beckmann

## HEIMFAHRT

Von Karl Henckell

„Im Nebel schlummern Tal und Flur;  
Durch Sturmgebräus und Regen  
Die tiefaufdonnernde Eisenspur  
Saus' ich dem Morgen entgegen.  
Es graut, und jähler Schein erwacht  
Dort über jenen Höhen,  
Ins Föhrendickicht verkriecht die Nacht —  
Nur weiter in Lust und in Wehen!

Stoß aus, du eherner Koloß,  
Die weiße Dampfssäule,  
Trag' mich vorüber an Dorf und Schloß,  
Vorüber in rasender Eile!  
Doch wie du stampfst und wie du jagst,  
Vorschleuderd deine Pranken,  
Stürmischer, als du stürmen magst,  
Stürmen meine Gedanken.“



## DIE ANFÄNGE

Von Bernhard Meinke



Jubiläumplakette zur  
100-Jahrfeier der deutschen  
Eisenbahn



Entwurf  
von Bildhauer Lothar Dietz-  
München

von Fuhrwerken. 1786 führte ein anderer Mitarbeiter Watts, Murdoch, einen dreirädrigen Dampfwagen aus, der gut gelaufen sein soll. 1803 zeigte Oliver Evans in Philadelphia vor 20 000 Zuschauer einen Dampfstraßenwagen, der aber ebenfalls keine praktische Anwendung fand. Auch Rich. Trevithick und Andr. Vivian brachten 1803 in ihrem Patent für einen durch Hochdruck betriebenen Wagen für Eisenbahnen gleichzeitig die Zeichnung für eine Maschine, die Wagen auf gewöhnlichen Straßen ziehen sollte. Ein solcher Wagen, mit Personen besetzt, fuhr, von Vivian geführt, 1803 in den Straßen von London. Da jedoch durch den schlechten Zustand der Straßen und die Belästigung der Reisenden durch Hitze und Rauch der Erfolg beeinträchtigt wurde, erklärte Trevithick alle derartigen Unternehmungen für Mißgriffe und wandte sich ausschließlich dem Bau von Dampfzügen für Eisenbahnen zu.

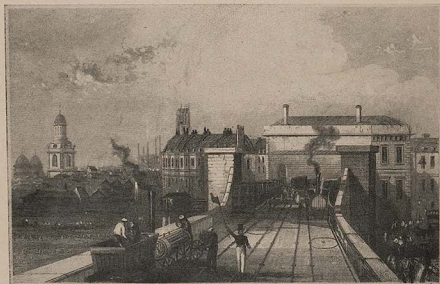
In Deutschland entwarf C. A. Henschel in Kassel ebenfalls schon 1803 ein mit Dampfkraft zu bewegendes Fuhrwerk, wiederholte es später als Modell in natürlicher Größe und erhielt 1817 ein kurbelhaftes Patent darauf, von dem jedoch nie Gebrauch gemacht wurde. Auch in Prag soll 1815 ein Mechanikus Josef Bozek eine allerdings höchst mangelhafte zweifelhafte Dampfmaschine gefertigt und einem gewählten Publikum im Bubeneisengarten vorgeführt haben, aber man hat nichts wieder davon gehört. Später, 1825, soll noch einmal Weizsäcker eine um einen horrenden Kaufpreis aus England bezogene

Die Eisenbahn entstand bekanntlich erst durch die Verbindung von Lokomotive und Schiene. Aber schon vorher finden sich in der Geschichte des Verkehrs Versuche, die Dampfkraft verwertbar zu machen. James Watt selbst beschäftigte sich auf Anregung seines Freundes und Mitarbeiters Dr. Robinson mit der Anwendung des Dampfes zur Bewegung

Dampfzuges den schau lustigen Wienern ein Prater gezeigt haben. Außerdem batte sich nach einem Dokument im Archiv der kgl. Akademie in München der Optiker und Mechaniker v. Reichenbach 1824 mit dem Bau eines Dampfzuges zur Erleichterung des Transportes auf gemeinen Straßen und für ausgedehnten Gebrauch sowohl auf dem Lande

als in Werkstätten" beschäftigt. Zweijähriges, 1826 zum Tode führendes Siedeln hinderte ihn an der praktischen Ausführung.

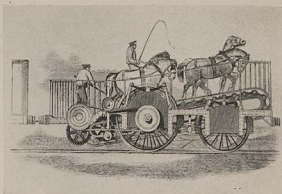
In England tauchten nach einer größeren Pause vom Jahre 1820 an wieder zahlreiche Patente für Dampfstraßenwagen auf, die hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt waren. Am 1. März 1820 kündigte Belingham regelmäßige Fahrten zwischen Dublin und Belfast an; ein Jahr später machte J. Griffin mit seiner Dampfzugs öffentliche Versuche. 1824 erhielt der Mechaniker James ein Patent auf einen verbesserten Dampfzugen, und Gordon baute einen Wagen, der durch mechanische Mittel fortbewegt werden sollte. Barshall und John Hill verwendeten bei ihrer Dampfzugs äußerst hochgespannten Dampf, und bei einer Versuchsfahrt barst der Kessel. 1827 beachte Gurney einen verbesserten Wagen für zwölf Passagiere heraus, mit dem er vier Monate lang regelmäßige Fahrten zwischen Gloucester und Cheltenham ausführte. Erwähnt sei nur noch, daß 1831 der von Hancock gebaute Dampfzugen "Autopoj" den Postwagendienst zwischen London und Pentonville besorgte und daß die von Dr. Church konstruierte schwerfällige Dampfzugs einen Schnellwagendienst London—Birmingham mit Geschwindigkeiten von 16 bis 26 Kilometer versehen haben soll. Allen diesen Dampfzügen war jedoch keine lange Lebensdauer beschieden, denn der Leistungsgeist der geschicktesten Mechaniker scheiterte an der Schwerkraft, die der beträchtliche Widerstand auch noch so gute Straßen diesen schweren Dampfzugen entgegenstellte.



Bahnhof um 1840

Als man die englische Erfindung der Eisenbahnen auf Deutschland zu übertragen erwog, hatte man *Chicnenbahnen* im Sinne. Die ersten Beförderer des Eisenbahngedankens, v. Bertine, v. Baader und Fr. Vß, dachten nur an solche, sei es mit Pferden, sei es mit Lokomotivbetrieb. Trotzdem gab es auch in Deutschland Erfindungen, die auf Grund der Nachrichten über erfolgreiche Dampfmaschinen in England die Ghauffee-Dampfmaschinen den Eisenbahnen vorziehen zu müssen glaubten. Besonders ist die 1833 erschienene Schrift: „Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland“ von Prof. Dr. Vps in Erlangen zu erwähnen. Er führt darin als Nachteile der Eisenbahnen an, daß der unermessliche Kostenaufwand anderwärts als in England schwer aufgebracht werden könne, daß dieser Aufwand einen unermesslichen Verkehr voraussetze, um Zinsen und Unterhaltskosten zu decken, daß durch die besondere Bahn eine Masse Grund und Boden dem Körnerbau verloren gehe usw. Wenn trotzdem in England Eisenbahnen mit Gewinn ausgeführt worden seien, so solle keineswegs, daß dies überall und namentlich in Deutschland möglich sei. Das arme, zerrissene, gelähmte Deutschland könne keine Eisenbahnen bauen und keine Eisenbahnen brauchen. Dazu gehörten andere Verhältnisse, ein anderer Handel, ein anderer Verkehr, ein anderes Volk, ein anderes Leben, eine andere Denkart, ein anderer Charakter, ja selbst eine andere Verfassung! Die Dampfkraft, das Wunder der Zeit, sei es ursprünglich gewesen, die man auf Handel und Verkehr mittels Dampfmaschinen und gewöhnlicher Land- und Wasserwege anwenden wollte, nicht die Eisenbahnen; auf die Dampfmaschinen an und für sich und allein würde man wieder zurückkommen müssen. Freilich gibt er zu, daß die deutschen Landstraßen für Dampfmaschinen schlechterdings nicht geeignet seien und fordert deshalb eine Vervollkommenung des Straßenbaues. „Eine Straße, im Geiste des Jahrhunderts gedacht, muß gleich brauchbar und vorteilhaft für Dampf wie für Spangfahrräder sein. Vollkommene Chaussees sind es“, so schließt er, „die Deutschland die kostbaren und für es unausführbaren Eisenbahnen ersparen können und müssen. Die Dampfmaschinen sind erfunden, geben wie man auch noch die dazu erforderlichen besseren Dampfmaschinen, an denen es allein noch fehlt, und die Sache ist gemacht, das Bedürfnis, die Förderung der Zeit erfüllt!“

Auch J. W. Schwab, ein Kaufmann aus Elberfeld, erwähnt in seiner 1834 erschienenen Abhandlung über „Eisenbahnen und Dampftransporte hinsichtlich des Nutzens, der Ausfühbarkeit und der Schwierigkeiten dieser Unternehmungen“ die Leistungen der Dampfmaschinen. Während er im allgemeinen die Eisenbahnen weitgehend beirteilt — entwirft er doch in großen Zügen ein deutsches Eisenbahnnetz — ist er oft auch bedenklich und schwanfend. So spricht er einmal die Hoffnung aus, daß künftige Verbesserungen und Vervollkommenungen die jetzigen Eisenbahnen nur als einen ersten Versuch erscheinen lassen werden und glaubt doch anderseits, daß Eisenbahnen nur für die großen Transcontinentalbahnstrecken geeignet seien. Besonders über die Bedeutung der Dampfstraßenwagen hat er sich offenbar durch Vps beeinflussten



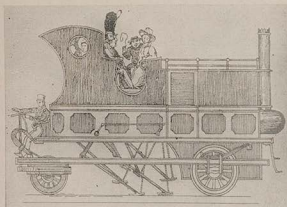
Utopischer Vorschlag einer „dampfkessellosen Lokomotive“

lassen. Er schreibt er doch ganz in dessen Sinne: „Der Wert der Erfindung liegt im Dampfwagen; die Eisenbahn dient nur dazu, den Lauf zu beschleunigen; gänzlich es, dazwischen die Schnelligkeit ohne Eisenbahnen zu erlangen, braucht man solche höflichste Anlage nicht mehr zu machen. Ebenso schnell wie Eisenbahnen durch Dampfmaschinen gegeben werden sind, treten sie auch wieder in den Hintergrund zurück, sobald vervollkommene Dampfmaschinen sie entbehrlich machen.“

Die Anwendung von Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen fand natürlich auch bestige Gegner. Zu ihnen gehörte in erster Linie der Oberbergat und Professor der Mechanik v. Baader. Er als Fachmann hatte die Nachrichten über die Dampfmaschinen in England offenbar genauer verfolgt, als ihr etwas oberflächlicher Befürworter. Seine Kenntnisse bezeugen ihn daher 1833 zu Herausgabe einer ziemlich geschätzten Schrift über: „Die Unmöglichkeit, Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen mit Vorteil als allgemeines Transportmittel einzuführen“. Die neuesten Versuche betreffen nicht mehr, sagt er, als daß es allerdings möglich sei, mit solchen Maschinen auf guten Chaussees zu fahren, daß aber der eigentliche Zweck dieser Aufgabe, Waren und Reisende schneller, sicherer und wohlfeiler als mit Pferden fortzubringen, bis jetzt nicht erreicht sei. Die Schwierigkeiten lägen aber nicht in den Mängeln der Ausführung, sondern im Prinzip selbst. Die Idee, durch Chausseedampfmaschinen die Eisenbahn entbehrlich zu machen, sei eine technische Ungeheuerheit. Schon die Dampfmaschinen der Liverpool—Manchester-Eisenbahn müßten sich sehr schnell als, wieviel mehr ein Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen: der schlechteste Dampfmaschinen müßte zur Erhebung nur mit mühsamer Geschwindigkeit fahren. Diese Maschinen könnten höchstens auf kurzen, gut unterhaltenen Strecken zum leichtesten Transport eingetragenen benutzt werden, für den Transport von schweren Gütern aber seien sie durchaus unbrauchbar. Ferner sei der Werksland, den ein beladener Wagen zu überwinden habe, bei dem Zustande der deutschen Straßen vonanzimal größer als auf der Eisenbahn und dementsprechend der erforderliche Kraftaufwand. Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen müßten wegen der bestigen Stöße schwerer gebaut werden, so daß ihr eigenes Gewicht nebst der größeren Menge Wasser und Brennmaterial einen weit größeren Teil der Bewegungskraft in Anspruch nähme, außerdem seien die Aufschlammkosten vonanzimal so groß als für einen Eisenbahndampfmaschinen. Da sich die Eisenbahnen noch in ihrer Kindheit befänden und vor allem künftig billiger hergestellt werden würden, so könne man nur die unzulässliche Verbreitung und Einverleibung derjenigen bekämpfen, die auf das unbedenkliche und unangenehmste aller Projekte: die Eisenbahnen durch Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen zu verdrängen, so vieles Geld und so viele Mühe und mechanische Geschicklichkeit ganz unnütz verschwenden haben.

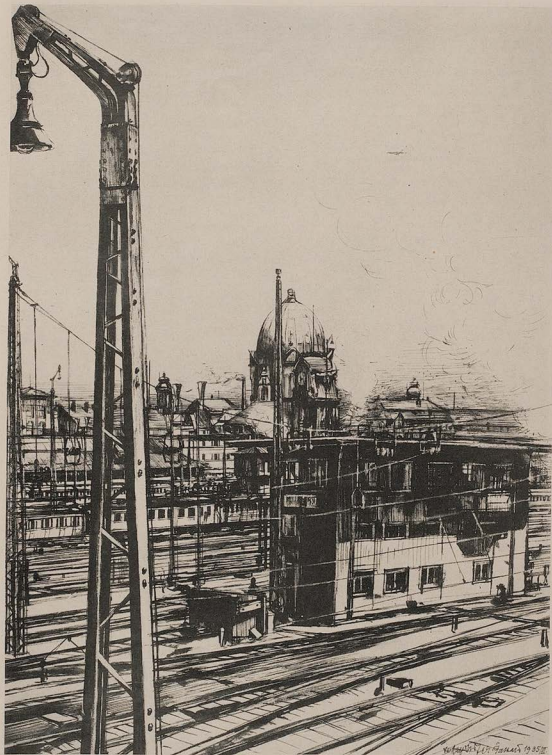
Auch der rheinische Wirtschaftsweltler Ludolf Christoph Hausmann wendet sich 1833, in seiner zweiten Denkschrift „Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen“ gegen die Dampfmaschinen auf gewöhnlichen Straßen. „Wozu Eisenbahnen für Dampfmaschinen“, schreibt er ironisch, „wenn Dampfmaschinen gebaut werden für Chaussees?“

(Fortsetzung S. 456)



Lokomotive mit „Stoßbeinen“

Utopischer Vorschlag



Hauptbahnhof München

H. Mayrhofer-Passau

Diese Frage scheint bei erster Auffassung so einfach, daß sie vielfach die bequeme Meinung erzeugen mag, den Gegenstand damit erledigt anzugehen. Fragt man dagegen: Wozu Maschinen bauen für Dampfboote, während der Wind die Eggelschiffe treibt, so ergibt sich die Antwort von selbst, und dennoch liegen die Gesichtspunkte, wozu beide Fragen ausgingen, nicht weit auseinander“ ...

Die Dampfstraßenwagen ist, wie wir heute wissen, aus den von seinen Gegnern treffend dargelegten Gründen der Dampfisenbahn unterlegen. Auch Prof. Dr. Vips ist später, durch den augencheinlichen Erfolg der Nürnberg—Fürther Eisenbahn eines besseren belehrt, von seinen früheren Ansichten abgekommen und hat sich in späteren Schriften als besterachter Anhänger der Eisenbahn bekannt. Heute ist der Eisenbahn im Kraftwagen ein Wettbewerber entstanden, der weit gefährlicher ist als einst der Dampfstraßenwagen. Auch der Kraftwagen fordert wie einst der Chaussees-Dampfswagen Verbesserung der Straßen, ja vielleicht eigene Straßen. Wenn er aber das dazu erforderliche Kapital mit verginsen muß — und das wird er müssen —, dann wird auch die heute manchmal verteilte Ansicht, er könne die Eisenbahnen entbehlich machen, um mit v. Baader zu reden, eine „technische Ungereimtheit“ sein.



Joseph Ritter v. Baader  
einer der bedeutendsten Pioniere  
des deutschen Eisenbahnwesens

## Einwürfe des Bayerischen Landtags gegen die Denkschrift des Ritters Joseph von Baader bezüglich der Einführung von Eisenbahnen in Deutschland

1. Eisenbahnen sind in Deutschland noch zu kostspielig. Wir sind nicht so reich wie die Engländer und können ihnen solche teure Anlagen nicht nachmachen.
2. Die Konstruktion der Eisenbahn ist für unsere gemeinen Arbeiter zu künstlich und erfordert eine zu große Mühe und Aufmerksamkeit. Auch sind diese Eisenbahnen nicht dauerhaft.
3. Die Eisenbahnen sind, besonders auf längeren Strecken, der Beschädigung durch Mutwille, Bosheit und Entwendung ausgesetzt.
4. Eisenbahnen sind im Winter bei starkem Schnee nicht zu gebrauchen.
5. Eisenbahnen taugen allenfalls nur zum Transport kleinerer Gegenstände, aber nicht für schwere Steinblöcke und dergleichen, welche auf Schlitten bequemer zu laden und leichter zu verfahren sind. Durch Eisenbahnen können daher höchstens nur die kleinen Kanäle, aber nicht die „Schiffahrt auf großen Kanälen“ ersetzt werden.



Die ersten Fahrkarten

Heinrich Lersch:

## LOKOMOTIVSCHUPPEN

Vor der bogengespannten Bahnhofshalle, ihrem zugeschluckenden Schlund,

neben den schwarzüberhäuften Kohlenrampen, bei den übermannshohen Säulen der Speisewasserhydranten steht, von singenden Gelblichtbogenlampen übergrelt, der Lokomotivschuppen, wie eines Tempels halbhohes Rund, Herz der donnernden, länderverbindenden Eisenbahnwelt.

Schwarz ist des Tempels undurchsichtiger Hintergrund; Licht steht vor den zwölf weithoffenen Toren, davor ein strahlender Schienenstern.

Kreuzender Weichenkern, zwölf Schornstumpen rauchen, in ihnen zwölf Exhaustoren fauchen,

zwölf Lokomotiven am Start, hochdruckgepant, messinggeschmiente Nummern vor der Rauchkammerstirnwand, Nummern aus dem G-, P- oder D-Zug-Kollektiv; gurgelnde Injektoren

pressen Wasser, saugen aus Tenderfülle, drücken hinein in die feuerdrachtoben Adergestänge der Siederöhren,

Dampf quillt, schwillt, brüllt, dringt in die feinsten Poren des Fünfhundertquadratmeterkessels, wirft sich durch die Spiralen der Überhitzungsventile,

Wirft sich mit millionenkilostarken Dampfprallranken durch Dampfdom, Leitung, preßt vor dem Schieberregulator, auf Stopfbüchse, Ventilis, Hahnschliß, will mit Gewalt hervor.

Über dem Aufstieg am Tender zum Heizraum zeigt sich ein spannend prüfendes Männergesicht,

Harte Stimme, die fragend spricht:

„Fertig?“

Die Doppelnüstern der Sicherheitsventile gellen während Überdruckschrei!

Langsam kreisend dreht sich der Schienenstern, Der Drehbühnenwärter gibt Zeichen: „Frei für D 8710“

Unmerklich, spielend schiebt die Regulatorstange; durch die bannende Dampfprohbahn wirft sich der Millionenkilodampfdruck ziehendran.

Kolben gegen Kurbeltrieb, Pleuel schlieren, Räder drehn, langsam schiebt, rollt — Puch — Prallstoß, Dampfrauch-Gemisch Zylinderhahngezisch,

Puch, drei vier Stöße drehn, bühnenwärts rollt die lange Lokomotive, zehn Meter stehn

Kessellang, schon, der Tender nun, noch zehn Meter lang.

Durch die Weiche rollt in die Kurve der Koloß, die Männer hat niemand gesehen.

Hinragt zwischen wartende Vorträtze, an Güterwagen vorbei die Maschine zum Rangierschienenstrang,

Ügglänzend, frischgeputzt, sauberschwartzblank, Nur die bronzenen Armaturen schimmern wie mattes Gold.

Lokomotiven, ihr im halbrunden Schuppen, wartend am Start kamt ihr zurück von der Fünfhundertkilometerfahrt.

Kroch ich, Bahnkesselschmied, wie in glühendes Höhlengestein, in eure heißen Feuerbüchsen hinein:

Nachwalzte dreihundert Siederöhren, stemmte achtzig Stelbolzen, machte Deckenanker dicht,

Verbrannte an euren Kupferplatten mein müßblödes Gesicht, Saß, begrellt vom strahlenden Kabellicht in eurem Gluthöhlenkasten,

immer nur gewalt, gebördelt, gestemmt mit ölrußschmierigen Händen, schweißnassem Leib, rußstemem Hemd;

Lokomotiven, kamt ihr zwischen zwei Fahrten, Kassel—Gladbach, waren wir in nächstlicher Schicht:

Pußer, Schlosser, Kesselschmied wach — indessen der Führer und Heizer schlief,

bis sie der Dienst wieder an Schürloch und Regulator rief. Wir waren Mensch und Maschine, Nummern im G-, P- oder D-Zug-Kollektiv.



# ANGST IN DER EISENBahn

VON ANTON SAILER

I.

Agnes, eine feinfühlsame, junge Frau, hat etwas Heißes von Verwundten bekommen. Kurz darauf hat sich ein Zug, durch ihren Anlauf einer Fabrikate, stillstehend und mit Selbstverständlichkeit verpflichtet, sie nach Berlin zu bringen.

Der Zug fährt durch Städte und Felder, fährt an unerkennbaren Gezeiten vorbei, an Pumpen, die — rot, blau oder gelb angestrichen, oft zu acht in einer Reihe stehend — bereit sind, Autos mit Benzinöl zu versorgen. Es sind Benzinpumpen. Sie haben nur ein Auge, sind mager, und den Rücken herab hängt ihnen ein langer Arm. Sie schielen und strahlen Verderben aus; stehen an den Weichbildern der Städte und auf Landstraßen. Mit einem tiefen, boshaften Haß gegen Reizende in Eisenbahnhöfen, senden sie mit dem brechenden Licht ihres gläsernen Auges Blitze auf den Schienenstrang.

Agnes sieht zu dem Fenster ihres Zuges hinaus, und ein Etzabl trifft ihr erschrockenes Gesicht. Lange Zeit muß sie sich die Augen reiben, eilends schließt sie auch krampfhaft ihren Zaunen in die Hand und klopft dreimal und nochmals dreimal unter das Holz der Bank. Aber die Angst geht nicht weg; so zieht sie schließlich den Vorhang herunter.

„Was ist?“ fragt ein Herr — „sehen Sie denn nicht, daß ich lesen will?“ — — „Dann lesen Sie eben nicht!“, ruft sie mit den Achseln — „der Vorhang bleibt zu, denn außen, hören Sie! außen steht — — der böse Blitz!“

II.

Rosa, eine Photographin, fuhr mit einer flüchtigen Bekannten, der Tänzerin Miggel, in deren neues Engagement. Endlos währte die Fahrt.

Zeit dem frühen Morgen war man an nur einer Stadt vorbeigekommen, seit Stunden war nichts als Landschaft, nichts als Gegend vorbei. Rosa wurde unruhig und fragte sich bang:

„Woher geht der Zug?“ —

Erstlos erschienen ihr die ewig wärenden Felder und Wiesen, und voll Haß betrachtete sie die kleinen Häuser, die, mit ihren bunten Dächern zwischen den Bäumen versteckt, immer wieder sie begrüßten und mit beglücklichen Säbeln ihren Jern gegen sie, ihre Angst, invariieren. Heftige Sehnsucht nach einer Stadt ergriß sie; doch die Aussicht, in eine Stadt zu kommen, wurde immer geringer. Man fuhr und fuhr, rasch und stetig sogar. Alle Stunden vielleicht hielt der Zug. Er hielt kurz und ungeduldet, gerade als hätte es ihn gar nicht schnell genug gehen, Rosa in das Verderben zu bringen. In ein Verderben, für das trostloses, unbekanntes Land Erfüllung bedeutete.

— Was ist das? dachte Rosa befürzt, bei Welt — was ist das alles? — Sie rüttelte Miggel wach und starrte ihren Echeck in ein

erschrockenes Gesicht. — „Wo fahren wir denn hin?“ rief sie. „Ja! Wo fahren wir hin? Du, ich hab Angst vor dem Fahren! Ich will nicht weiterfahren, ich will aussteigen und zurücklaufen in die Stadt!“ — — „Sprich nicht so verrückt!“ sagte Miggel mit unruhiger,

gepreßter Stimme. — „Warum soll ich nicht verrückt werden“, lachte Rosa; durch ihre Angst ganz durcheinander kommend. — „Warum nicht? — Oh, wenn ich an zu Hause denke! Wenn ich bloß an meine Schwester denke! Meine Schwester ist Schauspielerin! Sie fuhr übrigens einmal nach Lübeck. Sie hat wunderbar lang in Lübeck gewohnt! In einer Dachstube oben im Fenster, aber mit schwarzem Wachs auf den Wänden, auf dem Boden! — Meine Schwester, die Schauspielerin — ah! — — vielleicht ...“

## 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 Feur. 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 „fertigt!“ schreit's, und Erd und Himmel Hinliegen, ein dämon'scher Traum.

Dampfschnaubend Tier! seit du geboren, Die Poesie des Reisens leucht; 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 Gemüthlich 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 weit, Bald alles mit des Blitzes Schnelle An der Natur vorüber eilt.

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

Wo keine Axt mehr schallt, geboren, Kömmt'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.

Und Rosa's hastige, febrile Reden schlugen in ein erdebebenstündiges, begierige Klänge — — — vielleicht — bin ich auch eine Schauspielerin! Ich will auch nach Lübeck! In einer schwarzen Dachkammer wohnen! Sie schrieb in Miggel's verstörtes Gesicht hinein: „Köbdt dieser Zug vielleicht nach Lübeck?“ — Und im gleichen Augenblick kam ein Zugkontrollleur, sah die Fabrikanten an, schmeute auf deren Rückseite einen blauen Echeck. Er sah streng und unnahbar aus, Rosa wachte nicht, ihn zu fragen, ob dieser Zug vielleicht nach Lübeck ams. Im Weitergehen aber klappte der Echeckler nochmals die Türe auf, brante sich zurück und rief: „Will jemand weiterfahren — ins Niemandland?“ —

Die Beden sahen in tödlichem Schreck sich an. Mit den dunklen Vorhängen einer Nervenreise überzog ein Weinkampf Miggel's Gesicht und in ihre Tränen hinein plapperte Rosa sinnlose Worte, angestülpte Echeck, bedenkliche Prophezeiungen. Sie glaubte plötzlich in dem Kontrollleur einen Heiratsschwinder erkannt zu haben; stolperte auf den Gang hinaus, schielte in die anderen Abteile. Überall saßen Menschen, sie lasen Zeitungen, sie rauchten oder dörfen; aber sie sahen nicht aus wie Reisende. Waren das nicht Schauspieler, als harnlose Kometen, als alte Frauen und dicke Händler verkleidet? — von einem treulichen Menschen gemietet, um Echeck zu verkaufen, aber auch um trügerische Sicherheit vorzugeben? Wie drohend nicht ihre Köpfe, wie eifrig schwing aller Blick! Rosa bekam Angst, eine Angst in dünnen Fäden, wie Epantat'schneite wickelten sich die Angst um sie. Zurückführend sprang sie auf Miggel und klandete: „Wir sind verloren! Der Zug ist von meinem Feinde angesetzt und fährt ins Niemandland!“ — — Und du!“ schrieb sie Miggel an — „du bist schuld! Du hast mich mitgelockt, du bist auch eine Schauspielerin, eine bezahlte Komödiantin!“ — — Miggel erwiderte unter Tränen: „Aber nein! Wie kannst du so etwas sagen? Du weißt recht gut, ich bin Prima ballerina!“ —

Rosa starrte ins Leere und starrte auf die Ballerina. Lange dachte sie das Wörtchen „Ballerina“. Ihre Vorstellungen, die sie früher davon gehabt, deckten sich durchaus nicht mit

Der gegenwärtigen Wirklichkeit. Doch wenn es das gab, Tänzerinnen, die die Welt begeisterten, dabei aber müde und hüßlich waren; bei allen Heiligen! die Welt führt ein — dann gab es auch einen Zug, mit Waggonen, mit Eisenbahnwaggonen, einer an den andern gehängt, mit gepreßten Reisenden und verzerrten Gesichtern; hinein-fahrend, sechshundert Kilometer — ins Niemandswobin!

Draußen hatte es zu regnen begonnen, Matschend schlugen die Tropfen an das Fenster. Kofa saß immer mehr in sich zusammen, ihre düstere Bergweisung traf sich friedfertig um Nagis Ohnmacht, und schlieflich saßen beide da, Hand in Hand, in würender Furcht und verwirrenden Entsetzen. — Endlich hielt der Zug wieder einmal, er hielt an einer Station ohne Stadt, ohne Allee. Dabei war es ein großer Bahnhof, aber es war eben ein



Durchgangsbahnhof. Und sind Durchgangsbahnhöfe nicht oft größer als die Stadt, an der sie liegen? Hier war die Stadt so klein, oder vielmehr der Bahnhof so groß, daß es einfach nichts anderes mehr zu sehen gab. Er brachte Verwirrung, und sicher hätte er die schlimmsten Befürchtungen hinterlassen, wenn nicht im letzten Moment jemand eingestiegen wäre. Und wohlgemerkt, der Jemand stieg in das Abteil, in welchem Kofa und Nagai saßen.

Ein Herr in blauem Anzug und mit zwei knallgelben Lederschuhen verbrachte sich, roch nach Feigen, und wie er sich setzte, zapfte er säuberlich die Hosen hoch, schlug ein Bein über das andere und zeigte blaßes Eitrümpfe.

Kofa saß und hatte auf einmal Hunger, und Nagai schlief wieder ein. Der dem Fenster waren Bäume, Wägen und Kühe, eine ganz gewöhnliche Landschaft bot sich; ein Zug ohne besondere Merkmale rollte dahin — der Parfümreisende hatte alles weggewischt, Geigenfiedler und Anzler, er hatte dafür Banalität gebracht und Müdelmäßigkeit.

Und Kofa sah Nagai an und empfand es plötzlich als peinlich, mit einem verkannten Genie zu reisen — noch dazu Perlenjung, dritter Klasse.

## AN DEN FRÜHLING 1838

Den poetischen Niederschlag der anfänglichen Mißstimmung gegen die Eisenbahn finden wir in einem Gedicht von Nikolaus Lenau:

Lieber Frühling, sage mir:  
Denn du bist Prophet,  
Ob man auf dem Wege hier  
Einst zum Heile zeit?

Mitten durch den grünen Hain,  
Ungetümmer Hast,  
Früh die Eisenbahn herein,  
Dir ein schlimmer Gast.

Bäume fallen links und rechts,  
Wo sie vorwärts bricht,  
Deines blühenden Geschlechts  
Schont die rauhe nicht!

Auch die Eiche wird gefällt,  
Die den frommen Schild  
Ihrem Feind entgegenhält,  
Das Marienbild.

Küsse deinen letzten Kuß  
Frühling, süß und warm!  
Eiche und Maria muß  
Fort aus deinem Arm!

Pfollgeschwind und schmerzerad,  
Nimmst der Wagen bald  
Blut! und Andacht unter's Rad,  
Sausend durch den Wald.

Lieber Lenz, ich frage dich,  
Holt, wie er vertraut,  
Hier der Mensch die Freiheit sich  
Die erselnte Braut?

Lohnt ein schöner Freudenkranz  
Deine Opfer einst,  
Wenn du mit dem Sommenglanz  
Über Freie seinst?

Oder ist dies Wort ein Wahn,  
Und erjagen wir  
Nur auf unserer Sturmesbahn  
Gold und Sinnenger?

Zieht der alte Kesselschmid  
Jetzt von Land zu Land,  
Schweißend tüchtig Glied an Glied  
Unser Eisenband?

Braust dem Zug dein Segen zu,  
Wenn's vorüberschaubt?  
Oder, Frühling, schüttelst du  
Traurig einst dein Haupt?

Doch! du lächelst freudenvoll  
Auf das Werk des Beils,  
Daß ich lieber glauben soll  
An die Bahn des Heils.



Die Flucht vor dem Drachen

Satirische Lithographie

# Das Netz der Welt

Anton Leidl



Brause, du Feuerroß, fort mit dem Wagentroß,  
Fernhin enteilend auf eisernem Pfad!  
Über dem Talesgrund und durch den Felsenschlund  
Bahnt sich den Weg das geflügelte Rad!

Mächtige Riesenkraft! Leben und Segen schafft  
Deiner Getriebe gewaltig' Gebraus!  
Rings um das Erdenrund knüpfest den Völkerbund,  
Tauschest die Schätze der Erde du aus!

## Eisenbahnvermessung

Karicatur auf die ersten Landvermesser der Eisenbahn 1836



## Rücksichtslos

(Scherzbild zum Grunderwerb durch die Eisenbahn)

Der Dichter: „Aber mein Herr, so schätzenswert mir die Ehre Ihres Besuches ist, so muß ich doch gestehen, daß ich die Absicht hatte, auch heute, nach Beendigung meiner gewöhnlichen Anzahl Verse, dort in dem Bette zu schlafen.“

Der Geometer: „Herr, schlafen Sie, wo Sie wollen und mögen, aber merken Sie sich diese offizielle Verkündigung: Im Namen der Eisenbahn! Wer irgendeiner der zur Vermessung nötigen Pfähle, Pflöcke und Merkzeichen auch nur auf kurze Zeit herauszieht, muß die sämtlichen Vermessungskosten zahlen.“

## Eine Dampfmaschinenfabrik

1838

Johann Konrad Friedrich, 1789-1858

Johann Konrad Friedrich, ein fast vergessener Schriftsteller aus der Goethezeit, hat die Heraufkunft des stählernden Jahrhunderts in zahlreichen utopischen Entwürfen und Vorschlägen gewissermaßen Er beschrieb sich selbst mit allerlei technischen Erfindungen und hatte die ernsthafteste Absicht, den Kaiser Napoleon mit Hilfe eines Unterbootes von der Insel St. Helena zu entführen. Seine hier abgedruckte Schilderung von den Möglichkeiten und Entwicklungsphasen des Dampfzeitalters ist ein kulturgeschichtliches Dokument von großer Originalität.

Wer hätte sich wohl noch vor fünfzig Jahren träumen lassen, daß eine so flüchtige Materie wie der Dampf dereinst eine so große Rolle auf unserm Erdball, vulgo Welt genannt, spielen würde! Zwar existieren schon Dampfmaschinen seit länger als einem Jahrhundert, aber erst der neueren Zeit war es vorbehalten, die Allgewalt des mächtigen Dampfes in seiner ganzen Größe zu zeigen, und dennoch ist das, was bis jetzt durch denselben bewirkt worden, nur noch ein Kinderspiel gegen das, was die in unserer Fabrik verfertigten Dampfmaschinen hervorbringen werden. Die Dampfboote, Dampfpressen, Dampfzügen, sogar Dampfkanonen usw. wollen noch gar nichts sagen gegen die erstaunlichen Wirkungen unserer Dampfobjekte. Künftig werden in einer auch noch so kleinen Haushaltung unsere Dampfmaschinen ebensowenig fehlen dürfen, wie jetzt ein Kochtopf, und das ist doch gewiß das notwendigste Utensil für alles, was einen menschlichen Magen hat.

Wir verfertigen: 1. Haus- und Hand-Dampfmaschinen, die jede häusliche und Handarbeit verrichten und folglich alle Art Bedienung überflüssig machen. Durch unsern Dampf werden die Kleider, die Schuhe und Stiefel gereinigt, die Betten gemacht,

Erwerben  
Sie

# DIE JUNGEN ANZEIGE

Der  
„Jugend“

### KUNSTPOSTKARTEN

In vorzüglichem Vierfarbdruck nach Bilderwiedergaben aus der „Jugend“ liefern wir 20 Stk. für 90 Pf., die ganze Serie von 170 Stk. für RM. 6.— franko G. HIRTH VERLAG AG, München 2 NO — Herrstraße 10



### LAFONTAINES

#### Ergötliche Geschichten

Mit 12 Kupfern nach Charles Eisen sind im unterzeichneten Verlag in einer vorzüglich ausgearbeiteten Ausgabe zum Preise von RM. 2,70 erschienen. Zu beziehen durch den Buchhandel oder durch den Verlag G. HIRTH VERLAG AG, MÜNCHEN, HERRNSTR. 10

### 20 verschiedene Kunstpostkarten

für 90 Pfg. postfrei  
G. HIRTH VERLAG AG,  
München, Herrstr. 10

### BESPRECHUNGEN IHRER ARBEIT

ABTEILUNG: KUNST  
MUSIK — THEATER — FILM



ADOLF SCHUSTERMANN  
ZEITUNGS-AUSSCHNITTE  
GARDENSTRASSE  
BERLIN 60 16  
RUNDSTR. 20  
FERNRUF. P 1 JANNOWITZ SAMUEL-NR. 519

Jede Nummer der „JUGEND“ wird von ca. 50 000 Menschen gelesen.

**Darum inseriere!**

### Ein ergötliches Bilderbuch

Ist der Kunstblätter-Katalog der „Jugend“ mit über 1000 verkleinerten Abbildungen der in Millionen von Exemplaren als Wandschmuck verbreiteten Vierfarbdrucke. Preis ohne Porto RM. 2,70. Bestellzettel durch den Buchhandel oder den unterzeichneten Verlag G. HIRTH Verlag AG., München, Herrstr. 10

ALS BLATT DER KUNST  
des Witzes und der Tugend  
ist auf der ganzen Welt  
BEKANNT DIE „JUGEND“

**LEST DIE „JUGEND“**

Zur Anfertigung  
jeder Art

Drucksachen

empfiehlt sich  
G. HIRTH VERLAG AG,  
München, Herrstr. 10

**Wer kauft  
schafft  
Arbeit!**

**Inserieren bringt Gewinn!**

Lesen den

### Sportfischer

die vorzüglich aus-  
gestattete Fachzei-  
schrift.  
Halbjahrespreis 3 Mk.

Fischererisport-Verlag  
Dr. Hanns Schildner  
München NW 2  
KarlstraÙe 44

Ein Buch fürs Leben  
ist: **KREMPELHUBER**

### Für stille Stunden

Die gesunde und praktische Lebensweisheit nach zusammen-  
gefaßten Erkenntnissen der Philosophie vom Altertum bis  
zur Gegenwart. 480 Seiten in Ganzleinen gebunden mit  
RM. 2,50 zuzüglich 40 Pfg. für Porto. Zu haben in  
den Buchhandlungen oder beim unterzeichneten Verlag  
G. HIRTH VERLAG AG., MÜNCHEN, HERRNSTR. 10



Anno Tobak

Gustav Rheimen

die Stuben gekehrt, die Fenster gepußt und alle Arten Speisen aufs köstlichste zubereitet, ja sogar auch die fehlenden Ingredienzien herbeigeschafft, doch muß man sich hierzu die eigenen Koch-Dampfmaschinen wieder extra beschaffen. 2. Züge- und Lasttiere sind fortan ebenso unnütze Dinge auf der Welt, als Regierungen, mit allem, was dazu gehört; denn durch unsere Transport-Dampfmaschinen entbehrt man alle Wagen, Tragbahnen, Kutschen usw., und unsere Regierungs-Dampfmaschinen werden die ganze Welt regieren. 3. Unsere Schreib-Dampfmaschinen überheben den Schreiber jeder Art, vom größten Gelehrten und Staatsmanne an bis zum Kopisten herab, der Mühe des Schreibens; die Leute brauchen ihr nur ihre Gedanken mitzuteilen, und die Maschine bringt sie sogleich zu Papier, ja sie teilt sogar Denjenigen Gedanken und Ideen mit, die selbst keine haben; sie brauchen zu diesem Ende den Dampf nur durch die Nase ins Gehirn passieren zu lassen, und eine Welt von neuen Begriffen wird ihnen aufgehen. Unsere Maschinen werden die Felder und Wiesen bestellen, das Düngen, Säen, Ernten und Dreschen besorgen, sie werden den Wein kelteren, in Fässer füllen und ihn sogar trinken, wenn es not tut, sie werden Schafe und andere Tiere scheren, die Wolle spinnen, das Tuch weben, die Kleider zuschneiden und nähen, das Vieh schlachten, die Felle gerben, das Leder zubereiten und Schuhe und Stiefel machen. Freilich wird es nun heißen: gute Nacht, ihr ehrlichen Zünftler der Schuster und Schneider, sowie überhaupt aller Gewerbes; aber zu was braucht man dergleichen auch ferner, da durch unsern Dampf sich jeder das selbst schaffen kann, was ihm not tut und er braucht. Es tritt eine vollkommene, durch Dampf hervorgebrachte, Gleichheit der Stände ein, alle Welt wird die Hände in den Schoß legen, es wird keine Diener, sondern nur noch Herren geben, das wahre dolce far niente, das herrliche Schlafleben wird beginnen, und man wird nur noch zu raffinieren haben, wie man sich Vergnügen machen soll; man wird nur noch Dampfriege führen, und außer den Dampfmaschinen-Fabriken sind keine anderen Fabriken mehr nötig, und selbst diese werden durch den kostbaren Dampf, getrieben. Vermittelt unserer Eildampfslustschiffe, von denen das erste bereits fertig ist, wird man eine Reise um die Welt ebenso leicht machen, als man jetzt eine Spazierfahrt von Stuttgart nach Cannstatt, oder von Frankfurt nach Bornheim, oder von Heilbronn nach Weinsberg usw. macht. Man kann des Morgens in Petersburg Kaffee trinken, um elf Uhr ein Gabel-Frühstück bei den Frères provençaux zu Paris einnehmen, um drei Uhr zu Lissabon zu Mittag essen, zu Washington goutieren, in Peking etwas

spät soupiere und übernachten und ist zur Schokolade schon wieder in St. Petersburg. O Dampf, wie groß ist nicht deine Kraft und wie bewundernswürdig sind deine Resultate! Manche von unseren Lesern werden ungläubig die Achseln zucken, aber nur Geduld! In kurzem wird eines von unsern Sonnen- und Mond-Eildampfslustschiffen vollendet sein, und wir werden dann auf Hochzeiten und Kindtaufen in den Mond oder die Sonne kommen, mit deren Bewohnern Bruderschaft trinken und Schwügerschaft machen, wir werden Blutsverwandte in allen Sternen bekommen, Söhne und Töchter in den Mond verheiraten, und die erfreulichste Aussicht bietet sich für unseren Überfluß an heiratslustigen Mädchen auf unserm an heiratsfähigen Männern jetzt so armen Erdball dar; denn aus dem Monde haben wir sichere Kunde, daß dort ein großer Mangel an Frauenzimmern ist und die Männer dort sehr gerne heiraten, und so ein Mondmann ist auch ein ganz anderes Ding als ein Erdmann. Ja, man wird bei lebendigem Leibe eine Reise in den Himmel machen können, um die geliebten seligen Verwandten zu besuchen und sich sein Quartier im voraus zu beschauen und zu bestellen, wenn anders der heilige Petrus den Eingang verstatet; wo nicht, so stürmt man ihn mit den mit Dampfkanonen beladenen Dampfslustschiffen und lehrt dem alten Eisenfresser Mores. Ja, selbst Schillers Worte: „und die Hölle nicht mehr sein“<sup>3</sup> werden in Erfüllung gehen, wenn man nur erst den Ort ausfindig gemacht haben wird, wo sie sich eigentlich befindet. Wir sollten meinen, das müsse eben nicht schwer sein.

Aus: Das Dampfboot, Unterhaltungsblatt für die gesunde Vernunft, Stuttgart 1826, Nr. 7 vom Sonntag 7. Mai, S. 30 f. Die Überschrift lautet bei F.: Wichtige Anzeige einer großen ganz neuen Dampfmaschinen-Fabrik zu Philadelphia.

<sup>3</sup> In der ersten Fassung des Liedes „An die Freude“, in: Thalia hrsg. v. Schiller, I. Bd. 2. Heft, Leipzig 1787, S. 5. (EL)

Abends als Letztes  
Chlorodont  
-dann erst ins Bett!





Das Unglück

Satir. Lithographie

## EIN EISENBAHNGEGNER

Von befreundeter Seite wurde uns das Manuskript eines großväterlichen Lyrikers zur Verfügung gestellt. Der wackere Mann macht in bissigen Strophen seinem Unmut über die Eisenbahn Luft. Wir geben die Verse, ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung wegen, unverändert wieder.

1.

Es giert der Mensch in seinem Wahn  
nach 80 frohen Lebensjahren,  
doch wird er von der Eisenbahn  
schon meistens vorher überfahren.  
Der Tod in jeglicher Gestalt  
pflückt Frucht um Frucht mit kalter Miene,  
seit Neustem kommt er in Gestalt  
von einer schwarzen Dampfmaschine.  
Mit Rädern, groß und marterschwer,  
rollt schnobernd er auf blanken Gleisen,  
so kann man sonder viel Beschwer  
strax in die Ewigkeit verreisen.

2.

„Rasch tritt der Tod den Menschen an,  
es ist ihm keine Frist gegeben“;  
eh er sich richtig ungetan,  
kommt er schon durch die Eisenbahn  
ums Leben.

3.

Als man den Mörder Schnaub den Stab gebrochen,  
da sprach er bebend: Was ich auch getan,  
laßt meinethalb mich braten oder kochen,  
zerbrecht mir mit dem Schlegel alle Knochen ...  
doch schickt mich nicht auf eine Eisenbahn.

Da sprach der Richter: „Freund, das Blutgerüste  
ist nicht der Ort, auf dem die Hoffnung grünt ...  
doch eh' ich selbst zum Mörder werden müßte —  
nein, solche Strafe hast du nicht verdient.“

4.

Von Liebe hoffnungslos ergriffen  
zu jungfer Lene, die nicht mochte ...  
hat Hannes seinem Lebensdachte  
das beste Stückchen abgekrieffen.  
Er sprach: „Jahr hin, oh, Liebesglück  
ich häng mich auf“ — da riß der Strick.  
Nun griff er nach dem Dolch und wollte  
entleiben sich auf diese Art,  
doch wie es manchmal geht, es sollte  
nicht sein — der Knochen war zu hart,  
Wohl rief der junge Tor: „Vorbei ...!“  
Jedoch die Klinge sprang entzwei.  
Jetzt nahm er wütend die Pistole,  
doch ist des Schicksals Tücke groß,  
denn leider ging das Terzerole  
nicht los.  
Schon sah sich Hannes schmachlich überwinden  
von einem völlig widerigen Geschick,  
da ward im allerletzten Augenblick  
die teutsche Eisenbahn erfunden.  
Mit Hilfe dieser glückte das Bestreben  
des jungen Fants ... er macht eine Reise  
und kam auf diese hochmoderne Weise  
mit größter Sicherheit um das verhaßte Leben.

## DIE KUNSTZEITSCHRIFT

# „Der Sportfischer“



soll von **jedem waldgerechten** Sportfischer gehalten werden. „Der Sportfischer“ bringt Text- und Bildmaterial aus aller Welt, darunter auch große mehrfarbige Kunstdrucke

1/2jährl. RM. 3.—, jährl. RM. 6.—. Man abonniert bei seinem Briefträger, beim Postamt oder direkt beim

**FISCHEREISPORT-VERLAG  
DR. HANNS SCHINDLER,**

Fischerei-Buch- u. Kunsthandlung  
München NW 2, Karlstraße Nr. 44  
Tel. 596160

## Kleinbahnhof

Von Herbert Lestiboudois

*Hier Dienst zu tun, heiß ich beschaulich leben.  
Im Kleinbahntempo geht die Zeit vorbei.  
Stationsvorsteher sein, erscheint mir eben  
das Schlechteste nicht. Ich würde was drum geben,  
wår dieser Posten (mit Pension!) noch frei.*

*Hier wird man rund und rosig mit den Jahren.  
Nur fünfmal täglich gibt man ein Signal,  
damit der Zug weiß: er darf weiterfahren.  
Der tut's dann auch, indes die Hühnerscharen  
Laut gackernd flüchten vor dem Röß aus Stahl.*

*Nun senkt sich Friede auf des Bahnhof's Gleise.  
Der Mann vom Dienst zieht seine Miene glatt,  
macht seine Schweine fett nach alter Weise,  
schenkt Bier aus, redet über Bierpreise  
und zeigt als Mensch sich, der Verständnis hat.*

## Auf dem Bahnhof

Von Arnold Weiß-Rüthel

Da steht der Zug und raucht und dampft  
auf schimmernden Geleisen,  
ein Pfiff, ein Griff und donnernd stampft  
er fort, um zu verreisen.

Vorbei an tausend Wandern tollt  
er brausend in die Weiten,  
die ganze Welt liegt aufgerollt  
zu seinen beiden Seiten.

Mich läßt des Alltags zäher Kitt  
an grauen Ämtern kleben,  
Adieu!... nimme meine Sehnsucht mit  
und einen Gruß ans Leben.

## Redaktionelle Notiz!

Das Titelblatt dieser Sondernummer zeichnete Rudolf Kriesch. Der Untertitel „100 Jahre Reichseisenbahn“ wurde absichtlich gewählt. Für sein lebenswürdiges Entgegenkommen bei der Auswahl des Materials sei dem Vorstand der „Bibliothek der deutschen Reichsbahngesellschaft“ Herrn Oberinspektor Scheide mantel unser verbindlichster Dank ausgesprochen.

Redaktion und Verlag der „Jugend“.

In den Buchhandlungen und beim Untergeichneten ist zu haben:

## Aus Richard Wagners Leben in Bayreuth

Nach eigenen Beobachtungen erzählt von einem Zeitgenossen H. B. Brand. Mit einem unveröffentlichten Lichtbild Wagners auf dem Titel, farbigen Innenschildern und einem Vorwort von Alexander Illmann.

Preis RM. 1.80

Es wird heute wenig Menschen geben, die mit Richard Wagner freizeigig in persönliche Berührung gekommen sind. Einer von diesen ist der jetzt 60jährige Verfasser, der aus seinen Erinnerungen sehr anschaulich erzählt.

## Albin Henke Mc Leods Lebensweg

Eine wahre Geschichte

Preis in Ballonleinen RM. 3.—

Nicht was Haß und Klatsch des Feindes bundes zusammengetragen haben, sondern was Akten und Berichte von Augenzeugen — die Namen sind absichtlich geändert — dem Verfasser kundtaten, hat dieser im Jahre 1933 zu San Remo aufgeschrieben zur Ehrenrettung einer verleumdeten Frau, die während des Weltkrieges eine bedeutende Rolle spielte.

## Seanz Seiz Humor in Versen

Ein Vortragebuch für frohe Menschen

Preis RM. 1.—

Diese anspruchslosen Reimereien werden vor allem in Vereinstreffen besonderes Gefallen finden, da sie sich ganz ausgezeichnet zum Vortrag für Dilettanten eignen.

G. Hirth Verlag AG. / München  
Herrnstraße 10

# Die letzte Errungenschaft

Erich Wilke



Wie sich der kleine Peperl den „Fliegenden Münchner“ vorstellt