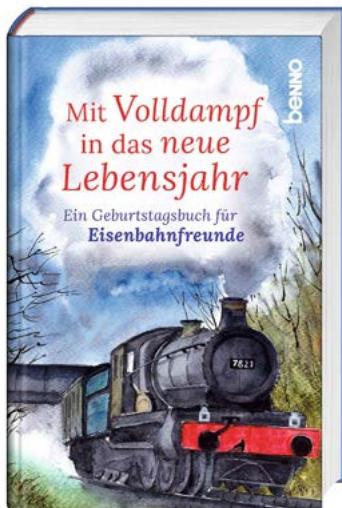


benno

Leseprobe



Mit Volldampf in das neue Lebensjahr

Ein Geburtstagsbuch für Eisenbahnfreunde

96 Seiten, 11 x 16 cm, gebunden, farbigen Abbildungen

ISBN 9783746262451

Mehr Informationen finden Sie unter st-benno.de

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© St. Benno Verlag GmbH, Leipzig 2022

Die Kunst der Lebensführung
besteht bekanntlich darin,
mit gerade so viel Dampf zu fahren,
wie gerade da ist.

Theodor Fontane

Für die lebenslangen „Eisenbahnfreunde“
Gerald und Sebastian

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Besuchen Sie uns im Internet:
www.st-benno.de

Gern informieren wir Sie unverbindlich und aktuell auch in unserem Newsletter zum Verlagsprogramm, zu Neuerscheinungen und Aktionen. Einfach anmelden unter www.vivat.de.

ISBN 978-3-7462-6245-1

© St. Benno Verlag GmbH, Leipzig
zusammengestellt von: Volker Bauch, Gößnitz
Umschlaggestaltung: Rungwerth Design, Düsseldorf
Covermotiv: © Tarasova Mariya/Shutterstock
Gesamtherstellung: Kontext, Dresden (A)

Inhalt

Erich Kästner: Eisenbahnfahrt	2
Egon Friedell: Statt eines Vorworts	7
Die Eröffnung der Bahnlinie Nürnberg-Fürth 1835	15
Hermann Fürst von Pückler-Muskau: Das Ungetüm	19
Robert Walser: Das Eisenbahn-Abenteuer	23
Kurt Tucholsky: Luftveränderung	26
Eugen Roth: Volle Züge	27
Christian Morgenstern: Das Häuschen an der Bahn	29
Kurt Tucholsky: Der Bahnhofsvorsteher	31
Joachim Ringelnatz: Bahnfahrt in Hitze	39
Allerhöchste Eisenbahn	40
Michael Ende: Lukas und seine Emma	43
Christian Morgenstern: Der Großstadtbahnhofstauber	49
Castor Zwieback: Eisenbahntraum	51
Eugen Roth: Die Zugverspätung	54
Karl Valentin: Drei Minuten zu spät	56
Karl Valentin: Brief aus Bad Aibling	66
Erich Kästner: Das Eisenbahngleichen	70
Christine Brückner: Im Wettkauf mit dem Frühling	73
Hannelies Taschau: Das ist ja wunderbar	89



Statt eines Vorworts

Da die Menschen sich aber nicht bloß ihre Kleider machen, sondern auch ihre ganze übrige Lebensvisage bis zur Kontur ihrer Gesten und zum Profil ihrer Landschaft, so verändert sich überhaupt alles ins Nützlich-Hässliche. Durch die blühende Natur beginnen sich hastige schwarze Riesenschlangen zuwinden, üble Dämpfe aus ihren Mäulern stoßend, zahllose Feuerschlote recken ihre grauen Hälse in den Himmel, und bald werden auch endlose Drähte, dubiose Zahlennachrichten surrend, dessen Ruhe stören. 1814 hatte Stephenson seine Lokomotive gebaut; aber erst das Walzen der Schienen, das 1820 gelang, machte die Erfindung praktikabel. Fünf Jahre später wurde zwischen Stockton und Darlington, zwei kleinen Städten in der englischen Grafschaft Durham, die erste Eisenbahnlinie eröffnet, und noch heute ist auf dem Bahnhof von Darlington „Lokomotive Nummer eins“ zu sehen, die Stammutter jenes Millionengeschlechts von fauchenden Landungeheuern; nach weiteren fünf Jahren verkehrten die Dampfwagen schon zwischen Liverpool

und Manchester. Auf dem Kontinent kam es zunächst nur zur Anlage von ganz kurzen Strecken, die man ebenso gut mit Pferden, ja zu Fuß hätte zurücklegen können: 1835 zwischen Nürnberg und Fürth, 1837 zwischen Leipzig und Dresden und zwischen Paris und Saint-Germain, 1838 zwischen Berlin und Potsdam, Wien und Wagram: Man betrachtete die Neuheit anfangs nur vom Standpunkt der Unterhaltungskuriosität. In Amerika aber verkehrte 1839 zwischen Baltimore und Philadelphia bereits der erste Schlafwagen. Jenseits des Ozeans wurde auch das erste Dampfschiff erblickt: die „Clermont“, die 1807 auf dem Hudson-Fluss von New York nach Albany fuhr, und der erste Meerdampfer: die „Phönix“, die die Verbindung zwischen New York und Philadelphia herstellte.

Der erste überseeische Dampfer war die ebenfalls amerikanische „Savannah“, die 1818 in sechsundzwanzig Tagen die Strecke New York–Liverpool zurücklegte. England blieb nicht zurück: In dem Zeitraum zwischen dem Wiener Kongress und der Julirevolution hatte es die Zahl seiner Passagierdampfer von zwanzig auf mehr als dreihundert erhöht, und 1835 baute es

den ersten Kriegsdampfer. Auf dem Rhein aber wurden Dampfer deutscher Provenienz erst 1825 in Betrieb gesetzt; in demselben Jahre lief bereits der erste englische Dampfer nach Ostindien. Zum großen Weltvehikel wurde das neue Verkehrsmittel durch die Erfindung der Schiffs-schraube. Sie gelang bereits im Jahre 1829 dem Triester Joseph Ressel; aber die österreichische Polizei verbot die Probefahrten. In der zweiten Hälfte der Dreißigerjahre wurden die Versuche in England wieder aufgenommen, und dort ging, zehn Jahre nach Ressels Fiasko, der erste Schraubendampfer vom Stapel. Nun kam Deutschland langsam nach. 1842 wurde ein regelmäßiger Dampferverkehr zwischen Bremen und New York eröffnet, 1847 wurde die Hamburg-Amerika-Linie gegründet. Aber erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts überflügelte der Steamer überall das Segelschiff: Bis dahin hatte er noch vielfach mit dem Konservativismus des Publikums und der Trägheit der Regierungen zu kämpfen. Auf noch größere Widerstände stieß die Einführung der Eisenbahn. Als in Bayern die erste deutsche Linie gebaut werden sollte, gab die medizinische Fakultät zu Erlangen

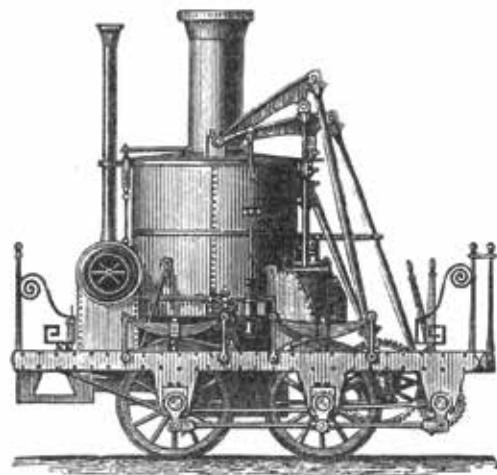
das Gutachten ab, dass der Fahrbetrieb mit öffentlichen Dampfwagen zu untersagen sei: Die schnelle Bewegung erzeuge unfehlbar Gehirnkrankheiten, schon der bloße Anblick des rasch dahinsausenden Zuges könne dies bewirken, es sei daher zumindest an beiden Seiten des Bahnkörpers eine fünf Fuß hohe Bretterwand zu fordern. Gegen die zweite deutsche Eisenbahn, die von Leipzig nach Dresden lief, strengte ein Müller einen Prozess an, da sie ihm den Wind abfange; und als sie einen Tunnel erforderte, erklärten sich die ärztlichen Gutachten gegen den Bau, da ältliche Leute durch den plötzlichen Luftdruckwechsel leicht vom Schläge gerührt werden könnten. Den entgegengesetzten Standpunkt vertrat Kaiser Ferdinand bei der ersten österreichischen Linie Wien–Baden, indem er hartnäckig einen Tunnel verlangte, denn eine Eisenbahn ohne Tunnel sei keine richtige Eisenbahn. Der preußische Generalpostmeister Nagler warnte vor der Errichtung einer Linie zwischen Berlin und Potsdam, denn die Diligence, die er viermal in der Woche auf dieser Strecke verkehren lasse, sei ja schon halb leer, und auch der König meinte, er könne keine große Glück-



seligkeit darin finden, dass man einige Stunden früher in Potsdam ankomme. Tieck, dorthin in Audienz berufen, weigerte sich, die Bahn zu benutzen, und fuhr im Wagen neben ihr her. Auch Ludwig Richter war ein Gegner der Dampfswagen, Thiers prophezeite, ihre Einführung werde keine großen Veränderungen zur Folge haben, und Ruskin bemerkte: „Das Eisenbahnhfahren sehe ich überhaupt nicht mehr als Reisen an; das heißt einfach, an einem anderen Ort verschickt werden, nicht viel anders, als wäre man ein Paket.“ Der Fürst von Anhalt-Cöthen dagegen war ein so begeisterter Anhänger der neuen Erfindung, dass er erklärte: „Ich muss in meinem Land auch so eine Eisenbahn haben und wenn sie tausend Taler kosten sollte.“ Seit etwa 1845 aber gab es schon allenthalben in Europa Eisenbahnen und Steamer, man verherrlichte die neuen Fahrzeuge in Abhandlungen und Gedichten, und alle Welt wurde von einem wahren Reisefieber erfasst, das sich auch literarisch äußerte: Reisebilder, Reisebriefe, Reisenovellen waren das bevorzugte Genre der Autoren und Leser. Der dichtere, schnellere und tragfähigeren Verkehr, den die Dampfkraft ermöglichte, wur-

de nicht, wie die meisten vorausgesagt hatten, der Ruin der übrigen Beförderungsmittel, sondern wirkte auf sie indirekt fördernd: Zumal in Deutschland hatte er den Ausbau eines Chausseesystems zur Folge, wie es Frankreich schon seit Richelieu besaß.

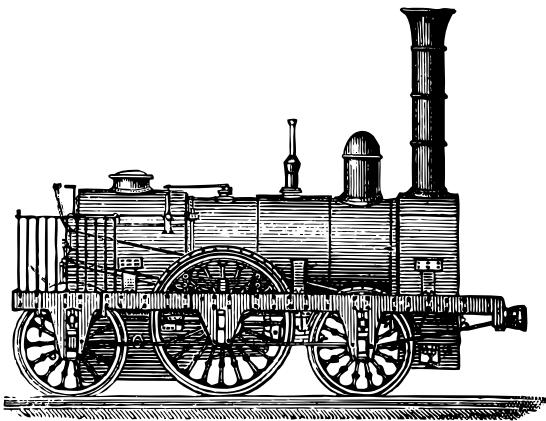
Egon Friedell



Die Eröffnung der Bahnlinie Nürnberg-Fürth am 7.12.1835

Es imponiert, wenn man den Wagenzug wie von selbst, wenn auch nicht pfeilgeschwind, doch gegen alle bisherige Erfahrung schnell, unaufhaltsam heran- vorüber- und in die Ferne dringen sieht.

Auf den Achsen von Vorder- und Hinterrädern wie ein anderer Wagen ruhend, hat die Maschine mitten zwischen diesen zwei größere Räder, und diese sind es, welche von ihr eigentlich in Bewegung gesetzt werden. Wie – lässt sich zwar ahnen, aber nicht sehen. Zwischen den Vorderräden erhebt sich, wie aus einem verschlossenen Rauchfang, eine Säule von ungefähr 15 Fuß Höhe, aus welcher der Dampf sich entladet. Zwischen den Vorder- und Mittelräden erstreckt sich ein gewaltiger Zylinder nach den Hinterrädern, wo der Herd und Dampfkessel sich befindet, welcher von einem zweiten, vierrädrigen angehängten Wagen aus mit Wasser gespeist wird. Der Wagenlenker ließ nach und nach die Kraft des Dampfes in Wirksamkeit treten. Aus dem Schlot fuhren nun die Dampf-



wolken in gewaltigen Stößen, die sich mit dem schnaubenden Ausatmen eines riesenhaften, antidiluvianischen Stieres vergleichen lassen. Die Wagen waren dicht aneinandergekettet und fingen an, sich langsam zu bewegen; bald aber wiederholten sich die Ausatmungen des Schlots immer schneller, und die Wagen rollten dahin, dass sie in wenigen Augenblicken den Augen der Nachschauenden entchwunden waren. Auch die Dampfwolke, welche lange noch den Weg, den jene genommen, bezeichnete, sank immer tiefer, bis sie auf dem Boden zu ruhen schien.

Stuttgarter Morgenblatt

