

Vorwort: Karl May auf dem Pfad des Feuerrosses

Karl May war zu seiner Zeit ein aktueller Autor: Ein Großteil seiner Werke spielte in der Gegenwart oder in der unmittelbaren Vergangenheit. Maximilian von Mexiko tritt auf, ebenso Napoleon III., Wilhelm I. und Fürst Bismarck, der Mahdi, Ludwig II. und Richard Wagner. Mexikanische Kaisertragödie und deutsch-französischer Krieg, Mahdi-Aufstand und die letzten Regierungsjahre des Märchenkönigs – all das lag vom Zeitpunkt der Niederschrift aus betrachtet maximal zwanzig Jahre zurück. Natürlich gehörte auch die damals moderne Verkehrs- und Transporttechnik dazu, die Eisenbahn und das Dampfschiff. Da nimmt es nicht wunder, dass vor allem die Eisenbahn in etlichen Romanen und Erzählungen nicht nur Kulisse, sondern auch Handlungs- und Spannungselement ist.

Heute schreibe May mit Sicherheit über Kämpfe im Irak, über Ölschwindler in den USA, über Piraten im Chinesischen Meer oder am Horn von Afrika, über religiöse Fanatiker im Nahen Osten, Menschenhandel in Europa oder Afrika und Geheimgesellschaften in aller Welt. Eigentlich über alles, worüber er vor gut hundert Jahren auch geschrieben hat. An die Stelle Napoleons III. träte vielleicht Jacques Chirac, Fidel Castro würde Juarez ersetzen, statt Wilhelm I. und Bismarck hätten wir es als Leser mit Wulff und Merkel zu tun, nur bei Richard Wagner verlässt uns die Fantasie – dazu ist unsere Zeit nun doch zu kulturlos.

Seine Helden und Verbrecher würden natürlich nicht mehr auf edlen Pferden reiten, sondern hinter dem Steuer eines BMW, Jaguar oder Ferrari sitzen, sie würden mit Airbus oder Boeing von Kontinent zu Kontinent jetten – mit der Eisenbahn würden sie aber immer noch fahren, allerdings mit ICE, TGV oder Railjet.

Karl May war ein großer Eisenbahn-Fan. Die technische Innovation und ihre Umgebung faszinierten ihn, in der

alten wie auch in der neuen Welt: ein vom Hochwasser unterspülter Bahndamm bei Mainz, ein Terroranschlag französischer Partisanen in Lothringen, Auseinandersetzungen zwischen Apatschen und Vermessungstruppen, Überfälle von Komantschen, Sioux und weißen Banditen. Die Eisenbahn in Nordamerika war für ihn ein besonderes Faszinosum, vielleicht weil hier moderne Technik und die Wildheit der Umgebung ein besonderes Spannungsfeld aufbauten. Karl Mays Eisenbahngeschichten spielen alle in einer Zeit, die man in den USA die „Railroad Period“ nannte, den Sechziger- und Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts. In einem Fall war May sogar so fasziniert, dass er der Handlungszeit vorausseilte und einen Überfall auf die Union Pacific in Nebraska zu Beginn des Bürgerkriegs stattfinden ließ, als es dort noch gar keine Bahnlinie gab.

Bei aller Spannung der Handlung entwirft May ein kulturgechichtliches Bild jener Zeit. Um es abzurunden, haben die beiden Herausgeber drei wichtige Aspekte des Themas vertiefend behandelt und in die Sammlung der Eisenbahngeschichten eingestreut: den literarischen, den technischen und den historischen Aspekt.

Siegfried Augustin

Wilhelm Brauneder

May und die Eisenbahn

von Wilhelm Brauneder

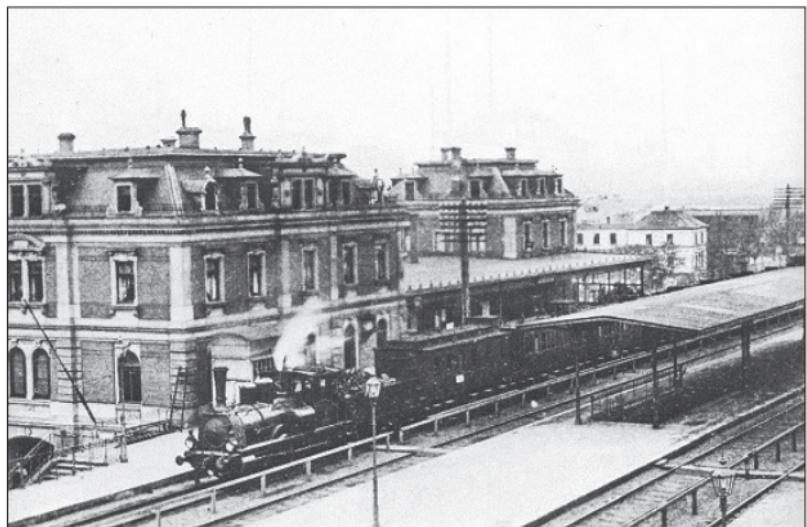
Eisenbahn als Faszination

Das eiserne Jahrhundert betitelte Amand von Schweiger-Lerchenfeld ein voluminöses Sachbuch, das 1884 in Wien–Pest – Leipzig erschien; gemeint ist damit das 19. Jahrhundert. Alle „culturellen Errungenschaften, welche eine Steigerung der Arbeitsleistung, des materiellen Wohlstandes und der ausgleichenden Thätigkeit bedingen“, habe „in erster Linie die Dampfarbeit auf allen Gebieten des menschlichen Strebens bewirkt“. Und dies in einer ganz spezifischen Anwendung: Von rund 770 Seiten der Darstellung widmen sich knapp 400 dem Thema „Die Eisenbahnen“. Schifffahrt, Kriegsmittel, Telegraf und Flugtechnik müssen sich gemeinsam mit 240 Seiten begnügen. Die Hälfte des Abschnittes „Die Eisenbahnen“ behandelt übrigens jene in Nordamerika, und zwar in mehreren Unterabschnitten, von denen einer die Lokomotive als „Culturpflug“ bezeichnet, ein anderer die erste Transkontinentallinie als „Eisernen Brautring“, was beides die ganz spezifische Rolle der Eisenbahn in der Neuen Welt charakterisiert.

In dem nahezu noch völlig autolosen 19. Jahrhundert erblickte man in den Eisenbahnen das einzige moderne Fortbewegungsmittel. So bemerkte 1907 das *Österreichische Staatswörterbuch* (E. Mischler / J. Ulbrich, Band III, 2. Auflage, S. 431), es trete „die Bedeutung der Landesstraßen in den meisten Kronländern immer mehr in den Hintergrund, was sich aus der Entwicklung des Lokalbahnwesens erklärt“. Nach Planungen um eben diese Zeit wäre beispielsweise das heutige Bundesland Oberösterreich mit einem dichten Netz von Lokalbahnen überzogen worden. Vor allem aber erregten die Fernbahnen Aufmerksamkeit und Erstaunen, da sie sich, abgesehen von Gebirgsstrecken, in ihrer Trassenführung oft kaum



*Der Bahnhof von Hohenstein-Ernstthal im Jahre 1915
(Archiv Wolfgang Hallmann)*

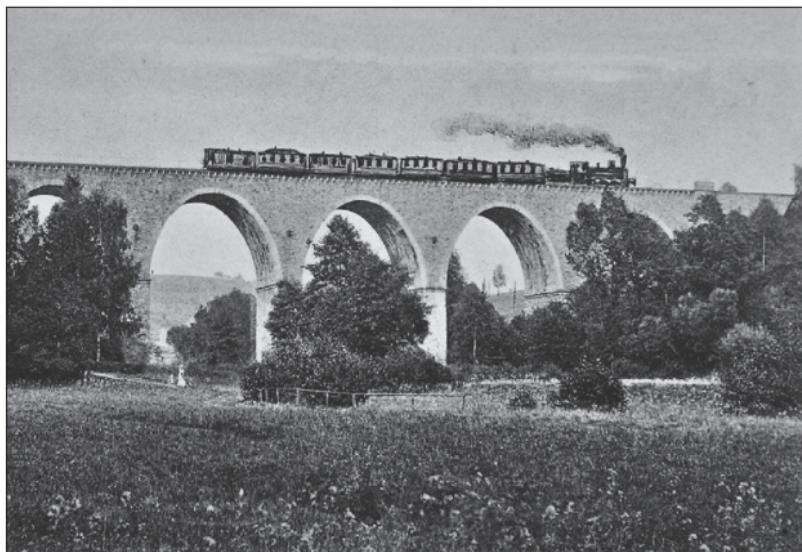


*Bahnhof Kötzschenbroda (heute nahezu unverändert
Radebeul West) nahe Mays Wohnsitz von 1888 bis 1891*

um topografische Gegebenheiten kümmerten, Erhebungen durchschnitten, auf Dämmen durch die Landschaft zogen, Berge in Tunnels durchfuhren und Flüsse überbrückten. Dem an Autobahnen und Neubaustrecken gewohnten 20. Jahrhundert machte dies alles schon nicht mehr jenen Eindruck wie dem vorhergegangenen. Sich über hunderte Kilometer von Ort zu Ort fortzubewegen oder transportieren zu lassen, und zwar in Zeiten, die bloß nach Stunden zählen, war dem 19. Jahrhundert völlig ungewohnt. So dauerte etwa die Anreise eines Wiener Abgeordneten in die Nationalversammlung nach Frankfurt/Main im Jahre 1849 noch vier Tage zusätzlich zweier Rasttage in Berlin!

In diese Welt wurde 1842 der Schriftsteller Karl May hineingeboren. Eisenbahn bedeutete für ihn eine – vielleicht sogar ungeheure – Modernität. Buchstäblich am eigenen Leibe erlebte er, wie seine engere Heimat allmählich vom Schienenstrang erschlossen wurde. Vor seinem Geburtsort Ernstthal bzw. seinem zeitweiligen Wohnsitz im unmittelbar angrenzenden Hohenstein, ab 1898 zu einer Ortschaft vereinigt, erlebte May in den Jahren 1855 bis 1858 den Bau der Bahnlinie Chemnitz–Zwickau. An ihr war bei Hohenstein ein auch heute noch immer imposanter Kunstbau zu bewundern, nämlich der mehrbogige Viadukt im Hüttengrund. Als May 1859/60 in Waldenburg das dortige Lehrerseminar besuchte, sich 1864 in Rochlitz Dr. med. Heilig nannte und in Penig Kleidungsstücke ergaunerte, waren diese Orte an der Mulde noch nicht durch eine Bahnlinie, die Muldetalbahn, erschlossen, sie nahm erst 1875 den Betrieb auf. Dann aber stellte sie mit ihrer Führung auf hohen Uferdämmen, durch Tunnels und über Brücken, so den Lauf der Mulde abschneidend, ein kleines technisches Wunderwerk dar. Bei Lunzenau wurde sie in 68 Metern Höhe von der Bahnlinie Chemnitz–Leipzig auf dem Göhrener Viadukt überfahren. Dieses imposante Bauwerk aus den Jahren 1869/71 übertrafen die ältere Göltzschtalbrücke, ein 578 m langer und 78 m hoher vier-

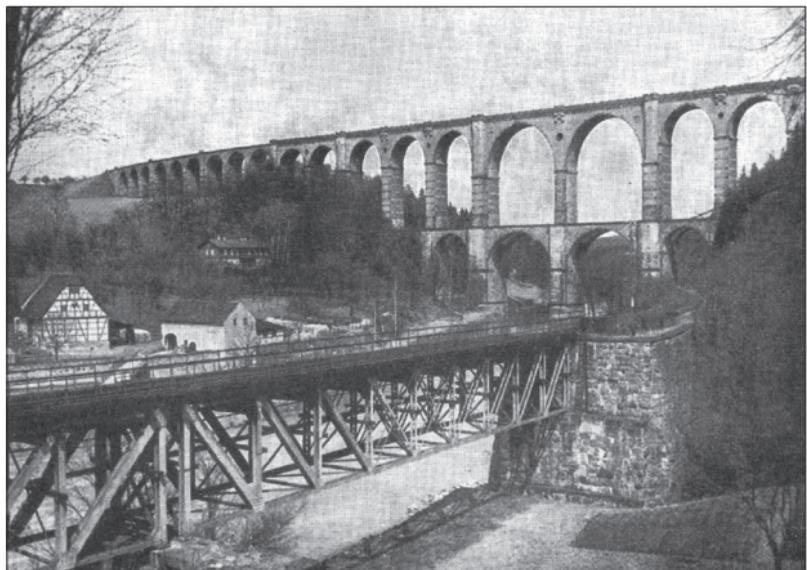
stöckiger Ziegelbau, und die Elstertalbrücke mit 279 m Länge und 68 m Höhe, beide in den Jahren 1846 bis 1850 in der Umgebung von Plauen erbaut. Da May hier 1860/61 das Lehrerseminar besuchte, kannte er wohl diese Bauwerke, zumal er im Kolportageroman *Deutsche Herzen, deutsche Helden* die Orte Herlasgrün und Ruppertsgrün nächst der Göltzschtalbrücke erwähnt und diese sogar Sam Barth in den Mund legt.¹ Als May 1875 auf Abonnentenwerbung für die von ihm gegründete und als Redakteur betreute Zeitschrift *Schacht und Hütte* durch Deutschland reiste, absolvierte er wohl erstmals längere Bahnfahrten.



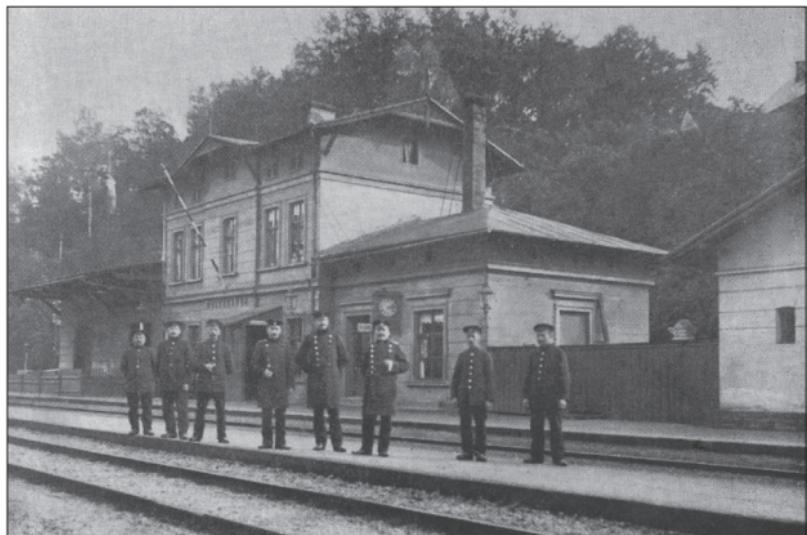
Kunstbau bei Hohenstein-Ernstthal

Was also den Stellenwert der Eisenbahn im Denken Mays betrifft, scheint dieser relativ hoch anzusetzen zu sein, denn Bahnfahren zählt bei ihm nicht unbedingt zu den Selbstverständlichkeiten. In „Weihnacht!“ erkundigt sich ein Bösewicht: *Ob es wohl notwendig war, die Eisenbahn zu benutzen?*, und wird belehrt: *Ganz gewiß!*

¹ *Deutsche Herzen, deutsche Helden*, 1885/86, Reprint im Karl-May-Verlag 1976, 2. Band, S. 864



Muldentalbahn mit Göhrener Viadukt



Bahnhof Wolkenburg an der Muldenthalbahn um 1900

Wir mußten möglichst schnell aus dem Staate Missouri verschwinden, woran sich noch ein Argument reiht: Unsere Fahrt hat der Spur eine so große Unterbrechung gegeben, daß sie selbst von einem Winnetou oder Old Shatterhand nicht wiedergefunden würde.¹ Zur Verwunderung treten also die Argumente der Bedrohung und der List, alles Kennzeichen eines Ausnahmefalls! Auch für May/Shatterhand ist Bahnfahren nichts Alltägliches. Nachdem er sich mit einem Jagdgefährten für einige Wochen in die Wälder des unteren Missouri vertieft hatte, ritt er von hier, also etwa von St. Louis, stromaufwärts nach Omaha City, und zwar auf einem alten Walach, um sodann auf der großen Pacific-Bahn weiter nach Westen² zu fahren. Als dies ab 1869 möglich war, hätte er von St. Louis nach Omaha – jedenfalls auf weiteste Strecken – die Eisenbahn benützen können! Wie sieht das May/Kara ben Nemsi? *Ich ziehe das Pferd und das Kamel den Posten und Bahnen [...] vor.*³ „Strom und Straße“ hatte May 1876 in seinen *Geographischen Predigten* als freie Bahn für alles, was der Mensch gebraucht und schafft, gewürdigt, aber nicht die Eisenbahn, sie allerdings hier doch kurz erwähnt – ähnlich dem Stil von Schweiger-Lerchenfeld: *...unser Jahrhundert schlendert nicht, nein es rauscht auf den Fittichen des Dampfes seinen Zielen zu, und einem jeden gilt der Mahnruf: „Rasch einsteigen, die Glocke hat zum letztenmal geläutet!“* – worüber wir unten in Mays Worten noch Näheres erfahren. Bahnfahren war tatsächlich keineswegs eine alltägliche, weil keine billige Angelegenheit.

Wie Schweiger-Lerchenfeld empfand auch May die Eisenbahn als einen zivilisatorischen Fortschritt. In Tunesien – so schrieb er 1891 in seiner Erzählung *Christus oder Muhammed – schreitet die französische Civilisation mit Riesenschritten vorwärts. Hat man doch sogar Eisenschienen gelegt, so daß der schrille Pfiff der Lokomotive den Mueddin*

¹ „Weihnacht!“ Karl Mays gesammelte Reiseerzählungen (GR) Band XXIV, 1897, Reprint im Karl-May-Verlag 1984, S. 323 u. 327

² *Winnetou III*. GR Bd. IX, 1893, Reprint im Karl-May-Verlag 1982, S. 357-358

³ *Durch die Wüste*. GR Bd. I, 1892, Reprint im Karl-May-Verlag 1982, S. 245

unterbricht, wenn er vom hohen Minareh herab die Gläubigen zum Gebet ruft.¹ Den Fortschritt bringen die Franzosen als Besatzungsmacht auch nach Mexiko. Die Frage „*Haben die Franzosen eine Eisenbahn in unsere Richtung gebaut?*“, nämlich nach Mexiko-Stadt, wird bejahend beantwortet: „*Ja, um ihre Soldaten rasch aus Veracruz fortzubringen [...] Sie hat eine Fahrzeit von nur zwei Stunden und geht über La Soledad bis nach Lomalto.*“² Die Bahn stellte für Mexiko eine ungewohnte Neuheit dar, sodass man noch gar nicht an den Bahnhof als Abreiseort denkt, was einen preußischen Offizier, bereits bahngewohnt, erstaunt: „*Ich meine, dass der Bahnhof doch der erste Ort gewesen wäre, wo man sich erkundigen musste. Wer solche Eile hat, bedient sich nicht eines Reitpferdes oder des Postwagens, sondern der Eisenbahn.*“³ Auch im Kolportageroman *Deutsche Herzen, deutsche Helden* dient die Bahn einer Verfolgungsjagd, sie lässt Bill Newton aus der Nähe des Quecksilberbergwerks im Todesknoten rasch das Weite suchen:⁴ Er war mit dem Morgenzug in der Richtung nach San Francisco fortgefahren, hatte sich eine Karte bis San Francisco genommen. Seinem Verfolger blieb noch eine Stunde bis zum Abgang des nächsten Zuges in gleicher Richtung, den er natürlich benutzte. Es befanden sich nur wenige Reisende im Abteil. Nach amerikanischer Sitte kümmerte sich keiner um den anderen. Letzteres kann der Fall gewesen sein, aber nicht im Abteil. Hier hatte May europäische Coupéwagen in der Art seiner sächsischen Heimat vor Augen, in den USA jedoch standen Großraumwagen im Betrieb, um einen heutigen Ausdruck zu gebrauchen. Stunde um Stunde verstrich. Der Zug hielt nur an den größeren Stationen. Das war bei dem höchst spärlichen Zugverkehr, der möglichst alle Stationen bedienen musste, allerdings eher selten. Jedenfalls: Über San Bernardino und Los Angeles erreichte man am späten

¹ *Orangen und Datteln*. GR Bd. X, 1893, Reprint im Karl-May-Verlag 1982, S. 186

² *Der sterbende Kaiser. Karl Mays's Gesammelte Werke* Band 55, S. 43

³ Ebd., S. 48

⁴ *Im Tal des Todes. Karl Mays's Gesammelte Werke* Band 62, S. 444

Nachmittag Tulare. Auch hier hielt der Zug für kurze Zeit. Jetzt gewinnt eine weitere technische Errungenschaft an Bedeutung, die Newtons Verfolger vor seiner Abreise einsetzte: Nun ließ er sofort den Telegraf spielen. Dies zeitigte Erfolg, denn in Tulare konnte man aufgrund der telegrafischen Beschreibung Newtons eine Verhaftung vornehmen. Leider traf sie eine falsche Person, denn Newton hatte mit einem Fremden im Bahnwagen die Kleider gewechselt. Der Verfolger teleografierte nun abermals nach beiden Richtungen und benutzte dann den nächsten Zug, um nach San Francisco zu kommen. Newton aber war im Trubel der Hafenstadt spurlos verschwunden: mit der Eisenbahn und trotz des Telegrafens. Allerdings empfiehlt es sich nicht immer, die Bahn zu benutzen. Als sich Polizeileutnant v. Treskow bei Mutter Thick in Hoboken erkundigt: „Welches ist die schnellste Gelegenheit nach dem Süden? Meinen Sie, dass wir die Bahn wählen oder eine Schiffsgelegenheit benutzen sollen?“, erhält er zur Antwort: „Ja, Sir, mit der Bahn kämt ihr eigentlich um einiges früher als mit dem Schiff, aber es fährt sich jetzt da unten in den Negerstaaten außerordentlich unsicher, denn die Revolution steht vor der Tür. Zur See habt ihr dergleichen Störungen nicht zu befürchten...“¹ Mit Revolution ist der amerikanische Bürgerkrieg gemeint, der freilich auch Störungen zur See brachte.

Modernität auch in Bagdad: Hier erscheint May das Stadtviertel Ghadim *merkwürdig durch eine so spezifisch abendländische Institution, daß ihr Anblick in dieser Umgebung geradezu befremdend wirkt: es besitzt nämlich eine Pferdebahn.*² Sie dient auch der Lokalisierung, denn es ist die Rede vom Volksgarten, hinter welchem die Pferdebahn nach Norden geht.³ Allerdings befand sie sich schon in sehr defektem Zustande. Die Fenster waren zerbrochen, die Kissen von den Sitzen verschwunden.⁴ Hier also

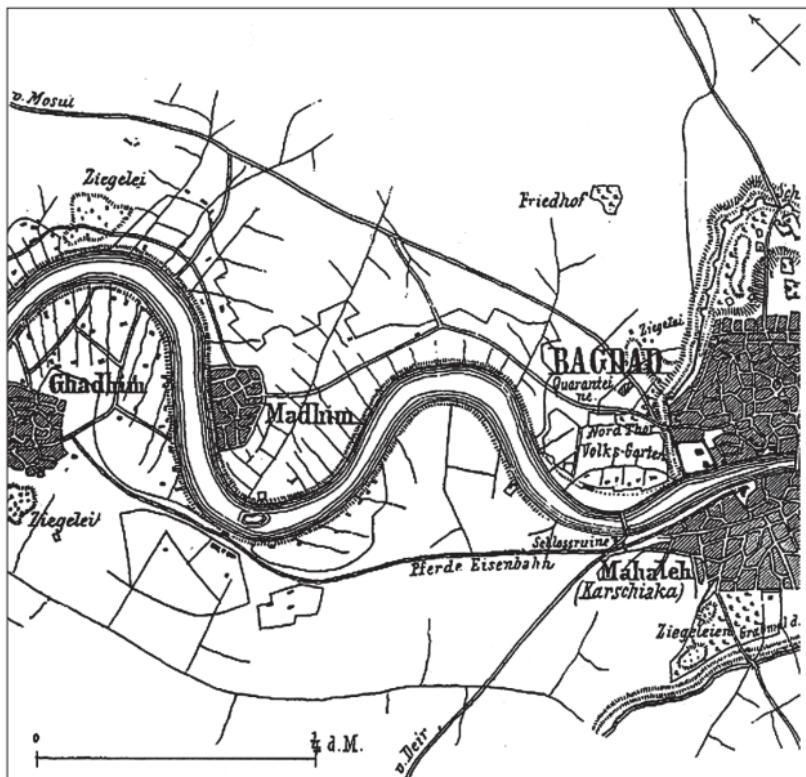
¹ Auf der See gefangen. Karl Mays's Gesammelte Werke Band 80, S. 154

² Von Bagdad nach Stambul. GR Bd. III, 1892, Reprint im Karl-May-Verlag 1982, S. 249f.

³ Ebd., S. 300

⁴ Ebd., S. 271

keine Spur von zivilisatorischer Wende durch die Bahn, zumal May bei dieser seiner Schilderung weiters das Fehlen einer Eisenbahn im Irak bemängelt. Wäre Midhat Pascha, so schreibt er, *Generalstatthalter von Irak* geblieben, *so besäße Mesopotamien eine Eisenbahn, deren Zweck wäre, die Euphrat- und Tigrisländer über die Hauptorte Syriens hinweg mit Konstantinopel zu verbinden.*¹ Als May dies 1881/82 verfasste, gab es insbesondere von dem in osmanischen Diensten stehenden deutschen Ingenieur Wilhelm Pressel den Plan eines Eisenbahnnetzes für Vorderasien mit einer „Tigris-Bahn“. Ab 1893 kam sie als „Bagdadbahn“ zur Realisierung, also nahezu zeitgleich mit dem in den „Grünen Bändern“ geäußerten Zivilisationswunsch Mays.



Die Pferdebahn von Ghadhim nach Bagdad

¹ Ebd., S. 250