

leicht würde aus den Formen allein auf Bewegung schließen; wir jedoch staunen mit stumpfen Blicken, und eine leise Abneigung sagt: das ist keine Lokomotive!

Dann steigen wir hinauf. Da ist ein heller Raum, blank und sauber wie eine frisch gescheuerte Küche, mit glatten Bänken, mit einem Schränkchen und hohen Fenstern. Da ist, wie immer rechts in der Fahrtrichtung, der Führerstand, nicht viel anders als auf der Straßenbahn: eine Kurbel, die Stromzufuhr zu regeln, ein paar Schalter für Licht und für die Pumpen, ein Geschwindigkeitsmesser und drei Manometer, die den Druck der Bremsen zeigen, ein Gewicht, wie die Kugel eines Athleten, an einem Hebel, das ist die Handbremse, und ein kleiner Hebel am Dach...

Nun hebt sich der Signalarm vor uns, der Führer hebt die Hand zum Dach, und — unsere Maschine pfeift! Pfeift wie eine echte lebendige Lokomotive! Nur der weiße Dampf fehlt, denn was da pfeift, ist Luft; durch einen besonderen Motor wird eine Luftpumpe bewegt, die Preßluft erzeugt, und mit dieser Preßluft werden Bremsen und Pfeife bewegt. Und dieser Pfiff ist wie ein Zeichen vertrauten Lebens, der macht, irgendwie, diese Maschine sympathisch.

Dann fahren wir. Ohne Zischen und ohne Fauchen, ganz gelassen, setzt sie sich in Bewegung. Schneller wird die Fahrt, und man wartet auf den stoßenden Rhythmus, der auf der Lokomotive sonst die Kniegelenke zerschlägt. Der Pfeil der Geschwindigkeitsuhr zeigt fünfzig Kilometer, und wir fahren immer noch weich, denn hier gibt es keine Pleuelstangen und Kolbenstöße; die Motoren übertragen ihre Drehungen durch Zahnräder auf die Triebräder, und die Bewegung bleibt stets kontinuierlich. Außerdem fehlt hier der Rhythmus der Spannung des Dampfes, und wir haben eine fast rucklos laufende Lokomotive.

Wir schauen hinaus, und kein Staub trübt den Blick, das ist fast wie eine Fahrt im

Flugzeug. Wenn eine Lokomotive an uns vorüberlärm, wirft sie uns ganze Wolken von Ruß in die Fenster. Und wir denken an den armen Mann, der da vor einem Feuerloch steht und schwarze Kohle atmet, gemischt mit sengender Glut. Während unser Führer, in blitzblanker Uniform, ohne die schwarze Schminke aus Ruß und Öl, verächtlich hinüberschaut, wo die Köpfe neugieriger Reisender vor den Rauchfahnen in die Fenster zurückschrecken.

Einmal quillt Rauch vor uns auf, wie aus hundert Schloten, eine Wolke nistet schwarz und schwer zwischen Drähten und Gleisen, und in die Lungen kratzt ätzend jene Luft, die uns das Reisen so quälend macht: Eisenbahnquäl. Das ist Bitterfeld, und wir sind am Ziel.

Nun rangiert unsere Maschine hin und her auf den Gleisen, einen „Stummel“, ein Schienenende zu finden, wo sie ausruhen kann; und da, plötzlich, sitzt sie kraftlos irgendwo fest. Ihre Arme greifen hilflos in die Luft und finden keinen Draht, aus dem sie neue Kraft saugen könnte. Wir sind in ein „unelektrisches“ Gleis geraten, denn von den zwölf Kilometern Gleis dieses Güterbahnhofs sind einige noch nicht elektrisiert.

Da schreit sie, mit schrillum Pfiff, um Hilfe.

Und nun kommt, stotternd und fauchend, in Quäl gehüllt, einer jener kleinen Frösche mit dem flachen Rücken und dem hohen Schornstein, ein alter, gebrechlicher Kasten, spannt sich, aufgeblasen in eitlen Stolz, vor unsere Maschine und zieht sie, laut gestikulierend mit Rauch und Gliedern und Rädern, zurück in die Zone der Kraft, wo aus den Drähten 15 000 Volt herunterfließen.

Das ist ein seltsames Gespann, und wie sein System: das abgenutzte, wackelige neunzehnte Jahrhundert der Dampfmaschinen, das vor das zwanzigste sich spannt, dem neuen Jahrhundert der Elektrizität vorwärts zu helfen...