

## Die Brücke.

Wie ein Triumphbogen wölbte sie sich am Westflügel des ungeheuren Bahnhofes über die vierundzwanzig Gleise, welche die Fahrstraßen bildeten, über die Tag und Nacht in ununterbrochener Folge die Züge unter Stampfen und Dröhnen ein- und ausrollten — ein schmaler, eiserner Geländersteg, an dem die Wegesignale der Einfahrt und Ausfahrt an kurzen Masten in die ewig rauchgeschwängerte Luft hineinragten. Die Brücke war ein Heiligtum im Bahnhof, sie war gleichsam die Uhr draußen im Westteile desselben. Und wenn einer ihrer Arme, weithin sichtbar, sich hob, so wußten alle, die ringsum zwischen den Gleisen arbeiteten, alle Maschinen, alle Abteilungen: Zug 208 fährt aus Gleis 1 aus, oder Zug 2345 fährt in Gleis 10 ein und sie wußten, was zu tun und zu lassen war. Und wenn die Lichter der Brücke bei Nacht weithin glänzten, die vielen hundert Lichter, so war die Brücke der Führer in der Dunkelheit durch alle Fahrnisse des nie rastenden, ewig hastenden Betriebes. Und ein Sinnbild menschlichen Erfindungsgeistes war sie zugleich, wenn man das nebenan mit ihr

verbundene ungeheure Stellwerk beobachtete mit seiner verblüffenden Bauart, seiner eigenartigen Einrichtung, welche die Züge in den verworrensten Fahrstraßen mit einer Sicherheit so aus- und einleitet, daß nach menschlichem Ermessen ein Fehler ausgeschlossen erscheint. Vier Mann stehen Tag und Nacht in ununterbrochenen Dienstsichten hier, werfen die rund zweihundert Weichenhebel mit spielender Sicherheit ohne Fehlgriff herum — und so oft das Auge des ungewohnt Schauenden die verschlungenen Wege und Fahrstraßen der Züge, Maschinen und Wagenabteilungen im Gewirre der Gleise und Kreuzungen verfolgt, wird man nie das unbehagliche Gefühl los, daß im nächsten Augenblicke sich etwas Katastrophales ereignen müsse. Aber nein. Es ist nicht nur ein guter Engel allein, der über den achtzig Gleissträngen des Bahnhofes wacht und die Fahrstraßen entwirrt und hütet. Es ist die automatische Sicherheit, die den Bahnhof an seiner gefährlichsten Stelle beherrscht. Und ihre Kinder sind die Gewissenhaftigkeit, die Verantwortung und die Pflicht. Und über allen leuchtet wie der Stern von Bethlehem — die Brücke.

Tausend Lichter flimmern weithin über den Bahnhof. Signale tönen, Lokomotiven pusten, Rattern und Rollen überall. Zweihundert Schritt entfernt in einer großen, weiten Mulde, umsäumt von dunklem Forste, liegt der Verschubbahnhof, bei Tag eine schaffende Werk-

stätte, bei Nacht ein weites Lichtmeer. Vor zwanzig Jahren ein bestauntes Ding in seiner neuartigen Anlage, seinem Eselsrücken, seinem Ablauf, seinen Hochgleisen, heute etwas Alltäglich-gewohntes, Selbstverständliches, längst Ueberholtes. Der Hauptstrang des Verschubbahnhofes mündet aus unter die Brücke. Alles was auch in diesen Seitenbahnhof ein und aus will, muß unter der Brücke hindurch. Und wenn ihr bestimmter Signalmast Halt zeigt, so ist es das unerbittliche Zeichen, daß die Ein- oder Ausfahrt gesperrt ist. Und deshalb ist es auch keine Porta triumphalis, die sich in weiter Spannung über die Gleisgruppe wölbt. Nein, die darunter hindurch müssen, wissen es: Die Brücke ist das Kaudinische Joch des Bahnhofes.

Da geschah eines Tages etwas Furchtbares. Der gute Engel hatte auf einige Augenblicke seinen gewohnten Platz verlassen. Es war so ein seltener, hellwarmer Frühlingstag über der Landschaft und der gute Engel wollte sich etwas sonnen und den ewigen Rauch aus den Lungen blasen — da fuhr eine Wagenabteilung, sich rückwärts aus dem Verschubbahnhofe schiebend, unter der Brücke hindurch, beachtete den auf Halt stehenden Arm des Heiligtums nicht und fuhr einem von der Strecke in den Hauptbahnhof einfahrenden Güterzuge in die Flanke. Der gute Engel rann wie besessen auf seinem Platze umher, raufte sich die himmlischen Haare — aber das Un-

glück war geschehen. Menschliches Irren! Es gab einen furchtbaren Trümmerhaufen: Zuerst ein dumpfes Dröhnen und Klirren. Dann ein Donnern, Krachen und Knacken. Von der Ferne anzuhören wie das beständige Brechen von Reifigbesen. Ein ganz eigenartiger Ton. Die lebendige Kraft, die einem mit 35 Km. fahrenden Zuge von zwölfhundert Tonnen Gewicht innewohnt, offenbarte sich hier in furchtbarer Weise. Stahlschienen, Profil „Goliath“, wurden gebogen wie Blechstücke. Wagen in den massigsten, schwersten Ausmessungen zerknickt wie Streichholzschachteln; Räder und Achsen förmlich zerquetscht; Wagen mit Schienenladungen senkrecht auf den Kopf gestellt. Zwei Leute wurden bei dem Unfälle getötet. Drei Tage lang war der Verschubbahnhof, der nur diesen einen Strang zur Ein- und Ausfahrt hatte, gesperrt. Kommissionen kamen herangeflüht: Die Männer vom Bau und Betrieb, Bauräte, geheime und nicht geheime Regierungsräte, Assessoren. Der Herr Präsident selbst weilte als einer der ersten an der Unfallstelle. Geschäftsgang wie immer: Protokollaufnahme, Gerichtsverhandlung, Verurteilung des Schuldigen in der Person eines bedauernswerten Schirrmeisters.

Und dann: die Mausfalle! Eine elektrische Entladung über die „Mausfalle“. So hatten seit dem Tage seines Bestehens die Leute des praktischen Betriebes den Verschubbahnhof getauft. Als er nämlich in Betrieb

genommen wurde, sah man seine Fehler. Schade, daß man es nicht früher merkte. Es waren sehr viele. Aber der Hauptfehler war, daß nur ein einziges Gleis den direkten Verkehr mit dem übrigen Bahnhofsteil vermittelte. Der alte Oberschirrmeister Kottman am Westflügel des Hauptbahnhofes war unschuldig an dem Unfälle. Aber er schüttelte in einem fort den Kopf, als sie die Trümmerstätte aufräumten. Was die hohen Herren heute da festgestellt haben — das hatte er, der alte Praktiker, schon vor zwanzig Jahren gesehen; schon ehe die „Mausfalle“ dem Betrieb übergeben worden war. Ein kleiner Konstruktionsfehler.

Nach vierzehn Tagen sah man von dem Unfälle nur noch Spuren. Alles säuberlich aufgeräumt. Und der alte Kottmann stand wieder auf seinem Posten wie zuvor: ein Feldherr in seinem Wirkungskreise. In seiner Hand vereinigte er die Leitung des gesamten Betriebes am Westflügel des Bahnhofes. Er war so verwachsen mit seinem Posten, daß er in der Allgewalt seiner Autorität mit keinem General getauscht hätte. Eisern streng in der Erfüllung seiner Pflicht, streng gegen sich selbst, streng und doch wohlwollend gegen die ihm Unterstellten. Dreißig Jahre stand er auf derselben Stelle abwechselnd Tag und Nacht. Alles Weh und Leid der Jahre hatte er miterlebt. Alle Umbauten, Vergrößerungen, alle Fährnisse glücklich überwunden. Seine Erscheinung mit

dunkelblondem Barte und dunklen, stechenden Augen, war ein unzertrennliches Stück dieses Bahnhofsteiles. Und wenn er zwischen den Gleisen ging und mit automatischer Sicherheit Stunde um Stunde des Tages oder der Nacht den Betrieb leitete, jeder Maschine, jeder Abteilung den Weg wies, die Fahrstraßen für die Züge freimachte, Störungen beseitigte und die glatte Abwicklung des Betriebes überwachte — da konnte der gute Engel des Bahnhofes auch einmal seine Glieder recken und für Augenblicke sich von seinem Schutzbefohlenen trennen, denn er wußte alles in guten Händen.

Drüben vom Waldessaum am nahen Hange grüßte etwas herüber, freundlich leuchtend in heller Tünche — das Häuschen des Alten, das Sparprodukt der langen Jahres des Dienstes. Klein aber fein. Und Rosen, rot und weiß, leuchteten durch das Grün des Gärtchens. Sein Rosengärtchen war seine Erholung, seine Leidenschaft. Das pflegte er inmitten des Getöses, das er ebensowenig mehr wahrnahm wie der Großstädter das Lärmen der Straße. Seine Rosen waren seine Kinder, seit seine vier Jungen selbständig waren und das elterliche Nest verlassen hatten. Der alte Rottmann hatte sich hier mit seiner Frau seine Welt geschaffen. In dieser Welt wollte er leben und auch einmal sterben.

Aber seit dem Tage des großen Unglücks war er besorgt und verstört: Die Mausfalle. Fast kein Tag ver-

ging nach dem Unfalle, an dem nicht einer von den hohen Herren vom Bau herangepürscht kam. Und immer: Die Mausfalle. Zum Glück war ihr Erbauer schon längst tot. Aber durch die Luft schwirrte es immerfort: Die Mausfalle.

„Das ist ja eine ganz verdamnte Mausfalle, dieser Verschubbahnhof! Ein einziger entgleister Wagen und die ganze Falle ist zu, der Betrieb gesperrt, Herr Assessor.“ Das sagte ein Herr Regierungsrat.

Sogar die höchsten Herren vom Bau sagten es jetzt offen heraus.

Aber hatte schließlich nicht dieser Bahnhof trotz allem zwanzig bewegte Jahre lang seine Schuldigkeit getan? Doch es gibt im unerbittlichen Betriebe nur eine einzige, furchtbare, grausame Regel nach einem Versager: Die Absehung. Sie ließ sich nicht mehr aufhalten. Das „Anathema“ wurde zuletzt über den Bahnhof gesprochen.

Dem alten Kottmann wurde es schwül. Er hatte manches gehört. Er hörte noch mehr; langsam, allgemach sickert es durch: es sind schon Pläne da für einen neuen Verschubbahnhof, vier Kilometer unterhalb des alten, ganz draußen in Einsiedel. Und die schwerfällige Staatsmaschine arbeitet diesmal auffallend rasch. Zwei Millionen als erste Baurate sind schon nach kurzer Zeit bewilligt. Sofortiger Beginn der Vorarbeiten. Man baut mit Hochdruck, fieberhaft. Man drängt. Keine Zeit gilt

es in diesem Falle zu verlieren. Nach einem halben Jahre liegen schon die ersten Gleise. Schwarz aber ziehen indessen am politischen Himmel die Wolken herauf; Europa zittert. Und in der Mitte steht Deutschland, allein, umstellt von Feinden. Nicht mehr abwenden läßt sich das Geschick. Er ist da — der große Krieg. Aufflammt das deutsche Herz. Man will Deutschland erschlagen, zerreißen in Stücke und sterben lassen. Es geht um Haus und Herd.

Der Fernsprecher bringt vom Bahnhofsvorstand die Nachricht: „Kriegsbereitschaft! Normalbetrieb sofort einstellen! Alle Wagen entladen! Ausrüstung und Abrüstung sämtlicher Fahrzeuge angeordnet.“ Und am nächsten Tage kommt die Parole: Mobilmachung! Der Alte hört sein Herz schlagen. Wie? Betrieb einstellen — Betrieb eröffnen, Militärbetrieb, alles in einem Atem? Nie gesehene Maschinen dampfen durch den Bahnhof. Leerzüge rollen von der Grenze zurück. Räumungszüge durchfahren den Bahnhof, einer hinter dem andern. Ein großes Zurück setzt sofort ein. Bahnfrei an der Grenze! Schwelender Rauch zieht über den Bahnhof. Ganze Lokomotivzüge qualmen in den Gleisen. Die Kraftprobe auf Deutschlands Eisenbahnen setzt ein.

Unerhörte Leistungen werden vollbracht, Leistungen, von denen die Geschichte einmal reden wird. Schon fährt der erste Truppenzug brausend in die Bahnhofs-

halle. Bis in die fernsten Winkel des weiten Bahnhofes schallt der Soldaten begeistertes Hurrah. Unter Gesang laufen die truppengefüllten Züge am Standort des alten Kottmann vorbei. Tränen rollen in seinen Bart. Kein Wunder. Seine vier Jungen sind ja auch bei denen, welche hinausziehen in den Kampf. Eine Flut von Zügen rollt unversiegbar nach Westen. Wie ganz eigenartig sich der Betrieb gestaltet und wie das alles klappt! Trotz des Stegreiffahrplanes, der sich täglich neu abwickelt. Manchmal wollen ja die Kräfte fast versagen, aber es geht doch schließlich, es muß gehen. Alle, die mitwirkten, haben die harte Probe glänzend bestanden, wenn auch bei jedem ein paar Härlein rascher ergraute. Auch die am Westflügel des Bahnhofes an der Brücke haben glänzend durchgehalten. Und als die ersten großen Wogen des Anpralls sich langsam gelegt hatten, als sogar ganz allmählich wieder halber Friedensbetrieb einsetzte, Schnellzüge mit Speisewagen und Schlafwagen liefen, als die Flut verebbte, da hätte man bei dem tadellosen Pulsieren des Zugverkehrs zeitweise an die Wiederkehr des Friedens in Deutschland glauben mögen, wenn nicht Truppenzüge und Verpflegungstransporte täglich eindringlich an die schwere Not des Vaterlandes erinnert hätten. Sogar am neuen Verschubbahnhof baute man weiter, ein Zeichen unserer damals noch unverwüftlichen Kraft.

\* \* \*

Antwerpen war gefallen. Der oberste Chef des Bahnhofes ging wohlgelaunt über die Gleise.

„Haben Sie es schon gehört, Rottmann? Famoser Jungen, unsere Soldaten! Im übrigen, Sie wissen doch: heute Abend wird die eingetroffene Signalbrücke zum neuen Verschubbahnhof verbracht. Vorsicht! Ich mache Sie persönlich verantwortlich, daß alles in Ordnung geht. Sie ist auf zehn Wagen verladen. Ihre neue Dienstwohnung im neuen Bahnhof draußen ist auch bereits fertig. Packen Sie mal langsam ihre Sachen. Sie werden als erster dran glauben müssen.“

Wie — so schnell schon? Der Alte fährt sich über die Stirne, aus Gewohnheit wie immer, wenn ihn etwas Schweres drückt. Hart ist das, sehr hart, gerade jetzt, wo er die amtliche Bestätigung hat, daß auch sein Franz gefallen ist, erschossen durch Franktireurs in Belgien. Sein Fritz ruht schon seit Wochen in kühler Erde bei Badonvillers. Der Alte hört und sieht nicht mehr. Er hört nicht, wie es eindringlich drüben in den Gleisen ruft: „Kann Maschine in Gleis 58 auswechseln! Kann Maschine in Gleis 58 auswechseln!“ Entgeistert sieht er sich um. Vom Stellwerk herab ruft es wieder: „Kann Maschine . . . in . . . Gleis . . . 58 auswechseln?“ Will jemand ihm seine Heimat nun auch noch nehmen? Soll er sein Leben noch einmal ganz neu einrichten, dieses sein Leben, das er sich sorglich aufgebaut hat in so langen

Jahren harter Arbeit und ununterbrochener Pflicht, jetzt, wo er ein gebeugter Mann ist? Jetzt, wo er um keinen Preis der Welt mehr erschüttert sein möchte? Langsam war das alles herangereift, aber doch immer noch zu schnell zur Gewissheit geworden. Er sollte fort von seinem alten Sitze! „Kann Maschine . . . in Gleis . . .!“ Geistesabwesend prüft er die Fahrstraße. Matt hebt er den Arm und gibt Fahrterlaubnis. Von der nahen Fabrik her heult die Dampfsirene. In der Ferne heben die Glocken aus zum Schläge. Mittag. Und nun meldet noch einmal eine ferne Sirene die Mittagspause. Seine Ablösung naht. Einsilbig und verstört übergibt er den Dienst. Ein müder gebrochener Mann wankt den nahen Hügel hinan. —

Als am Abend, während der Nachtschicht des Alten, die angekündigte Sonderfahrt nach dem neuen Vershubbahnhof von Osten her kam, schaute er ihr mit Bitternis und Groll entgegen. Ein Entschluß war am Nachmittag in der Ruhe zuhause in ihm gereift. Er hatte abgeschlossen. Er wollte gehen. Fünfundvierzig Jahre harten Dienstes hatte er hinter sich. Es ging nicht mehr. Die Kraft war mit einem Male in ihm gelähmt, gebrochen. Sein Gedanke war der Abschied vom Dienst. Nicht wie sonst war er bei der Sache.

Und der gute Engel des Bahnhofes? Der saß droben und weinte so bitterlich, daß seine Neuglein ganz

trüb und flimmernd wurden. Denn nun sollte einer für immer gehen, ohne den er auch nicht mehr bleiben wollte.

Truppenzüge liefen an diesem Abend. Schon ist für den ersten derselben die Ausfahrt von Osten nach Westen freigegeben. Hell und laut tönt das Abläutewerk am Westflügel — nun wird er sich in Bewegung setzen. Der alte Rottmann winkt indessen die Sonderfahrt mit den Eisenbauteilen unter der Brücke hindurch zum neuen Schienenstrang, zum neuen Bahnhof. Alles was dazu beiträgt seine Zeit hier zu verkürzen, ist ihm zuwider. Seine klare, gewohnte scharfe Denkkraft ist ihm genommen durch den Gedanken an den Abschied vom Dienste. Man braucht kein General zu sein mit roten Streifen am Hosenbein und karmoisinroten Aufschlägen am Mantel oder kein Hauptmann und Kompagniechef mit zwei Sternen auf silbernen Achselstücken, um zu fühlen, wie es demjenigen ums Herz ist, der gewohnt ist, Hunderten von Menschen zu befehlen und der mit einem Male sich sagen muß: nun mußt du gehen. Nun bist du nichts mehr. Nun mußt du herumlaufen wie die andern, die vielen, und dein Leben hat seinen großen Inhalt verloren.

Es war ein dämmerig-schwüler Abend. Der alte Rottmann stand mit tiefliegenden, traurig blickenden Augen auf seinem gewohnten Platze. Immer noch aufrecht und ragend wie sonst, aber man merkte ihm an, daß er nicht mehr der Alte war. Schon hatte er für den

ersten Soldatenzug die Ausfahrt frei gemeldet. Durch den Dämmerchein des Abends sah er die hellen Lichter der Bahnsteige in der Ferne leuchten. Er hörte die Hornsignale „Einsteigen“, die von dem Truppenzuge droben im Personenbahnhofe bis zu seinem Standorte herunterklangen. Massen von Soldaten ergossen sich über die Bahnsteige; denn ein neuer Zug war inzwischen eingelaufen. Neue Trompetensignale ertönten.

Da kommt auf einem Seitengleis die Abteilung mit der neuen Signalbrücke langsam heran um unter der Brücke hindurchgelassen zu werden. Die Mäße, die Profile der Wagen stimmen, müssen ja stimmen; die haben die zu prüfen, welche sie verladen haben. Immer schneller setzt sich die Wagenabteilung in Bewegung. Nun fährt sie unter der Brücke. Es klappt alles, offenbar. Schon kommt der letzte Wagen mit den gewaltigen Hebekranen. Niemand denkt an ihn. Auch der Alte nicht. Vom Personenbahnhof her hört man das Pusten und Stampfen des herannahenden Truppenzuges. Da — — ein Krächzen und Aechzen, dann ein Klirren, Splintern und Zittern. Ein gewaltiger Aufschlag, ein Wanken des Bodens. Tausende von elektrischen Funken sprühen, ein augenblickliches Lichtmeer — dann tiefes Dunkel ringsum. Schreie des Entsetzens — — die Signalbrücke ist umgerissen. Sämtliche Gleise deckt sie mit ihren unentwirrbaren Eisenteilen. Lähmendes Entsetzen. Und auf

zweihundert Meter Entfernung — glühen die feurigen Augen des ahnungslos ausfahrenden Soldatenzuges. Eine Katastrophe ist unausbleiblich — denn immer weiter pustet der schwere Zug. Nichts hat man von ihm aus bemerkt. Ein gequältes Stöhnen entringt sich der Brust des Alten. Mit der rotgeblendeten Signallaterne, dem Gefahrsignale, läuft er, rennt er, feuert er, die graufige Lage blitzschnell erfassend, wie ein Wahnsinniger dem gefährdeten Zuge entgegen. Er winkt, er schreit. Immer näher kommen die feurigen Augen des Zuges. Da läuft der Alte in seiner Angst zwischen den Schienensträngen und winkt verzweifelt dem Zuge entgegen weil er hofft, hier rascher gesehen zu werden. Und nun — nein, er konnte es in der furchtbaren Not seines Herzens nicht wahrgenommen haben — tritt er zwischen ein Weichen- gestänge und stürzt. In Splitter geht seine Gefahr- laterne. Aber in diesem Augenblick ertönt schon von der Maschine des sich nahenden Zuges Notsignal. Dreimal eindringlich schrillt ein Pfiff in die Nacht. Man hat das Gefahrsignal des Alten in letzter Sekunde gesichtet. Furchtbar stemmt sich die Maschine gegen den Zug. Neue Notsignale gellen. Aber schon ist die Last der Masse zu sehr im Schwung. Nicht so leicht läßt sich die einmal entfesselte Kraft zurückdämmen. Alle Bremsen schleifen. Und gerade an der Stelle, wo die Brücke über dem Gleise liegt, kommt der gefährdete Zug zum Stehen. — —

Einige sechzig Schritt obenan ziehen sie den alten Kottman zwischen den Wagen hervor. Sie betten den Schwerverletzten neben die Gleise. Und während des alten, treuen, braven Mannes Augen brechen, singen die drinnen in den Wagen, die immer frohen Soldaten, nichtsahnend das alte Soldatenlied in abgebrochenen Sätzen:

In — der — Hei — mat, — in — der — Hei — mat,  
Da — gibt's — ein — Wiederseh'n . . . . .

