

#### DER EISERNE PFAD, WIE ER ÜBERWACHT WIRD.

ist es die von der schwarz-weißen Merktafel begleitete Scheibe des Vorsignales (Bild 341), bald das mit diesem zusammen von einer Kraftquelle aus betriebene Hauptsignal (Bild 342), oft mit mehreren seiner Brüder zu einem Auslegermast (Bild 343) oder zu großen Gruppen (Bild 344) zusammengefaßt oder schimpfenden Spatzen gleich auf einer Signalbrücke aneinandergeriht (Bild 348). Bald sind es die wie Windmühlenflügel heftig gestikulierenden Dreharme der Ablaufsignale (Bild 348), bald die Nummernscheiben der belgischen Wegesignale (Bild 345) oder Richtungsanweiser für große Rangierbewegungen (Bild 349), bald die schwirrenden Glühwürmchen der periodisch wiederkehrenden Nebelsignale (Bild 346) oder das schier unzählige Heer der am Boden kriechenden Leuchtkäfer der Weichenlaternen (Bild 372/73). Ob im einsam verträumten Wärterhaus (Bild 11) oder dem wie ein schniger Hund bald in Jochbogen- (Bild 347), bald in Brückenform (Bild 349) sich über die Gleise streckenden Zentralstellwerk, oft mit einer Signalbrücke verbunden (Bild 350), oft mit als Turmhaus ausgebildeten Pfeilern (Bild 351/52), ob auf der D-Zug durchrasten Landstation oder der Gleiswrrnis großstädtischer Kopfbahnhöfe, von der

„Ein jedes Zweiglein zweigt sich wieder,  
Es ist ein großes Weltgebären:  
Der kleinste Zweig kommt wieder nieder  
Und will sich immer noch vermehren,“

überall kann man der kraftvollen Symphonie von Stahl und Eisen (Bild 354/59) an Stelle der überlebten „Blaublümeleinpoesie der gelben Postkutsche“ lauschen.

Und alles das in einer einzigen Hand vereinigt der Mann, der neben dem hinterm ovalen Führerhausfenster des eisernen Pferdes in seinem matt erleuchteten Glashauss mit den blanken Schalterknöpfen (Bild 353) das höchste Maß von Pflichtgefühl und Verantwortlichkeit in sich trägt. Ein einziger falscher oder auch nur unzeitiger Griff, ein sekundenlanges Versagen, und das, was eben noch Maria von Weber an seinem die Fesseln der Dienstbarkeit abwerfenden, in glühendem Zorn erwachten Zyklopen schauernd ersieht,

„Und rast und tobt und mahnt und knirscht, daß die entsetzte Welt erbebt,  
Und zwischen Trümmern Blut und Mark an den zerwühlten Saaten klebt“,

ist im Augenblick zur furchtbaren Tatsache geworden. Wir aber wollen diese trüben Gedanken rasch abschütteln und durch die großen Fensteraugen jene friedliche Stimmung auf uns einwirken lassen, die W. Ackermann, Hannover, in seinen künstlerischen Aufnahmen wie „Weißt du, wieviel Sternlein steh'n?“ (Bild 354), „Sprühende Gewalten“ (Bild 355), „Tausendundeine Nacht“ (Bild 356), „Unter künstlichen Sonnen“ (Bild 357) und „Mit Volldampf voraus!“ (Bild 359) so tief empfunden hat.

„Der Sonne entgegen“ (Bild 358), mit diesem Motto von dem in Bild 360/61 sich im Wandel der Zeiten offenbarenden Hauptbahnhof zu Hannover Abschied nehmend, in dem gerade in den Mitternachtsstunden ein lebhafter Durchgangsverkehr wichtiger D-Züge stattfindet, wollen wir beim Anblick des Leipziger Hauptbahnhofs (Bild 368/69), des stolzesten eisenbahntechnischen Bauwerkes der Gegenwart, nicht fragen, wieviel Tonnen Eisen in seinen Hallen ruhen, wieviel Quadratmeter Glas seine Dachrippen bedecken, wieviel Säcke Zement, wieviel Zentner Beton, wieviel Kubikmeter Kies und Sand, Kleinschlag und Kalk, wieviel Millionen Mauer- und Tuffsteine zu seinem Bau (Bild 365) verwandt wurden oder gar wieviel Eisenbahnzüge notwendig waren, um dieses Material herbeizuschaffen. Nicht nackte Zahlenreihen können hier einen Begriff von der wahren Ausdehnung dieses größten aller Bahnhöfe der Welt geben, der gleichsam die Verkörperung des Wortes des ehemaligen Kaisers Wilhelm II. darstellt:

„Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs.“