

Das Unterhaltungs-Blatt

Tägliche Beilage des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 32.

Donnerstag, 7. Februar.

1929.

(18. Fortsetzung.)

Fräulein Deutschland.

(Nachdruck verboten.)

Roman von Rosa Porten.

Da Thea um keinen Preis der Welt zugestanden hätte, daß die Anforderungen der neuen Rolle über die Grenzen ihres Könnens hinausgingen, suchte sie andere Gründe, um die Ausführung des Films zu hinterreiben. Nach einer sehr ersten Auseinandersetzung mit Kramer, in der sie immer wieder betonte, daß man Kunstreiterin und Seiltänzerin sein müsse, um diese „schlechte Person“ zu spielen, fuhr sie stracks zu Siegfried Feldbauer, in der Hoffnung, ihn weniger starrköpfig zu finden als ihren Mann.

Der Alte ließ sie sofort vor und empfing sie mit ausgesetztester Liebenswürdigkeit. Erwartete er doch, daß sie nur gekommen sei, um sich bei ihm dafür zu bedanken, daß er der Ausführung des neuen Films keinerlei Schwierigkeiten in den Weg gelegt hätte. Als er aber hörte, um was es sich handelte, legte er sein Gesicht in ernste Falten.

„Wir wollen zwischen uns keine Unklarheiten walten lassen, verehrte gnädige Frau“, sagte er in seiner nüchternen Art. „Als wir die Lössen-G. m. b. H. seinerzeit gemeinsam gründeten, waren sich alle Beteiligten darüber klar, daß unser Programm nur von rein geschäftsmäßigen Erwägungen geleitet sein könne. Ich habe mich nicht als Kunstförderer aufgespielt und es nie als meine Aufgabe betrachtet, das Niveau des Films zu heben. Was ich will ist nur, auf einwandfreie, saubere Weise Geld zu verdienen, und das — so dachte ich wenigstens bisher — wollen Sie und Ihr Gatte auch. Sie dürfen daher nicht erstaunt sein, wenn ich für Ihre Ausführungen, in denen hauptsächlich von „literarischer Minderwertigkeit des Manuskripts“ und „häßlichen Spekulationen auf den Instinkt der Massen“ die Rede ist, nicht das nötige Verständnis entgegenbringe. Ich bin sogar einigermaßen erstaunt, da in den Unterredungen, die ich mit Ihrem Gatten hatte, nie von solchen Bedenken die Rede war. Im übrigen war er es ja, der mir den neuen Film vorschlug.“

Noch aber gab Thea den Kampf nicht verloren, versuchte ihm, erregt und sich übersprudelnd, klar zu machen, daß eine Gesellschaft von der Bedeutung der Thea-Lössen-G. m. b. H. höhere Aufgaben zu erfüllen habe. „Filmgesellschaften, die an leitender Stelle stehen“, rief sie mit Pathos aus, „sind doch nicht nur dem Geldgeber, sondern auch der Öffentlichkeit über ihr Tun und Lassen Rechnung schuldig. Wenn solche Firmen nicht davor zurückschrecken, der Reklame jedes Opfer zu bringen, was sollten dann erst kleinere Unternehmungen tun, die...“

Feldbauer war aufgestanden. Begütigend nahm er ihre weiße, schlaffe Hand in die seine, die weß und von zahllosen Falten durchfurcht war, und sagte: „Meine liebe, gnädige Frau, Sie verirren sich da auf ein Gebiet, von dem Sie nichts verstehen. Über solche Dinge möchte ich mit Ihnen nicht streiten. Im übrigen braucht Ihnen das Ansehen der Thea-Lössen-Film-G. m. b. H. kein Kopfzerbrechen zu bereiten. Solange die Gesellschaft ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommt, wird ihr Ruf ein guter sein.“

Und ebenso sachlich, wie er sonst seine geschäftlichen Anordnungen zu geben pflegte, setzte er in einem Ton, der keinen Widerspruch aufkommen ließ, hinzu:

„Ihrer Bitte, den neuen Film abzusehen, kann ich leider nicht entsprechen. Ihre Gründe haben mich durchaus nicht zu überzeugen vermocht. Bitte empfehlen Sie mich Ihrem Herrn Gemahl.“

Auf dem Heimweg überlegte Thea, ob sie Arthur ihr Erlebnis berichten sollte. Nach ihren bisherigen Erfahrungen war aber als sicher anzunehmen, daß er ihr noch Vorwürfe machen würde, weil sie Feldbauer verstimmt hätte. Und der Gedanke an einen solchen Ausgang der Aussprache regte sie so auf, daß sie fast mit Widerwillen an die bevorstehende Begegnung mit ihrem Gatten dachte. Mit einemmal fühlte sie sich so einsam, so allein. Selten hatte ihr so sehr ein Mensch gefehlt, zu dem sie flüchten konnte, bei dem sie Schutz fand, wenn jemand sie so hart ansah, ihr so wehe tat.

Arthur empfing sie lächelnd.

„Na, Kind“, sagte er zu ihr, als sie noch im Hut zu ihm ins Zimmer trat, „wer hat Recht gehabt?“

Sie kämpfte tapfer gegen ihre innere Erregung und erwiderte so gelassen wie möglich:

„Ja! Leider! Herr Feldbauer besteht darauf, daß das fürchterliche Zeug gemacht wird.“

„Du mußt dir die Sache nicht gar zu schlimm vorstellen, Thea“, meinte er, froh, sie einmal seine Überlegenheit fühlen zu lassen, „ich glaube es dir ja gern, daß du ein bißchen Angst davor hast, etwas so ganz anderes zu spielen als bisher. Schließlich mußt du aber doch einsehen, daß wir mit den ewigen Wiederholungen auf ein totes Gleis geraten waren.“

Sie wollte etwas erwidern, doch saßen es ihr schon nicht mehr der Mühe wert zu sein. Er hielt ihr Schweigen für eine Zustimmung, und behaglich fuhr er fort:

„Du hast ja genügend Zeit, dir deine Rolle zurechtzulegen, denn in den nächsten Tagen bin ich mit den Vorbereitungen vollauf beschäftigt. Und ehe wir draußen und im Atelier probieren, sprechen wir jede Szene genau zusammen durch. Es müßte doch mit dem Teufel zugehen, wenn du nicht fertig bekämst, was selbst eine Holm kann.“

Thea stand noch immer, versunken in das leuchtende Rot der sinkenden Sonne starrend.

„Wahrhaftig, Thea, du nimmst die Geschichte zu tragisch.“

Sie schüttelte, wehmütig lächelnd, den Kopf und ging hinaus.

Als sie, nach einigen Minuten, in einem Hauskleid, das Arthur besonders liebte, zurückkam, fand sie ihn noch immer in das Manuskript vertieft. Sie trat an ihn heran und strich ihm über das Haar, das, wie sie fast erschrocken bemerkte, auf dem Scheitel anfang, sich bedenklich zu lichten. Er war so beschäftigt, daß er nur lässig ihre Zärtlichkeit erwiderte und sie bat, Platz zu nehmen, um sich sofort über alle Einzelheiten des neuen Films zu verständigen.

Thea hörte nur mit halbem Ohre zu. Ihr war seine Begeisterung, mit der er diese, ihr so unendlich gleichgültig erscheinenden Dinge behandelte, unbegreiflich. Sie hatte das Gefühl, als ginge all dies sie nichts mehr an.

Schon kurze Zeit danach waren die Atelierjungen fertiggestellt. Mit unendlicher Geduld hatte Kramer allabendlich mit Thea, die sich vor Müdigkeit kaum auf den Beinen zu halten vermochte, das Pensum des nächsten Tages durchgeprobt und ihr jede Bewegung einstudiert. Wenn auch jede Szene unzählige Male wiederholt werden mußte und erhebliche Mengen Rohfilm verdorben wurden — endlich war es doch gelungen, des alten Feldbauers Zufriedenheit zu erringen, der jetzt häufig den Aufnahmen beiwohnte, was Kramer angesichts der hohen Kosten, die „Der Wandergirkus“ verursachte, verständlich fand.

Die letzte große Aufnahme stand bevor, von dessen Ausfall freilich alles abhing, da man sich von ihr die stärkste Wirkung erhoffte. Als Schauplatz war von Kramer ein stilles Plätzchen in der weiteren Umgebung der Stadt ausersehen worden.

An einem leuchtenden Maimorgen fuhr die Gesellschaft in drei Autos los. Im vordersten Wagen saßen Kramer, seine Frau, die Bosetti und Baumann.

Thea, in ihrem kleidsamen Sportdress, lehnte sich behaglich in die federnden Ledertissen zurück. Der kühle Luftstrom, der ihre brennenden Wangen traf, tat ihr unendlich wohl, und sie genoß in vollen Zügen die Wonnen dieser wilden Jagd durch den erwachenden Tag.

Die Sonne war inzwischen höher gestiegen und hatte den glühenden Tau von den Gräsern geküßt. Kramer blickte zum Himmel — rings war auch nicht ein Wölkchen zu sehen. Es mußte ein prächtvoller Tag werden.

Auf Thea wirkte die Fahrt durch die sprossenden Felder seltsam beruhigend. Die ungehemmte Geschwindigkeit und das gleichmäßige Grün, auf dem die Augen sornlich ausruhen konnten, hatten sie in eine wohlige Gedankenlosigkeit eingelullt, so daß sie zusammenschrak, als der Wagen mit einem jähen Ruck vor einem einsamen Landgasthaus anhielt. Der behäbige Wirt, mit dem Kramer alles nötige verabredet hatte, kam schmunzelnd die Treppe herab, denn der heutige Tag versprach ihm ein gutes Geschäft zu bringen. Die Schauspieler reckten ihre vom langen Sitzen steif gewordenen Glieder, warfen die verstaubten Mäntel ab und folgten dann der freundlichen Wirtin, die ihnen ihre „Garderobe“ anwies, in die die Chauffeure die schweren Kostümröcke schleppten.

Das sonst so stille Dörfchen war in hellem Aufruhr. An allen Fenstern zeigten sich neugierige Gesichter, aus allen Türen traten ernste Männer und verschämt lachende Kinder, als Kramer mit Schönbedl und Thea, geführt von dem sich seiner Wichtigkeit wohlbewußten Wirt, durch die baumgeschmückte Hauptstraße schritten, um zum See hinabzugehen, an dessen Ufer eine schon halbverfallene Windmühle melancholisch ihre Flügel in den strahlenden Nachhimmel reckte.

„Sie haben alles veranlaßt, Herr Wirt?“ fragte Kramer.

„Gewiß, Herr Direktor! Versteht sich! Der Gemeindevorsteher ist verständigt, die Absperrung leitet der Gendarm selbst, und die Feuerwehr ist, für alle Fälle, auf halb zehn Uhr bestellt.“

Während Arthur mit Schönbedl noch einmal alles durchsprach und sich davon überzeugte, daß die Anordnungen, die er gegeben, sachgemäß ausgeführt waren, kam der streng dreinschauende Landgendarm auf blinkendem Rad angefaßt. Er sprang ab, legte seine Hand grüßend an die Mühle und meldete, daß er den Auftrag habe, sich dem Herrn Direktor zur Verfügung zu stellen, damit kein Unglück geschehe. Kramer reichte dem Mann die Hand und zog ihn in ein Gespräch, während dessen sich Thea in das saftige Grün des Seesufers fallen ließ und gedankenvoll in das unendliche Blau starrte, das sich über ihr wölbte.

Die Männer hatten inzwischen ihre Erörterungen beendet, und Kramer trat zu ihr hin.

„Was ist denn mit dir los?“ sagte er erstaunt, „ich glaube gar, du weinst?! Hast du wirklich Angst?“

Sie wehrte, sich zu einem Lächeln zwingend, ab.

Vor dem Dorfwirtshaus hatte sich inzwischen jung und alt versammelt, voll staunender Erwartung der seltsamen Dinge harrend, die da kommen sollten. Wenn ein kostümierter Schauspieler einmal aus dem Dunkel der Tür heraustrat, ging ein gedehntes „Ah!“ durch die Menge, aus der bald aber auch mehr oder weniger respektlose Witworte über die Komödianten hörbar wurden.

Thea war seltsam nervös und insichgekehrt. Es war ihr lieb, daß die Vorbereitungen noch eine Weile in Anspruch nahmen und ihr Zeit ließen, das Bild des friedlich ruhenden Sees mit seinen glitzernden Lichtern in sich aufzunehmen.

Und plötzlich entfiel sie sich, daß sie schon einmal vor einem so herrlichen märkischen See gestanden. Drüben war es gewesen, in Friedrichshagen, wo Frankfurt in der gleichen, stummen Andacht, die sie jetzt umfiel, auf die Wellen geschaut. Da hatte sie alle seine Verträumtheit belauscht. Hätte sie damals empfinden können wie heute . . .! Ihr Blick trübte sich, und heiße Tränen rannen über ihre Wangen.

Kramer, aufgeregt und halb heiser von dem vielen Kommandieren, kam unglücklicherweise gerade in diesem Augenblick herbei.

„Nun bitte ich aber ernstlich um eine Aufklärung, was dein ewiges Geheule bedeuten soll?“ sagte er, aufs höchste gereizt. „Bist du krank, oder willst du uns den ganzen Film verderben?“

Sie lächelte gequält.

„Du hast recht, Arthur“, sagte sie dann, „ich habe mich schon wieder in der Gewalt. Bist du so weit? Können wir anfangen?“

Ihre Bereitwilligkeit versöhnte ihn. Er gab ihr die Puderdose, und während sie die Spuren ihrer Tränen tilgte, erklärte er ihr noch einmal die letzten Verhaltensmaßregeln. Sie nickte zustimmend, er drückte ihr zerkaut einen Kuß auf die Lippen und ging dann hinüber, um sich davon zu überzeugen, daß bei Schönbedl und dem Theatermeister, die in der Nähe der Mühle Posten gefaßt hatten, alles in Ordnung sei. Dann gab er das Zeichen zum Beginn der Aufnahme.

Atemlose Stille trat ein, die Zuschauer wagten kaum, Luft zu holen. Einen Moment lang hörte man nichts, als das monotone Geräusch des Apparates, den Schönbedl drehte. Da kam Baumann auf schaumbedecktem Pferde zur Mühle gesprengt. Suchend wandte er den Kopf, sprang aus dem Sattel und ging auf die Türe zu, die er fest verschlossen fand. Ehe er sein Pferd wieder besteigen konnte, brausten seine Befehle in gestrecktem Galopp heran — Kramer jubelte, wie alles gut klappte und wie ausgezeichnet Baumann spielte. Da dieser jetzt keinen Ausweg sah, keine Möglichkeit, zu entkommen, kletterte er mit bewundernswerter Gewandtheit erst auf den sich langsam drehenden Flügel, dann in die Mühle, aus deren Fenster er ein wütendes Feuer auf seine Gegner eröffnete. Nachdem mehrere von ihnen gefallen waren, zogen sich die anderen zurück. . . . Kramer klatschte in die Hände, Schönbedl hörte auf zu drehen, und Baumann stieg gemächlich die ätzende, altersschwache Treppe herab.

„Wiederholen?“ fragte er, als er ins Freie trat.

„Nicht nötig! War gut!“ rief Kramer ihm zu und machte sich mit Hilfe des Gendarmen daran, das Spielfeld zu säubern und die Zuschauer in respektvolle Entfernung zurückzudrängen. Baumann war inzwischen zu Thea gegangen, zog ein Zigarettenetui und reichte es ihr geöffnet hin.

„Du scheinst ja verdammt aufgeregt zu sein, Thea“, sagte er und setzte sich passend zu ihren Füßen ins Gras. Ehe sie antworten konnte, kam Arthur atemlos angerannt.

„Also, bitte! Ihr müßt sofort, wenn die Geschichte vorbei ist, hin, denn es liegt mir daran, den abziehenden Rauch noch aufs Bild zu bekommen. Baumann, setz so gut, steh auf! Und du, Thea, setz dich am besten schon jetzt ins Auto.“

(Schluß folgt.)

Zwei Störche trauern.

Von Paul Daven.

Diese Vögel im buntemalten Rundhaus des Zoo schauen aus, als habe man den Sommer mit ihnen eingesperrt. Sie sind auf hohen Beinen sonst gewöhnt, über Wiesen und Schilf zu steigen und durch laue Luft zu klappern. Sie jagten durch afrikanische Wüsten und starren nun verständnislos in den nordischen Frost. Die Bunttheit im Haus der Stelzvögel ist eine konservierte, weil ihr der Hintergrund der Landschaft fehlt. Das dunkle grüne Ei des Straußenpaares liegt wie ein Fingerring in der Zugluft, die hereinbricht, wenn die Tür geöffnet wird.

Die Störche haben ein bescheidenes Plätzchen in einer Ecke. Kleiner sind sie auch als die Gevattern aus südlichen Zonen. Aber ihr schweigsamer Ernst steht bedeutungsvoll hervor, keiner aus dem Dubend rührt sich auch nur, wenn Fremde herantreten. Melancholie liegt aus dem Kreise der wie Greise zusammengeschrumpften Gestalten. Die Nachdenklichkeit ist erschreckend und verdächtig, in diesem Raum sonst regen gesellschaftlichen Austausches. Das Gekleber der Storchratscherren erscheint grau und verbraucht, alle Grandezza des Schreitens ist mit dem Sommer davongezogen. Es lastet eine unerklärliche Erinnerung auf der hoffnungslos wartenden Schar.

Das kam so. Alljährlich entläßt der Zoologische Garten den jungen Storchnachwuchs in die Freiheit. Die Eltern haben sich schon daran gewöhnt, die Kinder mit vorbeiziehenden Storchgeschwadern davonrauschen zu sehen. Resignation und Stolz der Erzeuger lassen dann eine erträgliche Stimmung im Storchlager zurück. Kinder müssen halt einmal fort, ebenso wie es das Schicksal der Alten ist, zurückzubleiben. Die Eltern haben ja auch gedrohtene Flügel und können nicht in die Luft hinaus. Um so ärger die Bewunderung und Freude, wenn plötzlich der junge Joseph oder der Bäckisch Maria baumhoch und wolkennah entschweben, dem Süden, den warmen Gestaden zu, während die Zurückbleibenden den Winter mit tiefer Philosophie im Stelzvogelhaus verbringen mit Kachelöfen, grünen Wänden und Guanogeruch. Diesmal nun sind von den fünf jungen Weltfahrern, die zur Reise bestimmt waren, zwei nicht in den Kontingent der Storchritter untergetaucht. Sie sitzen hoch, sie rauchsen wohl eine Zeitslang mit, schon senkten die Zurückbleibenden wieder die Schnäbel und starren nachdenklich zu Boden, als ein Flügelklappern zaghafter als vorher vernehmlich wurde und zwei Reisende wieder eintrafen. Sie ließen sich schwer auf die Wiese fallen. Warum sind sie zurückgekehrt? Gebrach es plötzlich an Mut, war die Kraft noch nicht da zum Fernflug? Es ist weit bis zum Mittelmeer, und die Flügel zittern bei den Anfängern oft matt. Wäre nicht die Monotonie der Masse, die mit fortstreift.

Kurz, zwei sind zurückgekehrt. Sie sagten nichts. Sie entschuldigeten sich nicht, sie hätten sich einfach zu den Alten und blieben in friedlicherem Besitz. Man machte es ihnen nicht leicht. „Ihr jungen Feiglinge“, haben die Alten geschmäht, „Ihr solltet euch etwas schämen, ihr Osenhader. Die Welt ist groß und da unten ist die Luft immer von Sonne durchatmet, ihr mit euren starken Flügeln.“ Sie haben es dann auch noch zweimal versucht. Einmal Ende September, als ein Rubel Wildgänse stationierte, die aber schnatternd in schneller Fahrt die Reulinge zurückließen, und dann mit dem Mut der Verzweiflung, als vier abenteuernde Kraniche Anfang Oktober wie die plündernden Nachzügler eines Heeres vorbeikamen. Es war schon frisch und kühl geworden. Nicht ohne Bangen ließ die Storchmutter die Beiden ziehen. Und dennoch atmeten die Stammstörche auf, als die beiden Reisenden auch diesmal nach einer kurzen

Zugvorstöße mit den Stämmen in hoher Luft sich wieder herunterstürzen ließen. Schließlich waren diese Landsknechte denn doch kein Umgang für die junge Brut. Dann zogen sie mit ins Überwinterungsheim. Sie sitzen im todstillen Kreis der Gefährten. Etwas zerzauster und auch kräftiger sehen sie aus als die alten Störche. Wenn sie plötzlich die Flügel schlagen, entbreitet sich ein unverfälschtes Gekleber. Einige Male sind sie plötzlich aus der Vekhargie gegen die Decke emporgeschossen wie auf Verabredung. Kleinklaut und schwerer lauten sie wieder herab. Sie haben die Freiheit gekostet und können nun ihre Glieder nicht mehr bezähmen. Ihre Storchengedanken sind mit uraltem Wandertrieb der Zugvögel im fernen Süden und bei köstlichen Eroberungen. Ihr steinerner Sitz im Ratsplatz der Alten verdirbt die Kraft der Flügel. Es ist zu spät geworden für die Reise, und im nächsten Jahr werden sie für ihre eigenen Kinder sorgen müssen. Sie hocken in der Mitte der Zwölfe, deren tiefes Schnabelnicken bedeutet: Wir haben es uns gedacht.

Welt u. Wissen

* Wer war Hamlet? Die Frage nach dem Urbild des geheimnisvollen Dänenprinzen, der der Held von Shakespeares größtem Drama ist, beschäftigt die Forschung seit langem und man hat schon öfters versucht, die zahlreichen historischen Persönlichkeiten in diesem genialen Charakterbild nachzuweisen. Eine neue beachtenswerte Hypothese ist jetzt von der Baronin Margarita Palmsterna, der Tochter des schwedischen Gesandten in London, aufgestellt worden. Sie hält es für wahrscheinlich, daß Shakespeare über die Verhältnisse in Skandinavien durch einen seiner Freunde Thomas Pope genau unterrichtet wurde, der Schauspieler am dänischen Hofe gewesen war. Durch ihn wird er auch manches über die Regierung des Königs Erik XIV. von Schweden erfahren haben. Dieser Fürst, der Sohn von Gustav Wasa, kam 1569 auf den Thron. Nach allen Berichten der Zeitgenossen muß er ein ebenso schöner wie geistvoller Mann gewesen sein. „Dieser Fürst“, so berichtet eine Chronik, „ist von schöner Gestalt und edler Haltung; er spricht mehrere Sprachen, ist in Geschichte und Mathematik beflissen, ein guter Musiker und Freund der Künste.“ Diese Charakteristika erinnern an das Bild, das Ophelia im Drama von dem „edlen Geist“ entwirft, der in Prinz Hamlet zerstört wurde. Aber wie der Held des Shakespeareschen Dramas besaß auch Erik XIV. nicht nur alle Vorzüge des vornehmen Hofmannes und genialen Menschen, sondern auch die Schattenseiten eines leicht verärgerten und exzentrischen Gemüts. Wie Hamlet in Ophelia, die Tochter eines einfachen Häftlings, so verliebt sich der junge Erik in die Tochter eines Glückritters, die ursprünglich Blumenverkäuferin auf dem Markt von Stockholm gewesen war. Als er nach dem Tode seines Bruders König wurde, mußte Erik seine Geliebte aufgeben und an eine standesgemäße Heirat denken. Er sandte einen Herrn seines Hofes Nils Gyllenstirn nach England, um um die Hand der Königin Elisabeth anzuhalten. Der Name dieses Abgesandten bringt uns sofort den Namen des Häftlings Glückstern in der Tragödie Shakespeares in die Erinnerung, und es ist wohl zweifellos, daß Shakespeare ihn übernommen hat. Die Melanchollen, von denen Erik wie Hamlet heimgesucht wurde, gipfelten im Jahre 1567 in einem Wahnsinnsausbruch, der zur Absetzung des Königs führte; er wurde ins Gefängnis geworfen und starb dort an Gift, sobald auch sein Tod dem Dramenhelden ähnelt. Die Baronin glaubt durch den Hinweis auf diese merkwürdige Übereinstimmung „etwas dazu beizutragen, um das Rätsel über die Persönlichkeit des Urbilds von Hamlet zu lösen“.

Das Reich der Technik

50 Jahre elektrische Bahnen.

Von Ernst Trebesius.

Auf der 1879 in Berlin veranstalteten Gewerbeausstellung war eine 300 Meter lange Ringbahn zur Beförderung der Ausstellungsbesucher angelegt worden. Die drei kleinen Personenwagen dieser Schmalspurbahn wurden von einer „Locomotive“ gezogen, vor der die Besucher mit lächelnder Neugier standen. Sie bestand nämlich lediglich aus einem zweiachsigen Fahrgestell, auf dem ein unförmiger Elektromotor lagerte. Die 3 Pferdestärken Leistung dieser damals noch recht neuartig anmutenden Kraftmaschine wurden durch Zahnräder auf die hintere Achse des Fahrgestells übertragen. Gesteuert wurde der Motor durch Gleichstrom von

150 Volt Spannung, dessen Zuleitung durch eine zwischen den Schienen isoliert liegende, hochkant angeordnete Flach-eisenbahn erfolgte. Die Schienen der Ringbahn dienten als Rückleitung. Außer Werner von Siemens, dem Schöpfer dieses ersten elektrischen Fahrzeuges der Welt, mögen damals nur wenig zukunftssehende Fachleute geahnt haben, daß der Elektrizität auch auf dem Gebiet der Zugbeförderung eine soich beispiellos schnelle Entwicklung beschieden sein würde, wie wir sie inzwischen tatsächlich erlebt haben. Ganze 7 Kilometer Geschwindigkeit entwickelte dieses erste elektrische Fahrzeug. Ein knappes Vierteljahrhundert später, im Jahre 1903, wurden dann bei den berühmt gewordenen Schnellbahnversuchen auf der Strecke Marienfelde-Jossen in der Umgebung Berlins 203 Kilometer erreicht. Eine Geschwindigkeit, die über die praktischen Bedürfnisse der damaligen

Zeit weit, weit hinaus und auch heute noch nirgends auf der Welt in der Zugbeförderung angewendet wird.

Es entspricht ganz dem wohlgeordneten Unternehmungsgeist eines Werner von Siemens, wenn er, ermutigt durch diese ersten wohl gelungenen Versuche mit dem elektrischen Antrieb, bereits ein Jahr später den Vorschlag machte, eine auf Säulen ruhende Hochbahn in der Friedrichstraße in Berlin zu errichten, womit er freilich seinerzeit um 2 Jahrzehnte voraus eilte. Da die Idee an verschiedenen Widerständen scheiterte, so baute er im Jahre 1881 bei Groß-Lichterfelde die erste dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Straßenbahn mit 1000 Millimeter Spurweite, die mit Gleichstrom von 180 Volt Spannung betrieben wurde. Im Äußeren einem Pferdebahnwagen gleichend, geschah die Fortbewegung des Wagens mittels eines im Wagenuntergestell angeordneten fünfzylinderigen Motors. Da die beiden Schienen als Leitungen dienten, so waren die Radreifen von den Rädern durch Holzringe isoliert, um den Stromübergang von einer zur anderen Schiene durch die Achsen zu unterbinden. Von den Radreifen wurde der Strom durch zwei auf den Wagenachsen isoliert angeordnete Metallbüchsen mit Schleifkontakten zum Motor übergeleitet. Mühte bei dem im Jahre 1879 gebauten Fahrzeug die Fahrtrichtung des Wagens durch ein Wendegerät geändert werden, da sich der Motor nur nach einer Richtung drehte, so ließ sich bei diesem ersten Straßenbahnwagen bereits die Fahrtrichtung durch Umschaltung des Motors erreichen, was durch Umlegen der Bürsten geschah. Vollbeseit hatte der Wagen etwa 4800 Kilogramm Gewicht und erreichte eine Geschwindigkeit von 35 bis 40 Kilometer in der Stunde.

Da auch die Versuche mit dieser ersten elektrischen Straßenbahn sehr gute Resultate ergaben, so lenkte sich die Aufmerksamkeit immer breiterer Kreise auf den neuen Antrieb. Namentlich die Bergwerksbesitzer versprachen sich davon einen guten Ersatz für den bisherigen Pferdebetrieb der Grubenbahnen. Das Steinkohlenbergwerk Zanderode in der Nähe Dresdens führte den elektrischen Betrieb seiner Grubenbahn zuerst ein. Es folgte die Paulus-Grubengrube in Oberschlesien, deren Lokomotive nach 24-jähriger Dienstzeit im Deutschen Museum zur Ausstellung gelangte.

War man in den ersten Jahren nach Einführung des elektrischen Bahnbetriebes nur darauf bedacht, diesen neuen Antrieb für Stadtbahnen und in Gruben zu verwenden, so richtete sich der Blick weitgehend auf die Eisenbahnen, auf die Vollbahnen, deren Elektrifizierung als eine zwar schwierige, dafür aber um so dankbarere Aufgabe erscheinen mußte. Im Jahre 1892 errichteten Siemens und Halske bei Lichterfelde eine Drehstrom-Versuchsstrecke, auf der ein vierpoliger Dreiphasenmotor auf seine praktische Verwendbarkeit im Fahrzeuge gründlich erprobt wurde. Ferner wurde die Frage einer allen Ansprüchen genügenden Hochspannungsfahrleitung und eines Stromabnehmers für hohe Fahrgeschwindigkeiten gründlich erwogen und praktisch ausprobiert. Diese eingehenden Versuche bildeten die Grundlage für die späteren, in der ganzen Welt berechtigtes Aufsehen erregenden Schnellbahnversuche der Jahre 1901 und 1903 auf der Strecke Marienfelde-Jossen, bei denen zuerst 160 Kilometer, und später, nach Verstärkung des Oberbaues, sogar bis zu 203 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde erreicht wurden. Zwei Versuchswagen waren von der für diesen Zweck von den beiden deutschen Großfirmen A. E. G. und Siemens u. Halske gegründeten Studiengesellschaft in Auftrag gegeben und von den Firmen van der Zypen und Charlier und Siemens u. Halske gebaut worden. Zwei dreischachige Drehgestelle trugen den 22 Meter langen, an den Enden etwas zugespitzten Wagenkasten. Die vier Drehstrommotoren vermochten beim Anfahren bis zu 3000 PS. zu entwickeln. Die Stromabnahme erfolgte durch zwei auf dem Dach des Wagens befestigte Stromabnehmer mit je drei Schleifbügeln. Der Strom mit 10 000 Volt Spannung wurde von den seitlich des Bahnkörpers an Masten übereinander angeordneten drei Leitungen entnommen, den beiden Drehstromtransformatoren im Wagen zugeführt und darin auf 1150 Volt herabgemindert.

Wenn diesen großzügig durchgeführten Schnellbahnversuchen später auch keine praktische Einführung in die Praxis folgte, so lieferten sie den interessierten Kreisen doch eine Reihe sehr wertvoller Erfahrungen, die sich später nutzbringend verwerten ließen. Noch vor den Schnellbahnversuchen auf der Strecke Marienfelde-Jossen wurde auf der Wannseebahn ein elektrischer Versuchszug eingesetzt, der aus zehn normalen dreischachigen Staatsbahnwagen bestand. Der erste und der letzte Wagen waren mit dem elektrischen Antrieb ausgerüstet. Auf jeder Achse war ein Gleichstrom-Dauwstrommotor aufgestellt, der für 750 Volt Betriebsspannung gebaut war. Die drei Motoren eines Motorwagens

waren dauernd parallel geschaltet, die beiden Motorgruppen eines Zuges konnten von dem jeweils vorderen Führerstand aus mittels eines Straßenbahnwagenschalters in Reihe oder parallel geschaltet werden. Die sechs Motoren des Zuges entfalteten eine Dauerleistung von zusammen 420 PS., womit eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 35 Kilometer erreicht wurde. Die Stromzuführungsleitung war in Gestalt einer Stromschiene auf einer Seite des Gleises verlegt. Die Stromabnahme erfolgte mittels der Gleichschuhe, die an den Achsbuchsen der Motorwagen isoliert befestigt waren; die Rückleitung des Stromes erfolgte durch die Fahrschienen.

Ging die Entwicklung der elektrischen Bahnen in den ersten beiden Jahrzehnten in der Weise vor sich, daß es gelang, mit Hilfe des Gleichstromes erhebliche Zuggewichte auf begrenzte Entfernungen zu befördern, so ging nach der Jahrhundertwende das Bestreben der Starkstrom- und Eisenbahntechniker dahin, große Zuggewichte auch über weite Strecken mit Hilfe des elektrischen Stromes zu bewegen. Dies war nur möglich mit Hilfe des Wechselstromes von hoher Betriebsspannung. Es galt daher, die ersten Betriebserfahrungen mit Wechselstrom auszubauen, neue Ausführungsformen für Fahrleitungen usw. zu finden, um die entgegenstehenden Schwierigkeiten wirksam beheben zu können. Auf Grund der gesammelten Erfahrungen entstanden später eine ganze Anzahl elektrischer Bahnen mit Wechselstrombetrieb. Auch Vollbahnen wurden in Europa und Amerika in immer größerem Maße elektrifiziert, wobei vor allem die Schweiz, gestützt auf ihre wohlfeile, aus Wasserkraften gewonnene elektrische Energie, in hervorragender Weise zu Werke ging.

Auch in Deutschland war der heiße Streit zwischen den Anhängern der Dampflokomotive auf der einen Seite und den Befürwortern der elektrischen Lokomotive auf der anderen Seite inzwischen so weit beigelegt worden, daß sich auch die Verwaltung der damals noch preussischen Staatsbahnen zur Einrichtung elektrischer Zugbeförderung auf der Strecke Dessau-Bitterfeld entschloß. Im Januar 1910 wurde mit den Arbeiten begonnen. Ein Jahr später wurde der Probebetrieb bereits mit mehreren Lokomotiven begonnen.

Der wagenbauliche Teil der ersten elektrischen Lokomotive dieser Strecke wurde von der hannoverschen Maschinenbau A. G., Hannover-Linden, der elektrische Teil von den Siemens-Schuckertwerken, Berlin, geliefert. Es ist eine 2/5 gekuppelte Lokomotive, d. h., von den fünf Achsen sind die beiden Triebachsen mit 1600 Millimeter Durchmesser mit dem Motor gekuppelt, während die drei übrigen Achsen mit 1000 Millimeter Durchmesser als Laufachsen dienen. Die Lokomotive hat nur einen einzigen, im Lokomotivrahmen hochgelagerten Fahrmotor, der bei der Höchstgeschwindigkeit von 110 Kilometer etwa 1000 PS. 1 Stunde lang und 725 PS. dauernd leistet. Diese erste deutsche elektrische Schnellzuglokomotive hat mit dieser Motorleistung Schnellzüge von 240 Tonnen mit 90 Kilometer und Personenzüge von 200 Tonnen mit 70 bis 75 Kilometer Höchstgeschwindigkeit auf erwähnter Strecke bis zum Herbst 1914 dauernd befördert. Bei besonderen Schnellfahrversuchen sind mit ihr zeitweilig sogar 130 Kilometer erreicht worden. Als nach Kriegsende der elektrische Betrieb auf dieser Strecke, die inzwischen von Dessau nach Magdeburg und von Bitterfeld über Leipzig nach Halle erweitert worden war, wieder aufgenommen wurde, galt es infolge der Zugbeschränkungen größere Zuglasten zu befördern. Die Lokomotive war diesen erhöhten Zuglasten nicht mehr gewachsen und wurde deshalb im Jahre 1923 dem Deutschen Museum einverleibt.

Inzwischen wurde die Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven immer mehr gesteigert. Die im Herbst 1924 in Seddin veranstaltete Eisenbahntechnische Ausstellung ließ die seitdem erreichten Fortschritte sehr deutlich erkennen. Konnte doch die Leistung bereits auf 3000 bis 4000 PS. und die Geschwindigkeit auf 160–170 Kilometer gesteigert werden. Wenn die Elektrifizierung unserer Reichsbahn seit Kriegsende noch nicht die Fortschritte gemacht hat, wie es von dem reisenden Publikum gern gewünscht wird, so liegt dies in verschiedenen Verhältnissen begründet. Zunächst muß dabei auf die riesigen Kosten hingewiesen werden, die die Umstellung vom Dampf- auf den elektrischen Betrieb erfordert. Ein Kilometer Elektrifizierung kostet mit Ausrüstung und Fahrzeugen rund 200 000 Mark. Die gesamte Elektrifizierung der heutigen Dampfstrecken unserer Reichsbahn würde also rund 10 Milliarden Mark kosten. Schon aus diesem Grunde kann die Umstellung nur schrittweise erfolgen. Außerdem kommt hinzu, daß auch die Dampflokomotive in der Nachkriegszeit durch Anwendung hochgespannten Dampfes, Vorwärmung, mechanische Reibschaltung, Staubkohlenfeuerung und Einführung der Dampfturbine ganz wesentliche Verbesserungen technischer und wirtschaftlicher Natur erfahren hat, und daß außerdem im Dieselmotor noch ein neuer Konkurrent entstanden ist.