



**Zeugin der Geschichte:
Die Alte Weichselbrücke in Dirschau**

**Świadek przeszłości:
Dawny most przez Wisłę w Tczewie**

Herausgegeben von Wieland Ramm

Mit Beiträgen von
Christoph Groh
Karl-Ernst Maedel
Marek Modrzejewski
Louis Passarge
Herbert Ricken
Mariusz Wiórek
und des Herausgebers

Zebrał: Wieland Ramm

Autorzy:
Christoph Groh
Karl-Ernst Maedel
Marek Modrzejewski
Louis Passarge
Herbert Ricken
Mariusz Wiórek
Wieland Ramm

Dieses Buch ist zugleich ein Katalog zur Ausstellung
„Alte Weichselbrücke Dirschau“

Technische Universität Kaiserslautern – Fachgebiet Massivbau und
Baukonstruktion

Książka stanowi jednocześnie katalog wystawy „Dawny most przez
Wisłę w Tczewie“

Technische Universität Kaiserslautern – Fachgebiet Massivbau und
Baukonstruktion

nr 54241 €16605 K-774

Herausgeber:

Dr.-Ing. Wieland Ramm
em. Prof. für Massivbau und Baukonstruktion
an der Technischen Universität Kaiserslautern

Dieses Buch kann bezogen werden:

- über den Buchhandel
- oder direkt bei der
Technischen Universität Kaiserslautern,
Fachgebiet Massivbau und Baukonstruktion,
Postfach 3049,
D-67653 Kaiserslautern
Fax: 0049-(0)631-205 3555
E-mail: dirschau@rhrk.uni-kl.de

151 5917
u
Universitätsbibliothek
Europa - Universität
Viadrina
Frankfurt (Oder)



Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 3-00-014775-6

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.

Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks und der Vervielfältigung des Buches oder von Teilen daraus, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers in irgendeiner Form (Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

© 2004 Technische Universität Kaiserslautern – Fachgebiet Massivbau und Baukonstruktion

Grafische Bearbeitung:
Digital Design, Trauntalstraße 52, D-55767 Brücken
Druck und Bindung:
Krüger Druck, D-66763 Dillingen/Saar

Zebrał:

Dr.-Ing. Wieland Ramm
Em. Prof. katedry „Massivbau und Baukonstruktion“
Uniwersytetu Kaiserslautern

Tę książkę można sprowadzić:

- przez księgarnie
- lub bezpośrednio przez
Technische Universität Kaiserslautern,
Fachgebiet Massivbau und Baukonstruktion,
Postfach 3049,
D-67653 Kaiserslautern
Fax: 0049-(0)631-205 3555
E-mail: dirschau@rhrk.uni-kl.de

Informacje bibliograficzne Der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek włącza w rejestr tę publikację w Deutsche Nationalbibliografie; szczegółowe dane bibliograficzne znajdują się w internecie <http://dnb.ddb.de>

ISBN 3-00-014775-6

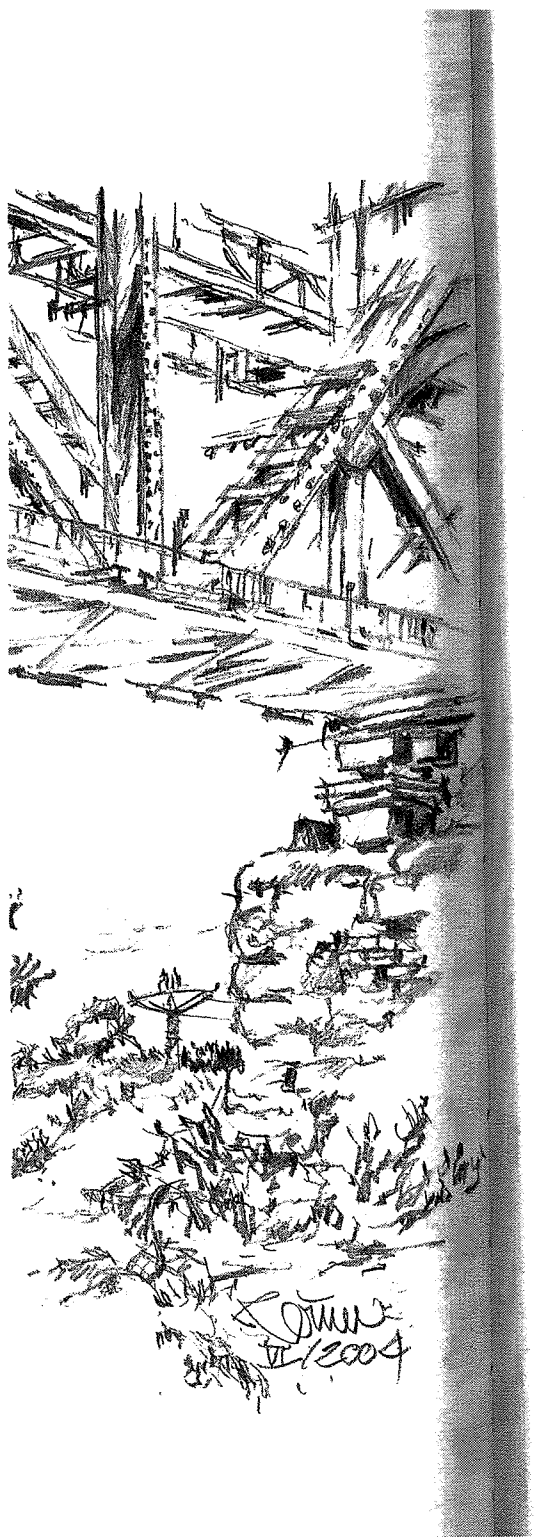
Utwór jest chroniony prawami autorskimi.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Utwór, ani jego tłumaczenie, w całości, ani we fragmentach nie może być w żadnej formie przerabiany, powielany ani rozpowszechniany za pomocą urządzeń elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających i innych (fotokopie, mikrofilmy i inne), bez pisemnej zgody posiadacza praw autorskich.

© Copyright by Technische Universität Kaiserslautern
Fachgebiet Massivbau und Baukonstruktion.

Obróbka graficzna:
Digital Design, Trauntalstraße 52, D-55767 Brücken
Druk i oprawa:
Krüger Druck, D-66763 Dillingen/Saar

Printed in Germany



Karl-Ernst Maedel

Wölfe vor Block Schwarzheide

Eine winterliche Nachfahrt im Jahre 1875 auf einer Lokomotive der preußischen Ostbahn

Wilki przed posterunkiem Czarne Błonia

Nocny przejazd lokomotywą pruskiej Kolei Wschodniej, zimą w roku 1875

(Nachdruck aus dem Buch „Geliebte Dampfloek“ von Karl-Ernst Maedel.
– Reprint der Ausg. Stuttgart, Franckh, 1967, 6., verbesserte Aufl. – Stuttgart:
Kosmos, 1999 (Kosmos Klassiker-Reprint), ISBN 3-440-07935-x)

(z książki „Geliebte Dampfloek“ Karla Heinza Maedela. Przedruk wydania:
Stuttgart, Franckh, 1967, 6., wydanie poprawione: Stuttgart: Kosmos, 1999
(Kosmos Klassiker – Reprint), ISBN 3-440-07935-x)

War das eine Kälte in jener letzten Januarwoche des Jahres 1875! Der Schnee, der nach Neujahr reichlich gefallen war, bedeckte als Teppich aus glasharten, glitzernden Kristallen die Erde. Der Fuß, der darüber schritt, hinterließ nicht einmal eine Spur. Tagsüber milderte eine trübe, milchige Sonne die Kälte ein wenig. Desto schlimmer war es in den Nächten, wenn der Vollmond am Himmel stand. Dann war die Nacht ein einziges Flimmern und Funkeln, und die Erde knackte unter dem Frost.

Wann hatte es zum letzten Mal eine derartige Kälte gegeben? - dachte Lokomotivführer Oskar Schneiderei, als er seinen Dienst in der Betriebswerkstatt Schneidemühl der Königl. Preußischen Ostbahn antrat. Wohl war man in den Januar- und Februartagen von jeher Kummer gewöhnt, besonders, wenn die Kälte von Rußland herüberdrückte. Aber in diesem Jahr war es ganz schlimm. Seit drei Wochen hielt der harte Frost schon an. Das würde heute wieder eine Fahrt werden, die es in sich hatte, noch dazu eine Nachtfahrt. Mißmutig stapfte er zu seiner Lok, die der Heizer bereits aus dem Heizhaus gefahren hatte. Wie ein Nordpolforscher sah er aus, der Lokomotivführer Schneiderei. Eigentlich sah man überhaupt nichts von ihm, nur einen großen, schweren Pelzmantel, unter welchem zwei kurze Säulen hervorschauten, die schweren Pelzstiefel. Vom Gesicht waren nur Augen, Nase und der große Vollbart zu sehen, alles andere war hinter Bergen von Wolle und Pelzen versteckt. Und der Heizer, der Josef Maslonka, der mit der großen Schürstange das Feuerbett lockerte, sah nicht anders aus. Da beide Männer die gleiche Größe aufwiesen, konnte man sie von hinten überhaupt nicht unterscheiden. Maslonka war ein alter, müder Mann von neunundsechzig Jahren, der einmal Lokführer gewesen war, aber nach einem Unfall wieder Heizerdienste verrichten mußte. Er hätte sich gern zur Ruhe gesetzt, aber zu Hause waren noch so viele hungrige Mäuler, für die Brot geschaffen werden mußte. Da reichte die schmale Pension nicht hinten und nicht vorn.

Schneiderei fuhr die Lok Nr. 95, eine moderne Maschine, von Borsig 1866 gebaut. Wie gut hat man es heute im Vergleich zu früher, dachte der Mann, als er die Leiter zum Führerhaus emporstieg. Seine Lok besaß doch wenigstens schon ein Führerhaus. Zwar ein ganz kleines nur, man stand immer noch mit der hinteren Körperpartie im Freien, aber das Ding hatte doch wenigstens schon ein Dach. Wenn er da so an seine ersten Fahrten dachte, auf offener Bühne im schneidenden Schneesturm. Damals hatte er sich auch sein Rheuma geholt, das ihn immer so plagte.

„n Abend, Josef“, begrüßte Schneiderei seinen Gefährten, „was Neues?“ „Nischt Neues, Oskar“, erwiderte der Angeredete, „Fenskes Maschine ist kaputt. Das Wasserrohr geplatzt. Jetzt soll Bachmann den Frühzug nach Küstrin fahren. Ja, ja, 's wird Winter!“

Schneiderei guckte den Alten schief von der Seite an, sagte aber nichts,

Co to był za mróz tamtego ostatniego tygodnia stycznia 1875 r.! Śnieg, który obficie spadł po Nowym Roku, przykrył ziemię jak dywan z twardych błyszczących kryształów. Stopa krocząca po nim nie zostawiała nawet najdrobniejszego śladu. W ciągu dnia przyćmione, mleczne słońce łagodziło trochę mróz. Za to gorzej było nocami, kiedy to księżyc w pełni pojawiał się na niebie. Noc była tylko jednym migotaniem i iskrzeniem, a ziemia trzeszczała od mrozu.

Kiedy ostatnio był taki mróz? - myślał maszynista Oskar Schneiderei, gdy zaczynał swoją zmianę w Pile, gdzie mieściła się parowozownia pruskiej Królewskiej Kolei Wschodniej. Ludzie byli przyzwyczajeni do takich warunków szczególnie, kiedy w styczniu i lutym mróz ciągnął z Rosji. Ale tego roku było już całkiem źle. Od trzech tygodni trzymał solidny mróz. To znowu będzie dzisiaj jazda, a do tego jeszcze nocą. Markotny brnął w kierunku swojej lokomotywy, którą palacz właśnie wyprowadził z hangaru. Schneiderei wyglądał jak badacz Bieguna Północnego. Właściwie nie było go widać, jedynie wielki futrzany płaszcz i dwie krótkie kolumny wystające spod niego - ciężkie futrzane buty. Z twarzy widać było jedynie oczy, nos i bujną brodę, reszta była ukryta za zwałami wełny i futra. Palacz, Józef Maślanka, który właśnie wielkim pogrzebaczem rozluźniał żar w piecu, nie wyglądał inaczej. Od tyłu nie sposób było tych dwóch mężczyzn rozróżnić, szczególnie że byli podobnego wzrostu. Maślanka był starym, znużonym człowiekiem w wieku sześćdziesięciu dziewięciu lat, który był już kiedyś maszynistą, ale po wypadku, którego doznał, musiał wrócić do funkcji palacza. Chętnie by się już wycofał z tego zawodu, ale w domu było zbyt wiele gęb do wyżywienia, którym trzeba było zapewnić chleb, a jego słaba pensja z trudem dla wszystkich wystarczała.

Schneiderei prowadził lokomotywę nr 95, nowoczesną maszynę zbudowaną przez Borsiga w 1866 r. Jak dobrze mamy teraz w porównaniu z tym, co było kiedyś, myślał sobie, wspinając się po drabinie do budki maszynisty. Jego lokomotywa posiadała przynajmniej budkę maszynisty. Wprawdzie małą i trzeba było stać z odsłoniętymi plecami, ale przynajmniej był jakiś dach. Kiedy pomyśli o swojej pierwszej lokomotywie, gdzie stał na otwartej platformie w czasie zamieci śnieżnej... Wtedy to dorobił się reumatyzmu, który do dzisiaj go męczy.

„Dobry wieczór, Józefie“ pozdrowił kolegę Schneiderei, „co nowego?“

„Nic nowego, Oskarze“, odpowiedział, „maszyna Fenskego się zepsuła. Przewód z wodą pękł. Teraz Bachmann powinien prowadzić wczesny pociąg do Kostrzyna, ano, to dopiero zima.“

Schneiderei spojrział krzywo na starego z boku, ale nic nie powiedział, tylko wychylił się przez okno, tak bardzo, jak tylko mu na to jego gruby płaszcz pozwalał. Mniej mętne dworcowe latarnie dawały tyle światła, że przynajmniej widziało się samego siebie. Gdzieś słychać było gwizd,

go tygodnia stycznia 1875 r. i
okrył, przykrył ziemię jak dywan
i krocząca po nim nie zostawiała
śladów, przyćmione, mleczne słońce
i nocami, kiedy to księżyc w pełni
i migotaniem i iskrzeniem,

czynista Oskar Schneidereit, gdy
się parowozownia pruskiej
byli przywyczażeni do takich
i lutym mróz ciągnął z Rosji. Ale
tygodni trzymał solidny mróz.
jeszcze nocą. Markotny brnął w
z właśnie wyprowadził z hangaru.
Północy. Właściwie nie było
i dwie krótkie kolumny wystające
czy widać było jedynie oczy, nos
i futra. Palacz, Józef
obaczem rozluźnił żar w piecu,
ob było tych dwóch mężczyzn
go wzrostu. Maślanka był starym,
dziesięciu dziewięciu lat, który był
i którego doznał, musiał wrócić
cofał z tego zawodu, ale w domu
wym trzeba było zapewnić chleb,
ich wystarczała.

nr 95, nowoczesną maszynę
obrzu mamy teraz w porównaniu
pinając się po drabinie do budki
przynajmniej budkę maszynisty.
nieymi plecami, ale przynajmniej
pierwszej lokomotywie, gdzie stał
i śnieżnej... Wtedy to dorobił się

egę Schneidereit, „co nowego?”
„maszyna Fenskego się zepsuła.
in powinni prowadzić wcześniej
na.”

zo z boku, ale nic nie powiedział,
zo, jak tylko mu na to jego gruby
owe latarnie dawały tyle światła,
ebie. Gdzieś słyhać było gwizd,

sondern lehnte, so gut es in seinem dicken Mantel ging, zum Fenster hin-
aus. Die wenigen trüben Bahnhofslaternen spendeten gerade soviel Licht,
daß man sich selbst wenigstens sehen konnte. Von irgendwoher pfiff es,
sonst aber lag Schweigen über den ausgedehnten Bahnhofsanlagen, auf
denen tagsüber so viel Betrieb herrschte. Er schaute nach seiner Uhr, hatte
Mühe, sie mit den dicken Handschuhen zu finden. Einhalb elf Uhr. Elf Uhr
zehn sollte er den Kurierzug nach Königsberg bis Dirschau führen. Sollte.
Wer weiß, wann der bei dem weiten Weg aus Berlin eintreffen würde.

Undeutlich konnte Schneidereit bemerken, wie in der Ferne der Rangie-
rer pfiff und winkte. Er gab Dampf. Langsam setzte sich die Lok nach rück-
wärts in Bewegung und rollte zum Bahnhof. Der Rangierer, ebenfalls im
dicken Mantel, sprang hinten auf den Tritt am Tender. Kurz vor dem Prell-
bock am Wartegleis zum Königsberger Bahnsteig machten sie halt. Auch
der Bahnsteig war menschenleer. Die Reisenden saßen um den warmen
Ofen im Wartesaal gedrängt. Der Beamte vom Dienst stolperte über die
Gleise.

„Maschine nach Dirschau?”

„Ja, was gibt's?" rief Schneidereit zurück.

„Bahnhof Kreuz hat telegraphiert: Zug ist eben abgefahren. Hat bereits
eine knappe Stunde Verspätung. Wird kaum vor zwölf Uhr hier sein. Könt
euch ja noch 'n bißchen aufwärmen.“

„'s ist gut. Hauptsache, er kommt überhaupt noch!”

Schneidereit wandte sich zurück ins Führerhaus. „Hast du gehört, Josef?
Kommt alles genauso, wie wir's uns vorgestellt haben. Kannst übrigens in
den Bahnhof gehen, ich bleibe hier.“

Der andere stieß einen Brummlaut aus, rührte sich aber nicht von der
Stelle. Schneidereit kannte seinen Feuermann. Wenn der nicht wollte, dann
wollte er nicht.

Wenn wenigstens das Führerhaus einen Sitz gehabt hätte, um sich ein
wenig niederhocken zu können. Aber nein. Auch so eine merkwürdige
Ansicht von der Bahnverwaltung: „Das Sitzen beeinträchtigt die Aufmerk-
samkeit der Mannschaft und fördert die Müdigkeit. Stehen erhält frisch
und munter'. Ja, ja, von „denen da oben“ stand ja keiner auf der Lok. Was
wußten denn die schon, wie es einem zumute ist, wenn einem sechs oder
sieben Stunden lang die Knochen durcheinandergeschüttelt worden sind.
Was kümmert die schon Rheuma, Gicht und Ischias der Lokmannschaft.
Egal, er, der Lokführer, kann nichts daran ändern.

Nun verrinnen die Viertelstunden, und langsam, aber sicher kriecht die
Kälte von unten her in die beiden Männer hinein. Maslonka läßt von Zeit
zu Zeit die Feuertür offen, dann schlägt eine angenehme Glutwelle ins Füh-
rerhaus. Aber wenn er die Tür schließt, rieselt ein Schauer nach dem an-

poza tym zalegała cisza na bardzo rozległym dworcu, gdzie za dnia
panował tak duży ruch. Poszukiwał zegarka, który z trudem mógłby
znaleźć swoimi grubymi rękawicami. W pół do jedenastej. O jedenastej
dziesiąt miał prowadzić pociąg do Tczewa, który później szedł dalej
do Królewca. Miał. Bo kto wie, kiedy przyjedzie z dalekiego Berlina.

Schneidereit niewyraźnie dostrzegł manewrowego, który w oddali
zagwizdał i zamachał na niego. Dał pary. Lokomotywa tyłem, powoli
potoczyła się w kierunku dworca. Manewrowy, też w grubym płaszczu,
wskoczył na stopień węglarki. Zatrzymali się tuż przed kozłem odbojowym
przy peronie, z którego odchodziły pociągi w kierunku Królewca.
Na peronie też nie było nikogo. Pasażerowie siedzieli stłoczeni przy
piecach w budynku dworca. Zawiadowca potknął się na torach.

„Pociąg do Tczewa?”

„Tak, co jest?” odrzekł Schneidereit.

„Telegrafowano z dworca w Krzyżu: Pociąg właśnie wyjechał. Ma około
godziny spóźnienia. Będzie tutaj tuż przed północą. Możecie się więc
trochę ogrzać.”

„W porządku, ważne żeby w ogóle przyjechał!”

Schneidereit odwrócił się w kierunku budki maszynisty. „Słyszałeś, Józef?
Będzie tak, jak się spodziewaliśmy. Możesz iść na dworzec, ja zostaję
tutaj.”

Ten drugi zamruczał coś pod nosem, ale nie ruszył się z miejsca.
Schneidereit znał swojego palacza. Jak on nie chciał, to nie chciał.

Żeby ta buda miała chociaż jakąś ławkę, żeby móc choć na chwilę
przysiąść. Ale nie. To dziwne stanowisko zarządu dworca: „Siedzenie
ogranicza uwagę załogi i zwiększa zmęczenie. Stojąc, pozostaje się
świeżym i rześkim”. Tak, tak, z tych „na górze” żaden jeszcze nie stał
na lokomotywie. Co oni tam wiedzą, jak my się czujemy, gdy nam tu
sześć czy siedem godzin kości wytrzęsie. Co ich interesuje reumatyzm,
artretyzm i ischias kolejarzy. Co tam, on maszynista i tak nic nie zmieni.

Uciekają kolejne kwadransy i powoli, od dołu przedziera się chłód
w ciała obu mężczyzn. Maślanka otwiera od czasu do czasu drzwiczki
pieca do wnętrza budki, uderza wtedy przyjemna fala żaru. Ale kiedy
Maślanka je zamyka, dreszcze jeden za drugim przebiegają im po
plecach. Zimno tym bardziej daje się we znaki. Maślanka pozwala coraz
to iniektorom huczeć, żeby przewody nie zamarzły. Poza tym obydwaj
mężczyźni milczą. Co tu opowiadać, jak się od dziesięciu lat razem pracuje
i kiedy się stoi w otwartej budzie na dwudziestopięciostopniowym mrozie
i czeka na pociąg mający się pojawić między jedenastą a północą.

Minuty stają się wiecznością.

Krótko po jedenastej wtacza się z hukiem ostatni pociąg osobowy

dern den Rücken hinab. Die Kälte wird um so fühlbarer. Maslonka läßt in Abständen die Injektoren rauschen, damit die Leitungen nicht einfrieren. Ansonsten schweigen die beiden Männer sich an. Was gibt es denn schon zu erzählen, wenn man an die zehn Jahre zusammen Dienst getan hat, wenn man nachts zwischen elf und zwölf bei fünf- und zwanzig Grad Kälte auf dem ungeschützten Führerstand einer Lok steht und auf den Zug wartet?“

Die Minuten werden zur Ewigkeit.

Kurz nach elf Uhr rumpelt und poltert der letzte Personenzug aus Neu-Stettin herein, an der Spitze eine von den neuen „Schermaschinen“,“ die allenthalben in Mode kommen. Die wenigen Reisenden haben bald den Bahnsteig verlassen, der Zug klappert auf das Abstellgleis hinaus, man hört noch eine Weile Rattern und Poltern, dann ist wieder Stille. Nur der Himmel gleißt und glitzert, die Sterne funkeln wie Diamanten.

Um Viertel vor zwölf Uhr tritt der Bahnsteigportier auf den Perron, schwingt eine große Messingglocke: Bel-lebem - bellebem - bellebem - bellebem – „Vorrzicht bitttäää - Kurierzuch nach Keenichsbarch fährt ein - Vorrzicht bitttäähhh!“

Zwei, fünf, sieben Reisende treten aus dem Warteraum, bleiben kurz hinter der Tür stehen, so, als trauten sie sich nicht in die Kälte hinaus. Dann klappert es in der Ferne, Eisen schlägt auf Eisen, zwei trübe Laternen schleichen auf dem Gleis heran, der Zug läuft ein.

Du lieber Gott, denkt Schneidereit, die sehen ja aus! An der Lok, an Kessel und Führerhaus, überall hängen dicke Eiszapfen, der Tender trägt einen Kranz von Eis. Aus dem Führerhaus schauen zwei müde Gesichter, Schneidereit kennt sie nicht, es ist eine Berliner Maschine und eine Berliner Mannschaft. Der Rangierer ist zur Stelle, hängt die Kette aus, die Berliner Lok schnauft wie mit letzten Kräften davon. „Landsberg“ steht als Name am Kessel, Schneidereit liest ihn im Vorüberfahren. Dann beginnt für ihn der Ernst des Lebens. Schon hat der Rangierer die Weiche umgelegt. Lok Nr. 95 fährt auf das Hauptgleis, über die Weiche. Eisen klackt, die Weiche



Lokomotive Nr. 95 der Preußischen Ostbahn legt sich in Schneidemühl vor den Kurierzug Berlin – Königsberg.
Lokomotywa nr 95 Pruskiej Kolei Wschodniej, zaczepiana w Pile do pociągu pośpiesznego Berlin - Królewiec

ze Szczecinka, z przodu jedna z nowych maszyn „Schermaschine“, które właśnie stają się modne. Nieliczni podróżni szybko opuścili peron, pociąg klekocząc i dzwoniąc zjechał na bocznice i znowu zapada cisza. I tylko niebo błyszczący i połyskuje, gwiazdy migotają jak diamenty.

Kwadrans przed dwunastą zawiadowca wyszedł na peron i dzwoniąc dużym mosiężnym dzwonkiem woła: dzyń – dzyń – dzyń – dzyń – dzyń „Uwwwwaga, uwaga prrrroszę – wjeżdża pośpieszny do Królewca, uwaga!“

Dwóch, pięciu, siedmiu pasażerów wychodzi z poczekalni, pozostają zaraz za drzwiami, jakby nie mieli odwagi wyjść na mróz. Z daleka słychać już stukot, żelazo uderza o żelazo, dwie słabe latarnie pełzną nad torami, pociąg wjeżdża na dworzec.

Mój Boże – myśli Schneidereit - jak oni wyglądają. Na lokomotywie, kotle i budce maszynistów wiszą grube sople lodu, a węglarkę przyozdabia lodowa korona. Z budki wyglądają dwie zmęczone twarze, Schneidereit nie zna ich, to berliński pociąg i berlińska załoga. Manewrowy jest



urierzug Berlin – Königsberg.
oiesznego Berlin - Królewiec

ch maszyn „Schermaschine”, które
óżni szybko opuścili peron, pociąg
nicę i znowu zapada cisza. I tylko
igotają jak diamenty.

vca wyszedł na peron i dzwoniąc
: dzyń – dzyń – dzyń – dzyń –
- wjeżdża pośpieszny do Królewca,

wychodzi z poczekalni, pozostają
agi wyjść na mróz. Z daleka słycać
ie słabe latarnie pełzną nad torami,

k oni wyglądają. Na lokomotywie,
sople lodu, a węglarkę przyozdabia
wie zmęczone twarze, Schneiderei
berlińska załoga. Manewrowy jest

ächt. Schneiderei drückt zurück, langsam, ganz langsam, bis er Puffer an Puffer mit dem ersten der sieben Wagen liegt, die am Bahnsteig stehen. Über jedem Wagen weht ein lustiges Rauchfähnchen, die Öfen sind in Betrieb und die Reisenden hocken um sie herum. Dennoch dringt die Kälte durch alle Ritzen an Fenstern und Türen.

Ketten klirren, die Lok ist angekuppelt. Der Bahnsteig ist wieder leer, alle Passagiere sind in die Wagen gestiegen. Nur die Kondukteure stehen herum und vertreten sich die Beine. Das sind die Ärmsten der Armen, denkt Schneiderei bei sich, als er die Männer mit ihren schwerfälligen Schritten sieht. Nein, das möchte er wirklich nicht, bei dieser Hundekälte als Bremser an der Kurbel auf dem Wagendach sitzen. Das ist die Vorstufe zur Hölle. Nur mit umgekehrten Vorzeichen. Wie hat er es doch da im Verhältnis noch gut. Viele sind in Ausübung ihres Dienstes schon verunglückt, erfroren, heruntergefallen. Nun, es sollen ja jetzt Versuche mit einer neuen Zugbremse gemacht werden. Schneiderei hat in der Zeitung davon gelesen. Ein gewisser Westinghouse soll eine Bremse erfunden haben, die mittels Luft funktioniert. Kann man sich gar nicht vorstellen, so eine Druckluftbremse. Höchste Zeit, daß auf diesem Gebiet mal etwas getan würde!

Maslonka feuert. Sie brauchen ordentlich Dampf, gleich geht die Fahrt los. Das Signal zeigt bereits Ausfahrt an. Es ist jetzt fünf Minuten nach zwölf Uhr, fünf Minuten nach Mitternacht.

Der Zugführer pfeift, die Kondukteure klettern auf ihre Plätze, ein schriller Pfiff aus der Dampfpeife - Bremse lösen! Dann winkt der Bahnhofsaufseher. Schneiderei legt den schweren Steuerungshebel nach vorn, Lok Nr. 95 hat noch kein Handrad, öffnet den Regler und die Zylinderventile, langsam, zischend, gewaltig dampfend setzt sich der Zug in Bewegung. Zwar versucht das große Treibrad zu schleudern, aber Schneiderei schließt schnell den Regler, gibt Sand, öffnet vorsichtig, das Rad greift, es geht vorwärts. Waff - waff - waff - waff - waff -, der Dampf quillt in dicken Wolken aus dem hohen Schornstein. Die Ausfahrtsweichen klappern. Schneiderei zieht die Steuerung etwas ein, damit die Dampfdehnung wirksam wird. Nun macht er den Regler ganz auf, bis zum Anschlag, jetzt heißt es fahren. Eine Stunde Verspätung hat der Zug, vielleicht läßt sich ein Stück wieder aufholen.

Waschewische - waschewische - waschewische - waschewische - lärmt die Lok, als der Zug über die Küddowbrücke poltert und an den nachtdunklen Häusern der Bromberger Vorstadt vorüberereilt. Dann die Rechtskurve hinter dem Grünthaler Gut, es geht in den dunklen, schweigenden Wald hinein, in den stummen Kiefernwald, durch welchen sich die Bahnstrecke als eine weiße Linie zieht. Die Fahrt wird schneller. Die Lok besitzt keinen Geschwindigkeitsmesser. Schneiderei hat im Gefühl, wie schnell er fahren muß. Aber wenn sie die Fahrt so halten können, dann werden sie

na miejscu, już odczepił łańcuch i lokomotywa jakby ostatnimi siłami rusza z miejsca. Na kotle przejeżdżającej lokomotywy napis „Landsberg” - czyta Schneiderei. Od tego momentu pojawia się i dla niego proza życia. Manewrowy już przestawił zwrotnicę. Lokomotywa nr 95 wjeżdża przez zrotnicę na główny tor. Żelazo trzaska, zwrotnica postępuje. Schneiderei cofa lokomotywę powoli, bardzo powoli w kierunku siedmiu wagonów które stoją przy peronie. Cofa tak długo, aż wreszcie trafia na bufor pierwszego z wagonów. Nad każdym z wagonów unosi się zabawna chmurka dymu, piece w wagonach grzeją, a podróżni tłoczą się wokół nich. Mimo to do wagonów wdziera się mróz, przeciskając się do środka przez liczne szczeliny w drzwiach i oknach.

Łańcuchy dzwonią, lokomotywa jest przyłączona. Peron jest znowu pusty, wszyscy pasażerowie wsiedli już do wagonów. Tylko jeszcze hamulcowi kręcąc się w kółko po peronie, próbują rozprostować kości. To są najbiedniejsi z biednych, myśli sobie Schneiderei, kiedy patrzy na tych mężczyzn o ciężkim chodzie. Nie, tego to on by naprawdę nie chciał, na tym diabelskim mrozie siedzieć przy korbie na dachu wagonu. To jest przedsionek piekła. Tylko po przeciwnej osi. On, w porównaniu do nich, to ma naprawdę dobrze. Wielu z nich podczas służby uległo wypadkom, wypadło z pociągu lub zmarzło. Podobno robi się już próby z nowym rodzajem hamulców. Schneiderei czytał o tym w gazecie. Niejaki Westinghouse wynalazł hamulec, który pracuje na powietrze. Ciężko to sobie wyobrazić, taki hamulec powietrzny. Najwyższy czas, żeby coś w tym kierunku zrobić!

Maślanka pali pod kotłem. Teraz potrzebują pary, zaraz ruszają w podróż. Semafor pokazuje „wyjazd”. Jest pięć po dwunastej, pięć minut po północy.

Konduktor gwizdże, hamulcowi wracają na dach, ostry gwizd lokomotywy – puścić hamulce! Zawiadowca macha. Schneiderei przesuwa dźwignię do przodu, lokomotywa nr 95 nie ma jeszcze koła sterowniczego, maszynista otwiera regulator i zawory na cylindrach. Powoli, z sykiem, w kłębach olbrzymiej pary pociąg rusza do przodu. Wprawdzie duże koło napędowe ślizga się na szynie, ale Schneiderei szybko zamyka regulator, sypie piasek pod koła, ostrożnie otwiera regulator, koła chwytają i ruszamy. Puf – puf – puf – puf – puf – para bucha z wysokiego komina wielką chmurą. Zwrotnica znowu szczęknęła. Schneiderei zaciąga nieco jeden z zaworów, żeby bardziej wykorzystać ciśnienie pary. Otwiera regulator do oporu. Jedziemy. Pociąg ma godzinę spóźnienia, może coś nadrobimy.

Ciuf – ciuf – ciuf – ciuf hałasuje lokomotywa, jak z hukiem przejeżdża przez most na Gwdzie i pędzi pomiędzy ciemnymi domami bydgoskiego przedmieścia. Później zakręć w prawo za majątkiem Grunthal, wjeżdżamy w ciemny, milczący las, cichy sosnowy las, przez który jak

ein Stück von der verlorenen Zeit des Vorgängers wieder einholen.

Doch jetzt macht sich der Fahrtwind unangenehm bemerkbar. Die Männer tragen zwar dicke, wollene Strickmützen über Kopf und Ohren, aus denen nur das Gesicht schaut, aber der Fahrtwind schneidet wie mit Messern in die Haut. Beide drücken sich nahe an die Kesselrückwand, so ist wenigstens etwas Schutz vorhanden.

Bahnhof Schönfeld fliegt vorüber. Der Stationsbeamte steht am Bahnsteig stramm. Vorbei. Der Zug fährt mit unverminderter Geschwindigkeit. Wie muß es jetzt den Bremsern zumute sein? Im schneidenden Fahrtwind! Auf offenem Wagendach!

Die Zeit verrinnt. Die Strecke hat wenig Krümmungen, sie führt meist schnurgeradeaus. Wälder wechseln mit Wiesen und offenen Landstrichen. An diesen Stellen schneidet der Luftzug doppelt stark. Keine Menschenseele, kein Tier, nur ab und zu ein einsamer Streckenposten, sonst nichts. Der Mond spendet so viel Helligkeit, daß das Land, durch welches der Zug fährt, gut zu erkennen ist. Schneiderei schaut sich fleißig um. Er muß das tun. Längst sind seine Füße wie abgestorben, die Kälte dringt durch die Sachen durch - und Kälte macht müde. Verdammst müde. Es nützt nichts, daß Maslonka hin und wieder die Feuertür aufläßt, nachher spürt man die Kälte um so heftiger.

Der Zug eilt durch Krojanke. In Flatow ein kurzer Halt. Es steigt weder jemand aus noch ein. Die Fahrt geht weiter, die Verspätung muß eingeholt werden. Linde, Buchholz und Firchau fliegen vorbei, und auch der Aufenthalt in Konitz wird abgekürzt, die Kondukteure bleiben auf ihren Plätzen, und der Zugführer hat es furchtbar eilig.

Waff - waff - waff - waff - macht die Lok wieder, als sie aus dem Bahnhof Konitz ausfähren. Aber es klingt nicht mehr so lustig wie in Schneidemühl. Dreiviertel zwei Uhr ist es, als sie Konitz verlassen. Ein Uhr und fünfundvierzig Minuten. Fast zwei Stunden sind sie bereits unterwegs. Lok Nr. 95 der Königl. Preußischen Ostbahn und der Kurierzug Berlin-Königsberg.

Jetzt beginnt das schlechteste Stück: Die Tucheler Heide. Die Fahrt geht durch menschenleeres Gebiet, öde Strecken von Wald, Heide, Sand, Lichtungen.

Schneiderei raucht gern ein Pfeifchen Tabak. Sogar das ist ihm jetzt verleidet. Er müßte die Handschuhe ausziehen, um die Pfeife zu stopfen. Er mag nicht.

Seine Füße sind so taub, daß er nicht einmal mehr das Rütteln und Toben der Lok verspürt. Wenn er sich doch wenigstens einmal setzen könnte. Er ist ja schließlich nicht mehr der Jüngste. Manchmal glaubt er, jedes Haar seines Vollbartes stäche ihn einzeln in die Haut. Die Müdigkeit ist so bedrückend. Ab und zu nimmt er aus seiner Flasche einen Schluck Tee. Sonderlich warm ist der auch nicht mehr. Er muntert nur für kurze Zeit auf. Ob

biela wstęga ciągną się tory. Pociąg przyśpiesza. Lokomotywa nie posiada prędkościomierza. Schneiderei czuje, jak szybko musi jechać. Jeśli będzie się tego trzymać, to mają szansę nadgonić stracony przez poprzednika czas.

Ale teraz dopiero czuć wiatr, który przy takim pedzie potrafi być naprawdę nieprzyjemny. Wprawdzie obydwaj mężczyźni noszą na głowach zaciągnięte na uszy wełniane czapki, ale wiatr trnie w nie osłoniętą twarz jak nóż. Obydwaj starają się znaleźć osłonę za tylną ścianą kotła.

Dworzec Pięknopole przelatuje bokiem. Zawiadowca stoi wyprostowany na peronie. Pociąg pędzi nie zmniejszając prędkości. Jak muszą się teraz czuć hamulcowi? Przy tym tnącym wietrze! Na dachu wagonu!

Czas ucieka. Trasa ma mało zakrętów, biegnie prosto jak po sznurku. Lasy mieszają się z łąkami i otwartym terenem. W tych miejscach powiew tnie szczególnie silnie. Na trasie żywej duszy, żadnego zwierza, tylko od czasu do czasu posterunek. Księżyc świeci tak mocno, że bez trudu można rozpoznać teren. Schneiderei cały czas się rozgląda. Musi to robić. Już od dawna nie czuje stóp - zimno przeciska się przez odzież i męczy. Strasznie męczy. Nic nie pomaga, że Maślanka od czasu do czasu otwiera drzwiczki od pieca. Potem czuć zimno jeszcze bardziej.

Pociąg przemyka przez Krajenkę. W Złotowie krótki przystanek. Nikt nie wsiada i nie wysiada. Podróż trwa, trzeba nadrobić spóźnienie. Lipka, Bukowo Człuchowskie i Wierzchowo Człuchowskie przelatują i postój w Chojnicach będzie skrócony, hamulcowi zostają na swoich miejscach, konduktorowi strasznie się śpieszy.

Ciuf - ciuf - ciuf - ciuf - słychać lokomotywę, gdy opuszczają Chojnice. Ale nie brzmi już tak wesoło jak w Pile. Jest za kwadrans druga, jak opuszczają Chojnice. Godzina pierwsza czterdzieści pięć. Już prawie dwie godziny są w drodze. Lokomotywa nr 95 Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej i pośpieszny relacji Berlin - Królewiec.

Teraz zaczyna się najgorszy odcinek: Bory Tucholskie. Trasa wiedzie przez bezludne rejony, odludne lasy, piaski i polany.

Schneiderei chętnie pali fajkę. Nawet na to nie może sobie teraz pozwolić. Musiałby zdjąć rękawice, żeby ją nabić. Nie chce.

Jego stopy są już tak znieczulone, że nie wyczuwa nawet wstrząsów lokomotywy. Żeby tylko mógł na chwilę usiąść. W końcu nie należy już do najmłodszych. Czasami myśli, że każdy włos jego brody wbija mu się w twarz. Zmęczenie jest takie przybijające. Od czasu do czasu pociąga łyk herbaty z butelki. Już nawet nie jest szczególnie ciepła. Niestety ożywia ona tylko na krótko. Ciekawe, czy podróżni mają pojęcie o tym, jaka to tortura stać tu na tej platformie?

Kiedy Maślanka też wyciąga butelkę z kieszeni i wpół obrócony

śpiesza. Lokomotywa nie posiada k szybko musi jechać. Jeśli będzie onić stracony przez poprzednika

akim pędzie potrafi być naprawdę mężczyźni noszą na głowach z wiatr tnie w nie osłoniętą twarz onę za tylnią ścianą kotła.

1. Zawiadowca stoi wyprostowany ac prędkości. Jak muszą się teraz rze! Na dachu wagonu!

v, biegnie prosto jak po sznurku. renem. W tych miejscach powiew j duszy, żadnego zwierza, tylko : świeci tak mocno, że bez trudu ty czas się rozgląda. Musi to robić. zeciska się przez odzież i męczy. ślanka od czasu do czasu otwiera jeszcze bardziej.

Złotowie krótki przystanek. Nikt rzeba nadrobić spóźnienie. Lipka, Człuchowskie przelatują i postój owi zostają na swoich miejscach,

notywę, gdy opuszczają Chojnice. 3ile. Jest za kwadrans druga, jak za czterdzieści pięć. Już prawie a nr 95 Królewskiej Pruskiej Kolei Królewiec.

: Bory Tucholskie. Trasa wiedzie ski i polany.

ia to nie może sobie teraz pozwolić.

Nie chce.

z nie wyczuwa nawet wstrząsów ę usiąść. W końcu nie należy już zdy włos jego brody wbija mu się ce. Od czasu do czasu pociąga łyk czególnie ciepła. Niestety ożywia różni mają pojęcie o tym, jaka to

ę z kieszeni i w pół obrócony

wohl die Reisenden ahnen, was es für eine Quälerei ist, auf der zugigen Maschine zu stehen?

Als Maslonka ebenfalls eine Flasche aus der Tasche zieht und sie halb abgewandt an die Lippen setzt, sagt Schneiderei kein Wort. Er schaut einfach weg. Hat nichts gesehen. Sollen sich doch diejenigen mal auf die Lok stellen, die alles verbieten, was den Dienst überhaupt erträglich macht.

Wenn Schneiderei aus der Kurve aus dem Fenster schaut, kann er die sieben Wagen hinter seiner Lok rollen sehen. Und auf dem Dach jedes zweiten Wagens eine dunkle Gestalt.

Die Bremser.

Der Himmel sei ihnen gnädig.

Im Bahnhof Rittel winkt die Aufsicht mit einer Fahne und schwenkt die Laterne. Schneiderei sieht es schon von weitem. Zwei kurze Pfliffe aus der Dampfpeife jaulen durch die Nacht, Maslonka legt den Wurfhebel für die Tenderbremse um - die Lok selbst besitzt noch keine Bremse - der Zug verlangsamt seine Fahrt. Schneiderei hat den Regler geschlossen, sie rollen langsam den Bahnsteig entlang. Der Mann winkt: Weiterfahren. Aber das Licht seiner Laterne läßt er jetzt auf eine Tafel fallen, die neben ihm steht. Mit großen Buchstaben ist ein Wort darauf geschrieben:

Wölfe!

Pfiff! Die Bremsen lösen sich. Regler auf! Waschewische - waschewische schnauft Lok Nr. 95. Die Ketten straffen sich, der Zug rollt aus dem Bahnhof hinaus. Das Ausfahrtsignal huscht vorüber, schneller wird die Fahrt, der Zug verschwindet in der unergründlichen Verlassenheit der Tucheler Heide.

Schneiderei und Maslonka sagen kein Wort. Haben sie das Schild überhaupt gelesen? Jeder ist mit seinen Gedanken allein.

Also Wölfe!

Da hat der Hunger wieder das verfluchte Viehzeug aus seinen Schlupf-



Die Bremser auf dem Wagendach
Hamulcowi na dachu wagonu

przykłada ją do ust, Schneiderei nic nie mówi. Odwraca wzrok. Nic nie widział. Powinni się tu na lokomotywie pojawić wszyscy, którzy zabraniają wszystkiego, co służbę tutaj sprawia jeszcze znośną.

Gdy Schneiderei na zakręcie spogląda przez okno, widzi wszystkie siedem wagonów. Na dachu co drugiego ciemny kształt.

Hamulcowi.

Niech niebo się nad nimi zlituje.

Na dworcu w Rytelu zawiadowca macha chorągiewką i kołyszę lampą. Schneiderei widzi go z daleka. Ostry gwizd dwa razy przeszywa powietrze, Maślanka pociąga za dźwignię hamulca węglarki, bo lokomotywa nie posiada własnego - pociąg zwalnia. Schneiderei zamknął regulator i pociąg toczy się powoli wzdłuż peronu. Człowiek na peronie macha: jechać dalej. Światłem latarni oświetla stojącą nieopodal tablicę. Wielkimi literami wypisano na niej jedno słowo:

winkeln herausgetrieben. Vielleicht sind sie aus Rußland gekommen. Als Schneidereit das letzte Mal die Strecke fuhr, war die Luft noch rein. Gnade Gott dem armen Wandersmann, der um diese Zeit durch die Heide wandert! Nun, Gott sei Dank, es gibt ihn nicht. Es gibt überhaupt im Umkreis von vielen Meilen nur den Kurierzug Berlin-Königsberg. Sonst kein Lebewesen.

Doch, es gibt noch die kleine Blockstelle Schwarzheide.

Zwei Augenpaare starren aus der rüttelnden, klappernden Lok in die glitzernde, gleißende Nacht. Die Blicke schweifen in die Runde, aufmerksam, argwöhnisch, besorgt. Endlose Reihen Kiefern fliegen vorüber wie eine schwarze Mauer. Dazwischen kleine Lichtungen, so wie Tüchfetzen.

Zwischen Rittel und Czersk liegt das böseste Stück. Da gibt es nur das armselige Heidekaff Gutowitz. Und mitten dazwischen, zwischen Rittel und Gutowitz, beim Block Schwarzheide, steht das Signal auf Rot!

Auf Halt!

Pfiffe! - Bremsen kreischen, knarren, rauschen - Stille.

Unheimliche Stille.

Was mag da los sein? Mitten in der Nacht! Um zwei Uhr fünfzehn!

Die beiden Männer auf der Lok starren auf die bläulich-weiß glitzernde Schneefläche hinaus, durch welche sich zwei dunkle Linien ziehen. Das Gleis. Rechts vor ihnen der dunkle Strich des Mastes mit dem roten Licht.

Schritte knirschen. Der Zugführer ist aus seinem Wagen gestiegen, eine Frage - dann wieder Stille.

Rot!

Was ist das?

Was für ein seltsamer Laut? Da, jetzt wieder?

Er muß von dort drüben, vom Waldrand kommen.

Wieder! Dieser heisere, heulende Laut - gibt es hier Hunde?

Die Wölfe!

Verfluchte, verdammte Schweinerei! Warum geht denn das Signal nicht hoch, daß wir von dieser Dreckecke wegkommen!

Sind das nicht dunkle Punkte, die sich dort bewegen? Oder ist das Gehirn infolge der Kälte bereits so überreizt, daß es Gespenster sieht? Schneidereit stößt Maslonka an und zeigt in den Schnee. Der nickt mit dem Kopf. „Verdammte Satansbrut! Wenn sie so weit herankommen, dann dreht sich ihr Magen um vor Hunger!“

Die Punkte bleiben in respektvollem Abstand. Aber doch so nahe, daß man sie im Mondlicht erkennen kann.

Was ist denn nur mit dem Signal los?

Brennt da vorn nicht ein Licht? Da bewegt sich doch etwas! Dort, in

Wilki!

Gwizd! Hamulce puszczają. Regulator otwarty. Ciuf – ciuf sapie lokomotywa. Łańcuchy prężą się, pociąg wytacza się z dworca. Semafor przemyka bokiem, jazda będzie szybsza, pociąg znika w niezgłębionym pustkowiu Borów Tucholskich.

Schneidereit i Maślanka milczą. Przeczytali w ogóle to, co było napisane na szyldzie? Obydwoj stoją zamyśleni.

Więc wilki!

Więc znowu głód wypędził to przekleństwo z nor. Może przyszły z Rosji. Kiedy Schneidereit jechał tędy ostatnio, powietrze jeszcze było czyste. Niech Bóg zlituje się nad biednym wędrowcem, który o tej porze roku przez to pustkowie brnie! Całe więc szczęście, że go tu nie ma. Tu jest tylko pośpieszny relacji Berlin – Królewiec. Poza tym żywego ducha.

Ależ tak, jest przecież jeszcze ten mały posterunek Czarne Błonia.

Dwie pary oczu wyczują z trzeszczącej i brzęczącej lokomotywy w błyszczącej i połyskującej noc. Spojrzenia snują się w kółko, uważnie, nieufnie, z obawą. Niekończące się rzędy sosen przemykają jak czarny mur. Od czasu do czasu jakaś polanka, jak strzęp chusty.

Pomiędzy Rytelem i Czerskiem leży najgorszy odcinek. Tam jest tylko ten nędzny Gutowiec. A pośrodku pomiędzy Czerskiem i Gutowcem, przy posterunku Czarne Błonie, czerwony sygnał!

Stop!

Gwizd! – Hamulce piszczą, skrzypią, szumią – cisza.

Niesamowita cisza.

Co to ma być? W środku nocy! Piętnaście po drugiej!

Obydwoj mężczyźni patrzą na biało-niebiesko błyszczący śnieg, przez który dwie czarne linie ciągną w dal. Tory. Na prawo ciemny profil masztu z czerwonym światłem.

Słychać skrzypienie kroków na śniegu. Konduktor wysiadł z pociągu, pada pytanie i znowu cisza.

Czerwone!

Co to ma być?

Co to za dźwięki? Znowu!?

Muszą nadchodzić stamtąd, znad skraju lasu.

Znowu! Ten ochrypty, wyjący dźwięk – są tu jakieś psy?

Wilki!

Przekłete świństwo! Dlaczego semafor się nie podnosi i nie odjeżdżamy z tej dziury.

Co to za czarne punkty, które się tam poruszają? Czy to przemarznięty mózg widzi już duchy? Schneidereit szturcha Maślankę, wskazując

regulator otwarty. Ciuf – ciuf sapie pociąg wytacza się z dworca. Semafor obszar, pociąg znikną w niezgłębionym

nie czytali w ogóle to, co było napisane na

niekwestia z nor. Może przyszedł z Rosji. W końcu, powietrze jeszcze było czyste. Wędrowcem, który o tej porze roku ciesz się, że go tu nie ma. Tu jest wieciec. Poza tym żywego ducha.

nały posterunek Czarne Błonia. Wszędzie i brzęczącej lokomotywy wpatrzenia snują się w kółko, uważnie, z rzędy sosen przemykają jak czarna krowa, jak strzęp chusty.

to najgorszy odcinek. Tam jest tylko i pomiędzy Czerskiem i Gutowcem, wony sygnał!

szumią – cisza.

żną się po drugiej! W końcu niebiesko błyszczący śnieg, przez który. Tury. Na prawo ciemny profil masztu

niegu. Konduktor wysiadł z pociągu,

skraj lasu. Wziew – są tu jakieś psy?

semafor się nie podnosi i nie odjeżdżamy

nie tam poruszają? Czy to przemarznięty semafor? Szturczy Maślankę, wskazując

Richtung wo das Blockstellenhaus steht! Kommt da nicht ein Mensch mit einer Laterne gegangen?

Um Gottes willen! Die Wölfe! Der Mann hat sie nicht gesehen. Das gibt ein Unglück! Schneiderei beugt sich weit aus dem Fenster. Das Licht kommt näher. Tatsächlich, ein Mann läuft auf den Schienen! Und wo sind die schwarzen Punkte hin?

Da! - Da vorn, dort, wo die Gestalt sich bewegt! Keine fünfzig Meter mehr!

Himmel - jetzt hilf!

Schneiderei greift in den Seilzug. Der Pfiff der Dampfpeife heult wimmernd durch die Nacht. Zylinderhähne auf! Volle Füllung! Regler auf! Sand! Kesselventil auf! Aus allen Öffnungen zischt der Dampf aus der Lok, laut dröhnt der Auspuff aus dem Schornstein. Die Männer sehen nichts vor Dampf, sie hören nur das nicht enden wollende Gekreisch der Dampfpeife.

Jetzt aber Hähne zu, Dampf weg, wir fahren sonst den Mann noch über den Haufen.

„Hallo! - Hallo!“

Gott sei Dank, er lebt noch - Gott sei Dank! Schneiderei atmet hörbar auf. Drei kurze Pfiffe, die Bremsen kreischen auf, der Zug steht.

„Mann - seid Ihr denn wahnsinnig? Habt Ihr die Bestien nicht gesehen? Oder reitet Euch der Teufel!“

Eine Gestalt stolpert an das Führerhaus, atemlos, keuchend. „Laßt mich rauf!“ Schneiderei stößt die Tür auf, faßt den Mann unter, zieht ihn auf die Lok.

Der klappert mit den Zähnen und stottert: „Die Wölfe - sie hätten mich beinahe - erwischt - ich habe sie - doch nicht - gesehen - mußte Euch doch - Nachricht bringen - Signal ist eingefroren! Sind alle fort, wie Ihr so viel Dampf machtet!“

„Mann, wie können Sie denn so allein durch die Gegend laufen? Sie wissen doch genau, wie es aussieht! Sind Sie denn lebensmüde?“

Der andere jammert: „Was soll ich denn tun? Ihr müßt doch Bescheid haben. Ich bin allein. Mein Kamerad ist krank, der hat sich den Fuß gebrochen!“

Schneiderei schüttelt den Kopf. Ein Wort zum Zugführer, der in seinen Wagen steigt. Pfiff - Regler auf - Dampf - langsam setzt sich der Zug wieder in Bewegung, langsam. An der Blockstelle springt der Mann ab und verschwindet schnell im Haus.

Nun schnauft der Kurierzug wieder durch die Nacht. „Wir fahren schlecht“, brummeln grämliche Stimmen in den Wagen. Reisende stecken mürrisch den Kopf aus den Decken. „Es ist ein Elend mit den Eisenbahnen heutzuta-

na śnieg. Ten czyni skinienie głową. „Diabelskie nasienie! Głód musi skrecać im żołądki, że tak blisko podchodzą!“

Punkty pozostają w oddaleniu, jakby czuły respekt. Ale na tyle blisko, by je można było dostrzec w świetle księżyca.

Co się dzieje z tym sygnałem?

Czy tam, z przodu, coś się przypadkiem nie świeci? Tam się coś rusza! Tam, gdzie stróżówka stoi. Czy to nie jakiś człowiek z latarnią?

Boże! Wilki! Ten człowiek ich nie widział. To pachnie nieszczęściem! Schneiderei wychyla się bardziej przez okno. Światło się zbliża. Faktycznie, jakiś człowiek biegnie po szynach! A gdzie są teraz te czarne punkty?

Tam! Z przodu, gdzie ten kształt się porusza! Niecałe pięćdziesiąt metrów stąd!

Boże - pomóż!

Schneiderei ciągnie za linkę. Ostry gwizd przeszywa noc. Zawory cylindrów otwarte. Pełna moc. Regulator otwarty! Piasek! Zawór kotła otwarty! Ze wszystkich otworów lokomotywy syczy para. Obaj mężczyźni stoją oślepieni przez parę, słyszą tylko niekończący się wrzask gwizdka!

Teraz szybko zakrecać zawory, odciąć parę, bo jeszcze rozjedziemy tego biednego człowieka.

Halo! - Halo!

Dzięki Bogu jeszcze żyje! Dzięki Bogu! Schneiderei oddycha z ulgą. Trzy krótkie gwizdki, hamulce piszczą, pociąg staje.

„Człowieku, zwariowałeś? Nie widziałeś tych potworów? Diabeł cię goni?“

Kształt dobiega do lokomotywy, bez tchu, dysząc. „Wpuście mnie!“ Schneiderei popycha drzwiczki, chwytając mężczyznę i wciąga go do środka.

Szczękając zębami i jękając się: „Wilki – prawie mnie dorwały – nie zauważyłem ich – ale musiałem was powiadomić – sygnalizator zamarzł! Wszystkie uciekły, jak narobiliście tyle pary!“

„Człowieku, jak mogłeś tak latać po okolicy! Nie widzisz co się dzieje! Życie ci zbrzydło?“

Ten drugi lamentuje: „Co miałem zrobić? Przecież musiałem was powiadomić. Jestem sam. Drugi z nas jest chory, złamał sobie stopę!“

Schneiderei potrząsa głową. Jedno słowo do kierownika pociągu, który zaraz potem wsiada do wagonu. Gwizd – regulator otwarty – para – pociąg rusza powoli, powoli. Na wysokości posterunku dróżnik wyskakuje z lokomotywy i szybko znikną w budynku.

Pociąg znów sapie przez noc. „Co za podróż“, mamrocą głosy w wagonach. Podróżni z niezadowolaniem wychylają głowy z opatulających ich koców. „Podróże koleją w tych czasach to kompletna nędza!“

ge!“ „Man kommt überhaupt nicht voran. Schon wieder ein Halt!“

Vom Führerstand aus schweifen besorgte Blicke über die Lichtungen. Das war noch einmal gut gegangen. Aber - wer weiß - -

Sind das nicht wieder schwarze Punkte dort drüben? Nein, Gebüsch. Aber dort? Nein, Steine. Doch, dort, dort bewegt es sich? Klingt nicht Laut durch den Lärm der Lok?

Oder sind die Nerven überreizt?

Schneidereit beugt sich weit aus dem Fenster. Waschewische - waschewische - waschewische - hämmert der Auspuff wieder, die Strecke steigt an. Tatsächlich - sie sind's! Jetzt, auf der Lichtung! Ganz deutlich! Fünf, sieben, acht, zehn dunkle Punkte, ein ganzes Rudel. Sie folgen lautlos.

Wenn das nur gut geht. Wenn nur nichts dazwischenkommt. Die Bestien sind vor Hunger toll. Die Blicke der Lokmänner schweifen die Wagenreihe entlang. Alles in Ordnung. Aber Maslonka nimmt sicherheitshalber den großen Wasserschlauch und schraubt ihn am Kesselventil an. Für alle Fälle!

Die Wölfe halten Abstand. Eine lautlose Begleitung. Aber das Einfahrtssignal vom Bahnhof Gutowitz müßte bald kommen. Wenn Gutowitz hinter ihnen liegt, ist es geschafft. Wenn - - - !

Der Blick schweift abwechselnd vor und zurück, er möchte das rettende grüne Fünkchen herbeizaubern und mißt dann wieder prüfend den Abstand zwischen Zug und seiner unheimlichen Begleitung.

Gutowitz Einfahrt zeigt Grün. Lacht Schneidereit? - Auch das wäre überstanden.

Bis zur nächsten Fahrt.

Weichen poltern. Öder Bahnhof in öder Gegend. Wieder steht die Aufsicht mit der Laterne am Bahnsteig, wieder leuchtet sie auf ein Schild mit der bekannten Warnung. Schneidereit fährt mit unverminderter Geschwindigkeit vorüber.

Um dreiviertel drei sind sie in Czersk.

Als sie an den Bahnsteig rollen, bremst der Zug nicht richtig. Schneidereit sieht sich verwundert um. Er hat doch ordnungsgemäß Signal gegeben? Maslonka muß sich mit ganzer Kraft auf den Wurfhebel der Tenderbremse stemmen, daß die Bremsklötze laut aufjammern. Sobald der Zug steht, steigt Schneidereit aus, er muß sich die Beine, die tauben, gefühllosen Beine einmal vertreten. Maslonka bewaffnet sich mit der Ölkanne.

„Bahnhof Czersk - Bahnhof Czersk - finfzehn Minuttten Aufenthalt!“ plärrt die heisere Stimme des Bahnsteigportiers.

Der Lokführer stapft die Wagenreihe entlang. Da stimmt etwas nicht! Ein alter Hase merkt sofort, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Leider kann man bei dieser Funzelbeleuchtung nicht viel sehen. Die Kondukteure sind ab-

„Strasznie wolno to idzie, znowu jakiś postój!“

Zmartwione spojrzenia maszynistów omiatają pustkowie. Tym razem się udało. Ale kto wie...

Czy to nie znowu te same czarne punkty? Nie, krzaki. A tam?

Nie, kamienie. Czy coś tam się porusza? Co to za dźwięk, co się przebijają przez huk lokomotywy?

Czy to nerwy już zawodzą?

Schneidereit wychyla się mocno z okna. Ciuf - ciuf - ciuf - wydech tłucze znów miarowo, trasa się robi stroma. Faktycznie, teraz je widać, tam na polanie! Całkiem dokładnie! Pięć, siedem, osiem, dziesięć czarnych punktów, całe stado. Biegną bezgłośnie.

Żeby tylko wszystko dobrze poszło. Żeby tylko coś nie wypadło. Te bestie wariują z głodu. Spojrzenia obydwu maszynistów omiatają wagony. Wszystko w porządku. Ale Maślanka bierze dla pewności kawałek węża i mocuje go na zaworze kotła. Na wszelki wypadek.

Wilki trzymają odstęp. Bezgłośnie towarzystwo. Zaraz powinien się pojawić sygnał wjazdowy do Gutowca. Kiedy już będą mieli za sobą Gutowiec, to z głowy. Kiedy...

Spojrzenie przemierza przestrzeń, jakby chciało wyczarować zielone światełko ocalenia, by za chwilę znów mierzyć odległość pomiędzy pociągiem i jego okropnym towarzystwem.

Wjazd do Gutowca pokazuje zielone. Schneidereit się śmieje? - I to się przetrwało.

Do następnego kursu.

Zgrzyt zwrotnicy. Pusty dworzec na pustkowie. Znowu na peronie stoi zawiadowca oświetlając tablicę ze znaną już treścią. Schneidereit przejeżdża nie zmniejszając prędkości.

Za piętnaście trzecia są już w Czersku.

Podjeżdżając do peronu zauważyli, że pociąg źle hamuje. Schneidereit obraca się zdziwiony. Przecież dał dobry sygnał? Maślanka tak się zaparł na dźwigni hamulca węglarki, że klocki hamulcowe aż zawyły. Jak tylko stanęli Schneidereit wyskoczył na peron, najpierw musi rozprostować swoje znieczulone jazdą nogi. Maślanka w tym czasie uzbroił się w olejarkę.

„Dworzec Czersk - dworzec Czersk - piętnaście minut postoju“ wrzeszczy ochryplym głosem zawiadowca.

Kierownik pociągu brnie wzdłuż wagonów. Coś tu nie gra! Stary wyga od razu wie, że coś jest nie w porządku. Niestety nie widać wiele przy tym oświetleniu. Hamulcowi zeszli ze stanowisk i poszli się ogrzać na dworzec.

Nie, hamulcowy z ostatniego wagonu nie poszedł. Jeszcze tam siedzi.

postój!”
omiatają pustkowie. Tym razem się
inkty? Nie, krzaki. A tam?
sza? Co to za dźwięk, co się przebija
okna. Ciuf – ciuf – ciuf – wydech
oma. Faktycznie, teraz je widać, tam
; siedem, osiem, dziesięć czarnych
ie.
zło. Żeby tylko coś nie wypadło.
nia obydwu maszynistów omiatają
aślanka bierze dla pewności kawałek
Na wszelki wypadek.
towarzystwo. Zaraz powinien się
wca. Kiedy już będą mieli za sobą
jakby chciało wyczarować zielone
znów mierzyć odległość pomiędzy
twem.
ne. Schneidereit się śmieje? – I to się
na pustkowie. Znowu na peronie
; ze znaną już treścią. Schneidereit
ci.
sku.
i, że pociąg źle hamuje. Schneidereit
obry sygnał? Maślanka tak się zaparł
ocki hamulcowe aż zawyły. Jak tylko
peron, najpierw musi rozprostować
aślanka w tym czasie uzbroidł się
zersk – piętnaście minut postoju”
dowca.
wagonów. Coś tu nie gra! Stary wyga
ładku. Niestety nie widać wiele przy
li ze stanowisk i poszli się ogrzać
żonu nie poszedł. Jeszcze tam siedzi.

gestiegen und in den Bahnhof zum Aufwärmen gegangen.

Nein, der Bremser des letzten Wagens nicht. Er sitzt noch auf dem Dach.

„He, Mann - komm 'runter - hast Zeit zum Aufwärmen!“

Keine Antwort!

„He, Kondukteur! Mann! Bist du taub?“

Auf dem Wagendach eine stille Gestalt, in sich zusammengesunken.

Schneidereit ruft den Zugführer. Der klettert nach oben, rüttelt den Mann, Schneidereit sieht, wie er ihn bearbeitet. Dann ruft der Zugführer nach dem Portier. „Schnell, fassen Sie mit an, der Mann muß sofort ins Haus. Ist schon halb erfroren!“

Kräftige Hände tragen den Schläfer ins Bahnhofsgebäude.

Bedrückt geht Schneidereit wieder zu seiner Lok. Ist das nicht zu viel, was man vom Eisenbahner verlangt? Ist das noch menschlich?

Maslonka klopft Eiszapfen vom Speisestutzen. Das Ding ist auch nicht mehr ganz dicht. Fehlt nur noch 'n Bruch. Dann gute Nacht und guten Appetit für die Wölfe!

Die Uhr zeigt drei Uhr fünf, als Schneidereit den Regler wieder öffnet. Weiter geht die Fahrt. Ersatz für den ausgeschiedenen Bremser ist nicht vorhanden. Der Zugführer muß die Kurbel bedienen. Die Plätze sind umbesetzt worden.

Nun liegt wenigstens die Heide hinter ihnen. Die Landschaft wird wieder offener. Aber Schneidereit blickt besorgt zum Mond. Merkwürdige Schleier haben sich gebildet. Sein Licht hat sich getrübt. Der Schnee glitzert nicht mehr so stark. Es kommt ihm vor, als sei der Luftzug böser geworden, noch eisiger, noch prickelnder.

Nein, Wind ist aufgekommen. Gemeiner, hundsgemeiner Ostwind!

Gegen den Wind fahren, das kostet Kohlen. Und der Aufenthalt auf dem Führerstand wird noch unerträglicher.

Wenn man sich wenigstens einmal setzen könnte.

Schneidereit sagt kein Wort, als Maslonka wieder die Flasche aus der Tasche zieht.

Die Fahrt geht durch Schwarzwasser, durch Frankenfelde, durch Hoch-Stüblau, einsame, kleine Bahnhöfe. Die Stationsvorsteher sind ungehalten, daß sie mitten in der Nacht in die Kälte hinaus müssen, um den Kurierzug Berlin-Königsberg passieren zu lassen. Man spürt förmlich, wie sie verschlafen vor Kälte mit den Zähnen schnattern. Die Fahrt wird langsamer. Die Bahn führt durch eine Moränenlandschaft mit kleinen Hügeln und Bodensenken. Lok Nr. 95 wird schwerfälliger. Der Rost ist verschlackt. Maslonka hat es schwer.

Und Schneidereit wird immer müder. Er steht eigentlich nur noch mechanisch da, er fühlt sich selbst nicht mehr. Warum steht er eigentlich hier auf

„Hej, złaź i idź się ogrzać!“

Żadnej odpowiedzi!

„Hej, hamulcowy! Człowieku, ogłuchłeś?“

Na dachu siedzi skulona cicha postać.

Schneidereit woła kierownika pociągu. Ten wspina się na dach i potrząsa mężczyzną. Schneidereit widzi, jak nim potrząsa. Wtedy kierownik woła portiera.

„Szybko, niech pan go chwyta, on musi natychmiast do budynku. Jest wpół zamarznięty!

Silne ręce niosą śpiącego do budynku dworca.

Schneidereit wraca zaszępiiony do lokomotywy. Czy to nie za wiele, czego się ludzie spodziewają od kolei? Czy to jest ludzkie?

Maślanka strąca sople z rury wodnej. Ona też już nie jest całkiem szczelna. Brakuje tylko, żeby pękła. Dobranoc i smacznego wilkom!

Zegar pokazuje pięć po trzeciej, jak Schneidereit znów otwiera regulator. Jedziemy dalej. Nie ma zastępstwa dla zamarzniętego hamulcowego. Kierownik musi obsługiwać korbę. Zmiana miejsc.

Przynajmniej puszczyć mają już za sobą. Krajobraz staje się bardziej otwarty. Ale Schneidereit zmartwionym wzrokiem spogląda na księżyc. Jego światło staje się mętne. Śnieg już nie błyszczy tak mocno. Wydaje mu się, że powietrze jeszcze gorzej, lodowaciej kłuje w twarz.

Nie, to wiatr się pojawił. Złośliwy, przeklęty wschodni wiatr!

Jazda pod wiatr wymaga węgla. A i pobyt na platformie lokomotywy będzie jeszcze trudniejszy do zniesienia.

Żeby tylko można było na chwilę usiąść.

Schneidereit milczy, widząc jak Maślanka wyciąga butelkę z kieszeni.

Trasa prowadzi przez małe miejscowości, samotne, małe dworce. Zawiadowcy są pewnie oburzeni, że muszą wstawać w środku nocy, żeby przepuścić pośpieszny z Berlina do Królewca. Prawie się czuje, jak zaspani szczękają zębami z zimna. Pociąg zwalnia. Tory wiodą przez moreny pełne pagórków i dolinek. Lokomotywa nr 95 staje się ociężała. Zbyt dużo popiołu na ruszcie. Maślanka ma teraz ciężko.

A Schneidereit czuje się coraz bardziej zmęczony. Stoi już tylko mechanicznie, nie czuje już siebie. Dlaczego w ogóle tutaj stoi? Jest jeszcze człowiekiem czy już maszyną?

O czwartej wjeżdżamy do Starogardu.

Następna stacja to Tczew. Tam już czeka następna zmiana!

Zabawne, nawet ta myśl już nie ożywia.

Najgorzej jest z prawą ręką Schneidereita. Ona przejmuje cały pęd powietrza. Już prawie nie może nią ruszać. Jeżeli chce sprostać dźwięgni

dem Führerstand? Ist er noch Mensch oder selbst schon eine Maschine?

Um vier Uhr läuft der Zug in Preußisch Stargard ein.

Nächste Station ist Dirschau. Dort ist Ablösung!

Komisch, der Gedanke kann die Männer nicht einmal mehr aufmuntern.

Am schlimmsten ist es mit Schneidereits rechtem Arm. Der fängt den ganzen Luftzug auf. Er kann ihn fast nicht mehr bewegen. Wenn er den großen Steuerhebel packen will, muß er beide Hände nehmen.

In Dirschau steht der Vorsteher auf dem Bahnsteig. „Hallo, Lokführer!“

Schneidereit schaut aus dem Fenster. „Ach Sie sind's, Schneidereit. 'n Morgen auch. Tut mir leid. Sie müssen noch bis Marienburg durchfahren. Böhme und Lehmann haben alle beide Maschinenschaden. Ich habe nach Marienburg telegraphiert. Die stellen Ablösung!“ Der Lokführer nickt wortlos. Was soll er dazu sagen?

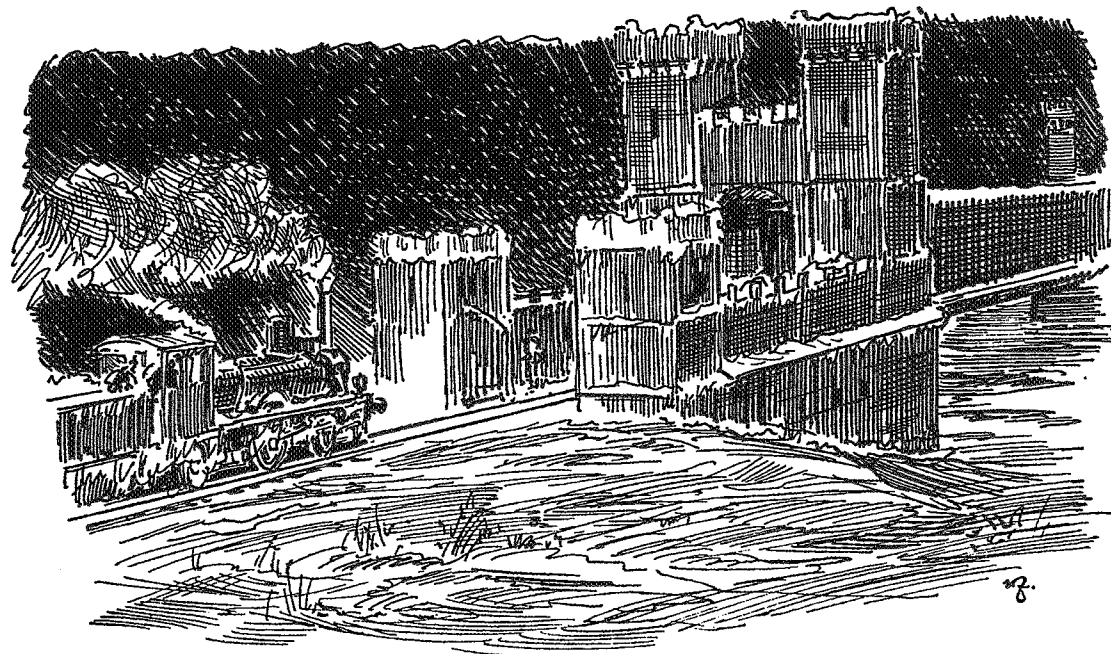
Zehn Minuten vor fünf verlassen sie Dirschau. Der Zug poltert über die große Weichselbrücke. Eisiger Wind faucht über den Marienburger Werder, der sich vor ihnen ausbreitet. Der Fluß ist zugefroren. Schneidereit sieht es nicht. Er steht auf seinem Stand, seine Hände packen mechanisch den Steuerhebel oder den Regler, je nachdem. Maslonka feuert wie ein Uhrwerk. Eine weiße Dampffahne liegt über ihnen. Schnurgerade zieht sich die Strecke über den Werder, der wie ein Tuch vor ihnen ausgebreitet liegt. Wie ein Leichentuch.

Schneidereit ist unsäglich müde. Er spürt den Wind nicht mehr, er spürt das Rütteln nicht mehr, er scheint selbst schon gestorben zu sein.

Kurz vor halb sechs ist der Zug in Marienburg. Die Ablösung steht unter Dampf. Lok Nr. 95 kuppelt ab, rollt mit tragem Auspuff ins Heizhaus. -

Als Schneidereit den Mannschaftsraum betritt, aus dem ihm bullige Wärme entgegenschlägt, muß er sich erst einmal setzen.

Maslonka kommt wenig später nach. Als er die Tür öffnet und in den Raum poltert, sieht er, daß Schneidereit im Sitzen eingeschlafen ist.



Der Kurierzug Berlin – Königsberg passiert die große Weichselbrücke bei Dirschau.
Pospieszny relacji Berlin – Królewiec wjeżdża na tczewski most przez Wisłę.

sterujacej, musi użyć obu rąk.

W Tczewie na peronie stoi zawiadowca. „Halo, maszynista!“

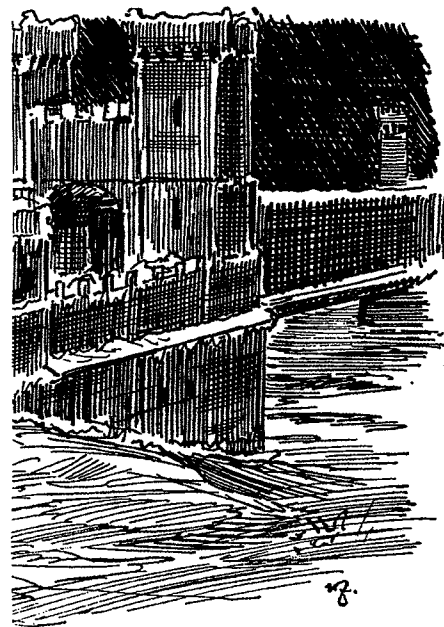
Schneidereit wygląda przez okno.

„A, to pan, Schneidereit. Dzień doby. Przykro mi. Musicie dojechać do Malborka. Böhme i Lehman mają awarie. Telegrafowałem już do Malborka. Tam czeka na was zmiana!“ Maszynista skinął głową bez słowa. Co ma powiedzieć?

Za dziesięć piąta opuszczają Tczew. Pociąg z lokotem przejeżdża wielki most na Wisłę. Lodowaty wiatr wieje od strony kępy Malborskiej, która się tutaj rozszerza. Rzeka jest zamrznięta. Schneidereit tego nie widzi. On stoi na swoim stanowisku, obsługując mechanicznie na przemian, to dźwignię sterującą, to regulator. Maślanka pali pod kotłem. Nad nimi rozciąga się biała chorażew dymu. Jak po sznurku prowadzi trasa kępa, która rozpościera się przed nimi. Jak biały całun.

Schneidereit jest niewypowiedzianie zmęczony. Już nie czuje wiatru, nie czuje wstrząsów, wydaje mu się, że już umarł.

Tuż przed wpół do szóstej pociąg jest już w Malborku. Zmiennicy czekają



Dirschau.
ię.

wiadowca. „Halo, maszynista!”

10.
nń doby. Przykro mi. Musicie dojechać
n mają awarie. Telegrafowałem już do
iana!” Maszynista skinął głową bez słowa.

zew. Pociąg z łoskotem przejeżdża wielki
wieje od strony kępy Malborskiej, która
amarznięta. Schneidereit tego nie widzi.
obstługując mechanicznie na przemian,
or. Maślanka pali pod kotłem. Nad nimi
mu. Jak po sznurku prowadzi trasa kępą,
Jak biały całun.

łzianie zmęczony. Już nie czuje wiatru,
się, że już umarł.

1g jest już w Malborku. Zmiennicy czekają

Währenddessen schreibt ein grämlich brummelnder Beamter an die schwarze Tafel am Heizhaus mit Kreide:

„Schnellzug Nr. 32 nach Schneidemühl, Maschine 95, Schneidereit - Maslonka, Abfahrt 9 Uhr 10 Minuten.“

Drei Stunden Ruhe. Dann geht es zurück, dieselbe Strecke zurück! –

Anmerkungen

- *) 1889 weggefallene, andere Bezeichnung für Schnellzug
- ***) Im Jahre 1875 wurde allerdings noch nach Réaumur gerechnet. 25° Celsius = 20° Réaumur.
- ***) Bezeichnung für B 1 - Gemischtzuglok wegen der beim Fahren sich kreuzenden Treibstangen.

już pod parą. Lokomotywa nr 95 zostaje odczepiona i powoli toczy się w kierunku parowozowni.

Gdy Schneidereit wchodzi do pomieszczenia dla załogi, z którego bucha nieznośne gorąco, musi najpierw usiąść.

Maślanka wchodzi chwilę później. Gdy otwiera drzwi i z hukiem wtacza się do pomieszczenia, widzi śpiącego na siedząco Schneidereita.

W tym samym czasie, mruczący coś pod nosem pracownik, wypisuje coś kredą na tablicy wiszącej w hali:

„Pośpieszny nr 32 do Piły, maszyna nr 95, Schneidereit - Maślanka, odjazd 9-ta minut 10.”

Trzy godziny spokoju. A potem powrót, powrót tą samą trasą! –