



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Spielzeug im Leben des Kindes

Hildebrandt, Paul

Berlin, 1904

1. Eisenbahnspiel

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96839](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96839)

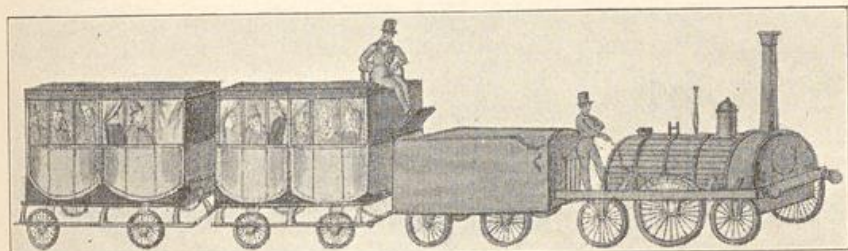
1. EISENBAHNSPIEL.

Auch auf den Erwachsenen, der nicht ganz poesielos ist, übt die Eisenbahn, das heißt der „fahrende Zug“, einen mächtigen, ganz eigenartigen Reiz aus. Ihm ist die Eisenbahn nicht allein ein praktisches und schnelles Beförderungsmittel für Menschen und Güter, sondern das Daherrollen des namentlich in der Nacht wie ein schwarzes mit zwei glühenden Augen versehenes Ungeheuer wirkenden Zuges hat etwas Diabolisches, Gewaltiges und Elementares. Eine fast überirdische Kraft scheint den dahinrasenden Eisenkörper zu beseelen und wir erschauern halb in Lust, halb in Furcht vor dem uns überwältigenden Eindruck einer menschlichen Schöpfung, vermittels deren wir auf dem weltumspannenden Schienennetz wie im Fluge durch die Welt wandern und durch die wir erst eigentlich wirklich zu Beherrschern der Erde geworden sind.

Vermag auch das Kind sich nicht solchen Reflexionen hinzugeben, so wirkt doch die Lokomotive und der Zug auf dasselbe noch weit riesenhafter und märchenhafter, wie auf uns, da wir ja trotz aller Bewunderung die Gesetze genau kennen, durch welche sich die Maschine unter Fortziehung großer Lasten so schnell bewegt. Dem kleinen Kinde aber sind diese Gesetze fremd, es sieht nur die Wirkung einer ihm unbekanntem zauberhaften Kraft, darum ist auch das Eisenbahnspiel von einer gradezu unglaublichen Anziehungskraft auf fast alle Kinder, und wenn auch die Phantasie des Kindes noch weit, weit schneller eilt, wie der Zug — und

wessen Phantasie täte das nicht — so kommt doch das Eisenbahnfahren von allen Erscheinungen, die das Kind sieht, dem Siebenmeilenstiefellauf am nächsten, und so wird denn dies Zauberwirken der „Welt der Erwachsenen“ vor allem im Kinderspiel nachgeahmt.

Die ersten Spielzeugeisenbahnen sind um die Mitte des 19. Jahrhunderts hergestellt worden; im Germanischen Museum befindet sich eine Zinnlokomotive mit mehreren Waggons.



Eisenbahn aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Zur Zeit des deutsch-französischen Krieges hatte sich die Eisenbahnfabrikation in der Spielzeugbranche schon sehr vervollkommnet. Denn in der Zeit von 1867—1870 wurden in Erfurt bereits mechanische Eisenbahnen mit Uhrwerk hergestellt, das sich im Innern der Lokomotive befand und soviel Kraft hatte, um einen Zug von 6 Wagen zu ziehen. Außerdem gab es dazu damals schon einen Bahnhof aus Zink und Reisende, Schaffner, Telegraphisten und auch natürlich einen Stationschef.

Das für kleine Kinder geeignetste Material für Herstellung einer Eisenbahn ist Holz. Die Holzeisenbahnen sind aber teilweise auch schon der Wirklichkeit so genau nachgebildet, daß sogar die Zylinder und Schiebestangen an den Rädern sich hin und her bewegen. Die größten Modelle dieser Art, deren Züge eine Länge von ca. 2 m haben,

laufen auf Holzschienen, können aber auch ohne Holzschienen verwendet werden.

Die von einem Spielzeugkünstler kürzlich konstruierte Dampfwalze aus Holz ist zwar ein ganz handfestes Spielzeug, das aber in seiner primitiven Form sich doch nur als Spiel für ganz kleine Kinder eignet, denn schon in dem Worte „Eisen“bahn ist das Material vorgeschrieben, in dem zuletzt auch das Kinderspielzeug ausgeführt sein muß, soll es nicht in Widerspruch treten zu Wesen und Zweck der wirklichen Eisenbahn, die es nachbildet.

Darum beginnt auch mit den Blecheisenbahnen, sobald die Kinder etwas größer werden, erst das eigentliche Eisenbahnspiel, zumal heute schon die billigsten und einfachsten Blechlokomotiven mit einem kleinen Uhrwerk versehen sind.

Diese Eisenbahnen mit Uhrwerk können teilweise auch ohne Schienen laufen, wohingegen die Dampfisenbahnen und die elektrischen Bahnen nur zum Laufen auf Schienen eingerichtet sind.

Die Lokomotiven sind teilweise zum Vor- und Rückwärtsfahren konstruiert, mit Bremsvorrichtung versehen und haben sogar eine Pfeife mit Luftdruck, die man eigentlich nur bei Dampflokomotiven erwartet.

An Personen- und Güterwagen existieren alle Wagengattungen, die wir auch im wirklichen Eisenbahnverkehr antreffen, nämlich außer den Personenwagen die Packwagen, Postwagen, Bierwagen, Viehwagen, Langholzwagen, Sandkippenwagen, Planwagen, Gaswagen, Petroleumwagen, Kalkwagen, Bretterwagen, Rübenwagen, Kranwagen, die Sommerwagen, wie sie in Dänemark üblich sind, die Aussichtswagen, wie sie die Rigibahn hat, Sanitätswagen, Möbeltransportwagen und endlich der Schneepflugwagen, der zuerst in Amerika bei starkem Schneefall zur Freimachung der Bahnstrecken verwendet wurde.

Daß auch Schlaf- und Speisewagen nicht fehlen, erscheint nach dem Gesagten wohl als selbstverständlich.

Aber nicht genug damit, daß alle Wagengattungen im Kindereisenbahnwesen vertreten sind, auch alle Arten moderner Bahnen sind konstruiert worden. So läuft die Hochbahn, die mit einem Hochbahnhof versehen ist, auf ihrem Schienenwege auf Viadukten, wobei sie wiederholt über die bereits durchlaufene Strecke nach Art der Gotthardbahn herüberfährt. Die Hochbahn wird entweder mit einem Uhrwerk in der Lokomotive oder mit Elektrizität getrieben.

* * *

Eine noch weit interessantere Gattung der existierenden Bahnen ist die Zahnradbahn.

Was die Kinder, die noch keine Bergbahnen gesehen haben, sich trotz noch so vieler guter Abbildungen nicht vorstellen können, nämlich wie die Bahn, ohne herunterzufallen, steile Schienenwege bis zu 45° emporfährt und zwar herab nicht schneller wie herauf, das wird ihnen durch die Zahnradbahn (mit Uhrwerk oder mit Elektrizität getrieben) klar und deutlich veranschaulicht.

Die Schienen sind mit Zahnstangen und die Lokomotive mit Zahnrad versehen und es können ganz steile Weglinien zusammengebaut werden, die über einen Aufbau von Bergen und Felsen und Tunnels, also über Berg und Tal gehen.

* * *

Dasjenige Eisenbahnspielzeug, das auch zu den Kampf- und Kriegsspielen gezählt werden könnte, ist der „Panzerzug“. Dieser gepanzerte Zug hat eine Uhrwerkslokomotive und einen Schießwagen, in dem beim Fahren durch die auf den Schienen befindlichen Hebel die Schießvorrichtungen in Bewegung gesetzt werden, die nach beiden Seiten aus dem Wagen herausfeuern.

* * *

Bei der Eisenbahnherstellung für die Kinder folgt die Spielzeugbranche mit erstaunlicher Schnelligkeit auch allen

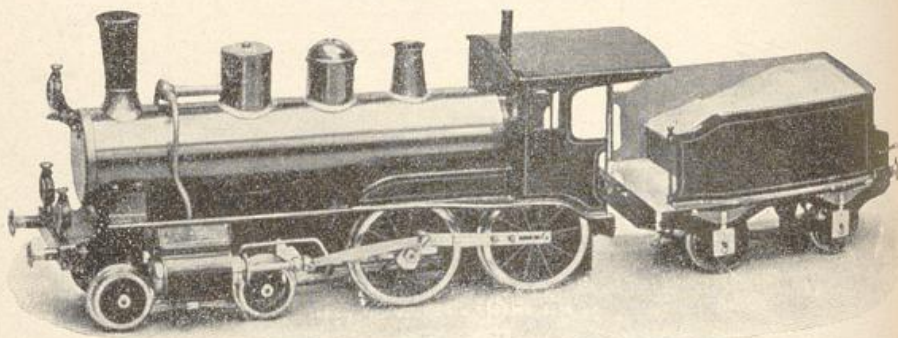
Neuerfindungen der Elektrotechnik, so kommt es, daß die Schnellbahn Berlin-Zossen, System Siemens & Halske, mit Oberleitung bereits naturgetreu nachgebildet ist, ebenso existiert auch das System der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft mit Unterleitung und mit der bekannten neuen nach vorn und hinten abgeflachten Lokomotivform. Es fehlt sogar die Schwebbahn nicht, deren hängende Wagen und deren Gerüst genau der Elberfelder Schwebbahn nachgebildet sind.

Diese Schwebbahn wird meist mit Elektrizität getrieben, mitunter auch durch Uhrwerk.

Alle diese elektrischen Kinder-Bahnen haben eine besondere Sicherung, sodaß bei eventuell eintretendem Kurzschluß kein Unglück passieren kann. Die Stromzuführung bei diesen Bahnen kann ganz nach Wunsch durch schon in der Wohnung befindliche Lichtleitung, durch Akkumulatoren oder Elemente erfolgen.

* * *

Die bei den meisten Kindern aber beliebteste und oft genug ein stilles Ziel ihrer Wünsche bildende Eisenbahn ist



und bleibt noch immer die Dampfeisenbahn, zumal das Heizen des Wasserkessels und die getreue Nachahmung der Tätigkeit des wirklichen Lokomotivfahrers und Heizers meist

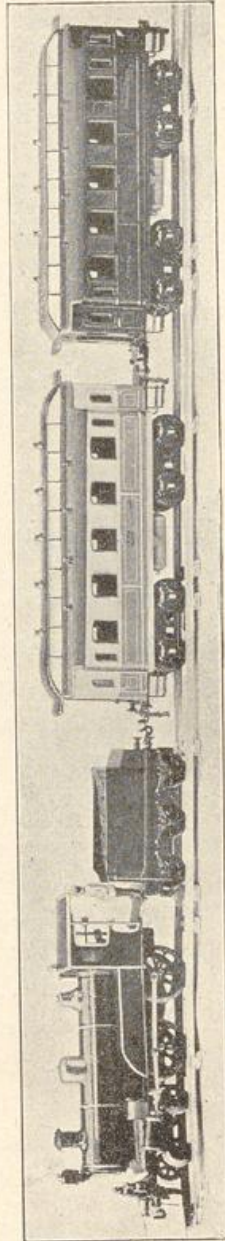
mehr Reiz für die Kinder hat, als das einfache in Bewegung Setzen eines Uhrwerks.

Die Heizung der kleinen Dampflokomotiven ist durch fortwährende Verbesserungen, durch Sicherheitsventile und durch Spiritus-Gasbrenner so vervollkommenet, daß jede Gefahr für die damit spielenden Kinder ausgeschlossen ist; man ist immer mehr bestrebt gewesen, alle technischen Neuerungen bei ihnen anzuwenden, und besonders ist auch jetzt selbst bei kleinen Zügen das neueste Schnellzugmodell nachgebildet worden. Man braucht sich nur einmal die kleine Mühe zu machen, ein Modell von vor 5 bis 6 Jahren mit einem solchen von heute zu vergleichen und man wird über den gewaltigen Fortschritt in der Konstruktion dieser kleinen Maschinen staunen.

Wir leben eben im Zeitalter der Technik und der Konstruktionen.

Die vollkommenste Dampfisenbahn und eines der modernsten aber auch teuersten Spielzeuge ist der Nordexpress-Zug, dessen Länge ca. 4 Meter und dessen Höhe ca. 40 cm beträgt und der auf einer Spurweite von ca. 13 cm läuft. Hierzu gehören nicht weniger als 30 Meter Schienen.

Die Lokomotive mißt mit Tender 135 cm und besitzt fast alle Vorrichtungen einer richtigen Dampflokomo-



Moderner Eisenbahnzug.

tive des neuesten Schnellzugsmodells, so vor allem Vor- und Rückwärtssteuerung, Bremsvorrichtung, Manometer, Wasserstandsglas, Dampfpeife und ein großes Wasserreservoir, das sich im Tender befindet und aus dem das Wasser durch Pumpen in den Kessel befördert wird. Die drei großen D-Wagen sind zusammengesetzt aus Post- und Gepäckwagen, Speisewagen und Personenwagen, alle drei sind mit richtig eingebauten, der Größe der Wagen entsprechenden Miniaturmöbeln versehen, auf denen kleine Puppen-Reisende Platz nehmen können. Dieser Nordexpresszug macht so sehr den Eindruck der Vollkommenheit und Natürlichkeit, daß er noch späteren Zeiten ein richtiges plastisches Miniaturbild des Standes unserer heutigen Eisenbahnausstattung geben wird.

* * *

Ein eigenes und sehr umfangreiches Gebiet dieser Eisenbahnspiele ist das Bahnhofswesen, denn Bahnhöfe, Wartehallen, Güterbahnhöfe, Wagenschuppen und Güterspeicher sind in allen nur denkbaren Ausführungen hergestellt worden.

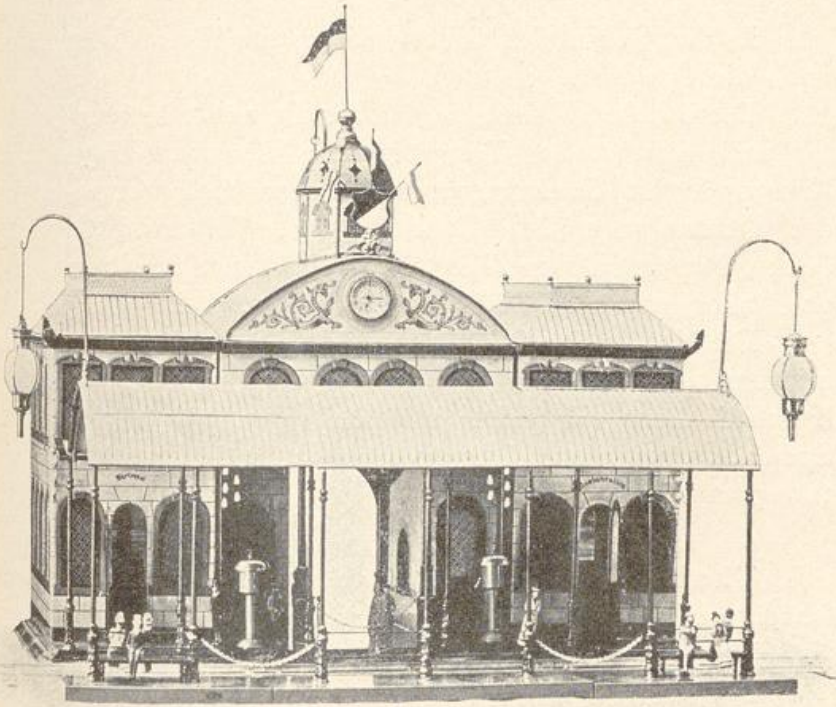
Keine unserer modernen technischen Vollkommenheiten fehlt in diesen bemalten kleinen Blechbauten, und alles, was mit dem Bahnhofe im Zusammenhang steht oder direkt dazu gehört, ist vorhanden: Fahrkartenschrank, Fahrkartenautomat, Fahrkartenständer, Billettstempelmaschine, Perronsperren, Richtungstafeln, Bogenlampen, Signalstangen mit wechselnden roten und grünen Lichtern, Perronkarren für das Reisegepäck, Gleisübergänge, Weichenhäuser, Drehscheiben, Postämter, Zollrevisionen und Wagen zum Wiegen der Waggons.

Eins der neuesten Bahnhofsmodelle, der „Zentral-Bahnhof“, ist ein entzückender, auch architektonisch schöner kleiner Bau. Über der Mittelkuppel, in der sich richtig gehende Uhren befinden, erhebt sich der Telegraphenturm, da in der ersten Etage der mit 4 großen romanischen Glasfenstern versehene Saal für wirkliche Telegraphie eingerichtet ist. Unter diesem Saal liegt die Durchgangshalle und der Billettschalter, an diese

Halle schließt sich zu beiden Seiten je ein Kuppelsaal mit bunten Fenstern für Wartesaal und Restauration an.

Beide Säle sind mit Puppenmöbeln ausgestattet.

An diese wieder schließen sich den Bau nach außen abgrenzende Sommerhallen, von denen die eine die Gepäck-



Zentralbahnhof.

annahme, die andere aber sogar einen wirklichen Wasser gebenden Springbrunnen enthält, auch der Brunnen auf dem Perron gibt gleichfalls Wasser.

Auf diesem Perron, der mit einem mächtigen Wellblechdach überdeckt ist, befinden sich außer den Schienen und Zügen die telegraphische Signalglocke, die das Dach haltenden Säulen und die Lampen.

Der Perronteil vor dem Bahnhof selbst ist im Interesse größerer Helligkeit mit einem Glasdache versehen, auch die Straßenseite des Bahnhofes besitzt außer der schon erwähnten richtig gehenden Uhr eine bedeckte Freitreppe, über der sich der große Balkon des Telegraphisten-Saales befindet.

* * *

In das Gebiet des Güterverkehrs der Eisenbahn gehören auch die Speicher.

Diese hohen Holzbauwerke, welche außer breitem Haupttor und den großen Türen in den einzelnen Etagen eine Kranwinde im Dachstockwerk besitzen, beherbergen außer der Dezimalwage Kisten und Kasten, Woll- und Getreidesäcke, Petroleumfässer, Biertonnen, Körbe mit Eßwaren und eben alles, was zum Güterverkehr gehört.

Die kleinen Spediteurwagen, die auch bei den Fuhrwerken erwähnt sind, befördern diese Güter dann weiter zum Güterbahnhofe oder die Gütereisenbahnwagen halten gleich am Speicher und die Güter werden dann direkt zum Weitertransport verladen.

* * *

Thomas Mann erinnert sich nach seinem Schreiben freudig eines Speichers: „eines Kornspeichers, genau von der Art derer, die meinem Vater drunten an der Trave gehörten“.

* * *

Hat der kleine Zug den Bahnhof verlassen, so durchfährt er, Kreuzungen und Weichen passierend, zunächst den Rangierbahnhof und kommt vorüber an Lokomotivschuppen, Güterschuppen, Wagenhallen, Kohlenstationen mit Kohlenkran, an Weichenstellerhäuschen, Prellböcken und Wasserkran, bis er hinaus ins Freie gelangt und die Wärterhäuschen und Übergänge passiert, die mit herauf- und herunterzulassenden kleinen Barrieren versehen sind.

Es geht dann über große eiserne Hänge- und Bogenbrücken, von denen einige die beträchtliche Länge von zwei

Metern haben, durch Tunnels, ja sogar durch ein richtiges Bergtal, über dessen Höhe, also hoch über dem Schienenweg, eine beide Berghöhen verbindende Brücke hinüberführt.

Die Militärzüge fahren sogar über Pontonbrücken, die auf einem Wasserbassin schwimmen.

So ist also auch der Schienenweg der kleinen Bahnen nicht weniger abwechslungsreich als der unserer wirklichen Eisenbahn.

Die Schienen, die passend zu allen Spurweiten existieren, werden aus einzelnen Teilen zusammengesetzt und sind fast alle mit Bremshebel versehen, um den vorüberfahrenden Zug anhalten zu können.

* * *

Sehr hübsch ist die Ausrüstung für den kleinen Eisenbahn-Kondukteur oder Zugführer, die aus Mütze, Schaffner-Tasche, Billettknipser und Pfeife besteht, und mit ihr, so sollte man meinen, müßte nun wirklich das Gebiet des Kindereisenbahnwesens erschöpft sein, aber nein, die Überkultur und die Zerstörungssucht der Kinder haben durch fortwährende Nachfrage die Spielzeugindustrie zur Herstellung von einem Eisenbahnzusammenstoßspiel veranlaßt. Dasselbe besteht aus kleinen Wagen, die beim Zusammenstoßen von zwei Zügen in lauter einzelne Stücke zerfallen, die sich dann wieder zusammensetzen lassen, um immer wieder von neuem das Bild der Zerstörung, die ein Eisenbahnunglück hervorruft, zu veranschaulichen.

Daß in Amerika sogar in den Parks der allerreichsten Leute richtige Kindereisenbahnen mit elektrischem und Dampf-betrieb existieren, mit denen große Kindergesellschaften umherfahren können, ist nicht zu verwundern, denn dem Reichtum sind auch bei der Herstellung des Spielzeugs keine Grenzen gezogen, ein Milliardär kann, wenn er sich auf die Konstruktion kostbaren Spielzeugs verlegen wollte, die Leistungsfähigkeit aller Spielzeugfabrikanten übertrumpfen.

Was aber viel mehr unser Erstaunen erregen kann, das ist der Umstand, daß auch das ärmste Kind, das nicht einmal die einfachste und billigste Eisenbahn besitzt, auch Eisenbahn spielen kann.

Es versetzt sich einfach in den Zustand einer Lokomotive und läuft auf einem möglichst ebenen Schienen gleichenden Terrain, z. B. in der Großstadt auf der ca. 20 cm breiten Steinkante, die das Trottoir gegen den Fahrdamm hin abschließt, als Eisenbahn entlang, indem es die Arme wie Puffer vorwärts und wieder rückwärts bewegt und das Pusten, Schnaufen und Pfeifen der Lokomotive mit dem Munde nachahmt.

Dieses sehr gesunde Bewegungsspiel, das natürlich die glücklichen Besitzer kleiner Spielzeugeisenbahnen genau so gut kennen und pflegen, zeigt aber so recht, wie sehr das Eisenbahnspiel den Phantasiekreis unserer Kinder beherrscht, und es ist wohl kaum zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß von allen großen Erfindungen der Neuzeit keine die Kinder so sehr interessiert und ihre Phantasie so stark beschäftigt wie die Lokomotive, das auf Rädern laufende eiserne Wundertier.

* * *

Julius Rodenberg schreibt: „Aus jener Zeit, da eben die Eisenbahnen aufgekommen waren, erinnere ich mich des Versuches, mit Hilfe eines Klempners eine Lokomotive herzustellen. Es gelang aber nicht, und Lokomotiven mit ganzen Eisenbahnzügen, wie man sie heut in jedem Spielsachenladen haben kann, gab es damals noch nicht.“

Hans Land schreibt: „Ich habe am liebsten mit Eisenbahn und Puppentheater gespielt.“

