

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 65 (1988)

Artikel: Oberingenieur August Meister (1873-1939) : ein Lokomotivbauer aus Feuerthalen
Autor: Zimmermann, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841844>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Oberingenieur August Meister (1873–1939)

Ein Lokomotivbauer aus Feuerthalen

von Jürg Zimmermann

Bei Gelegenheit wird gerne erwähnt und betont, dass der berühmte Brückenbauer Othmar H. Ammann aus Feuerthalen stammte. Bisher unbekannt war, dass ein anderer Feuerthaler eine sehr beachtliche Karriere zu verzeichnen hatte. Die Anregung zu meinen diesbezüglichen Untersuchungen erhielt ich bei der Lektüre der Schrift «50 Jahre Einheitslokomotiven, Die Dampflokomotiven der Reichsbahn und ihre Schöpfer», von Alfred B. Gottwaldt.

Jugend und Laufbahn

Am 26. Mai 1939 starb in Berlin Oberingenieur August Meister, Chefkonstrukteur der Lokomotivfabrik August Borsig in Berlin-Tegel. Aus der Feder von Richard Paul Wagner¹ erschien in der Zeitschrift «Die Lokomotive»² ein Nachruf, der mit folgenden Sätzen beginnt: «Nun ist August Meister von uns gegangen, still, wie es seine Art in persönlichen Dingen war. In Zürich wurde er im Jahre 1873 geboren als Sohn eines Montagemeisters der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Aus seiner Kindheit, die er teils zu Hause, teils bei Verwandten in der Nähe des Grenzstädtchens Schaffhausen verlebte, hat er vieles Gute und manche schöne Erinnerung in das Leben mitnehmen können, obwohl die Verhältnisse eng waren und keinerlei Luxus gestatteten.»

¹ Leben und Werk von Richard Felix Paul Wagner (1882–1953), der als Mitglied des Ausschusses zur Vereinheitlichung der Lokomotiven und Bauartdezernent im Eisenbahn-Zentralamt in Berlin die Konstruktion von Dampflokomotiven im Deutschen Reich zwanzig Jahre lang massgeblich beeinflusste, sind von Alfred B. Gottwaldt ausführlich geschildert worden (*50 Jahre Einheitslokomotiven*, Stuttgart 1975, und *Geschichte der deutschen Einheitslokomotiven*, Stuttgart 1978). Theodor Düring (*Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907–1922*, Stuttgart 1972, S. 215) nennt Wagner einen «sturen Verfechter der einstufigen Dampfdehnung und der einfachen Zwillinglokomotive bis zu grössten Einheiten».

² *Die Lokomotive*, 36. Jahrgang, Nr. 3.

August Meister war der Sohn des Schlossers Ulrich Meister³, Bürger von Feuerthalen⁴, und der Anna Barbara Meister-Bruderer⁵. Geboren wurde er am 5. Juni 1873, getauft am 22. Juni 1873 in Zürich-Unterstrass⁶. Die Familie muss bald darauf nach Schaffhausen weggezogen sein. Sie wohnte dort mit ihren vier Kindern Elise, Johannes, August und Heinrich bei Metzger Oechslin am Gerberbach⁷. Nach dem Tode des Söhnchens Heinrich zog die Familie 1875 nach Pfungen⁸.

Wagner erzählt weiter, dass August Meister nach der Schulzeit, «die ihm nach schweizer Art ein gediegenes Grundwissen und Sprachkenntnis mitgab», seine Laufbahn als Lehrling im Konstruktionsbüro der Winterthurer Lokomotivfabrik begann. «Hier hatte er das grosse Glück, in dem Chefkonstrukteur Olaf Kjelsberg einen ausgezeichneten Lehrmeister zu finden. Der hartköpfige Norweger, dessen Konstruktionen sich vorzüglich bewährt haben, dessen Name aber heute fast vergessen ist, spannte ihn scharf ein und gab ihm eine vielseitige und tiefgründige Facherziehung, die der heranwachsende Jüngling durch Bücherstudium und Besuch der damals noch seltenen Fachkurse ergänzte. August Meister hat nie eine Prüfung abgelegt und hat darum nie etwas von Prüfungen gehalten – mit Ausnahme der einzig wichtigen, der Prüfung durch das Leben.»

Im Jahre 1896 begab sich August Meister auf die Wanderschaft. Sein Ziel war das damalige Deutsche Reich. «Nach mehreren Versuchen bei verschiedenen Firmen» trat er im Jahre 1897 eine Stelle bei der Maschinenfabrik Esslingen an. Hier arbeitete er als Konstrukteur unter August Trick, wobei er «besonders seine Kenntnisse in der Durchbildung der Zahnradlokomotive verwerten konnte, in der früher Winterthur fast ein Monopol gehabt hatte».

³ Einwohnerkontrolle Schaffhausen: Ulrich Meister, des Johannes, Schlosser, geb. 14. 12. 1837, gest. 1909.

⁴ Antwortschreiben der Einwohnerkontrolle Feuerthalen vom 10. 12. 1985.

⁵ Schreiben des Stadtarchivs Zürich vom 29. 11. 1985 (Taufbuch der Gemeinde Unterstrass). Meisters Vater ist hier als Mechaniker bezeichnet.

⁶ Wie oben.

⁷ Einwohnerkontrolle der Stadt Schaffhausen. Die Mutter von August Meister war im März 1843 geboren. Die Akten der Einwohnerkontrolle verzeichnen auch die Geburtsdaten der damals lebenden Geschwister: Elise war am 23. 4. 1870 geboren, Johannes am 9. 5. 1872, der jüngere Bruder Heinrich am 29. 12. 1874. Letzterer starb am 12. 7. 1875. Beim Logisgeber handelt es sich um Johann Jacob Oechslin im Haus zur Farb, heute Bachstrasse 23. Der Arbeitgeber von Ulrich Meister konnte nicht eruiert werden.

⁸ Akten der Einwohnerkontrolle der Stadt Schaffhausen. In den folgenden Jahren kamen noch weitere Kinder zur Welt, nämlich Jakob Ulrich im Jahre 1876, Karl 1877, Gottfried 1879, Frieda 1880 und Gottlieb 1882. Letzterer starb nach wenigen Wochen. Auch das erste Kind, Ulrich, hatte nur von 1868 bis 1869 gelebt.

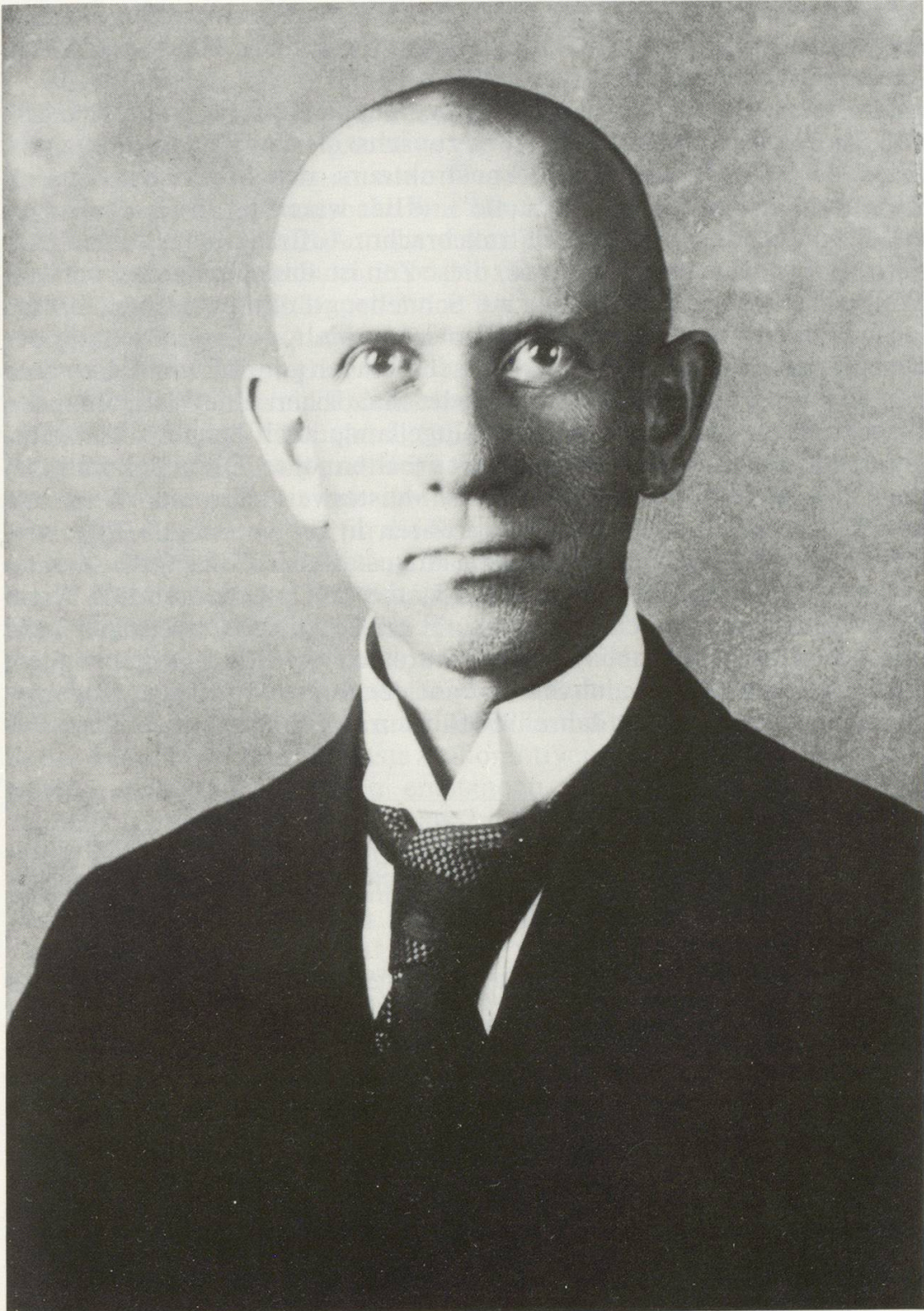


Abb. 1 August Meister (1873-1939)

Sammlung Alfred B. Gottwaldt, Berlin

In die Esslinger Zeit fällt die Heirat mit Anna Maria Amsler. Der Ehe entsprossen vier Kinder, nämlich August (geb. 1901), Hans (geb. 1902), Alice (geb. 1905) und Elsa (geb. 1907)⁹.

Im Jahre 1903 folgte August Meister einem Rufe der Lokomotivfabrik August Borsig in Berlin-Tegel, wo er zunächst als Konstrukteur tätig war. Nach dem Weggang des Chefkonstruktors, des Engländer Charles King, erhielt Meister dessen Stelle¹⁰. «Hier waren grosse Aufgaben zu erfüllen, denn der alte Ruf der Firma brachte Aufträge aus fast allen Ländern der Erde. Kennzeichnend für diese Zeit ist, dass Borsig kurz vor dem Weltkriege sogar einen Auftrag auf Schnellzug-Lokomotiven nach England, dem Mutterlande der Lokomotive, erhielt.» «Gegen Schluss des Krieges, der vielerlei andere Arbeit gebracht hatte, winkten interessante Aufgaben. So bestellte die Preussische Staatsbahn eine viergekuppelte Personenzug-Lokomotive, die im Hügellande auch Schnellzüge befördern und daher hohe Geschwindigkeit erhalten sollte. Diese Lokomotive, die Gattung P 10, wurde ein wahres Meisterwerk. Grosser Wurf und kenntnisreiche Einzeldurchbildung waren in ihr vereinigt.» Ihre konstruktive Gestaltung bei Borsig oblag August Meister¹¹ in engster Zusammenarbeit mit dem damaligen Lokomotivbau-Dezernenten des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, Oberbaurat Lübken. Die Abbildungen 2 und 2 a zeigen diese Lokomotive – neue Baureihe 39 –, die später ja vor allem auch auf der Schwarzwaldbahn und auf der Strecke Stuttgart-Konstanz zum Einsatz gelangte. Im Jahre 1958 führten in Villingen beheimatete P 10

⁹ Anna Maria Amsler (geb. 1868) stammte aus Winterthur und Densbüren (Kanton Aargau). Die Ehe wurde 1899 geschlossen. Der älteste Sohn, August, war ebenfalls Lokomotivkonstrukteur. Er übte seine Tätigkeit bei der Firma BBC in Baden (Schweiz) aus und starb im Jahre 1977. Über den Sohn Hans vgl. Anm. 18. Von allen vier Kindern lebt heute nur noch die jüngste Tochter Elsa.

¹⁰ Hinweise auf die Tätigkeit Meisters als Entwerfer vermittelt ein Aufsatz von Karl-Heinz Buchholz, *Drei preussische Schnellzuglok-Entwürfe*, in: *Lok-Magazin* Nr. 122, Stuttgart 1983, S. 346–352. Der hier gezeigte Entwurf einer 2 C 1-Schnellzuglokomotive findet nicht den ungeteilten Beifall des Verfassers: «Sehr vernachlässigt erscheint die Durchbildung der Dampfleitungen von und zu den Zylindern . . .» Die Maschine wurde abgelehnt, «da in den ersten Nachkriegsjahren kein Bedarf an einer solchen Lok bestand und sie noch in vielerlei Hinsicht hätte überarbeitet werden müssen».

¹¹ Das Urteil von Theodor Düring (*Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907–1922*) lautet nicht so enthusiastisch. Die Maschine sei kein guter Dampfmacher und als «Kohlenfresser» bekannt gewesen. (Dafür war allerdings in erster Linie Wagner verantwortlich.) «Die P 10-Lokomotive vermochte nicht die Leistung abzugeben, die man auf Grund ihrer Hauptabmessungen billigerweise von ihr hätte erwarten dürfen.» «Eine weitere Beeinträchtigung der Lokomotivleistung und eine Verschlechterung der Verbrauchswerte kam nun noch durch die konstruktiven Mängel der Dampfmaschine hinzu.» Eine im wesentlichen positive Bilanz zieht Hansjürgen Wenzel (*Die Baureihe 39*, Solingen 1972, S. 16): «Die wohlgelungene Konstruktion der Lokomotive gab nur zu verhältnismässig wenig Bauartänderungen Anlass . . .» «Der grösste Mangel der Lok war . . . das zu schwache Steuerungsgestänge.» Eine ausführliche Beschreibung der P 10 aus der Feder von Ministerialrat Friedrich Fuchs, Berlin, erschien 1922 in der Fachzeitschrift *Glaser's Annalen* (1. 11. 1922, S. 137–144; 15. 11. 1922, S. 153–158). Vgl. Abb. 2 und 2 a.

die Schnellzüge Stuttgart-Schweiz auch auf dem Abschnitt Singen-Schaffhausen, sie gelangten damit in die Heimat ihres Schöpfers¹².

«Etwa um die gleiche Zeit entwarf Meister für den ebenfalls bedeutenden Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Steinhoff, eine fünfgekuppelte Tenderlokomotive zum Reibungsbetriebe auf der steilen Zahnradstrecke. Das gemeinsame Wagestück wurde ein voller Erfolg, so dass die Preussische Staatsbahn eine ähnliche verstärkte Ausführung, die T 20, bestellte und ihre Zahnradstrecken ebenfalls auflassen konnte.» Die schwere Steilstreckenlokomotive der Gattung T 20, neue Baureihe 95, erscheint in den Abbildungen 3 und 3 a¹³.

«Die Krönung von August Meisters Lebensarbeit aber war die Typisierung und Durchbildung der Einheits-Lokomotiven der nach dem Kriege geschaffenen Deutschen Reichsbahn. In diese Arbeit hat er ein Können solchen Ausmasses hineingetragen, dass diese Maschinen auf der ganzen Erde höchste Beachtung und vielfache Nachahmung gefunden haben. Im Vereinheitlichungsbüro der deutschen Lokomotivfabriken, das vom Jahre 1922 ab diese Arbeit für die Reichsbahn ausführte, übernahm er die Leitung als Chefkonstrukteur, ohne die Büroleitung bei Borsig aufzugeben.» Während dieser Zeit entwickelte August Meister auch Einheitsbauarten für die Jugoslawischen Staatsbahnen. Über diese Lokomotiven sagte Tadej Bratè 1971 folgendes: «Ende 1929 und im Laufe des Jahres 1930 erhielt Jugoslawien aus Deutschland von Borsig und Schwartzkopff 110 Lokomotiven der ersten jugoslawischen Einheitstypen, die noch heute als beste, beliebteste und schönste Lokomotiven der JŽ gelten. Aus weitgehend einheitlichen Teilen entstanden zwei Heissdampf-Zwillings-Schnellzugstypen, die Reihe 05 als 2 C 1 für Flachlandstrecken und die Reihe 06 mit der Achsanordnung 1 D 1 für Bergstrecken. Die dritte Variante war eine schwere 1 E-Güterzugslokomotive mit drei Zylindern für Bergstrecken (Reihe 30). Der in Deutschland bereits bewährte Bau von Einheitslokomotiven war auch hier von Erfolg; die weitgehende Vereinheitlichung der Bauelemente aller drei Typen ermöglichte eine wirtschaftliche und billige Instandhaltung. Sie waren speziell jugoslawischen Verhältnissen angepasst und daher beim Lokomotivpersonal sehr beliebt.»¹⁴

Als die Arbeit des Vereinheitlichungsbüros einen Umfang angenommen hatte, der von einem nebenamtlich tätigen Leiter nicht mehr zu bewältigen war, trat Meister 1930 von diesem Posten zurück. Die Büro-

¹² Hans-Wolfgang Scharf, *Die Schwarzwaldbahn und das Bahnbetriebswerk Villingen*, Freiburg i. Breisgau 1980, S. 205.

¹³ Ein schöner «Nachruf» auf diese imposante Lokomotive erschien im *Lok-Magazin* Nr. 108, Stuttgart 1981, S. 172–178: Rainer Holldorf, *Abschied von der T 20*. Ebenda, S. 183–187: Rudolf P. Pavel, *Die preussische T 20 in Geislingen*. Beschreibung der Lokomotiven der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in *Glasers Annalen* (1. 6. 1922, S. 192–200).

¹⁴ Tadej Bratè, *Die Dampflokomotiven Jugoslawiens*, Wien 1971, S. 13 f. Vgl. die Abbildungen 4 bis 6.

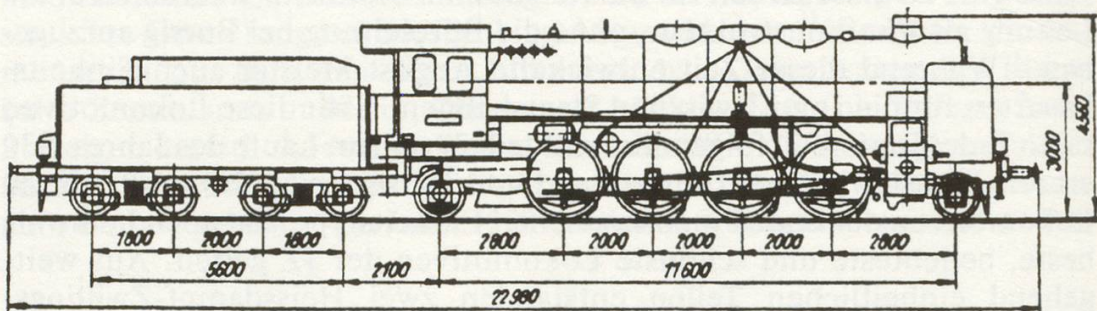
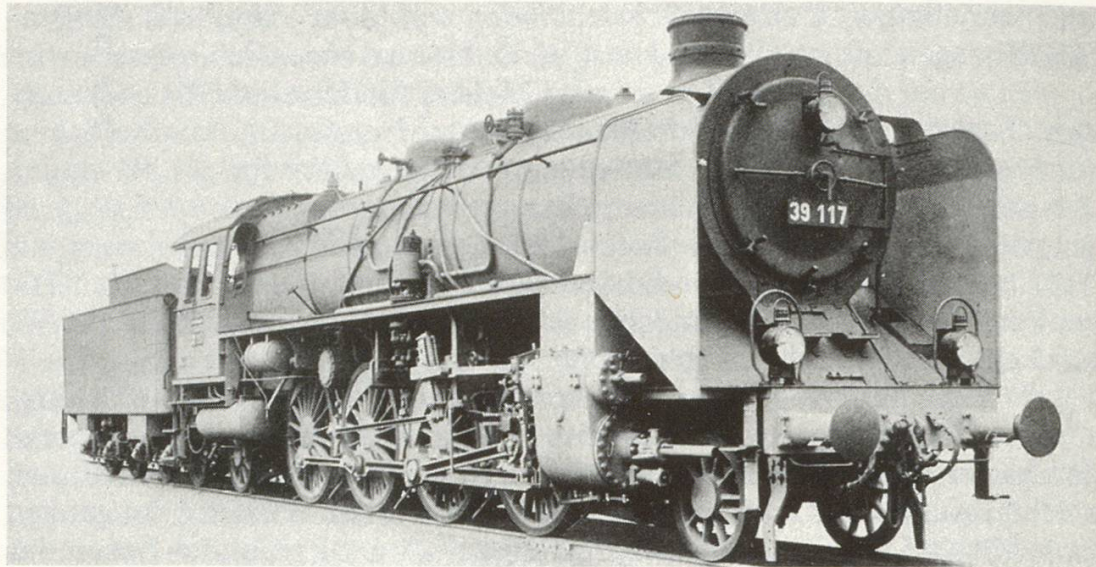


Abb. 2 und 2a Lokomotive der Gattung P 10 (später Baureihe 39) mit Hauptabmessungen. Publiziert mit freundlicher Genehmigung von Alfred B. Gottwaldt, Berlin.

räumlichkeiten, die bisher bei Borsig untergebracht waren, wurden zum Pariser Platz verlegt in die Geschäftsräume der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung (DLV)¹⁵.

Wenn Meister von der Leitung des Vereinheitlichungsbüros zurückgetreten war, um sich mit voller Kraft den Belangen der Firma Borsig widmen zu können, so erwartete ihn eine bittere Enttäuschung: «Die alte Firma zersplitterte in der Hand einer jungen, lebensfremden Generation; die Lokomotivfabrik ging in verkleinerter Form an einen Grosskonzern über¹⁶ und der Grossteil, mit ihm August Meister, an die Firma Rhein-

¹⁵ Alfred B. Gottwaldt, *50 Jahre Einheitslokomotiven*, Stuttgart 1975, S. 51.

¹⁶ Gemeint ist die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG), an die das Lokomotivbaukontingent verkauft wurde. Unter der Bezeichnung «Borsig-Lokomotivwerke» wurde der Lokomotivbau in Hennigsdorf, wo AEG seit 1920 in der Lokomotivproduktion tätig war, weitergeführt: *Borsig, Lokomotiven für die Welt*, Freiburg i. Breisgau 1985, S. 6.

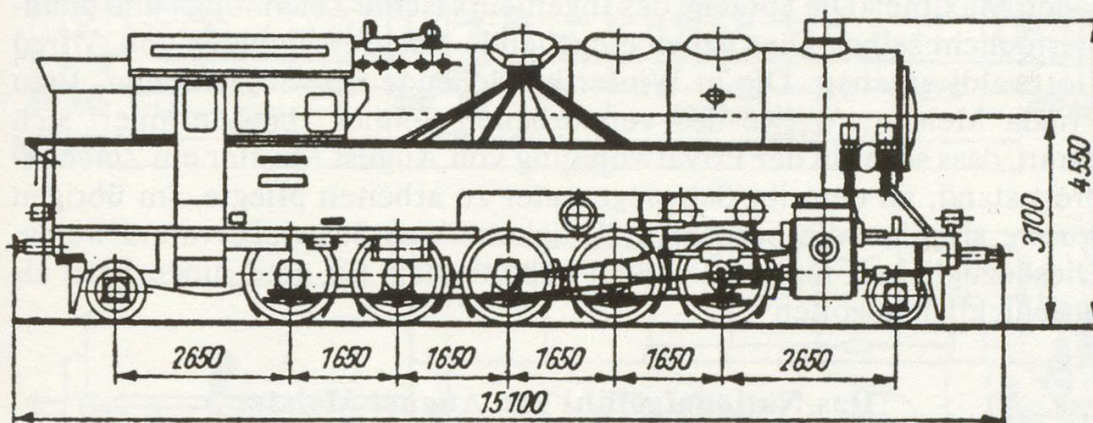
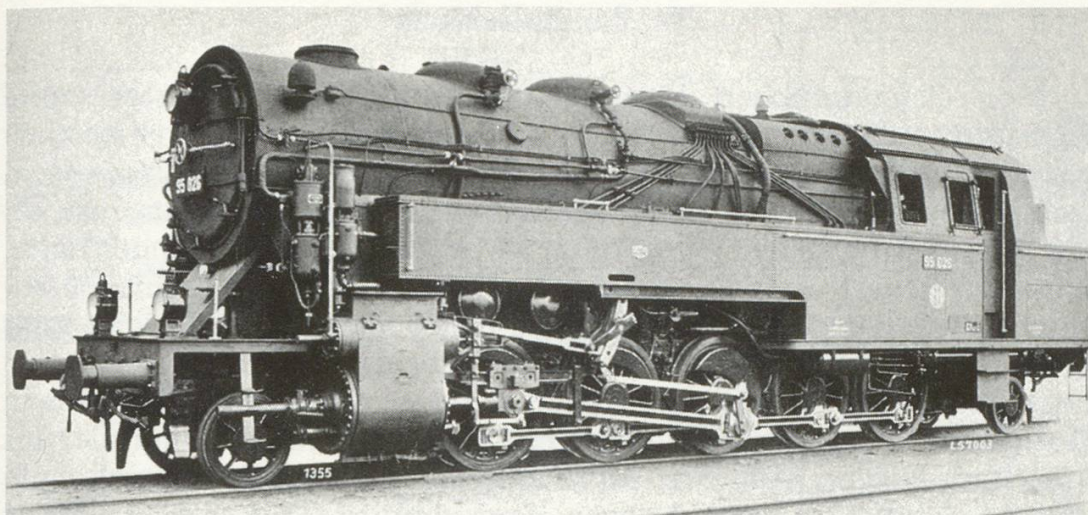


Abb. 3 und 3 a Lokomotive der Gattung T 20 (später Baureihe 95) mit Hauptabmessungen. Publiziert mit freundlicher Genehmigung von Alfred B. Gottwaldt, Berlin.

metall¹⁷. Diese durfte zwar keinen Lokomotivbau treiben, nahm aber sofort den Entwurf und Bau von Dampftriebwagen auf. Dieser wurde Meister anvertraut, und auch hier, in der Konstruktion leichter Röhrenkessel und schnellaufender Dampfmaschinen, hat er mit knappsten Mitteln noch Tüchtiges leisten können.»

Im Juli 1938 trat August Meister in den Ruhestand. Er sollte ihn nicht mehr lange genießen können.

¹⁷ Die Firma A. Borsig GmbH erlosch im Dezember 1931. Nach Neugründung und Fusion wurde der Maschinenbau später von der «Rheinmetall-Borsig AG» weitergeführt. *Borsig, Lokomotiven für die Welt*, S. 6.

Die Persönlichkeit

Den charakterlichen Eigenschaften von August Meister zollte Richard Paul Wagner höchstes Lob: «August Meisters Leben ist köstlich gewesen, weil es Mühe und Arbeit war; es ist aber auch köstlich gewesen, weil es gelebt wurde von einem Manne mit seltenen Herzeseigenschaften. Seinen Arbeitskameraden, die er als ehrlich und treu befunden hatte, war er der treueste Freund. Mancher Not hat er im stillen mit seiner herzlichen Gebefreudigkeit abgeholfen und daher niemals Reichtümer sammeln können. Aber sein Herz war reich und auch sein Leben ist dadurch reich geworden. Grosse Ähnlichkeit hatte er mit seinem Landsmann Gottfried Keller; Ernst paarte sich mit einem goldenen Humor, der aus innerstem Herzen kam. Nur ein so aufrechter Charakter wie er konnte solche Schöpfungen hervorbringen, denn wirklich Grosses wird niemals vom Verstande allein erklügelt.» August Meister hielt es mit der klassischen Maxime «Die Sprache des Ingenieurs ist die Zeichnung» und publizierte nicht selbst. Dies haben eingehende Nachforschungen von Alfred Gottwaldt ergeben. Die in Winterthur lebende Schwiegertochter, Frau Frieda Meister, Witwe des verstorbenen Sohnes Hans, erinnert sich daran, dass sogar in der Privatwohnung von August Meister ein Zeichenbrett stand, an dem ihr Schwiegervater zu arbeiten pflegte. Im übrigen wusste sie über die berufliche Tätigkeit ihres Schwiegervaters wenig. Diesbezügliche Fragen zu stellen habe damals für eine junge Frau als unschicklich gegolten¹⁸.

Das Nationalgefühl von August Meister

Fühlte sich August Meister als Schweizer oder als Deutscher? Zu diesem Punkte werden im Nekrolog von Richard Paul Wagner 1939 Töne angeschlagen, die aufhorchen lassen: «Um die Zeit der vollen Mannesreife wurde Meister der enge Kantonsgeist der schweizerischen Industrie unleidlich; es zog ihn, den kerndeutschen Mann, hinüber in das grosse Deutsche Reich . . . Und auch darin war er ein ganzer Mann, dass sich . . . sein Blick lenkte auf das Verhältnis des einzelnen zur Gesamtheit, des Mannes zu seinem Volke. Ihm war die neue schweizerische Halbheit, das „Verschmelzen zweier Kulturen“ und das Hin- und Herpendeln zwischen Kantönligeist und geduldetem Weltbürgertum, im Innersten fremd. Wie Gottfried Keller war er sich seines Deutschtums bewusst und fühlte sich deutsch. Er hat seinem Geburtslande und seinen Vorfahren die Achtung bezeigt, niemals die schweizerische Staatsangehörigkeit abzulegen; das

¹⁸ Telefonische Auskunft vom 19. 4. 1988. Hans Meister (geb. 1902), Ingenieur, absolvierte eine Lehre bei der Firma Borsig. Er war später u. a. im Bereich des Kranbaus tätig.

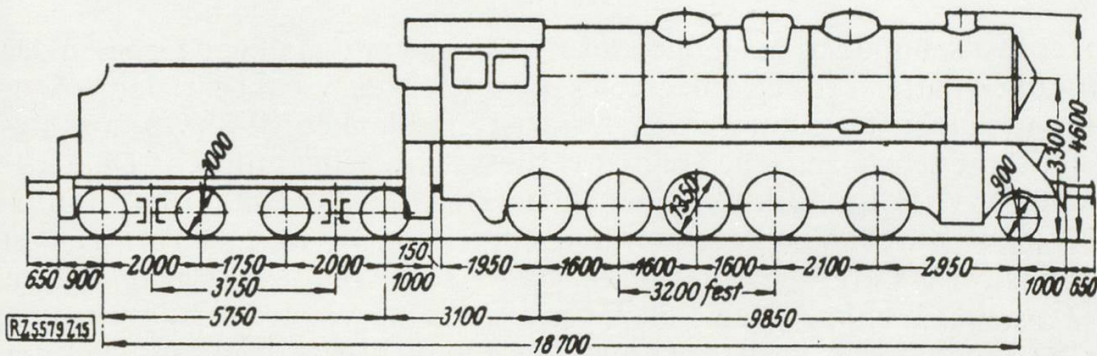
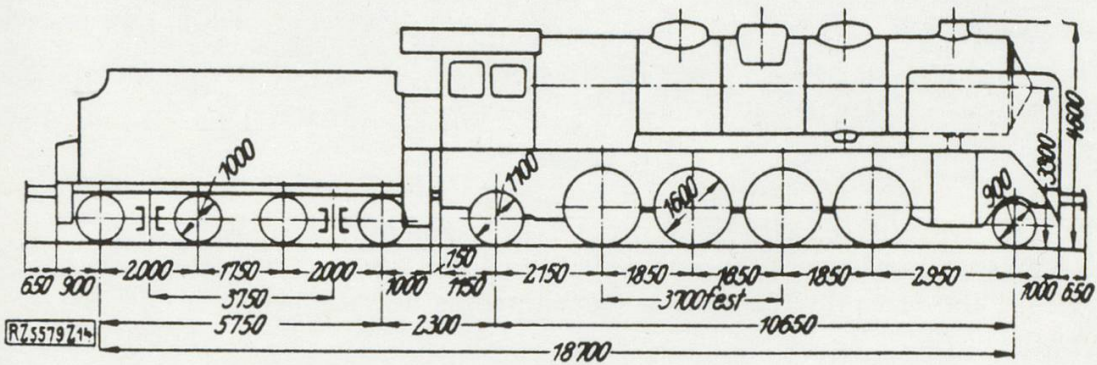
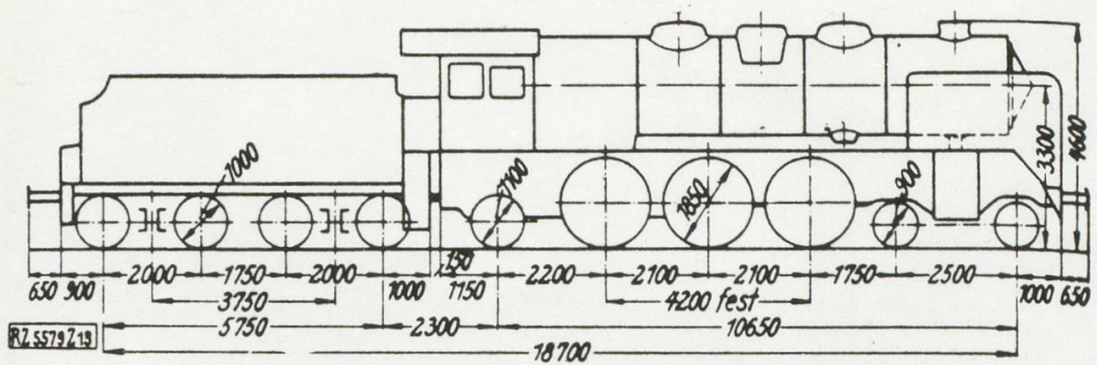


Abb. 4 1929: Typenskizzen der Einheitsbauarten für Jugoslawien

konnte ihn nur ehren¹⁹. Aber er hat im Weltkrieg unsere jungen Nachwuchs nach Feierabend in der alten deutsch-schweizerischen Meisterschaft der Schusswaffe unterwiesen, weil ihn das Herz dazu drängte, das junge Volk zu rüsten für seinen schweren Gang.» Zunächst ist festzuhalten, dass ein sich sofort aufdrängender Verdacht der Grundlage entbehrt: Richard Paul Wagner war keinesfalls ein getreuer Nachbeter nationalsozialistischer Parolen. Alfred Gottwaldt hat vielmehr gezeigt, dass «sein

¹⁹ Am 28. März 1895 wurde August Meister ins Bürgerrecht der Stadt Winterthur aufgenommen, am 21. Oktober 1901 aus dem Bürgerrecht der Gemeinde Feuerthalen entlassen. *Verzeichnis der Bürgerschaft der Stadt Winterthur 1915* und Schreiben der Einwohnerkontrolle Feuerthalen vom 10. 12. 1985.

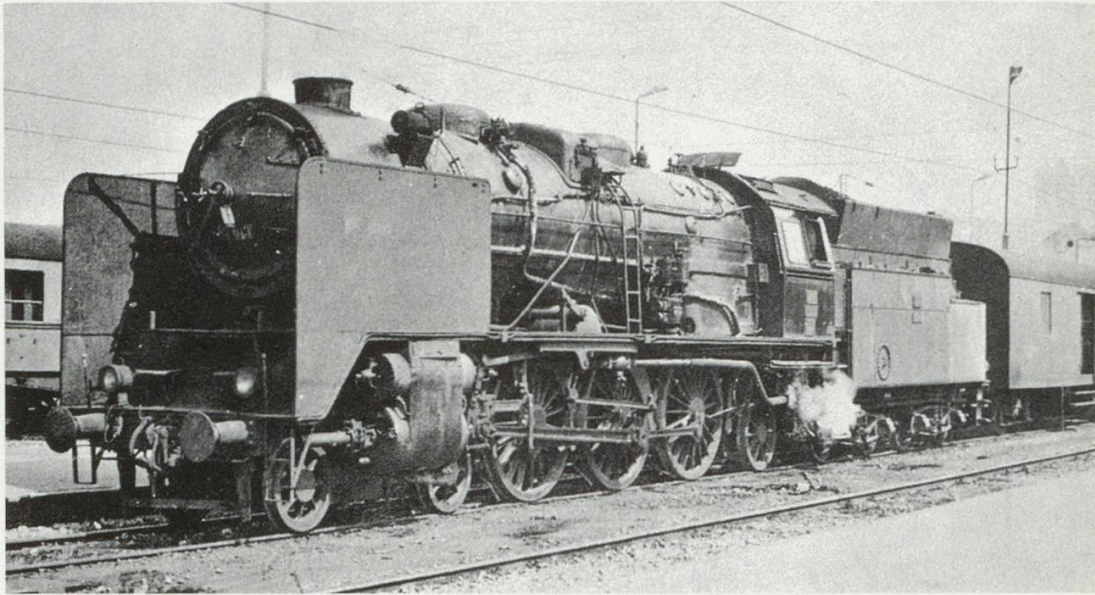


Abb. 5 JŽ 05-013 (ex SHS 389.315), die 2C1-Flachland-Schnellzugslokomotive des Normprogramms von 1930, vor dem Schnellzug Beograd-Niš (Beograd, 14. 7. 1970). Publiziert mit freundlicher Genehmigung des Verlags Josef Otto Slezak, Wien. Foto: T. Bratè

hier fast schnoddrig zu nennender Zynismus vor den neuen Grössen der braunen Partei nicht halt machte»²⁰. Unter *diesem* Aspekt darf der Nekrolog also nicht gewichtet werden. Dann ist zu bedenken, dass 1896 – als Meister seine schweizerische Heimat verliess – das wilhelminische Deutschland für viele Deutschschweizer als unerreichtes Vorbild im zivilisatorischen, kulturellen und auch militärischen Bereich galt. Der Vortrag, den der Dichter Carl Spitteler zum Thema *Unser Schweizer Standpunkt* im Dezember 1914 in Zürich hielt²¹, vermittelt eine Vorstellung davon, welcher Graben sich nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs zwischen der deutschen und der welschen Schweiz aufgetan hatte: «Wir müssen uns bewusst werden, dass der politische Bruder uns näher steht als der beste Nachbar und Rassenverwandte . . . Bei aller herzlichen Freundschaft, die uns im Privatleben mit Tausenden von deutschen Untertanen verbindet, bei aller Solidarität, die wir mit dem deutschen Geistesleben pietätvoll verspüren, bei aller Traulichkeit, die uns aus der gemeinsamen Sprache heimatlich anmutet, dürfen wir dem politischen Deutschland, dem Deutschen Kaiserreich gegenüber keine andere Stellung einnehmen als gegenüber jedem andern Staate: die Stellung der neutralen Zurückhaltung in freundnachbarlicher Distanz diessets der Grenze.» Letztlich geht es also

²⁰ Alfred B. Gottwaldt, *50 Jahre Einheitslokomotiven*, Stuttgart 1975, S. 86.

²¹ *Quellenhefte zur Schweizergeschichte*, Heft 8, *Neutralität und Humanität 1481–1950*, Aarau 1956, S. 24–26.

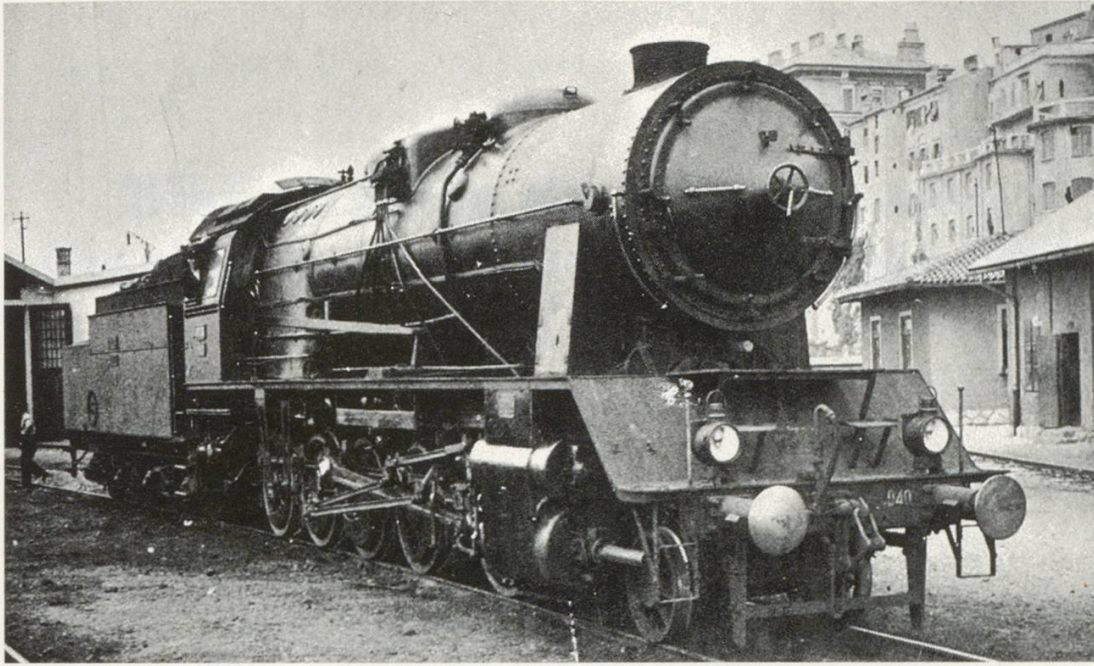


Abb. 6 JDŽ 30-040 (ex SHS 583.940), die 1E-Güterzugstypen des Standardprogramms von 1930. Publiziert mit freundlicher Genehmigung des Verlags Josef Otto Slezak, Wien. Foto: G. Gjivović

um die Beantwortung der Frage, ob Wagner die Empfindungen von August Meister richtig beurteilt habe. Frau Elsa Paessler-Meister, die noch lebende Tochter von August Meister, ist der Auffassung, ihr Vater habe sich stets als Schweizer gefühlt. Sie widerspricht damit der Einschätzung von Richard Paul Wagner.²²

²² Wagner hat ja auch die diesbezügliche Haltung von Gottfried Keller falsch beurteilt. Keller war ohne Zweifel ein Bewunderer der deutschen Kultur. Als überzeugter Republikaner fühlte er sich aber ganz gewiss nicht zum Deutschen Reich gehörig.

