

Ungenügende Reibung.

„Die Folgen ungenügender Reibung sind jedem Führer bekannt. Wie oft kommt man nicht von der Stelle, weil Radschleudern eintritt. Daß man jedoch auch persönlich hierdurch in Lebensgefahr geraten kann, merkte ich bei einer besonderen Gelegenheit; nur meine außerordentliche Geistesgegenwart und turnerische Gewandtheit konnten mich retten. An einer Station war ich von der Lokomotive zum Stellwerk gegangen und auf dem Rückwege begriffen, als ich über irgend etwas stolpere und in Sitzstellung auf das Laufbrett eines gerade ausfahrenden Personenzuges falle. Nun hatte ich damals noch von meiner Militärzeit her gelederte Reithosen an, die im Laufe der Zeit mit Öl ganz durchtränkt waren. Es herrschte ein scharfer Wind und die Laufbretter waren ziemlich glatt. Da geschah das Außerordentliche, daß die Reibung zwischen meinen Hosen und den Laufbrettern nicht mehr ausreichte,



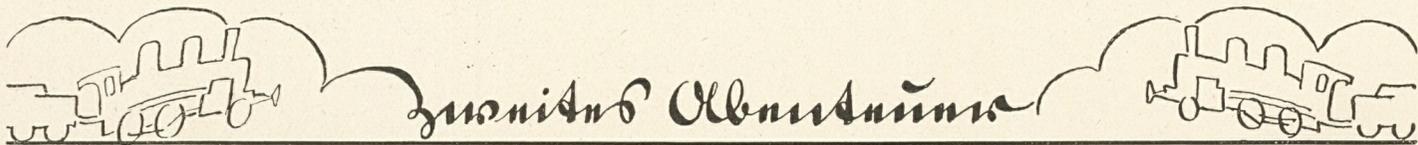
Abb. 46

Der Zug rutschte einfach unter mir durch.

6136

der Zug rutschte einfach unter mir durch. Ich fand auch in der Eile keine Möglichkeit, mich irgendwo anzuklammern und in meiner Verzweiflung blieb nichts anderes übrig, als jedesmal einen Luftsprung zu machen, wenn ein Laufbrett zu Ende war, so daß ich dann wieder auf das Laufbrett des nächsten Wagens gelangte usf. Zuerst hätte ich beinahe etwas zu kurz gezielt, aber schließlich gewöhnte ich mich daran und zuletzt bestand keine weitere Gefahr, da ich ganz in die entsprechende Übung gekommen war. Nachdem so der Personenzug unter mir durchgerutscht war, ging ich einfach zu meiner Lokomotive zurück, ohne jede Beschädigung.“

Anlässlich dieser Erzählung fand eine Besprechung darüber statt, ob es zweckmäßig sei, die Hosen mit einer Sandstreuvorrichtung zu versehen. Hilprich ging infolgedessen sofort zum zweiten Abenteuer über.



Min Hagelkrüß Lokomotiven auf den Dammern geblieben.

„Es wäre zweifellos richtig, einen Sandstreuer am Boden lederner Hosen vorzusehen. Wohin sollte es aber führen, wenn man alle diejenigen Situationen, in die man zufällig geraten kann, berücksichtigen wollte? Da ist mir erst vor ganz kurzer Zeit etwas ganz Unglaubliches vorgekommen, und zwar dicht bei dieser Station: Es war im Höchster Tunnel. Wieder war ungenügende Reibung die Ursache. Aber diesmal machte sie sich bei der Lokomotive selbst geltend. Ich war, ohne das geringste

auffallende zu bemerken, in den Tunnel eingefahren und steuerte lustig nach vorwärts. Da trat nach etwa fünf Minuten ein entsetzliches Radschleudern ein. Ich konnte machen, was ich wollte, dauernd den Sandstreuer betätigen, es nützte alles nichts. Die Maschine stampfte und fauchte, Dampf trat in solchen Mengen aus, daß ich die Hände vor den Augen nicht mehr sehen konnte, obwohl die Deckenlampe brannte. Das Stampfen wurde immer fürchterlicher, ich führte es auf zu kleine Füllung zurück

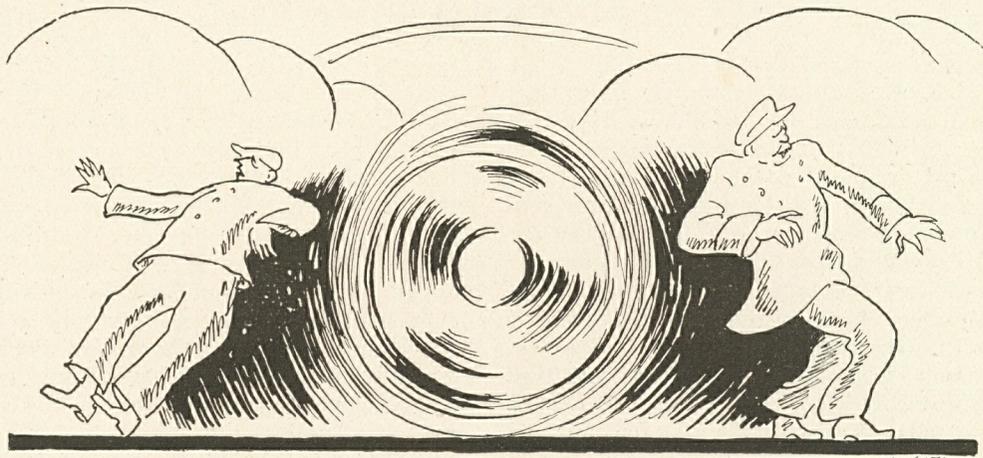


Abb. 47 — — — , da stampfte ich aus dem Tunnel auf derselben Stelle wieder heraus, und zwar mit galoppierender Maschine.

6137

und legte die Steuerung vor. Damit wurde aber die Sache nur noch schlimmer und endlich, als ich die Steuerung ganz nach vorn auslegte, fing die Lokomotive regelrecht an, auf den Schienen zu galoppieren. Ja, sie galoppierte ganz entsetzlich! Bald hob sich das vordere Ende an, bald das hintere, und mein Heizer flog wie ein Besessener im Führerstande hin und her, während ich mich verzweifelt am Steuerbock festklammerte. Eine wahre Ewigkeit verging, ich wußte mir nicht mehr zu helfen. Endlich wurde es langsam hell, ich war glücklich, aus dem

verwünschten Tunnel herausgekommen zu sein, doch zu meiner Verblüffung kam das Licht von der Rückseite her, ich sah mich um, da stampfte ich aus dem Tunnel auf derselben Stelle wieder heraus, und zwar mit galoppierender Maschine. Die Steuerung lag voll ausgelegt nach vorn, aber der Zug hatte das Übergewicht bekommen in der Steigung und mich mitsamt der Lokomotive wieder zurückgezogen. Es half alles nichts, ich mußte langsam, so gut ich konnte, zurück, bis ich endlich bremsen und allmählich wieder nach vorn in Gang kommen konnte.“



Nr. 6171