

**Von der Vierzylinder-Lokomotive und ihrer  
Bilanz im Vergleich mit der Dampfmaschine.**

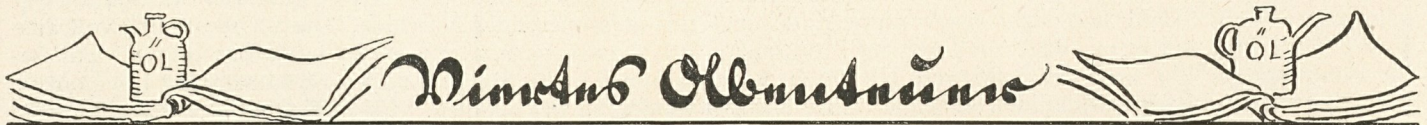
„So was hätte mir auf einer Vierzylinder-Maschine so leicht nicht widerfahren können. Ich war es, der seiner Zeit die ersten von Egestorff gebauten Vierzylinder-Schnellzug-Maschinen einfahren sollte. Kein einziger Führer weiß, wie man mit solchen Maschinen fahren muß. Man braucht nämlich stets nur die Hälfte des Dampfes, wenn man lediglich entweder allein mit Hochdruck oder allein mit Niederdruck arbeitet. Dabei ist immer die volle Leistung noch in Reserve. Leichte Züge habe ich stets mit Niederdruck allein gefahren, schwere Züge aber, wie sich das gehört, mit Hochdruck.

Übrigens bemerkte ich dabei noch, daß der Erfinder den Hauptvorteil der Vierzylinder-Maschine gar nicht erkannt hat. Man kann nämlich bei solcher Maschine die Steuerung ganz entbehren! Die Sache ist höchst einfach. Bei dieser Maschine war bekanntlich nach System „von Borsig“ Anordnung so getroffen, daß der Hochdruckzylinder den Niederdruckzylinder mitsteuerte. (Der Erfinder hieß nicht von Borsig, wie ich einwandte, sondern von Borries. — Hilprich bezeichnete das als nebensächlich.) Wenn nun immer der eine Zylinder den anderen steuert, braucht man überhaupt keine Steuerung, da ja stets der eine den Dampf vom anderen erhält usw., ohne Ende. Die Sache ist genau so, als ob zwei Leute einen Vertrag geschlossen haben, wonach immer der eine die Schulden des anderen bezahlen soll. Mit solchen Leuten ist mit dem besten Willen nichts anzufangen. Man denke nur, der A. und der B., die gegenseitig solche Verträge

geschlossen haben, sitzen in einer Wirtschaft. Wenn nun bezahlt werden soll, so sagt zunächst der A.: „Das Zahlen ist Sache von B.“. Wendet sich der Wirt an B., so erklärt dieser, daß laut seines Vertrages der A. alles bezahlen muß, wozu B. verpflichtet wäre. A. erkennt das an, verweist jedoch wieder auf seinen Vertrag, wonach B. bezahlen muß usw. Es ist vorgekommen, daß Prozesse, die dann angestrengt wurden, sich über 30 Jahre erstreckten, und ein Ende war niemals abzusehen. Schließlich war es notwendig, die beiden Leute auf Staatskosten zu verpflegen, da es unmöglich ist, irgend einen von beiden gerichtlich zu fassen.

Überträgt man den Fall auf die Lokomotive, so ergibt sich genau die Richtigkeit meiner Behauptung. Jeder Zylinder wird immer vom anderen gesteuert und wirklich zu steuern braucht schließlich gar keiner.“

Ein Maschinenanwärter aus Frankfurt zeichnete auf ein Blatt Papier die Zylinder-Anordnung, verfolgte die Anregung Hilprichs und gab nach kurzer Zeit Symptome einer schweren Nervenübermüdung. Er hatte sich die Aufgabe gestellt zu ermitteln, welcher Zylinder eigentlich steuern müsse, wenn immer einer den anderen steuert, und sich in die hieraus resultierende endlose Reihe ebenso rettungslos verstrickt, wie weiland Laokoon mit den Schlangen. Es war notwendig, diesen Mann, der ein klägliches Pfeifen von sich gab, ins Freie zu führen, damit er sich langsam erholte und schließlich wieder seiner verwirrten Sinne Herr wurde.



**Von dem besten Mittel zum Einreiben der Kohlen  
und zur Reinigung der Feuerkiste.**

„Was soeben unserem Freunde hier widerfahren ist, zeigt zur Genüge, daß sich die Menschen in die einfachsten Situationen nicht hineinfinden können. Wäre jeder so wie ich beschaffen, so müßte es ein Vergnügen sein, mit der Menschheit zu arbeiten. Wie viele Beschwerden und Klagen des Personals laufen ständig ein, und doch geht aus dieser ganzen Quängelei meist nur das eine hervor, daß nämlich die Leute ihr Handwerk nicht verstehen.

In einem Bezirk, wo ich fahren mußte, beschwerte sich zum Beispiel alles darüber, daß wir Magerkohle erhielten, während Fettkohle unbedingt notwendig war. Ich beschwerte mich keinen Augenblick, kaufte mir einfach ein Stück Speck und ließ den Heizer die Kohlen damit einreiben, so hatte ich in kurzer Zeit die schönste Fettkohle. Später vereinfachte ich das Verfahren noch,

indem ich nur von Zeit zu Zeit ein Stückchen Speck in die Feuerkiste warf; das tat genau denselben Dienst. — In einem anderen Bezirk taugte das Öl nichts, es war wie reines Wasser und schmierte gar nicht. Da erinnerte ich mich an einen höchst zweifelhaften Hintertreppenroman, der mir mal in die Hände gefallen war. Ich fand ihn glücklicherweise noch zu Hause vor, suchte die schlüpfrigsten Stellen davon heraus, warf sie in meine Schmierkannen und hatte dann stets ein tadelloses Öl.

Ja, man kann manchmal scheinbare Nachteile direkt zu Vorteilen umkehren, wenn man nur geschickt vorgeht. Bei einer Direktion erhielten wir mal zum Heizen nichts als Kohlengrus. Der war so leicht wie Staub, und flog einem wie Zunder zum Schornstein hinaus. Die Heizer und Führer beschwerten sich, sie könnten damit nicht