

**Von der Vierzylinder-Lokomotive und ihrer  
Bilanz im Bauwesen.**

„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 Mittelstoff und dem besten Mittel zu  
ihrem Ansehen.**

„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

fahren. Ständig blieben Maschinen auf der Strecke liegen, weil sich die Lösche in der Rauchkammer bis zur Blasrohrhöhe angesammelt hatte und die Siederohre verstopfte. Dazu brannten ständig die Rauchkammern durch, weil die Lösche dort weiterglühte.

Ich hatte mir aber sofort ein richtiges Rezept ausgedacht. Mit Hilfe eines Umschalhahnes, den ich in die Auspuffrohre legte und eines Rohres in den Aschkasten erreichte ich, daß ganz nach Belieben der Auspuff bald zum Schornstein, bald umgekehrt zum Aschkasten herausging. Nun hatte mein Heizer nichts anderes mehr zu tun,

als während der Fahrt alle paar Minuten den Umschalhahn umzulegen. Zuerst flog die Kohle nach der Rauchkammer und blieb dort liegen, schaltete mein Heizer um, so flog die Kohle wieder von der Rauchkammer auf den Rost usw. Es ergab sich das Erstaunliche, daß mein Heizer überhaupt keine Kohlen mehr zuzuwerfen brauchte; denn sie flog ja im Kessel dauernd hin und her und wurde während jeder Fahrt mindestens 30—40 Mal hintereinander verbrannt. War das ein Erfolg! — Ich verpflichtete natürlich meinen Heizer strengstens auf Stillschweigen, damit das Geheimnis für immer gewahrt blieb.“



## Fünftes Obmordmännchen

### Infantile das unblutige Mordmännchen die Spiel nicht zuviel zu finden.

„Es wäre unverzeihlich, wenn ich in diesem Zusammenhange nicht des großen Erfinders Nottelmeyer gedenken wollte, der berufen war, das ganze Eisenbahnwesen in neue Bahnen zu lenken, wenn er nicht — viel zu früh für die Menschheit — beim Beweis der Richtigkeit seiner Ideen gestorben wäre. Nottelmeyer gedachte die Drehung der Erde für den Transport nutzbar zu machen, er wollte nicht, wie wir es unsinnigerweise tun, davonfahren, sondern im Gegenteil stehen bleiben, während die Erde aus eigener Kraft unter ihm weglief. Zu solchem Zweck hatte er das vollkommen reibungslose Fahrzeug erfunden.

Das erste Mal, als ich Nottelmeyer sah, wunderte ich mich, daß er ständig Qualmwolken von sich gab, ohne irgendwie sichtbar Tabak zu rauchen. Erst später stellte ich fest, daß ihm vor Gedanken buchstäblich der Schädel rauchte. Tabak oder Spirituosen genoß er nie, trotzdem entwickelte er im Kopf eine solche Hitze, daß er stets einen Ofenschirm mit sich führen mußte, um seine Zuhörer gegen Wärmeausstrahlung zu schützen. Sein Gedankengang ist leicht erklärt. Die Sonne geht jeden Tag scheinbar im Osten auf, im Westen unter. In Wirklichkeit dreht sich die Erde jeden Tag einmal um ihre Achse, also von Westen nach Osten. Bleibt man nun fest an dem Punkte stehen, wo man sich befindet, so gelangt man, ohne jeden Kraftaufwand nach Westen, d. h. die Erde dreht sich unter einem nach Osten fort.

Ich war als Betriebsfachmann dabei an jenem denkwürdigen Tage, als Nottelmeyer seinen reibungslosen Wagen vor einer Eisenbahnkommission hinter Spandau auf die Schienen stellte. Die Räder waren durch mächtige Holzkeile festgebremst, er schwang sich hinauf und erwartete das Zeichen der Abfahrt bzw. zum Stehenbleiben. In freudiger Zuversicht qualmte sein Schädel wie die stärkste Lokomotive. Wir riefen: „Stehe fest!“ und zogen die Keile unter seinen Rädern heraus. Er schwenkte noch seine Mütze und rief uns zu: „Fahrt lo.“ Das „s“ hörten wir schon gar nicht mehr, so schnell jagte er — bzw. jagten wir — davon. Da er alle Reibung vernichtet hatte, sauste der Erdball wie wahnsinnig unter ihm weg; wahrscheinlich ist er wenige Minuten darauf, je nach der Weichenstellung, an der französischen, belgischen oder holländischen Küste in das Meer gerast, wenn er nicht schon vorher zerschellte. Ehre seinem Andenken!

Um sich einen Begriff zu machen, welche Umwälzung Nottelmeyers Erfindung hervorgerufen hätte, muß man nur einmal überlegen, wie sich alle Eisenbahndienstbezeichnungen hierdurch geändert hätten. Bei seiner Verkehrsmethode wäre nicht mehr eine Fahrkarte gelöst worden, sondern man hätte Standgeld entrichtet. Standesbeamte hätten den jetzigen Fahrdienst geleitet, an Stelle der Verkehrsordnung wären die Anstandsregeln getreten, Standgerichte hätten alle Transportvergehen geahndet

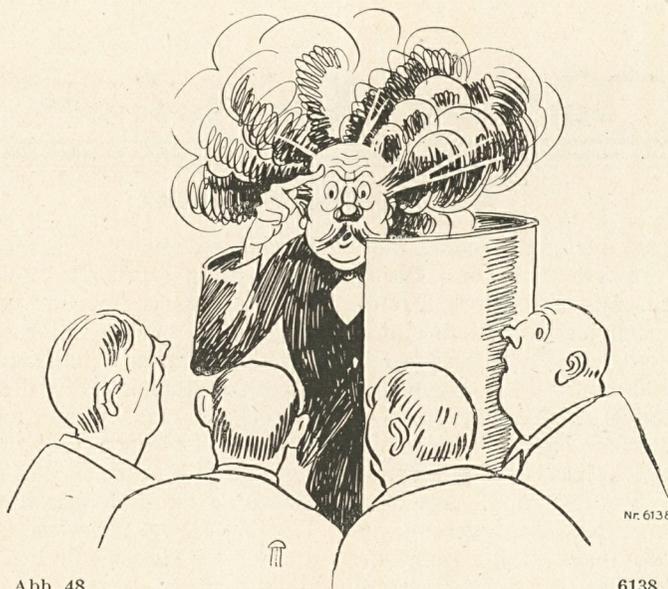


Abb. 48

Er entwickelte im Kopf eine solche Hitze, daß er stets einen Ofenschirm mit sich führen mußte, um seine Zuhörer gegen Wärmeausstrahlung zu schützen.

Nr. 613 B

6138