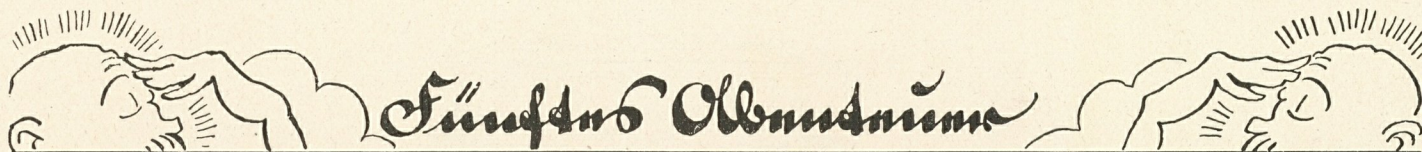


fahren. Ständig blieben Maschinen auf der Strecke liegen, weil sich die Lösche in der Rauchkammer bis zur Blasrohrhöhe angesammelt hatte und die Siederohre verstopfte. Dazu brannten ständig die Rauchkammern durch, weil die Lösche dort weiterglühte.

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 Oberrhein

### Infantile das unblutige Eisenbahnspiel 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

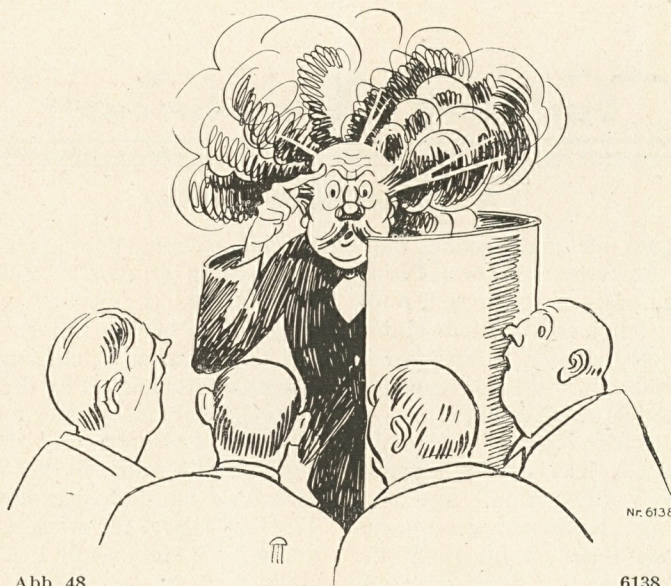


Abb. 48

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

und darauf geachtet, daß im Zuge alles standesgemäß zugeht. Auch der Name „Zug“ hätte nur noch auf die jetzigen Stationen gepaßt, die in Wirklichkeit davonziehen. Der Eisenbahnzug dagegen hätte „Standort“, „Ständer“ oder „Stillstand“ genannt werden müssen, die Fahrgäste „Standespersonen“, der Vorzug „Vorstand“, der Gegenzug „Gegenstand“, der Eisenbahnunfall „Übelstand“. Aus der Fahrzeit wäre die Ruhezeit, aus der Ruhezeit die Fahrzeit geworden. Leute aus Anhalt, die bei den heutigen Verhältnissen sehr dazu neigen, Verspätung zu machen, hätten die besten Fahr- bzw. Standes-

beamten abgegeben. An Stelle eines Fahrberichtes hätte man dann eine Standrede gehalten und, wenn jemand sich danach erkundigt hätte, wäre ihm nicht mehr die Route erläutert, sondern im Gegenteil der Standpunkt klargemacht worden. Den größten Vorteil hätten aber wir Fahrbeamten gehabt. Wir hätten uns nie mehr zur Fahrt einfinden müssen. Im Gegenteil, wir hätten unseren Dienst dadurch verrichtet, daß wir uns in den Ruhestand begeben hätten!

Alle diese Hoffnungen sind durch Nottelmeyers frühen Tod leider vereitelt und zunichte gemacht worden.“

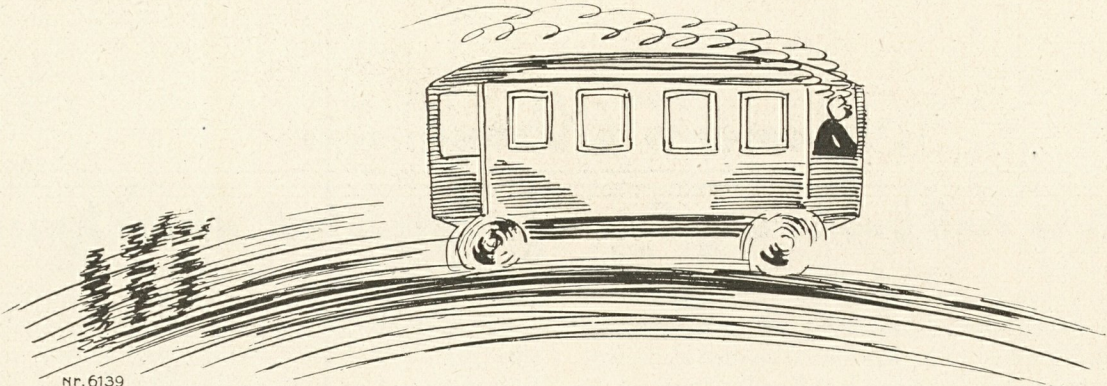
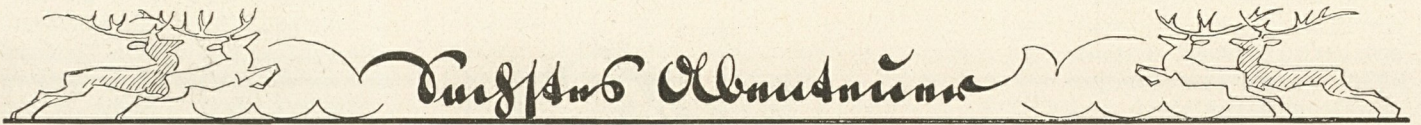


Abb. 49

„Fahrt lo...“. Das „s“ hörten wir schon gar nicht mehr, so schnell jagte er — bzw. jagten wir — davon.

6103



## Jägerzeit.

„Solche traurigen Erinnerungen dürfen uns jedoch nicht davon abbringen, daß wir in unserem schweren Berufe auch viel Ergötzliches erleben. Mit besonderer Freude gedenke ich meiner Jägerzeit. Ich jagte nämlich einmal — weidgerecht und wacker. Nicht mit dem Schießgewehr und nicht mit dem Speiß, sondern mit der Lokomotive. Ja — mit dem Dampfproß jagte ich auf Edewild!

Längst war es mir bekannt, daß Hirsche und Rehe, wenn sie auf dem Geleise aufgeschreckt werden, schnurstracks zwischen den Schienen weiterlaufen. Am Tage springen sie meist, knapp ehe sie überfahren werden, zur Seite. Bei Nacht aber sind sie förmlich im Bann der Lokomotivlaternen. Dann halten sie den Schienenstrang für den einzigen Weg, der ihnen offen ist und fürchten sich, seitlich in das Dunkel abzubiegen.

Darauf baute ich meinen Plan, als ich nach Darmstadt abkommandiert war und die Züge Mainz—Aschaffenburg zu fahren hatte. Zwischen Kranichstein und Messel geht es bekanntlich durch den großherzoglichen Park. Geraume Zeit verging, bevor ich ein Wild — nicht schußgerecht, sondern lokomotivgerecht — in Sicht bekam. Bei Tage war so wie so kaum was zu machen, und bei Nacht schienen die großherzoglichen Rudel zu schlafen. Da — eines Nachts, als ich den Schnellzug fahre, sehe ich vor mir auf den Schienen im Mondschein einen kapitalen

Hirsch stehen, der höchst aufmerksam eine Laschenverbindung studiert. Schnell habe ich meinen Heizer verständigt, er klettert vorn auf die Pufferbohle und blendet die beiden Laternen ab. Ich selbst pürsche mich mit dem ganzen Schnellzug so geräuschlos heran, daß der Hirsch nichts hört. Plötzlich bekommt das Tier Witterung, schreckt auf, ich pfeife, mein Heizer nimmt die Blenden von den Laternen und die Jagd beginnt. Der Hirsch legte gewaltig aus, so daß ich mit meiner 2/4 gekuppelten Maschine kaum folgen konnte. Es war unmöglich, das Tier bis Messel zu erlegen. Auf der Station Messel aber konnte der Hirsch mit Leichtigkeit, wenn er die Weichenstellung nicht beachtete, in ein Seitengleis geraten und dann hatte ich das Nachsehen. Sofort kam mir ein guter Gedanke: Als wir durch Messel durchsausten, öffnete ich einfach die Zylinderhähne, rechts und links vom Hirsch blies ein Dampfstrahl vorbei, der ihn unbedingt auf dem richtigen Gleis halten mußte. Hinter Messel ging das Treiben weiter; bis Dieburg mußte das Vieh zur Strecke gebracht sein, denn dort hatte ich mindestens eine Minute Aufenthalt. In dem Gefälle vor Dieburg gab ich Volldampf, meine Geschwindigkeit war sicherlich auf 100 km in der Stunde gestiegen und doch holte ich das Biest nicht ein. Plötzlich aber macht das Tier kehrt und rennt direkt in meine Maschine hinein; sofort wurde