

Kleine Geschichten.

Der rote Ring.

Bei Einführung der Langer-Markottyschen Rauchverminderung erhielten bei den Preußischen Staatsbahnen alle Lokomotiven, die damit ausgerüstet wurden, am oberen Teile des Schornsteins einen ringförmigen roten Farbstreifen.

Das war auch der Fall bei den Lokomotiven der Königl. Preuß.-Großherzoglich-Hessischen Gemeinschaftsdirektion Mainz. Dieser rote Ring machte den Reisenden oft viel Kopfzerbrechen.

Reisender: Was hat eigentlich der rote Ring um den Schornstein der Lokomotive zu bedeuten?

Mainzer: Das ist sehr einfach, Sie wissen, die

Direktion Mainz ist preußisch und hessisch. Was nun über dem Ring ist, ist hessisch, und was darunter sitzt, ist preußisch.

Eine andere Auskunft gab ein technischer Bürobeamter der Eisenbahn-Direktion Mainz:

Auf dem Bahnhofe in C. fragte ein Reisender einen neben ihm stehenden Herrn, der zufällig technischer Bürobeamter war, ob er wüßte, was der rote Streifen an dem Lokomotivschornsteine zu bedeuten hätte. Dieser flüsterte ihm ins Ohr: „Sie dürfen es aber nicht weiter erzählen, das Lokomotivpersonal steht nämlich im Verdachte, sozialdemokratischer Gesinnung zu sein!“

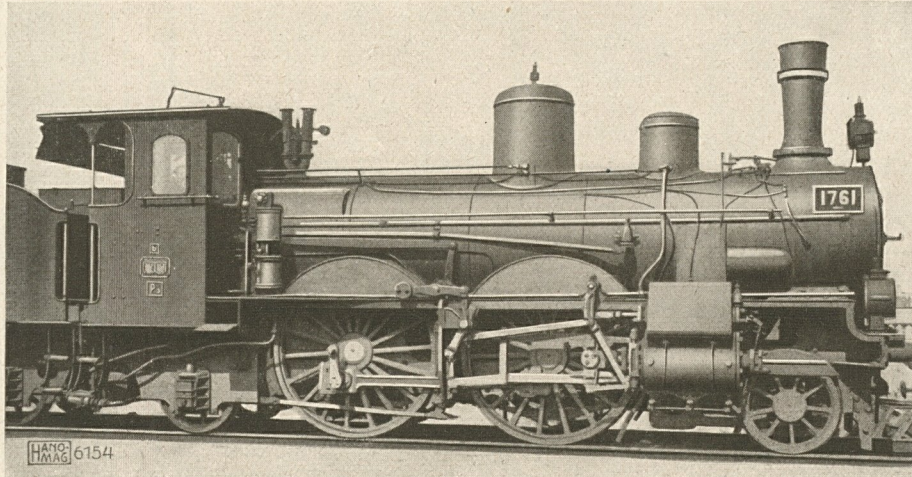


Abb. 61

1 B 1-Personenzug-Lokomotive der Hessischen Ludwigsbahn mit rotem Ring.

6154

Beschreibung einer neuen Lokomotivgattung.

I.

Die meisten Lokomotiven, von denen wir hier berichten, sind so lang, daß dem Führer nur bei ganz klarem Wetter — und selbst dann noch nicht — die Fernsicht bis vor den Schornstein ermöglicht ist. Dem Heizer steht zum Schmieren während der Fahrt ein besonderes Automobil zur Verfügung, das gleichzeitig auch zum Transport von heißen Getränken usw. zu dem am Vorderende der Maschinen befindlichen Salon dient. Dieser Salon hat neben der Aussicht für das p. t. Reisepublikum vor allem auch den Zweck, bei event. Zusammenstoßen mit seinen Insassen als Puffer zu dienen, damit die Lackierung der Rauchkammer nicht verkratzt werde. Gegen Zahlung eines geringen Zuschlages darf das Publikum beim Kohlen-schuppen helfen, aber nicht pfeifen, das kostet extra noch ein Fünfzig-Pfennigstück und ist im voraus zu entrichten.

Um z. B. auf Einzelheiten des Kessels einzugehen, führen wir an, daß nicht nur die Stehbolzen ihrer ganzen Länge nach durchbohrt sind, sondern auch sämtliche Kesselnieten, damit die Lokomotiven bei heißem Wetter auch als Sprengwagen benutzt werden können. Um die Isolierschicht nicht zu sehr anzugreifen, sind sowohl über den Stehbolzen wie über den Nietköpfen „Ungarische Weißblechhülsen“ angebracht. Ferner erhalten die Maschinen Dampfheizungseinrichtung, die aber nicht wie sonst zum Heizen des Zuges dient, sondern zum Heizen der verschiedenen Wärmetöpfe, deren jeder Reisende einen erhält; weiter benötigte Töpfe sind selbst anzuwärmen, wie? bleibt den Reisenden überlassen.

Die Feuerung wird durch 90prozentigen Alkohol bewirkt; gegen unberechtigte Anzapfungen seitens des

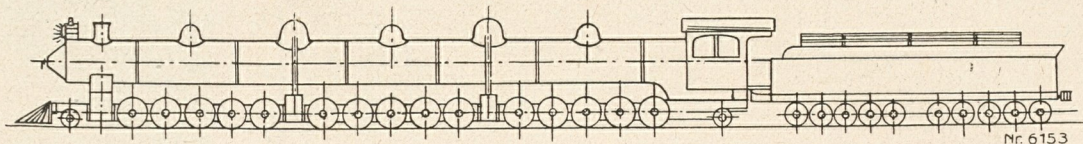
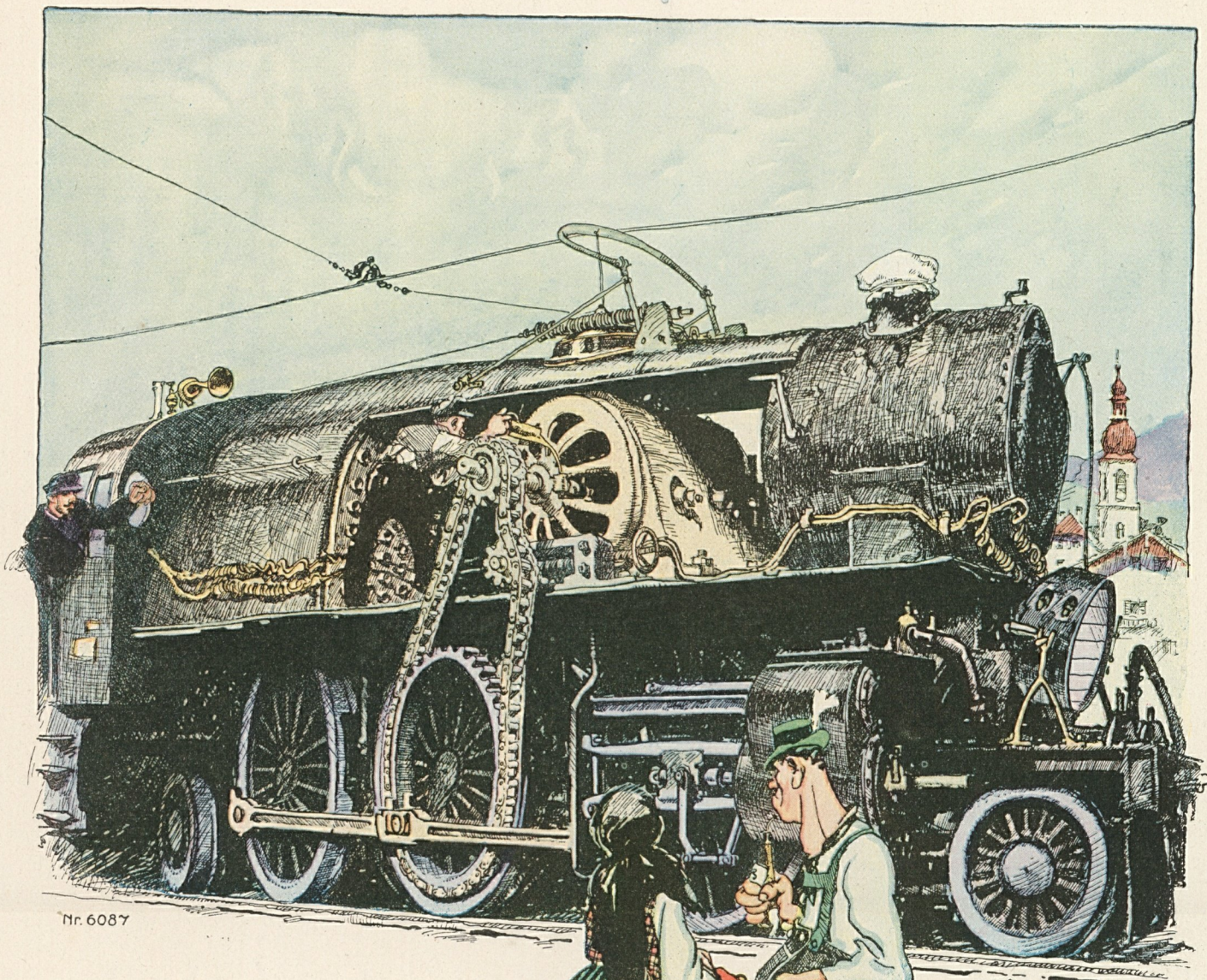


Abb. 62

Neuester Lokomotiv-Typ.

Der Führerstand wird mit Telefon und Fernrohr ausgerüstet, auf Wunsch auch Rollschuhbahn um die Lokomotive.



Nr. 6087

Liebe Zenzi, da schau' hin,
 Das ist d' neuce Staatsmaschin'!
 Was der Krieg uns hat zerhaut,
 Ham's da fleißi' eini'baut.

Jede Heizung is verwendbar,
 — Insofern sie nicht verpfändbar —
 Ohne Kohle, Holz, Benzin,
 Fahren tollkühn wir dahin,
 Denn die Staatsmaschine hier
 Heizt bequem man mit — Papier.

Alle Räder stehen still,
 Wenn der schwächste Arm es will.
 Der Verkehr in bessere Zeiten
 Liegt da freilich noch im Weiten.

L.

J. Danilowatz
 1919

„Die neue Staatsmaschine“.

Nach einer farbigen Federzeichnung
 von Josef Danilowatz, Wien.

Das Original wurde von Herrn Ing.
 Emil Jung, Wien, gütigst zur Ver-
 fügung gestellt.

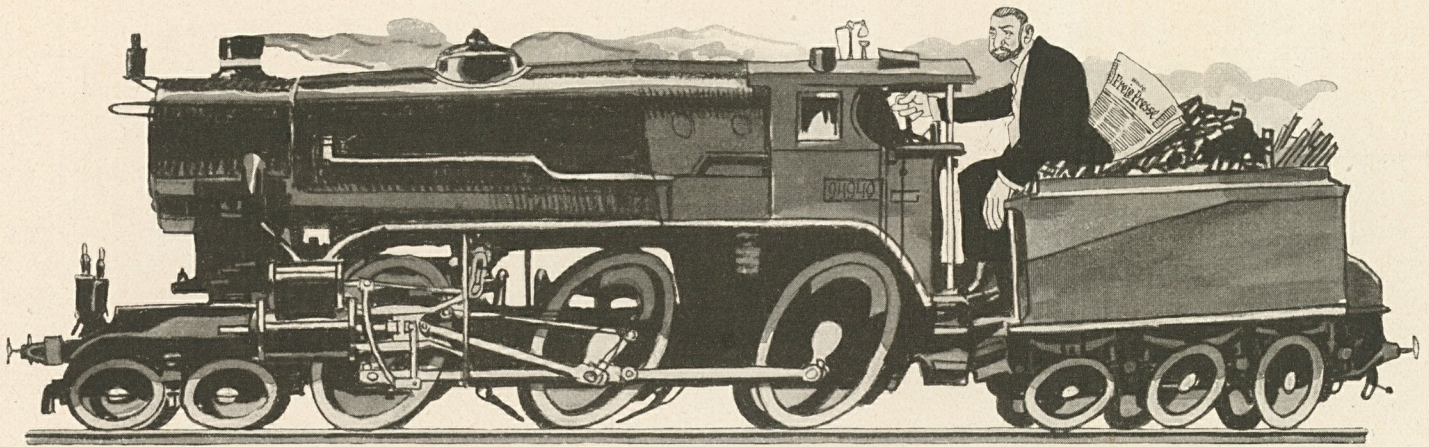


Abb. 63

Lokomotive mit stoßdämpfenden ovalen Radsätzen versehen.
(„Der Grubenhund“ Wien, Pfingsten 1914)

6088

6088

Personals ist der Behälter elektrisch verteidigt. Allerdings hat sich durch diese Feuerungsart der Nachteil gezeigt, daß bei späten Fahrten ein starkes Wanken und Schlingern eintritt, dem am anderen Morgen durch Zusatz von Brausepulver zum Kesselwasser abgeholfen werden kann und muß.

Hinter jedem Bahnräumer ist je eine Telescopwinde angebracht, damit nach Entgleisungen die Lokomotiven sich mit eigener Kraft — ohne fremde Hilfe — aus dem Dreck herauswinden können.

Am Vorderende befindet sich ein großer Scheinwerfer, System Gebr. Punsch, dessen Schein nie trügt und der nur Lichtscheine, sonst aber keine anderen Scheine wirft.

Für die Schmierung des Getriebes ist Stangenpomade vorgesehen, die durch eine Schmierpumpe von Zwicker und Dernburg nach allen Seiten verdrückt wird.

Der Sandstreuer dient dazu, dem Publikum Sand in die Augen zu streuen. Auf eine gute Federung der Maschinen durch Schlack-Wurstspiralfedern ist besonders mit Rücksicht genommen, um beim Vorbeifahren vor hohen Beamten ein freundliches Nicken (d. h. der Lokomotiven) hervorzurufen.

II. Leistungen.

Wir können jetzt schon interessante Leistungen dieser Maschinen berichten: Sie fahren so schnell, daß, wenn die Tenderpuffer eben den Bahnhof Hannover verlassen, die

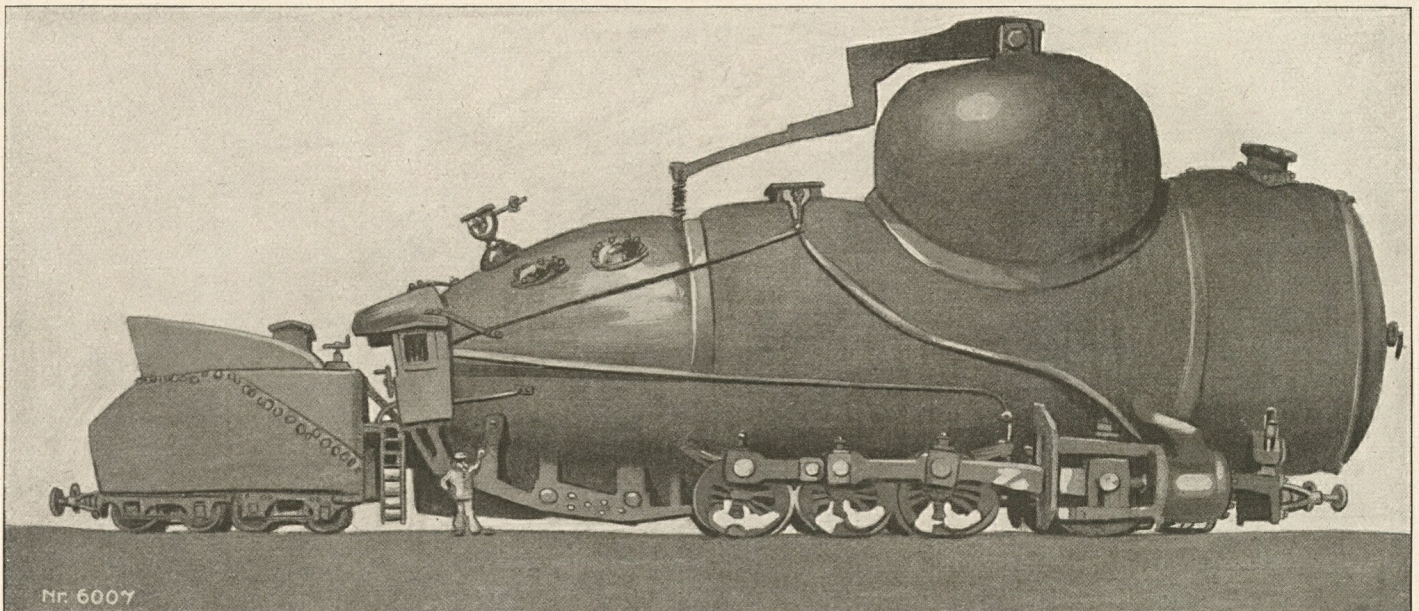


Abb. 64

Die Mast-Lokomotive.

Sie würde bei ihren 3000 PS Ungeheures geleistet haben, wenn sie nicht durch ihr Monstergewicht platträderig geworden wäre.
(„Danziger Bunte Blätter“ Nr. 3, 1906)

6007

Lokomotivpuffer bereits vor 5 Minuten den

Bahnhof Leinhausen passiert haben; bei einer Probefahrt konnte die Viertelstunde schon in 10 Minuten durchfahren werden, was mit dem „Haushälterischen Geschwindigkeitsmesser“ einwandfrei festgestellt wurde. Bei einer weiteren Probefahrt war eine zweite dieser Maschinen so sehr im Zuge, daß sie sogar mit der gewöhnlichen Knurrbremse überhaupt nicht mehr zu halten war und erst durch Vorlegen von

Wachstreichhölzern vor die Räder zum Halten gebracht werden konnte. Sämtliche Stations-Gebäude wurden von dem beim Vorbeifahren ausgeübten Luftdruck umgedreht, was aber nichts ausmachte, da sie bei der Rückfahrt wieder in ihre alte Lage zurückgedreht wurden.

Sie werden daher in Zukunft auf Zapfen gestellt und können dann als Drehscheibe gebraucht werden, so daß die Reisenden bei Ankunft eines jeden Zuges selbsttätig in den Bahnhof hineingedreht werden.

Da es unter diesen Umständen und bei den horrenden Leistungen dieser Maschinen gar keinen Zweck mehr hat, überhaupt noch zu fahren; denn man hat gar keine Zeit mehr, sein Fahrgeld abzusetzen, so werden mehrere erhebliche Umwälzungen des ganzen Eisenbahnwesens in nächster Zeit die Folge sein.

III. Wirtschaftlichkeit.

Interessant ist auch, daß die Maschinen eigentlich gar keinen Dampfverbrauch haben; die Lösung des Rätsels ist ein wahres Kolumbus-Ei, und es ist im Interesse eines rationellen Lokomotivbaues tief betäubend, daß solche Eier nicht öfters gelegt werden. Bekanntlich

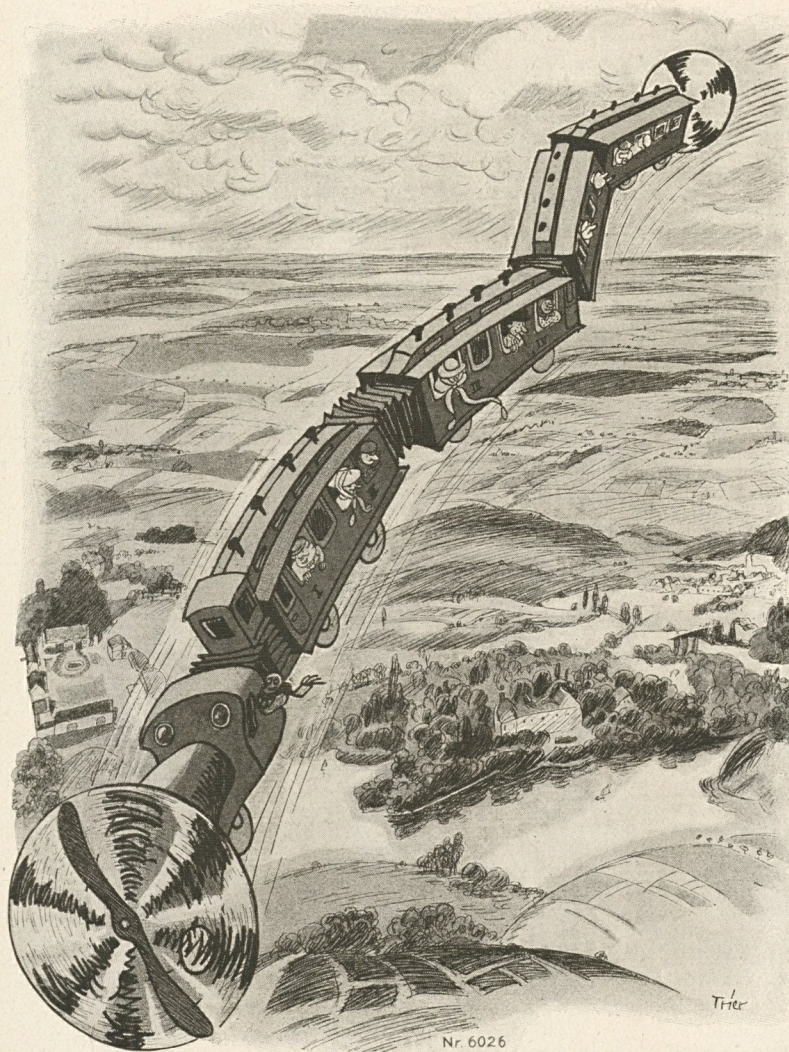


Abb. 65

Im Fluge durch die Welt.

6026

Die „Propeller Eisenbahn“ ist da. Die nächste Erfindung wird der Luftzug sein!
 („Lustige Blätter“ Nr. 25/1919)

strömt der Dampf nach Ausübung seiner in den Zylindern geleisteten Arbeit ins Freie. Warum denn?! In der Luft ist genug Dampf, besonders, wenn viel gebraucht wird; da wird keiner gebraucht, aber im Kessel wird er gebraucht! Was hinderte nun in den vergangenen 80 Jahren des Lokomotivbaues, diesen verbrauchten Dampf wieder in den Kessel zurückzuführen? Das ist des Rätsels Lösung, die genialste, die bis jetzt gefunden wurde. Der Dampf tritt einfach aus den Zylindern wieder in den Kessel zurück und fängt von neuem seine Arbeit an. Da nun bekanntlich der Dampf nach seiner Arbeit in den Zylindern infolge seiner Expansion ein viel größeres Volumen einnimmt, so ist es gar nicht möglich, allen dem Kessel entnommenen Dampf wieder in diesen zu-

rückzuführen. Der nach der charakteristischen Formel

$$0,3 \int \frac{d^2 \cdot h}{D \cdot R} - \int C^3 + H_2 O = \frac{X}{U}$$

zurückbleibende, also überschüssige Abdampf wird zum Betriebe einer Abwärmedampfturbine verwandt, die ihrerseits wieder elektrischen Strom erzeugt, der zum Heizen der Feuerbüchse dient. Der ganze Kohlenverbrauch beschränkt sich also nur noch auf geringe zur Aufrechterhaltung des Betriebes der Makkaroni- und Rauchvermehrungseinrichtung erforderliche Kohlenmengen. Der während der Fahrt aufgespeicherte elektrische Strom wird nach Rückkehr in den Schuppen zum Preise von 69 \mathcal{L} die Kilowattstunde an die Stadt Hannover abgegeben, der hierdurch die Erweiterung des Elektrizitätswerkes erspart bleibt; der Rest der elektrischen Energie wird zur Illuminierung des reisenden Publikums verwandt.

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)