

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

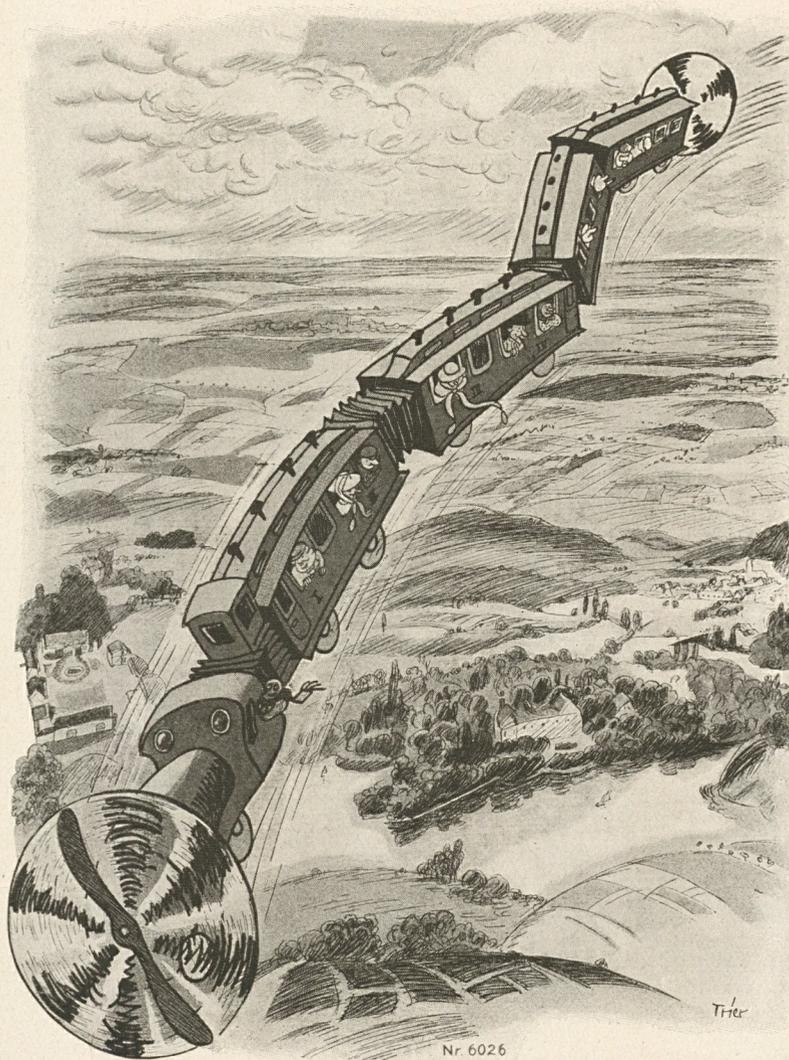


Abb. 65

Im Fluge durch die Welt.

6026

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

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)