

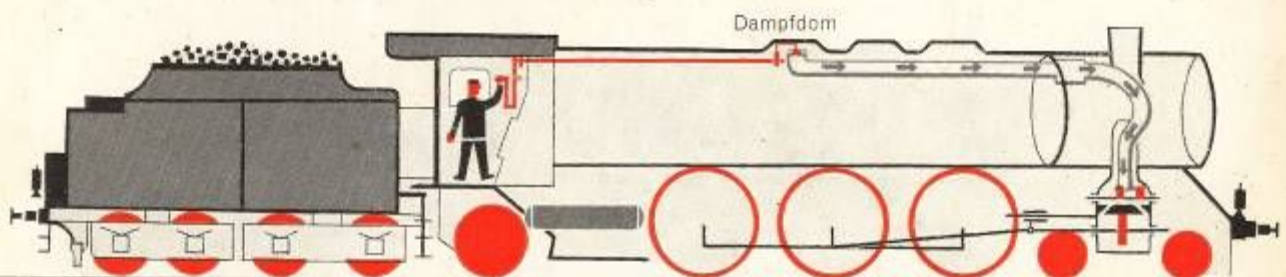


„Entschuldigen Sie mal, Herr Minister, kann ich nicht noch einen Augenblick hierbleiben? Ich möchte doch gerne wissen, warum eine Lokomotive so schnell fahren kann und wie sie innen aussieht.“ — „Schön“, sagte der Minister und schlägt ihm freundlich auf die Schulter, „aber das ist nicht so einfach zu erklären.“

Stell' dir mal vor, daß in dem langen Leib der Lokomotive ein großer Wasserkessel ist. Durch den laufen eine Menge Röhren. Wenn nun der Heizer hinten in der Feuerkiste



ordentlich eingeheizt hat, entwickeln die verbrennenden Kohlen ungeheuer heiße Gase, die durch die Röhren ziehen und dann mit dem Qualm aus dem Schornstein herausfliegen. Diese heißen Gase erhitzen die Röhren und dadurch das Wasser, das sie umspült. Das erhitzte Wasser verwandelt sich in Dampf. Der sammelt sich in dem ‚Dampfdom‘, den du oben auf der Lokomotive siehst, und weil sich der Dampf immer mehr darin drängt, hat er bald eine ungeheure Kraft.



Wenn jetzt der Lokomotivführer den großen Hebel bewegt, schießt der Dampf aus dem Dampfdom durch ein Rohr in den Zylinder. In diesem schiebt er durch seinen ungeheuren Druck einen Kolben hin und her. Der ist durch die Kolbenstange mit den Rädern verbunden, und die Kolbenstange bringt die Räder zum Drehen.

10

S3/6 - Lok 02 006 im Photographieranstrich

Oben in der Mitte sitzt der Sandkasten, von dem aus Sand vor die großen Räder geleitet werden kann. Dann bremsen sie besser, wenn die Schienen sehr glatt sind."

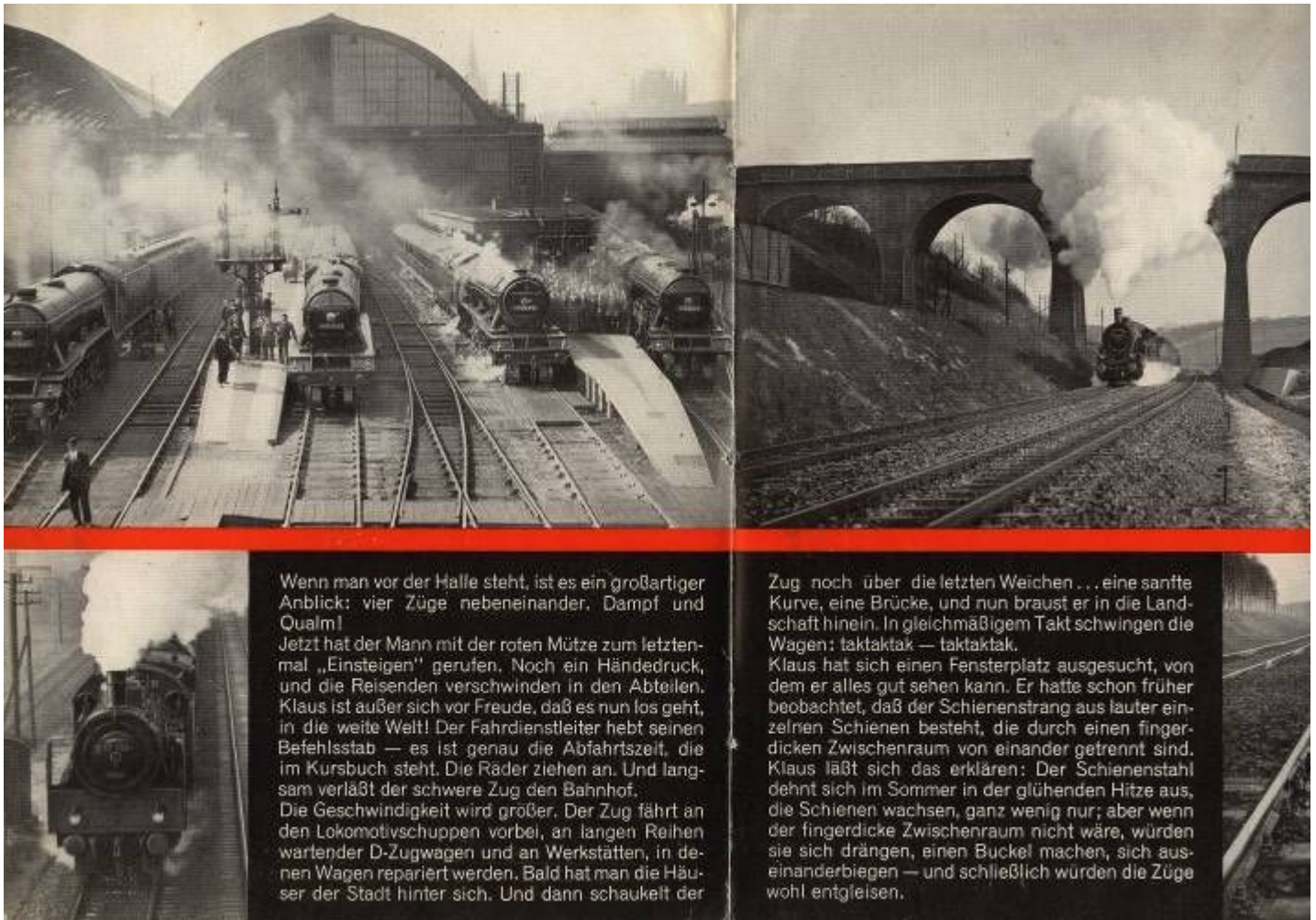
Draußen auf dem Abstellbahnhof hat sich eben eine Lokomotive vor ihren Zug gesetzt. Sie soll den Zug mit Post- und Packwagen, dem Speisewagen und vielen Personenwagen rückwärts in den Bahnhof schieben, wo die Reisenden schon auf ihn warten. Vorher aber geht der Wagenmeister mit seinem langen Hammer den ganzen Zug entlang, um die Kupplungen noch einmal nachzuprüfen. Klaus kann nun auch genau sehen, wie die einzelnen Wagen miteinander verbunden sind, damit der Zug unterwegs nicht auseinanderreißt.



Der Minister sagt, daß die Bremsen von der Lokomotive aus durch den ganzen Zug laufen, und daß der Zug von jedem Abteil aus mit der „Notbremse“ gebremst werden kann. Die großen gefederten Puffer kann sich Klaus in aller Ruhe betrachten. Dann setzt sich der Zug in Bewegung und fährt in den Bahnhof ein.



Die nationalsozialistische Zensur hatte noch nicht das Sagen oder es ist unaufmerksamen Augen entgangen, daß vier englische Schnellzugsmaschinen einfach eingedeutscht wurden mit hineinretuschierten Nummernschildern.



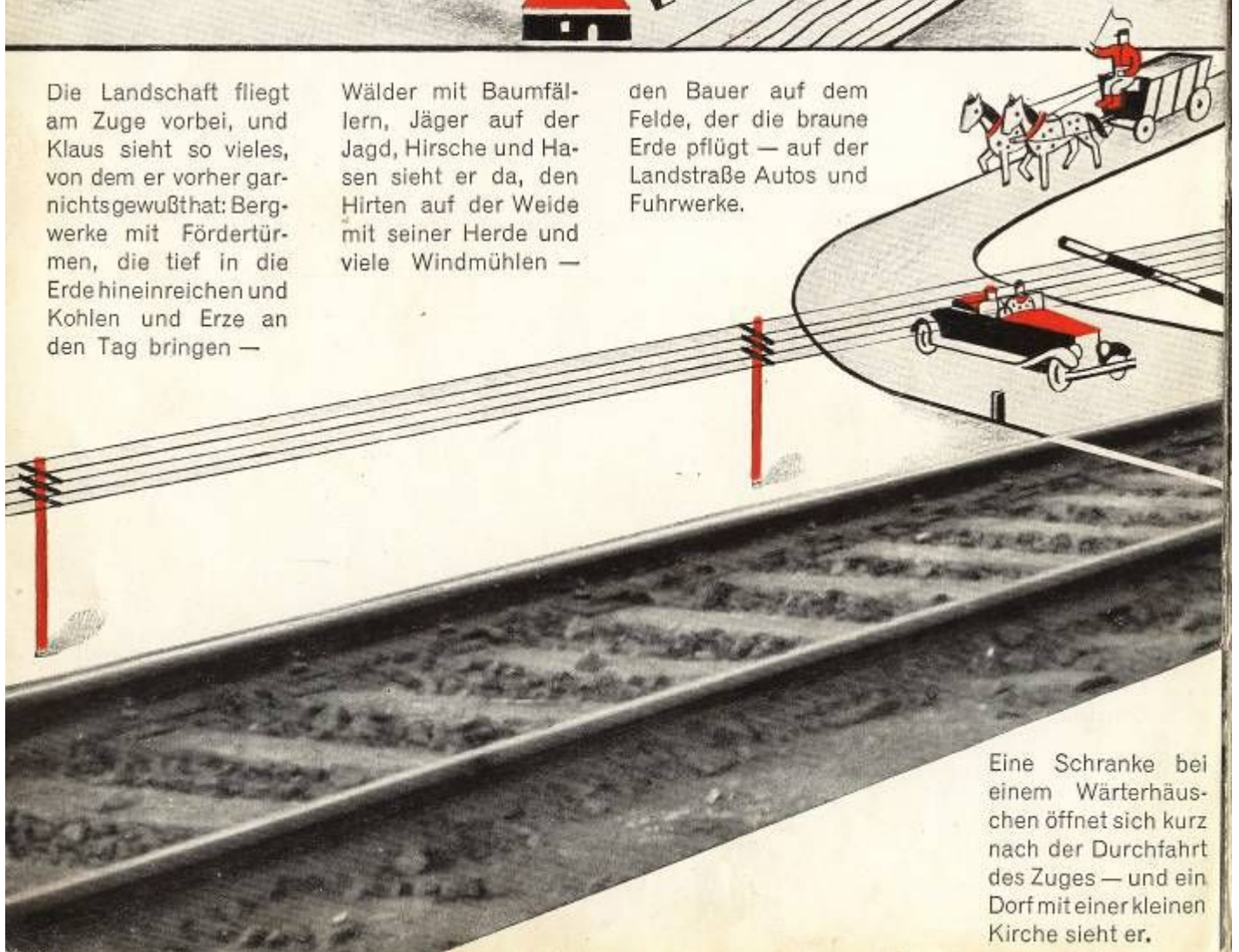
Preußische S10 - Lok 17 100 in voller Fahrt



Die Landschaft fliegt am Zuge vorbei, und Klaus sieht so vieles, von dem er vorher garnichtsgewußthat: Bergwerke mit Fördertürmen, die tief in die Erde hineinreichen und Kohlen und Erze an den Tag bringen —

Wälder mit Baumfällern, Jäger auf der Jagd, Hirsche und Hasen sieht er da, den Hirten auf der Weide mit seiner Herde und viele Windmühlen —

den Bauer auf dem Felde, der die braune Erde pflügt — auf der Landstraße Autos und Fuhrwerke.



Eine Schranke bei einem Wärterhäuschen öffnet sich kurz nach der Durchfahrt des Zuges — und ein Dorf mit einer kleinen Kirche sieht er.



Dann kommen Industrie-
anlagen mit mächtigen
Schornsteinen, Hoch-
öfen und Kühltürmen —

und die Stadt mit Hoch-
häusern, mit Mietska-
sernen und mit einem Ha-
fen, in dem die Schiffe
liegen.

Der letzte
Wagen jedes Zuges
trägt Schlußsignale.

Leise ratternd saust der Zug ohne Aufenthalt weiter. — —
Die Eisenbahn verbindet Berg mit Meer, das Land mit der
Stadt, verbindet die Völker untereinander. Die Schienen sind
wie ein unendliches Band, das sich um die Erde schlingt, nur
von den Meeren unterbrochen. Das ist der Weg der Eisenbahn.
Und nun soll Klaus auch erfahren, wieviel Mühe es machte,
diesen Weg zu bahnen.



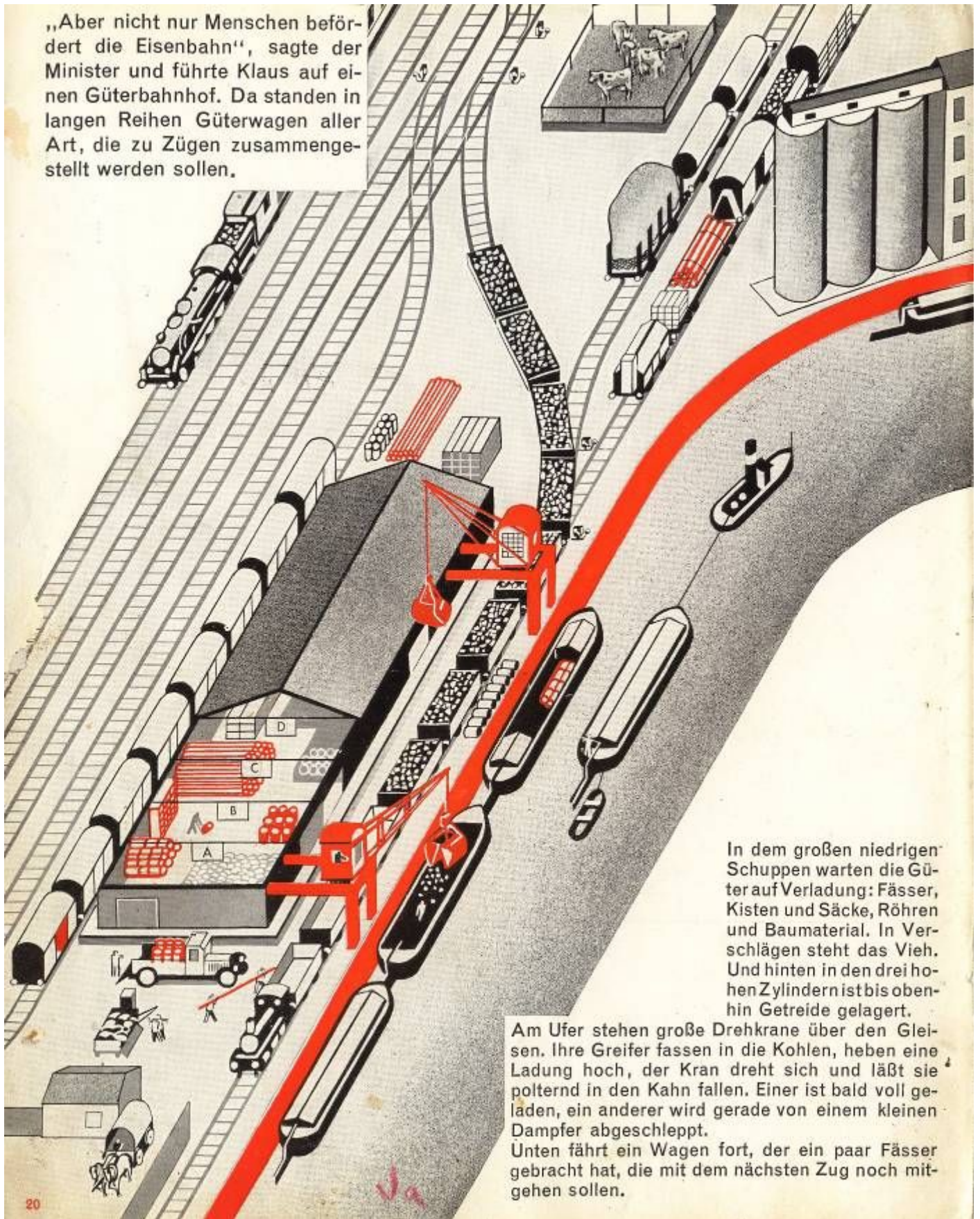
In einer bergigen Gegend steigen sie aus: In weitem Bogen überspannt eine Brücke den Fluß. „Vergiß nicht, daß das nicht immer so war“, sagte der Minister; „als die Eisenbahn gebaut wurde und man den Schienen einen Weg bahnen mußte, gab es viele Hindernisse, die zu überwinden waren. Über Flüße, Moore und Seen legte man Brücken und Dämme.“

Kleine Hügel wurden wie eine Torte durchschnitten, und manchen großen Berg mußte die Bahn mit einem Tunnel durchbrechen. Über die Täler hinweg verbinden Viadukte die Berge miteinander. Die Straße der Eisenbahn, der Schienenweg, sollte möglichst eben sein und ohne allzu große Steigungen und Gefälle.“



Hier im Gebirge schmiegt die Bahnlinie sich in großen Schlingen an die Bergwände an; aber sie muß doch in mehreren ganz langen Tunneln den Berg durchschneiden, ja im Berg sogar ganze Spiralen durchfahren, um die großen Höhenunterschiede zu überwinden. Drei Viadukte überspannen die Täler, und durch ihre hohen Bögen zieht die Autostraße wie eine lange weiße Schlange.

„Aber nicht nur Menschen befördert die Eisenbahn“, sagte der Minister und führte Klaus auf einen Güterbahnhof. Da standen in langen Reihen Güterwagen aller Art, die zu Zügen zusammengestellt werden sollen.



In dem großen niedrigen Schuppen warten die Güter auf Verladung: Fässer, Kisten und Säcke, Röhren und Baumaterial. In Verschlägen steht das Vieh. Und hinten in den drei hohen Zylindern ist bis oben hin Getreide gelagert.

Am Ufer stehen große Drehkrane über den Gleisen. Ihre Greifer fassen in die Kohlen, heben eine Ladung hoch, der Kran dreht sich und läßt sie polternd in den Kahn fallen. Einer ist bald voll geladen, ein anderer wird gerade von einem kleinen Dampfer abgeschleppt. Unten fährt ein Wagen fort, der ein paar Fässer gebracht hat, die mit dem nächsten Zug noch mitgehen sollen.

