

In vier Stunden von Beuthen nach Berlin

Der „Fliegende Beuthener“ rast durch Schlesien

Ein Wunderwerk der Technik — Eigenes Elektrizitätswerk im Zuge — Trotz höchster Geschwindigkeit mindestens so sicher wie im Personenzug

Von morgen ab verkehrt auf der Strecke Beuthen—Berlin der neue Triebwagen der Reichsbahn, der „Fliegende Beuthener“. Der Zug wurde gestern geladenen Gästen in einer Sonderfahrt Beuthen—Breslau vorgeführt, an der auch unser B. G. Mitarbeiter teilnehmen konnte.

„Hier wird es ja nun nicht einmal mehr lohnen, die Statistiken herauszunehmen. Unterhalb Stunden von Beuthen nach Breslau! Ein paar Mal sieht man sowieso aus dem Fenster — da hat man ja kaum Zeit, mal mit Ueberlegungen Kontra zu sagen!“ Diese Sorgen hat ein alter, bequemer Herr. Es würde ihm sicher schwer fallen, im Fliegenden Beuthener den dritten Mann zu finden.

Denn an Statistiken wird wohl zumindest in der nächsten Zeit niemand denken, der mit dem „Fliegenden Beuthener“ fährt. Ein ganz neues Bild bietet sich einem beim Hinaussehen, selbst wenn man die Strecke schon tausendmal gefahren ist.

160 Stundenkilometer, das heißt 44 Meter in jeder Sekunde, das gibt schon eine wesentlich andere Betrachtungsweise.

Die weiten, mit dem frischen Grün des Frühlings bedeckten Flächen scheinen auf und ab zu wogen. In der Ferne taucht eine Straße auf, kommt auf uns zu — jetzt fahren wir über sie hinweg. Der Wald dort vorn wächst in Augenblicken — schon fliegen wir zwischen seinen Stämmen hindurch. Die Häuser, die näher als 80 Meter am Bahndamm stehen, sind nur noch einzelne Punkte in der Landschaft. Die Schriften auf den Gebäuden der Stationen, die doch schon mit verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden, sind nur selten zu erkennen.

Am Bahndamm stehen Menschen. Doch sie sind nur noch Geheften, deren äußere Umrisse man gerade noch erkennen kann. Einzelheiten der Kleidung und die Gesichter verschwimmen. Es ist eben unmöglich, Dinge zu unterscheiden, an denen man mit einer Geschwindigkeit von 44 Metern in der Sekunde vorbeifliegt.

Gleich sind wir in Oppeln.

Freilich, als wir von Beuthen nach Gleiwitz fuhren, da wurden wir eigentlich ein bißchen enttäuscht. Da zog vor Hindenburg langsam aber sicher ein ganz gewöhnlicher Personenzug — man sah den Heizer hastig Kohlen aufwerfen — an uns vorbei. Der Fliegende Beuthener verfehlt! Alles, vom Lokomotivführer über die an den Fenstern klebenden Passagiere bis zum letzten Bremser grünte.

Wir fühlten uns in unserer Ehre verletzt. Sturm auf den technischen Leiter. „Na, sehen Sie diesen Herrn da, an den müssen Sie sich wenden. Der ist schuld an diesem Tempo. Der hat Angst, daß wir ihm seinen geliebten ober-schlesischen Kohlenpott kaputt fahren.“ Es klang ärgerlich.

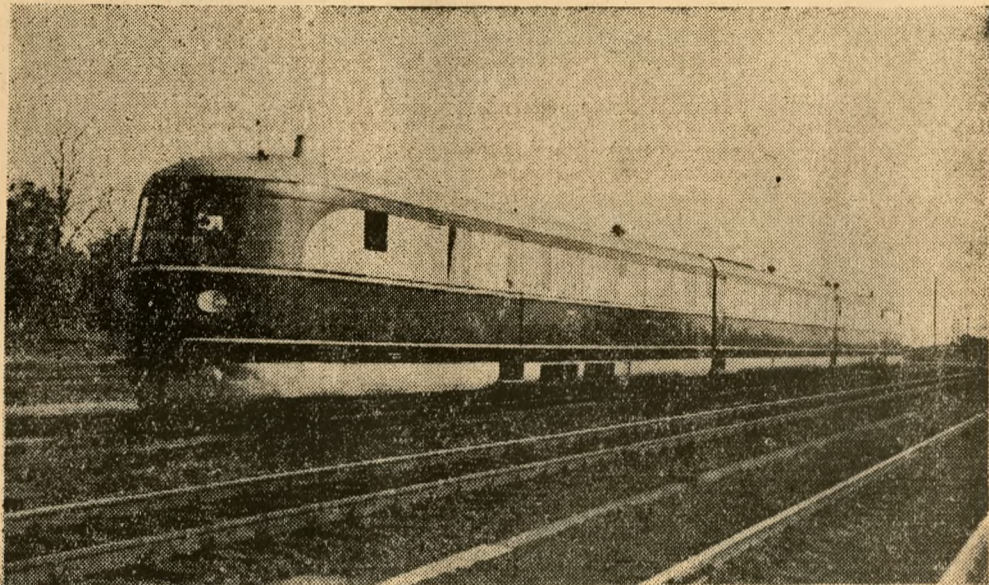
„Der Herr da“ — das ist der Beamte, der für die Betriebsfähigkeit im Gebiet der Reichsbahndirektion Oppeln verantwortlich ist. „Der Herr da“ lächelt.

„Ja, meine Herren, wenn wir hier, wo das ganze Gebiet unterbaut ist, mit einer Geschwindigkeit von 150 Stundenkilometern fahren wollten, dann gäbe es bei dem Gewicht des „Fliegenden Beutheners“ eine recht nette Erschütterung des Bodens. Sie wissen doch noch: Kraft gleich Masse mal Beschleunigung. Und unter Tage würde wohl manche Leitung platzen und mancher Pfeiler zu Brüche gehen. Schließlich wollen wir den braven Kumpels da unten nicht gleich ans Leben, bloß damit wir etwas schneller fahren und uns ein gewöhnlicher Personenzug nicht verfest. Hier im Industriegebiet können wir eben höchstens mit 70 fahren, meist fahren wir eben noch langsamer.“

Nun, auf der Strecke von Gleiwitz nach Oppeln hat ja dann unser „Fliegender“ recht anständig aufgedreht. Die Enttäuschung ist längst verfliegen. Es ist doch ein eigenes Gefühl, in diesem Tempo loszufahren. Die Fenster dürfen nicht geöffnet werden, der entziehende Luftwirbel würde die Geschwindigkeit beeinträchtigen.

„Den Führerstand wollen Sie mal besichtigen? — Ja, die Wagen sind eben erst fertiggestellt, unser Fahrpersonal darf

Der „Fliegende Beuthener“ bei der Abfahrt von Gleiwitz



unter keinen Umständen irgendwie gestört werden. Aber der hintere Führerstand sieht genau so aus wie der gegenwärtig bordere; wir kennen kein Wenden, das ist bei uns genau so wie in der Straßenbahn.

Der Führerstand ist ein Raum, ungefähr drei Meter lang. Man steht vor zwei mächtigen, grünen Kästen, aus denen verschiedene Leitungen herauskommen. An den Wänden ein paar Schalttafeln. Ganz vorn, am Fenster, eine schmale Bank mit verschiedenen Armaturen und verglasten Zeigertafeln. Genau in der Mitte eine Kurbel, wie wir sie in der Straßenbahn haben.

„Das ist der ganze Führerstand“ — gibt ein Beamter freundlich Aufklärung. „Der Kasten hier, das ist die Verteilung des 600 PS-Dieselmotors. Er treibt einen Dynamo und erzeugt so Strom. Wir haben gewissermaßen also unser eigenes Elektrizitätswerk im Zuge. Mit dem Strom werden dann zwei Elektromotoren angetrieben, die die Achsen in Bewegung setzen. Da wir auf der anderen Seite des Zuges dieselben Vorrichtungen haben, fahren wir also mit insgesamt vier Elektromotoren. Wenn beide Dieselmotoren laufen, was meist der Fall ist, dann können wir über 200 Stundenkilometer erreichen, eine Geschwindigkeit, die wir natürlich in der Praxis kaum anwenden. Mit einem Motor kommen wir schon auf 135 Stundenkilometer. Uebrigens haben wir außer diesem diesel-elektrischen Wagen auch einen diesel-hydraulischen Wagen.“

„Ja, gibt es denn mehrere solcher Wagen?“ Nun lächelt unser Führer. „Für die Strecke Beuthen—Berlin stehen vier solcher Zugapparaturen zur Verfügung, zwei sind diesel-elektrisch, zwei diesel-hydraulisch. Bei diesen komplizierten Wagen kann doch sehr schnell mal eine Reparatur notwendig werden, und dann können wir doch nicht einfach den ganzen Verkehr stilllegen! — Ich habe Ihnen eben diesen diesel-elektrischen Wagen erklärt. Der diesel-hydraulische arbeitet mit einem Flüssigkeitsgetriebe. Der Dieselmotor treibt ein Rad, das in einem mit einem Spezialöl gefüllten Gehäuse läuft. Es nimmt dabei andere, turbinartige Räder mit, die dann die Achsen treiben. Das hört sich alles sehr einfach an, ist aber ungeheuer kompliziert. Der Konstrukteur des Wagens, Reichsbahndirektor Breuer, hat jahrelang daran arbeiten müssen.“

Man steht tief beeindruckt in diesem unheimlichen Raum, der doch Zeuge ist von der Größe des menschlichen Geistes. Die Nadel des Geschwindigkeitsmessers zeigt 140—150—160—170 Stundenkilometer, zuckt dann noch etwas darüber hinaus, geht zurück. „Kraft gleich Masse mal Beschleunigung“ — welche Wucht muß jetzt der Zug haben!

„Sagen Sie bitte, wenn nun etwas passiert. Wie kann man denn den Wagen bremsen? Wieviel Meter brauchen wir denn, um zum Stehen zu kommen?“

„Große Geschwindigkeiten zu erzielen, das ist nicht schwer. Schon vor dreißig Jahren hat man auf der Strecke nach Jossen 200 Stundenkilometer erreicht. Aber bedenken Sie die Gefährlichkeit. Daher sind auch das Hauptproblem bei der Konstruktion dieses Wagens die Bremsen. Bei diesem Tempo beträgt der normale Bremsweg 900 Meter. Was auf 900 Metern alles passieren kann, braucht man wohl nicht zu schildern. Aber die Deutschen Reichsbahnen sind fast hundertprozentig sicher, auch der „Fliegende Beuthener“.

Nicht weniger als drei Bremsvorrichtungen haben wir hier. Da ist zunächst die übliche Knorr-Luftdruckbremse, mit der alle Wagen der Reichsbahn ausgerüstet sind. Nur wirkt sie bei unserem Wagen nicht auf die Räder, sondern auf eine an der Achse angebrachte Bremsstrommel. Auf diese Bremsstrommel wirkt auch die zweite Bremse, eine Handbremse, die als Veldruckbremse konstruiert ist. Und als letzte Vorrichtung, die aber nur in außerordentlichen Fällen in Betrieb gesetzt wird, weil sie sehr scharf bremst, haben wir noch die Magnetbremse. Das sind Bremsmagneten, die über den Schienen hängen und die sich, wenn sie ausgelöst werden, an den Schienen festsaugen. Der normale Bremsweg kann also ganz erheblich abgekürzt werden.“

Wir sind beruhigt. Aber es gibt doch Pessimisten. Ein Herr fragt im ruhigsten Ton der Welt: „Ja, die Bremsen wirken doch aber nur, wenn sie bedient werden. Was geschieht, wenn den Zugführer der Schlag trifft oder er sonst irgendwie ausfällt?“ — Mein Gott, das ist doch höhere Gewalt, da kann man eben nichts machen!

Aber so denken eben nur wir. Die Reichsbahn geht sicherer. „Auch für diesen Fall ist vorgesorgt. Erstens fahren immer zwei Zugführer mit, der eine vorn, der andere hinten, die sich telefonisch verständigen können. Beide Beamte beobachten das Funktionieren des Wagens. Und dann muß einer der beiden Führer ständig die Fahrkurbel herunterdrücken — sie ist mit einer Feder versehen. Nehmen beide Führer die Hand von der Kurbel, so bleibt der Wagen automatisch stehen.“

Aber dann gibt es noch eine ganz neue Sicherheitsvorrichtung. Das sind die sogenannten „Induksi“.

Induksi? Wir sehen uns erstaunt an. Das haben wir denn doch noch nicht gehört. Also Induksi, das heißt, daß die neuen Triebwagen mit induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet sind. Die Vorrichtung ist scheinbar kompliziert. Ueberfährt der Zug mit einer höheren als der vorgeschriebenen Geschwindigkeit — etwa 105 Stundenkilometer — ein Signal, dann tritt nach wenigen Sekunden selbsttätig eine Bremse in Tätigkeit. Dasselbe geschieht, wenn ein Haltsignal überfahren wird. An jedem Hauptsignal ist diese Vorrichtung sogar dreimal gestaffelt vorhanden.

Tatsächlich, der „Fliegende Beuthener“ scheint trotz der hohen Geschwindigkeit sicherer zu sein als ein normaler Personenzug. — Uff, jetzt haben wir aber genug von diesen technischen Dingen. Wir schlendern langsam durch den Zug. Er wirkt wunderbar elegant. Das soll die dritte Klasse sein? Natürlich gibt es Polster, die Sitze sind genau so bequem wie in der zweiten Klasse. Der hellgelbe Anstrich wirkt sehr freundlich, der Unterschied zur zweiten Klasse ist kaum bemerkbar.

Uebrigens ist der „Fliegende Beuthener“ der einzige der Blizzüge in ganz Deutschland, der auch eine dritte Klasse fährt. Die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse des deutschen Ostens haben diese Einführung veranlaßt. Auch der kleine Mann kann so einmal mit dem „Fliegenden“ fahren. Eine einfache Schnellzugfahrkarte dritter Klasse plus FD-Zuschlag ist notwendig. (Die genauen Bestimmungen über die Benutzung des „Fliegenden Beutheners“ haben wir gestern veröffentlicht).

Wir gehen weiter. Im Mitteltrakt — der Zug besteht aus zwei Wagen mit Motorantrieb und einem kurzen Mittelwagen — gibt es eine entzückende kleine Küche, die übrigens genau so aussieht, wie die Küchen in anderen Schnellzügen. Geheizt wird mit Gas.

Ja, die Heizung. Hier gibt es wohl einen Schalter mit den Bezeichnungen: 18 Grad, 20 Grad, 22 Grad, aber wo sind denn die Heizkörper?? Sie sind nicht zu entdecken.

Auch darüber erhält man gern Auskunft. Die bisherige Wagenbeheizung mit den Heizkörpern an den Seiten oder gar



Das Innere des „Fliegenden Beutheners“ Blick in die 3. Klasse



KAISER-BORAX

als täglicher Zusatz zum Waschwasser gibt dem Teint jugendliche Frische und Zartheit