



Unterhaltungs-Beilage

des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 198.

Donnerstag, 26. August

1926.

Das Sechstagerennen.

Roman von Curt Seibert.

(Nachdruck verboten.)

(6. Fortsetzung.)

Sie hatte überhaupt sonderbare Gedanken, als sie ihm zuhörte. Was nun, wenn ihr Wunsch in Erfüllung ging? Hier oder später? Hatte sie überhaupt die Absicht, jemals wieder zu heiraten? Und warum dachte sie gerade jetzt daran? Wer war dieser junge Mensch, daß sie sich von ihm begleiten ließ, ihm zuhörte und ihre anderen Sorgen vergaß?

Als Antwort machte ihr Karl eine regelrechte Liebeserklärung. Er hatte sich in Eifer geredet und plötzlich Mut bekommen, da seine schöne Begleiterin ihn gar nicht mehr unterbrach. Plötzlich, mitten in einem Satz, sprang er auf, erklärte, daß er sie liebe und daß er sehr unglücklich sei, kein Geld und keine Stellung zu haben. Eva überhörte geflüstert seine letzten Worte.

„Gibt es denn keine Möglichkeit, Herr Harlinghausen, mit dem, was Sie können, Geld zu verdienen?“

„Ich kann doch nichts.“

„Doch! Sie können radfahren, und ich habe einmal gelesen, daß ein Rennfahrer viel Geld für ein Rennen bekam.“

„Gewiß, gnädige Frau, das gibt es schon, aber dann müßte ich Berufsfahrer werden.“

Er erklärte ihr den Unterschied. Natürlich stehe nichts seinem Übertritt ins Lager der Professionals entgegen, aber dann müßte das sein Beruf sein und eigentlich habe er sich ein höheres Ziel gesteckt.

Eva dachte später noch oft an diesen Augenblick, es war der Wendepunkt in ihrem Leben. Sie hatte, als Karl von den höheren Zielen seines Daseins sprach, plötzlich einen Gedanken: sie wollte ihn auf die Probe stellen. War seine Liebe zu ihr echt, dann mußte er zeigen, daß er auch einen weniger zusagenden Beruf ergreifen konnte, um Geld zu verdienen. War er der Mann, für den sie ihn zu halten hoffte, dann mußte er die Probe bestehen.

„Wie wäre es denn für den Übergang“, meinte sie.

„Ich verstehe nicht.“

„Nun so, zum Beispiel . . . Wenn er Berufsfahrer würde für ein paar Jahre und dabei soviel verdienen sollte, daß er später damit eine Existenz sich gründen könne, denn er dürfe weder Berufsfahrer bleiben, noch ohne Beruf weiter durchs Leben fahren.“

Gewiß gehe das, rief Karl, der begriff, daß er gewinnen konnte. Aber dann brauche er Geld für die nächsten Monate, um trainieren zu können, um sich Pfleger und Masseur zu halten, denn wenn er schon umfattle, dann wollte er nicht der letzte, sondern der erste sein, dann wolle er das notwendige Geld auch schnell verdienen.

„Aber das ist ja leeres Gerede, ich muß jemand finden, der mir etwas leiht für die nächste Zeit, und den finde ich leider nicht.“

„Und wenn ich Ihnen helfen würde?“

Karl sah sie mit strahlenden Augen an.

„Sie . . . würden . . .?“

„Vielleicht“, sagte Eva und lächelte.

Und wieder beugte er sich über ihre schmale, kleine Hand, an deren viertem Finger immer noch der Ring fehlte.

8. Kapitel.

Radochla entwickelte in Situationen, in denen es ihm schlecht ging, eine fabelhafte Betriedsamkeit. Raum hatte Henken festgestellt, daß sie nun wirklich kaum mehr einen roten Heller besaßen, als er auch schon einen raffinierten Plan ausgeheckt hatte, wie sie zu Geld kommen könnten. Radochla kannte von früher her einen Bankier Melchior, einen wohlhabenden Mann, der die Inflation gut überstanden hatte und dessen Bankhaus „Herbst und Melchior“ zu den mittleren, aber gut fundierten Häusern gehörte. Dieser Herr Melchior besaß eine hübsche Frau, die er mit großer Eifersucht umgab, aber nur vielleicht deshalb, weil Frau Tutta von derselben Leidenschaft geplagt ward und deshalb ihren Mann argwöhnisch machen mußte. Denn wenn Frauen grundlos eifersüchtig sind, steckt meist etwas dahinter. Und Frau Tutta war grundlos eifersüchtig, denn Herr Melchior liebte sie über alle Maßen. Es steckte aber auch nichts dahinter, denn sie war treu und abgöttisch in ihren Mann verliebt.

Diese Toilettengeheimnisse hatte Radochla von seinem guten alten Freund Franz Wiesendahl zugestanden bekommen, der jetzt als herrschaftlicher Diener im Hause Melchior tätig war und vor der Hand die unredliche Seite seines Wesens nach innen gelehrt hatte. Schnell baute Radochla seinen Plan, den er Henken entwickelte. Als der die Vorgeschichte gehört hatte, glaubte er schon begriffen zu haben.

„Wir müssen also dem Bankier nachweisen, daß seine Frau ihn betrügt, und er wird sich sicher für diesen Nachweis erkenntlich zeigen.“

„Zweifello.“

„Nun, das ist nicht so schwer.“

„Nicht so schwer?“ sagte Radochla. „Wie würdest du das denn anfangen?“

Egon dachte sich das allerdings recht einfach. Er wollte Melchior aussuchen und ihm sagen, er habe gesehen, wie seine Frau mit einem Herrn in einem Hauseingang verschwunden sei.

„Du denkst, das genügt? Dann mußt du den Herrn beschreiben und später vor Gericht einen Eid schwören, und erst wenn auf Grund deiner Aussage die Scheidung ausgesprochen wird, kannst du eine Entschädigung verlangen. So lange können wir nicht warten.“

„Sondern?“

„Wir müssen es fertig bekommen, das Geld zu erhalten, bevor wir gezwungen sind, alle Karten aufzu decken.“

„Was dir schwerlich gelingen wird“, lachte Egon.

„Warum? Ich habe einen Plan.“

Radochla entwickelte er alle Einzelheiten, so schlau, so raffiniert, so genial, daß Henken Mund und Nase aufsperrte.

„Nun kommt deine Rolle.“

„Ich habe auch eine Rolle?“

„Natürlich, nicht nur der Mann muß gerupft werden, die Frau kommt auch noch dran.“

„Und die soll ich übernehmen? Famos!“

Egon konnte mit Damen besser umgehen als mit

Wannern, und als ihm sein Freund den ganzen Schatz zug bis in alle Einzelheiten auseinandergesetzt hatte, war er Feuer und Flamme.

Der Betrug gelang über Erwarten.

Zuerst erhielt Frau Jutta einen Brief des Inhalts, sie möge zu bestimmter Stunde an einem bestimmten Ort sich einfinden. Man habe ihr Wichtiges mitzuteilen. Unterschrieben war der Brief: Der Herr in Grau. Jutta Melchior las das sonderbare Schreiben mehrmals, verbrannte es dann und überlegte, ob sie hingehen sollte. Als sie schon überlegte, hatten die beiden Gentlemen gewonnenes Spiel, denn sie erschien selbstverständlich. Was konnte schon dabei sein? Wenn ihr der Herr nicht gefiel, ging sie wieder. Und dann war die Neugier zu groß.

Egon stand an der gegenüberliegenden Ecke vor der kleinen Buchhandlung, die als Treffpunkt festgesetzt war, in einem hocheleganten, hellgrauen, modischen Sackanzug und wartete. Wartete, bis er bemerkte, daß die Dame in dem mit grauem Pelz und Silber Spitze abgesetzten Bleupervenché-Komplet ungeduldig zu werden begann, ging dann schnell über den Damm und grüßte. Jutta war sichtlich überrascht, einen so eleganten jungen Menschen vorzufinden und lächelte erwartungsvoll, während sie, ohne ein Wort zu sprechen, nebeneinander hergingen, in das kleine Café eintraten, das zu dieser Stunde immer ganz leer war, und an einem Tisch in der Ecke Platz nahmen.

„Sie haben mir etwas Wichtiges mitzuteilen, Herr ...?“

„Stern“, stellte sich Henken vor. „Gewiß, es handelt sich um eine nicht unwichtige Angelegenheit, nämlich um Ihren Herrn Gemahl.“

Jutta war aufs höchste überrascht. Selbstverständlich hatte sie angenommen, daß es sich um sie selbst handeln werde. Aber Paul ...? Was konnte er getan haben? Eine fremde Frau war im Spiel? Sicherlich betrog er sie. Und sie fragte Herrn Stern ganz offen danach.

„Das nicht“, sagte Henken, „im Gegenteil: Er läßt Sie bewachen!“

„Mich? Aber nein, Sie scherzen. Das istbarer Unsinn. Wie käme mein Mann auf eine solche Idee.“

„Ich weiß es besser, gnädige Frau. Ihr Herr Gemahl muß irgendeinen Verdacht geschöpft haben.“

Jutta dachte nach, sie war sich keiner Schuld bewußt.

„Denn er hat einen Privatdetektiv beauftragt, Sie zu beobachten. Der Mann ist gut bezahlt und tut seine Pflicht. Ich habe ihn zufällig kennengelernt, der Mann tut ungern seine Pflicht.“

„Wieso das? Ich verstehe nicht. Wenn er gut bezahlt wird?“

„Gewiß, aber er ist nicht nur Beamter, er ist auch Mensch, und als solcher, ich muß es Ihnen schon sagen, hat er sich in Sie verliebt. Er betet Sie an.“

Jutta lachte hell auf. Das war allerdings eine merkwürdige Geschichte.

„Und was habe ich davon?“

„Nun, immerhin einiges, wenn Sie wollen. Er gab mir zu verstehen, er würde lieber in Ihren Diensten stehen als in denen Ihres Mannes.“

„Das kann ihm und mir wenig nützen“, sagte Jutta, „denn ich habe keine Verwendung für ihn. Mein Mann betrügt mich nicht.“

In Wirklichkeit dachte sie anders darüber. Sie wurde die dumme Eifersucht nicht los, aber ihren Mann beobachten lassen, dessen wäre sie niemals fähig gewesen. Sie traute es auch ihm nicht zu ...

„Sicherlich betrügt Ihr Gemahl Sie nicht, aber er hat, wie gesagt, einen Verdacht geschöpft.“

„Grundlos natürlich.“

„Das weiß ich nicht, gnädige Frau.“

„Aber sie wußte es, kannte auch seine lächerliche Eifersucht. Wie, wenn man sie ihm jetzt gründlich austreiben könnte. Herr Stern ließ sich nicht beirren. Man würde den Detektiv bewegen, Sie so zu beobachten, wie es Ihnen und nicht, wie es Ihrem Mann lieb wäre.“

„Ich verstehe nicht ganz.“

„Nun, sehr einfach. Jener Herr erstattet täglich Ihrem Gemahl Rapport. Und wenn ein Detektiv etwas finden will, dann findet er auch etwas. Er könnte aber

leicht den Argwohn Ihres Mannes zerstreuen, indem er, ohne sich weiter um Sie zu kümmern, meldet, er habe nichts Verdächtiges entdecken können.“

„Er würde also sozusagen einen falschen Bericht liefern.“

„Gewiß.“

„Aber das wäre doch nicht schön von ihm.“

„Ohne Zweifel, doch was tut man nicht alles für eine schöne Frau.“

„Und was würde er dafür verlangen?“

„5000 Gulden.“

Jutta fuhr hoch. Also eine Bestechung! Und mit einer derartigen Summe! Diese Geschichte kam ihr höchst verdächtig vor. Wer war dieser Herr Stern, was hatte er für ein Interesse daran? War er überhaupt der, für den er sich ausgab? Und wer sagte ihr, daß Paul einen solchen Auftrag gegeben hätte?

Henken erriet ihre Gedanken, war aber darauf vorbereitet.

„Ich weiß, was Sie sagen wollen, gnädige Frau. Die Sache kommt Ihnen unwahrscheinlich vor, sowohl was mich als auch was Ihren Gemahl betrifft. Zugabe, daß die Situation nicht ohne Eigenart ist, aber meine Angaben stimmen. Beweise? Die einfachsten der Welt. Sie dürfen sich persönlich durch Augenschein überzeugen. Darf ich Ihnen einen Vorschlag machen?“

„Bitte.“

„Begeben Sie sich jetzt in die Rößgasse 6, ich gehe voran und werde Sie erwarten, begrüße Sie, küsse Ihnen die Hand und dann treten wir gemeinsam in das Hotel ...?“

„Ein Hotel ...?“

„Rößgasse 6 ist das Hotel „Zum Anker“.

„Mein Herr, Sie glauben doch nicht etwa im Ernst, daß ich mit Ihnen in ein Hotel gehe?“

Frau Jutta war ernstlich böse und wahrhaft empört.

„Sie müssen mich zu Ende anhören, gnädige Frau. Wir gehen gar nicht in das Hotel, sondern nur in den Eingang, von dort auf den Hof und erreichen durch ein zweites Tor die Parallellstraße zur Rößgasse.“

„Und dann ...?“

„Gehen wir zweimal um die Ecke wieder in die Rößgasse und warten in dem Damenfrisiersalon gegenüber dem Hotel „Zum Anker“.

„Warten? Worauf?“

„Auf Ihren Herrn Gemahl, denn der wird nicht lange danach herbeieilen, benachrichtigt von dem Detektiv.“

„Sind Sie Ihrer Sache sicher?“

„Ganz gewiß.“

„Und die 5000 Gulden?“

„Bitte ich mitzubringen und mir auszuhändigen, sobald Sie sich von der Wahrheit meiner Worte überzeugt haben. Von diesem Augenblick an werden Sie nicht mehr beobachtet, Ihr Gemahl aber mit beruhigenden Rapports versehen werden.“

Daran lag Jutta gar nichts. Da sie nichts Unrechtes tat, konnte auch niemand etwas Derartiges entdecken. Ihr schwebte eine ganz andere Lösung vor. Wenn dieser Herr Stern die Wahrheit sprach, das heißt, wenn Paul nachher tatsächlich vor dem Hotel erschien und sie ihn beobachten konnte, wenn sie ihm dann bewies, wie unrecht er ihr tat, vielleicht war dann ihre Ehe noch zu retten, die sonst infolge der ewigen Eifersüchteleien auseinander zu gehen drohte. Und das war schon ein paar tausend Gulden wert. Da sie aber als Bankiersfrau rechnen gelernt hatte, sagte sie:

„Ich werde Ihnen 2500 Gulden geben, das genügt auch. Dafür verlange ich nur die Erbringung des Beweises Ihrer Behauptungen. Was der Detektiv nachher macht, ist mir gleichgültig.“

Die geht uns ja noch besser auf den Leim, als wir gedacht hatten, dachte Henken. Natürlich war er „unter diesen Umständen“ mit der Hälfte der Summe zufrieden. Kurz darauf verließ er das Café in der Richtung Rößgasse, während Jutta zur Bank fuhr, um das Geld zu holen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Unheimliche.

Von Peter Mos.

Der Bummelzug hielt wenige Minuten vor einer kleinen, sonst verödeten Bahnstation. Auf dem Bahnsteig drängten sich an diesem Sonntag Scharen von Ausflüglern, singend, einander zurufend, lärmend, schreiend. Als der Zug mit kurzem Ruck hielt, drängte sich alles zu den leeren Abteilen. Türen wurden aufgerissen und die Plätze in Augenblicken besetzt. Ein wiederholter Pfiff. Schwerfällig setzte die Lokomotive die Fahrt in die dunkle Nacht fort.

Von den Fahrgästen eines Abteils im ersten Wagen konnte später keiner mehr sagen, ob der kleine, unscheinbare Fahrgast, der, nicht zu den andern gehörig, fast feindselig an einer Fensterseite saß, mit ihnen eingestiegen war oder ob er seinen Platz schon länger inne hatte. Zunächst beachtete man ihn gar nicht, man lärmte weiter, unterbielt sich mit Scherzen und verriet durch die Einbilsigkeit von Unterhaltung und Gelächter unbefangenes Zusammengehörigkeitsgefühl. Der unbekannte Fahrgast wurde erst aufmerksamer beachtet, als er sich mit einem medernden Lachen in den Kreis der andern hineindrängte. Aber dies Lachen klang feindselig und überlegen. Der kleine Mann saß fast unbeweglich in seiner Ecke, den im Verhältnis zum Oberkörper übermächtigen Kopf zwischen den Schultern verbudd, nervös die Fingerspitzen gegeneinander spielend. Das Licht der trübselig brennenden Deckenlampe ließ seinen krausen, dünnen Badenbart und das lockige Haar an den Schläfen braunrot aufschimmern.

Als er wieder in das Lachen der andern einstimmt, ihre Stimmen grell überhörend, war man fast autwillig bereit, ihn an der Unterhaltung teilnehmen zu lassen. Der fremde Mitreisende aber hatte etwas so Unheimliches, als er auf irgend eine belanglose Frage mit trägsender Stimme antwortete, daß wie mit einem Schlage die Ausgelassenheit sonntäglicher Laune verfliegen war. Der Fremde wollte sich mit diesem Schweigen nicht zufrieden geben. Sein unruhiger Blick glitt forschend von einem zum andern, und nachdem er die Reisenden mit der Sicherheit des Überlegenheits abgetastet hatte, flatterte wieder sein gespenstiges Lachen auf.

„Ich wundere mich eigentlich, meine Verehrten, daß sie in so veranlässiger Laune in ihr Unglück hineinfahren, als wenn es gar nichts bedeutete, dem Tod in die Arme zu laufen.“

Man verstand ihn nicht, und erst nach Sekunden fragte ein Mutiger, was er denn eigentlich meine.

Der unheimliche Fahrgast trächte vor Wohlbehagen, eine unerfreuliche Situation herbeigeführt zu haben.

„Was ich meine, wie? Haben die Herrschaften vielleicht vergessen, daß es Eisenbahnunglücke gibt, daß wir in jedem Augenblick unseres Lebens nicht sicher sind, wenn wir uns solchen Teufelsmaschinen anvertrauen, und sei es auch nur eine Sekundärbahn.“

Es sei allerdings eine seltsame Laune, harmlosen Sonntagsausflüglern auf solche Weise die Freude zu verderben, aber zum Glück habe man keinen Grund, auf solches Gewäsch zu hören. Das sagte ein anderer, der am weitesten von dem Fremden entfernt saß.

Eine Mauer des Schweigens stand jetzt zwischen dem Unbekannten und der Reisegesellschaft.

„Nun, wir werden ja sehen.“

Der Unheimliche zog eine kurze Pfeife aus der Seitentasche und stoßte sie umständlich.

Der Zug stampfte weiter in die Nacht. Einer der Anwesenden versuchte die Besonnenheit der Stimmung mit einer derben Bemerkung zu überwinden. Plötzlich kreischte die Bremse, die Fahrt wurde langsamer und der Zug stand. Wie ein schwarzer Vorhang hing die Nacht vor den Scheiben. Es war unmöglich, sich zu orientieren. Einer öffnete das Fenster und rief eine Frage hinaus. Er bekam keine Antwort. Schritte knirschten auf dem Kies des hohen Bahndamms, aber die Vorübergehenden waren nicht zu sehen. Einer versuchte die Tür zu öffnen und auszustiegen. Ein scharfer Befehl aus dem Dunkel heraus trieb ihn sofort wieder zurück.

Der Unheimliche mederte wieder, sehr befriedigt, daß seinen Worten der gewünschte Nachdruck gegeben war.

„Habe ich es nicht gesagt, meine sehr verehrten Herrschaften? Es ist ein Unglückstag heute, ich wußte es ja, aber Sie wollen mir nicht glauben.“

„Weshalb sollte ein Zug auf offener Strecke nicht halten? Wir müssen dicht vor der nächsten Station sein und haben wahrscheinlich keine Einfahrt.“

Die Erklärung schaffte neue Beruhigung, aber das Gespräch drehte sich nun doch um irgendwelche Eisenbahnunfälle, die dem einen oder dem anderen bekannt waren. Eine Frau machte den Vorschlag, doch lieber auszusteigen, wenn es nicht möglich wäre, zu erfahren, was denn eigentlich vorgefallen sei. Der ältere Herr, der noch immer am offenen Fenster

sah, wandte sich rückwärts: „Es ist wirklich kein Grund, sich aufzuregen, und übrigens sitzen wir weder im ersten noch im letzten Wagen. Was sollte uns schon geschehen?“

Wie eine Erlösung wirkte es, als der Pfiff der Lokomotive aufgestellte und die Bremse sich wieder löste. Langsam kam der Zug in Fahrt.

„Es war wirklich ein wenig unheimlich, dies Halten mitten in der Nacht und ohne zu wissen, was geschehen konnte“, sagte das junge Mädchen, das neben dem Fremden saß.

„Wenn Sie es nur abwarten wollen, mein Fräulein. Dies war nur die letzte Warnung. Es kommt alles, wie es geschehen muß. Oder haben Sie kein Empfinden dafür, daß heute ein Unglückstag ist?“ Und wieder das unheimliche Gelächter, das die aufkommende Heiterkeit von neuem zerschchnitt.

Schneller und schneller stampfte der Zug, polterte über eine Weiche und bog in ein anderes Gleis. Rote und grüne Lichter blinkten seitwärts auf. Eine Bahnhofshalle huschte vorüber, schattenhaft, fast unheimlich.

In den Telegraphendrähten, die eine steinerne Brücke überspannten, summte ein tiefer Ton.

Der Fremde sah, den Kopf vorgeneigt und die Augen starr, als wollten sie die Wände durchdringen, und lauschte. Er hob die rechte Hand und deutete vor sich hin, als könnte er auf ein Ereignis hinweisen, das allen anderen noch unsichtbar war.

„Hören Sie!“ Jetzt wird es gleich so weit sein.“

Der ältere Herr lachte und warf eine verächtliche Bemerkung hin, aber niemand griff sie auf, denn jeder spürte irgend etwas, das sich ereignen mußte, ohne zu wissen, was es eigentlich sei. — Der Fremde blinnte sich langsam um.

„Nein, ich habe mich getäuscht. Es wird uns in den Rücken kommen.“

Das Schweigen schien ohne Ende zu sein. Ein dumpfer, brausender Ton kam näher und näher und eine unerhörte Gefahr jagte heran und wurde wesenhaft. Ein scharfer Anprall von hinten rammte die Wagen des Personenzuges ineinander. Eisen kreischte und Holzwerk splitterte. Die Wucht des Zusammenstoßes mit dem Schnellzug, der den andern überrannte, war so ungeheuerlich, daß alle Reisenden im Nu durcheinander gewürfelt waren. Wieder dauerte es endlose Zeit, ehe die Wagen zum Stillstand gekommen waren. Röhrend, stöhnend und wimmernd erhoben sich die Verletzten, betasteten ihre schmerzenden Gliedmaßen, schrien durcheinander oder versuchten, durch die zersplitterten Fenster ins Freie zu gelangen. Die Lokomotive des Personenzuges lag entgleist fast quer über den aufgerissenen Schienen. Der Wagon des aufgelaufenen Schnellzuges stand in Flammen und beleuchtete das Unglücksfeld gespensterhaft. Die Reisenden des Mittelabteils waren wie durch ein Wunder nur leicht verletzt. Als der Hilfszug mit den Ambulanzen von der nächsten Station eintraf, konnten die Wagen endlich auch nach Schwerverletzten abgeführt werden. In dem verlassenen Mittelabteil saß immer noch regungslos der Fremde, in die Ecke gelehnt, ein wenig in sich zusammengesunken. In seinem fuchsiigen Gesicht stand noch das unheimliche teuflische Lächeln, aber seine kahengrauen Augen waren starr und leblos. Der junge Arzt, der ihn untersuchte, berührte ihn kaum. Er erkannte sofort, was geschehen war. „Tot.“

Elisa ging er mit den Krankenträgern weiter zum nächsten Abteil, wo irgend jemand um Hilfe schrie.

Gesellschaft und Mode

Geheimnisse der Wintermode. Die Pariser Modedesigner haben jetzt alle ihre Geheimnisse für die Wintermode enthüllt, und die gespannte Frauenwelt erfährt, daß der Lieblingsstoff für Wintermäntel Samt ist. Die meisten neuen Mäntel zeigen eine blaue Farbnuance, andere sind Olivengrün, Kirschrot, Schwarz oder Grau. Die Mäntel haben dieselbe Länge wie die Röcke. Außerdem werden kurze Jacketts getragen, die in der Farbe vom Rock verschieden und mit glattem Pelz besetzt sind. Die eigenartigste Neuheit der Wintermode besteht in den Ärmeln, die erst in einer Höhe, die fast mit der Taille parallel liegt, beginnen und sehr eng anliegen. Der Rücken erscheint dadurch außerordentlich breit, der Rock bleibt eng und so kurz wie immer. Die beliebtesten Pelze sind Seal, geschorenes Kaninchen und kurzgeschnittenes Lamm. Die Putzmacherinnen warten mit Hüten von außerordentlicher Höhe auf, wobei der Kopf auf der linken Seite höher ist als auf der rechten. Samtturbane werden diesen Winter viel getragen, und überhaupt verdrängt der Samt den Filz als Hutstoff. Die Filzmodelle sind dafür reich mit Blumen und Federn geschmückt. Straußenfedern kehren in der kommenden Saison als ein Hauptornament wieder.

Dampf-, Öl- und elektrischer Betrieb auf Eisenbahnen.

Von Ing. Konstantin Redlich-Frankfurt a. M.

Angeichts der immer weitgehenden Verbesserungen auf dem Gebiete der Wärmeausnutzung zwingt sich auch die berechnete Frage auf, wie sich in Zukunft die Ausichten im Wettbewerb der einzelnen Kraftmaschinen untereinander für den Eisenbahnbetrieb gestalten werden, wobei man zu folgenden Ergebnissen gelangt:

Theoretisch werden für 1 PSh nur 632 kcal gebraucht. Am nächsten kommt diesem Wert die Dieselmachine mit 2000 kcal; ihr folgt das Steinkohlentraktier mit rund 3000 kcal. Nun wird aber immer noch sehr viel Wärme durch Kühlung verloren, wobei die Verluste zu ihrer Wiedergewinnung außerordentlich teure Anlagen erforderlich machen, die dafür aufgewendeten Kosten den Wert der wiedergewonnenen Wärme erheblich übersteigen.

Dagegen werden in letzter Zeit allerorten äußerst sinnreiche Werke zur Verschmelzung von Kohle errichtet, ein Verfahren, dieses vor der Verbrennung die wertvollsten Stoffe zu entnehmen, damit die Kosten für Heizwende noch um ein beträchtliches heruntergedrückt werden. Somit dürfte der entfallende Salbstoff für Kraftwerke als auch für Lokomotiven ein billiger Brennstoff werden, gleichzeitig aber auch die Schwelprodukte, Teeröl, Benzol, Benzin, dem Motor einen vorzüglichen Betriebsstoff zu äußerst mäßigen Preisen zur Verfügung stellen.

Am wichtigsten erscheint wohl hinsichtlich der Weiterentwicklung der Eisenbahnen eine Eignung der verschiedensten Betriebsweisen. Die Belastung der Hauptstrecken wird bekanntlich immer größer, dazu die Dampflokomotiven von Jahr zu Jahr stärker, um doch zuletzt den betrieblich an sie gestellten Anforderungen nicht mehr gerecht zu werden. Der Eisenbahnverkehr hat in der letzten Zeit tatsächlich einen derartigen Umfang angenommen, daß einzelne Züge bereits mit zwei und mehr Lokomotiven bespannt werden müssen.

In Amerika schritt man daher auch beim Ausbau der Virginia-Bahn zum elektrischen Betrieb. Es werden dort Dampfzüge von 4800 Tonnen mit drei Doppellokomotiven befördert, die zusammen 1150 Tonnen wiegen; demnach stellt sich das Gesamtgewicht eines Zuges auf nahezu 6000 Tonnen. Die größte Steigung auf längere Strecken beträgt 2,11 v. H., die Geschwindigkeit 10 km/h. Die Kilometrische Jahresleistung stellt sich demnach auf 660 000 kWh. Beim elektrischen Betrieb sollen Maschinen verwandt werden, die aus drei zusammengeschlossenen Teilen bestehen und bei einer Gesamtlänge des Aggregats von 46 Meter nur 578 Tonnen wiegen. Dabei entwickeln diese Kolosse, die größten Elektromaschinen der Welt, eine Dauerleistung von 7125 PS und 20 km/h bei einer Antriebslast von 5220 Tonnen, damit wird aber gleichzeitig die Strecke nicht nur entlastet, sondern der Betrieb doppelt so leistungsfähig, der zweifache Ausbau kann noch auf Jahre hinausgeschoben werden.

In solchem Falle scheint die Entwicklung der Dampflokomotive ihr Ende erreicht zu haben, mit anderen Worten: sie wird durch das vorbeschriebene Profil der Eisenbahnen zu stark eingeschränkt. Man mutet ihr zu, ihre gesamte Kraft-erzeugungsanlage in einen gegebenen Rahmen hineinzu-zwängen, dazu noch sämtliche Kohlen- und Wasservorräte mit-zuschleppen. Nimmt man nun an, daß jede von dreien vor-einen 6500 Tonnen schweren Eisenbahnzug gespannten Loko-motiven eine Kraftleistung von 2500 PS auf der Steigung entwickelt und diese Leistung um etwa das Doppelte gesteigert werden soll, so ergibt dies einen Kraftaufwand von 15 000 PS, eine Energiebeanspruchung, wie sie ein mittelgroßes Elektrizitätswerk mit seinen Nebenanlagen und Kohlenvor-räten kaum aufbringt, weshalb es einleuchtend sein dürfte, daß die Dampflokomotive hier vor eine gänzlich unlösliche Aufgabe gestellt wird. Es müßte denn mit einer gewaltigen Vergrößerung dieser Maschinen gleichzeitig eine gänzliche Um-wandlung des Gleisoberbaues und sämtlicher Kunstbauten, wie Brücken, Durchlässe, Tunnel usw. erfolgen.

Ein elektrischer Betrieb würde es also den Eisenbahnen ermöglichen, den Verkehr auf ihren Hauptlinien noch beträcht-lich über die jetzige Grenze hinaus zu verstärken und den Bau von Entlastungslinien oder den Ausbau dritter oder vierter Gleise zu vertagen. Die sehr in Betracht kommende Verminder-ung der Kohlentransporte — weil die Kraftwerke im Bereich

der Kohlengruben errichtet werden können, ebenso der Aus-bau von Kraftwerken an Wasserläufen — entlastet zudem die Bahnen ganz erheblich; und was diese Entlastung bedeutet, geht daraus hervor, daß bei den deutschen Bahnen der Vor-triebszeit rund 30 v. H. der Einnahmen auf die Kohlentrans-porte entfielen.

Der elektrische Betrieb bringt aber den Eisenbahnen noch einen anderen Vorteil: ihre Befreiung von der Alleinherr-schaft der Steinkohle. Kraftwerke können, wie aus genügend Bestätigungen von Sachautoritäten einwandfrei hervorgeht, sogar noch vorteilhafter mit Braunkohle betrieben werden, und die Vermahlung der Kohle zu Staub gestattet nicht nur eine Verwendung aller sonst unverkäuflichen Kohlenabfälle, sondern auch einen jederzeitigen beliebigen Wechsel der Be-zugsquellen.

Es bedarf jedoch noch der Überlegungen bei der Ab-schätzung von Turbo- und Diesellokomotiven. Ein Brennstoffver-brauch der Turbolokomotive stellt sich nach den Berechnungen des Baurats Ph. Pfirr auf 2,65 Mark in PSh am Zugaben gegen 3,44 Mark der Kolbenmaschine. Das wäre eine Er-sparnis von 50 v. H. in Aussicht. Der Unterschied in diesen beiden Werten liegt wohl im allgemeinen in der Berechnung aller günstigsten Bedingungen, nämlich in langen Linien und gleichmäßiger Fahrt, ohne stärkere Gefällewechsel und viele Aufenthalte. Nimmt man deshalb nur etwas geringere Werte an, etwa eine Kohlenersparnis von 40 v. H., bei einer jährlichen Leistung von 1 Million PSh am Zugaben, ebenso den Mehrpreis der Turbolokomotive gegenüber der Dampf-maschine neuester Bauart um 100 000 Mark, dann errechnet sich die Kohlenersparnis zu:

$$\frac{40}{100} \cdot 3,44 \cdot \frac{1000\,000}{100} = 13\,760 \text{ Mark.}$$

Schätzt man die höheren Ausbesserungskosten mit 3 v. H. des Mehrkapitals und nimmt Verzinsung und Erneuerungs-rücklage wieder mit 7 v. H. an, so steht dieser Ersparnis eine Mehrausgabe von 10 000 Mark gegenüber. Mithin schrumpft obige Summe auf 3760 Mark zusammen. Auf Kohle umge-rechnet ergibt sich:

$$2,65 \text{ durch } 3,44 = \frac{376\,000}{1000\,000} = 3,06 \text{ Mark.}$$

Hieraus ergibt sich, daß die Turbolokomotive mit dem elektrischen Betrieb vielleicht noch in Wettbewerb treten kann, falls dieser auf den ebenso teuren Steinkohlen aufgebaut ist, dagegen nicht mehr bei unseren Braunkohlen. Genau so ver-hält sich eine Ersparnis gegenüber der Kolbenmaschine, wo die errechneten Summen für andere Ausgaben mehr als auf-gezehrt werden. Die Turbolokomotive dürfte nach allem eine Zugmaschine mit eng beschränktem Wirkungskreis bleiben.

Dagegen hat die Diesellokomotive den Dampflokomotiven gegenüber einen großen Vorteil: sie ist immer dienstbereit, jedoch nicht überlastbar. Schätungsweise mag angenommen werden, daß eine Kraftübertragung der Motorwelle auf die Triebachse elektrisch erfolge, da die Hilfsmittelgetriebe noch nicht genügend ausgereift sind. Ferner soll angenommen werden, daß dem Mehrpreis einer Diesellokomotive über die Kolbendampfmaschine eine entsprechend geringere Anzahl von Maschinen für den gleichen Dienst gegenübersteht; so zeigt sich immerhin, daß eine Überlegenheit über die Dampfmaschine in bezug auf Brennstoffersparnis nur bedingungsgemäß her-ausgerechnet werden kann, nämlich bei einer bedeutenden Verbilligung des Betriebsstoffes. In diesem Falle wird ihr aber gerade dort ein größerer Wirkungskreis beschieden sein, wo die Strecken noch nicht übermäßig belastet sind und eine genügende Beschaffung zu mäßigen Preisen zur Mächtigkeit wird, beispielsweise auf den russischen Bahnen.

Somit kommt man bei genauer Erwägung aller ins Auge springenden Vorteile zu dem Ergebnis, daß der elektrische Be-trieb für schwer belastete Strecken durchaus in Frage kommen kann, weil ihm hier eine Überlegenheit sowohl über die Kolbendampfmaschine, als auch über die Turbo- und Diesello-motive ausgesprochen werden muß. Auf geringer belasteten Strecken wird man dagegen allmählich zur Diesellokomotive, bzw. zum Diesel-elektrischen Antrieb zurückgreifen, haupt-sächlich wenn es nach dem neuen Schmelzverfahren gelingen sollte, genügend Betriebsstoffe zu mäßigen Preisen zu gewinnen, was nach allen bisher in die Öffentlichkeit gedruckten Be-richten mit aller Wahrscheinlichkeit erwartet werden darf.