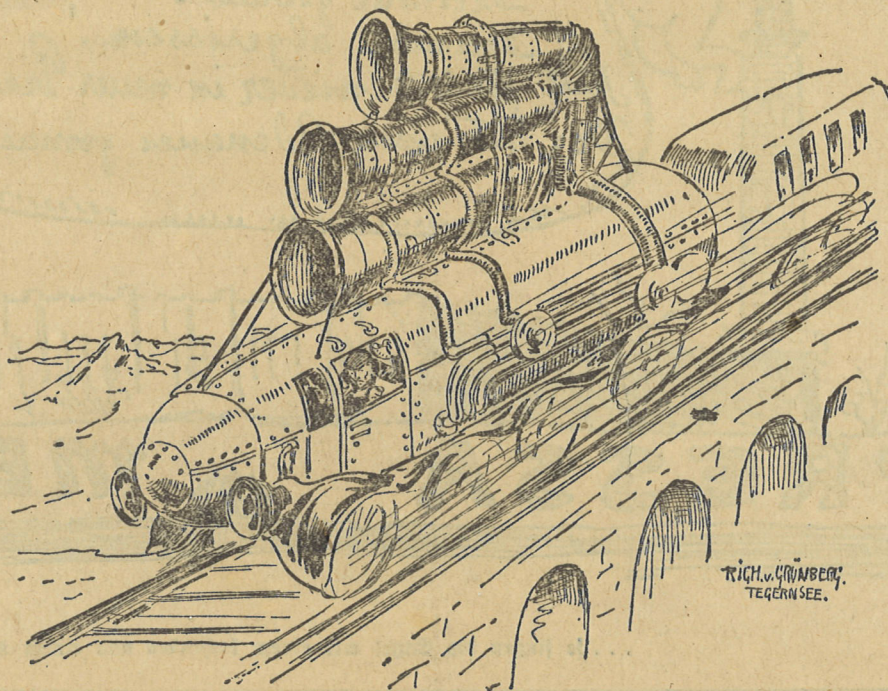


Der Expresß der Zukunft.

Die Probefahrt der L.L.-Maschine gelungen.



Die neue Vierra'sche Expresß-Lokomotive, die ihren Kraftbedarf aus der Energie der Gegenluftströmung bezieht und unser gesamtes Eisenbahnwesen von Grund auf umgestalten wird.

Auf der Bahnstrecke Schafflach—Tegernsee (Oberbayern) fand gestern die erste Probefahrt der neuen, von dem Münchener Konditor (!) Max Vierra erfundenen L.L.-Lokomotive statt. (L.L. = Vierra-Luft.) Um es gleich vorwegzunehmen: Die Probefahrt übertraf die kühnsten Erwartungen, und man braucht kein Elias zu sein, um eine grundlegende Revolutionierung unseres gesamten Eisenbahnwesens zu prophezeien.

Bekanntlich beruht die Leistung der L.L.-Maschine auf der Ausnützung des starken Gegenwindes, der sich jedem bewegten Fahrzeug — auch bei allgemeiner Windstille — entgegenstemmt. Auf dem Dach des Triebwagens sind drei große, schalltrichterartige Windfänger übereinander angeordnet (siehe Abbildung!), welche die Gegenluftströmung auffangen und in drei Luftturbinen von je 230 PS. leiten. Diese drei Turbineneinheiten sind auf einer Welle gekuppelt mit einem Einphasen-Generator von 500 Kilowatt. Der so gewonnene Kraftstrom wird zum Antrieb der Maschine verwendet, genau wie bei den bisherigen Elektrolokomotiven.

Es ist auch für den Laien klar, daß diese Maschine nicht aus eigener Kraft anfahren kann, weil ja im Ruhezustand kein Gegenwind da ist. Bei der gestrigen Probefahrt wurde die L.L.-Lokomotive versuchsweise durch eine alte Dampf-Lokomotive angeschoben. Nach zwei Minuten bereits wirkte der Gegenwind und gestattete die Einschaltung der Luftturbinen. Von diesem Augenblick an lief die L.L.-Maschine von selbst und ohne jede weitere Kraftzufuhr in fast 100-Kilometer-Tempo weiter. Künftig aber wird es einfach eine Akkumulatorenbatterie einbauen, die den Strom zum Anfahren liefert und nur wenige Minuten zu wirken braucht.

Allerdings vermag die neue L.L.-Maschine nur einen, höchstens zwei Personenwagen zu ziehen. Dieser scheinbare Nachteil wird sich aber in einen Vorteil verwandeln; denn nichts hindert daran, jeden einzelnen Wag. mit Luftturbinenantrieb auszustatten und für sich allein — höchstens mit einem Anhänger — laufen zu lassen. Es ist unbedingt sicher, daß die langen Eisenbahnzüge verschwinden und bald auf allen Strecken nur mehr Einzelwagen in kurzen

Zellabständen verkehren werden. Genau wie bei den städtischen Trambahnbetrieben. Keine Kursbücher werden mehr nötig sein, es wird kein Zuspätkommen mehr geben — alle zehn Minuten wird man Gelegenheit haben, nach jeder beliebigen Richtung abzureisen.

Der wichtigste und wahrhaft ungeheuerliche Vorteil des neuen Typs ist aber die gewaltige Verbilligung des Eisenbahnbetriebs. Da ja die L.L.-Maschine (abgesehen von dem winzigen Verbrauch aus der Anfahrbatterie) weder Kohlen noch elektrischen Strom verschlingt, werden nur mehr die Verwaltungs- und Amortisationskosten die Fahrpreise bestimmen; und es steht

außer Zweifel, daß man im nächsten Jahr bereits für 30 oder 40 Pfennig wird von München nach Berlin reisen können.

Dazu kommt noch, daß die L.L.-Maschine sehr hohe Geschwindigkeit gestattet. Denn mit wachsender Geschwindigkeit wird ja auch die Energie der Gegenluftströmung — und damit der daraus gewonnene Kraftstrom — stärker, so daß lediglich die Festigkeit der Bahndämme einer beliebigen Schnelligkeit irgend eine Grenze setzt.

Ferner ist die Betriebssicherheit der L.L. ungleich höher als jene der altmodischen Schneckenzüge, die ja stets der Gefahr eines Verlagens der Bremsen ausgeheftet sind. Diese Gefahr ist bei der neuen Maschine restlos ausgeschaltet, weil sie überhaupt keine Bremsen braucht! Denn sobald der Führer die Motoren abstellt, wirken die großen Luftfänger so stark bremsend, daß der Wagen in kürzester Zeit zum Stehen kommt.

„Es ist mir unbegreiflich“, äußerte sich der Erfinder Max Vierra anlässlich eines Interviews durch unseren Vertreter, „wie man sich hundert Jahre lang mit den grosten und kostspieligen Dampflokomotiven hat abtöten können. Man braucht ja nur den Kopf zum Fenster eines fahrenden Schnellzuges hinauszustrecken, um unmittelbar die Kraft zu spüren, die einem den Hut vom Kopfe reißt. Diese Kraft macht die L.L.-Maschine nutzbar. Milliarden und aber Milliarden an Volksvermögen sind nutzlos in Dampffesseln verpöbert worden. Künftig werden diese Milliarden kulturellen Nutzen zufließen können und ein freies, einiges und reiches Volk schaffen. Das ist der Hauptwert meiner Erfindung.“