
 DAS EISERNE PFERD, WIE ES GEBOREN WIRD.

Und nun hier, auf der Staffelei das Aquarell-Pastell „Lokomotiven“ (Bild 17), das jüngst geborene Jubiläumskind, Borsigs „11 000ste“ (Bild 19), im Kreise ihrer Schwestern, von feurigem Leben beseelt:

„Funken, sie schwärmen wie wilde Mänaden,
Taumelnde Mädchen mit flatterndem Haar,
Feurigen Leibs in der Kühle zu baden,
Stürzt sich die lüsterne, sprühende Schar:

Stürzt sich dem Schnee in die schimmernden Arme.
Flammende Küsse, rasende Lust!
Süß ist der Tod dem entzügelten Schwarme
An der geliebten, der blendenden Brust.“

Heinrich Vierordt,
„Funken aus der Lokomotive“.

Da hält es uns nicht mehr länger zurück, wir steigen auf und eilen nach Hannover, um wenigstens bei der Taufe des zweiten Jubiläumskindes, der „10 000sten“ der Hanomag, nicht zu spät zu kommen. Unterwegs aber haben wir Muße, das neueste Wunderwerk deutscher Technik näher zu betrachten und dem Geplauder seines Triebwerkes zu lauschen, wenn es von seinem Werdegang erzählt: wie es von dem Ingenieur-Doktor mit allerlei seltsamen Hör- und Meßapparaten untersucht, die Prüfung über seine Lebensseignung ablegte (Bild 18), wie es nach feierlicher Taufe (Bild 21) die vornehmen Hallen seiner Geburtsstätte verließ (Bild 22), wie es daselbst neben seiner Urahnin „Beuth“ zum erstenmal dem erstaunten Menschengeschlecht vorgestellt wurde (Bild 29) und später auf der Münchener Gewerbeschau gar manchen Blick der Bewunderung auf sich zog, um dann für immer dem stolzen D-Zug angetraut zu werden.

Gleichzeitig zur Beförderung von Schnell-, Personen- und Güterzügen bestimmt, stellt die als P 10 klassifizierte 1 D 1-Drillings-Heißdampf-Lokomotive (Bild 19) neben ihrer Bedeutung als 11 000ste Maschine einer der ältesten deutschen Lokomotivfabriken Deutschlands gleichzeitig eine völlige, im Einverständnis mit dem Eisenbahn-Zentralamt vorgenommene Neukonstruktion dar und wurde am 8. April 1923 mit besonderer Feierlichkeit von den Borsig-Werken, Berlin-Tegel, der Deutschen Reichsbahnverwaltung übergeben.

Infolge des durch die Kupplung von vier Achsen erreichten hohen Reibungsgewichtes bedeutend leistungsfähiger als ihre nur dreifach gekuppelten Vorgängerinnen, konnte die Maschine bei ihren Versuchsfahrten auf der Badischen Schwarzwaldbahn wie auch auf Flachlandstrecken trotz erheblicher Belastung die angestrebte Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde weit überschreiten, was mit Hinblick auf ihre gleichzeitige Bauart für schwere Schleppdienste gewiß eine bemerkenswerte Leistung darstellt. Als eine Neuerung im Gegensatz zu der früher bei Drillingslokomotiven üblichen Ableitung der Steuerung des Innenschiebers aus den Bewegungen der beiden Außenschieber sind alle drei Triebwerke vollständig voneinander getrennt und unabhängig. Die Steuerung des Mittelzylinders erfolgt daher sowohl vom Innenkreuzkopf wie auch einer an der linken Seite der vorletzten Kuppelachse befindlichen besonderen Gegenkurbel aus, die ihre Bewegung mittels einer Zwischenwelle auf die innere Schwinge überträgt. Durch Ausbildung der zweiten Kuppelachse als Triebachse für alle drei Zylinder konnte die erste Kuppelachse mit der vorderen Laufachse zu einem Kraußschen Drehgestell mit Seitenspiel im Drehzapfen vereinigt werden, wie auch die nach System Adams radial einstellbare hintere Laufachse, das Seitenspiel der zweiten und dritten Kuppelachse und der schmälere Spurkranz der Triebachse die Kurvenbeweglichkeit noch bedeutend erhöht.

Doch wir wollen uns ja nicht in technischen Einzelheiten verlieren, sondern nur schauen und die Seele der Lokomotive erfassen, zumal wir uns bereits Hannover, der Geburtsstätte unseres neuen Jubiläumskindes nähern. Liegt doch ohnedies soviel zauberische Poesie in dem