

---

DER EISERNE PFAD, WIE ER DIE BERGE BEZWINGT.

---

über den Baikalsee bereitet. Eine noch innigere Berührung von Wasser und Bahn zeigt die Fahrt der Pferde-Verbindungsbahn der Insel Langeoog nach der Landungsbrücke über das Wattenmeer (Bild 478), während das eiserne Pferd selbst nur ungern und dann nur unfreiwillig ein solches kühles Bad gelegentlich einer Überschwemmung seines eisernen Pfades nimmt.

Während die Kunstbauten der Brücken dem Beschauer ohne weiteres die Vorstellung ihrer Größe und von dem Triumph menschlichen Geistes über die Gewalten der Natur zum Bewußtsein bringen, wird dieser Kampf des Menschen mit dem Berge bei den Kunstwerken der Tunneln immer im Schoße der Felsen verborgen bleiben, denn der kleinste wie auch der längste Tunnel werden rein äußerlich in ihren beiden Stollenmündungen für den Laien eben stets nur ein einfaches — Loch darstellen. Um so verwunderlicher erscheint dieses Loch, wenn das seine Notwendigkeit begründende Hindernis des Gebirges vollständig fehlt (Bild 479). Und fürwahr, auch der im Innern dieses scheinbar gebirgslosen Flachlandtunnels (Bild 480) stehende Beschauer wird nicht ohne weiteres ahnen, daß er sich hier in der Mitte eines Entseuchungskessels für Eisenbahn-Personenwagen befindet und die Passagiere des an der Mündung zur Einfahrt bereitstehenden Schlafwagens — sechsbeiniger Natur sind. Von der Firma Julius Pintsch A.-G., Berlin, entworfen und erstmalig in der vorzugsweise mit der Unterhaltung von Salon-, Schlaf- und D-Zugwagen betrauten Hauptwerkstätte zu Potsdam zur Aufstellung gelangt, dient dieser zur Abtötung von eingestietem Ungeziefer erbaute Apparat auch noch als Trockenraum für verschiedene Zwecke. Durchnäßte Fußböden von Speise- und Küchenwagen, infolge Frostschäden und Undichtigkeiten der Warmwasserheizung aufgeweichte Doppelböden der Salon- und Schlafwagen oder durch Dachschäden am Oberlichtaufbau feuchtgewordene Wagendächer können hier zusammen mit gewaschenen Polstermöbeln oder jungem Nutzholz unter Vermeidung tagelanger Aufstellung in den wärmsten Räumen der Lackiererei in kürzester Zeit ausgetrocknet werden.

Für den Hauptzweck der Abtötung von Ungeziefer, die infolge des internationalen Verkehrs insbesondere mit Rußland zur dringenden Notwendigkeit wurde, tritt zu der Erwärmung des gesamten Raumes auf 40—50 Grad Celsius noch eine Luftverdünnung von 700—740 mm Quecksilbersäule, da, wie die Vorversuche ergaben, weder Wärme noch Vacuum, sondern erst das Zusammenwirken beider Zustände eine sichere Gewähr für die völlige Vernichtung des Ungeziefers gaben. Infolge der erwähnten Luftverdünnung siedet das Wasser bereits bei 40 Grad Celsius, so daß dem Ungeziefer alle Flüssigkeit entzogen wird, andererseits die äußere Lackierung wie auch die innere Politur der Wagen keinen Schaden erleidet. Während vordem die gesamte Inneneinrichtung wie Wagenpolster, Lederteile, ja sogar die Holzleisten der Wandbekleidungen auseinandergenommen werden mußten und, abgesehen von den hierdurch entstehenden Beschädigungen, Kosten und Zeitverlusten, noch die Gefahr bestand, daß das Ungeziefer auch noch auf die Werkstattträume und andere Wagen übertragen wurde, ist hier bei gleichzeitiger Verdampfung von Formalin eine in die Tiefe gehende gründliche Desinfektion erreicht worden.

Kann auch an dieser Stelle auf technische Einzelheiten nicht näher eingegangen werden, so wollen die Bilder 479/80 das Prinzip einer solchen Anlage erläutern: gußeiserne Kesselschüsse, die in 15 der Wärmeausdehnung halber auf Rollen verschiebbaren Tragringen gehalten werden, bilden einen etwa 23 m langen Tunnel von 5 m Durchmesser mit fester Rückwand und als beweglichen Verschußdeckel ausgebildeter Vorderwand, die, ohne Hebung oder Senkung, in einem auf ein Drehlager auf der Kesselmitte sich radial abstützendes Bockgerüst ausgefahren werden kann. Ein Rohrsystem von 1960 m Länge und 210 qm Gesamtheizfläche bedeckt in Halbringform die Innenwände und ist an der Decke an das gemeinschaftliche Frischdampfrohr, am Fußboden an die Kondensationsleitung angeschlossen. Unter dem Gitterblech zwischen den Gleisen befindet sich das Verdampfungsbecken für Formalin, während die über den seitlichen Laufbrettern angebrachten und in entgegengesetzter Richtung laufenden Ventilatoren