

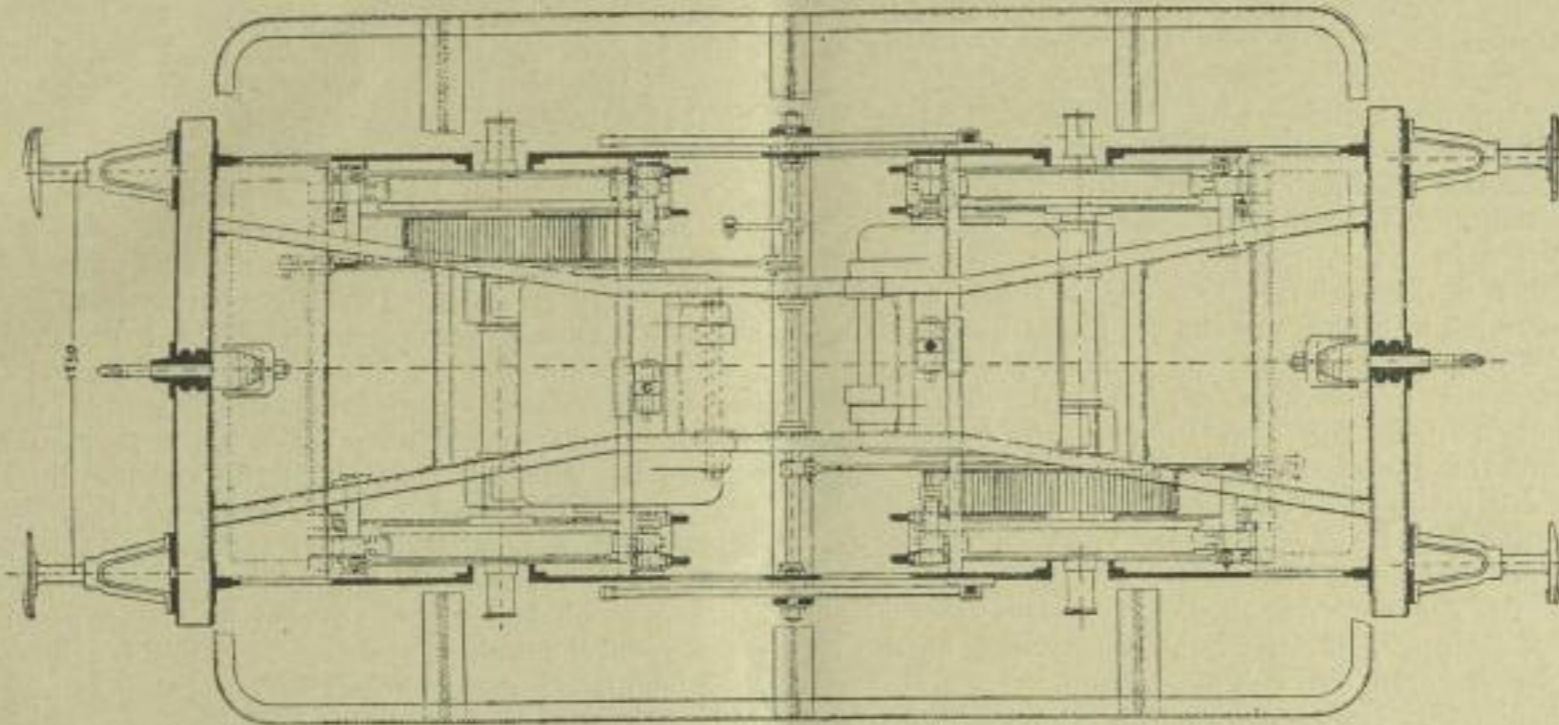
werden. Bei dem Entwurfe sind die „Normalien für Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen“ zu Grunde gelegt worden, auch haben die bindenden Vorschriften der „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“, sowie der „Technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ Berücksichtigung gefunden, so daß der Beförderung der Lokomotive als Wagen in einem Güterzuge auf den Bahnen des genannten Vereins Hindernisse nicht entgegenstehen. Für diesen Fall wird der aus der Umgrenzungslinie für die festen Teile der Betriebsmittel hervorragende Stromabnehmer abgenommen, was ohne Zerstörung irgend welcher Teile möglich ist.

Die Lokomotive ist im Stande, einen Zug von 120 000 kg mit einer Geschwindigkeit von 14 m in der Sekunde oder 50 km in der

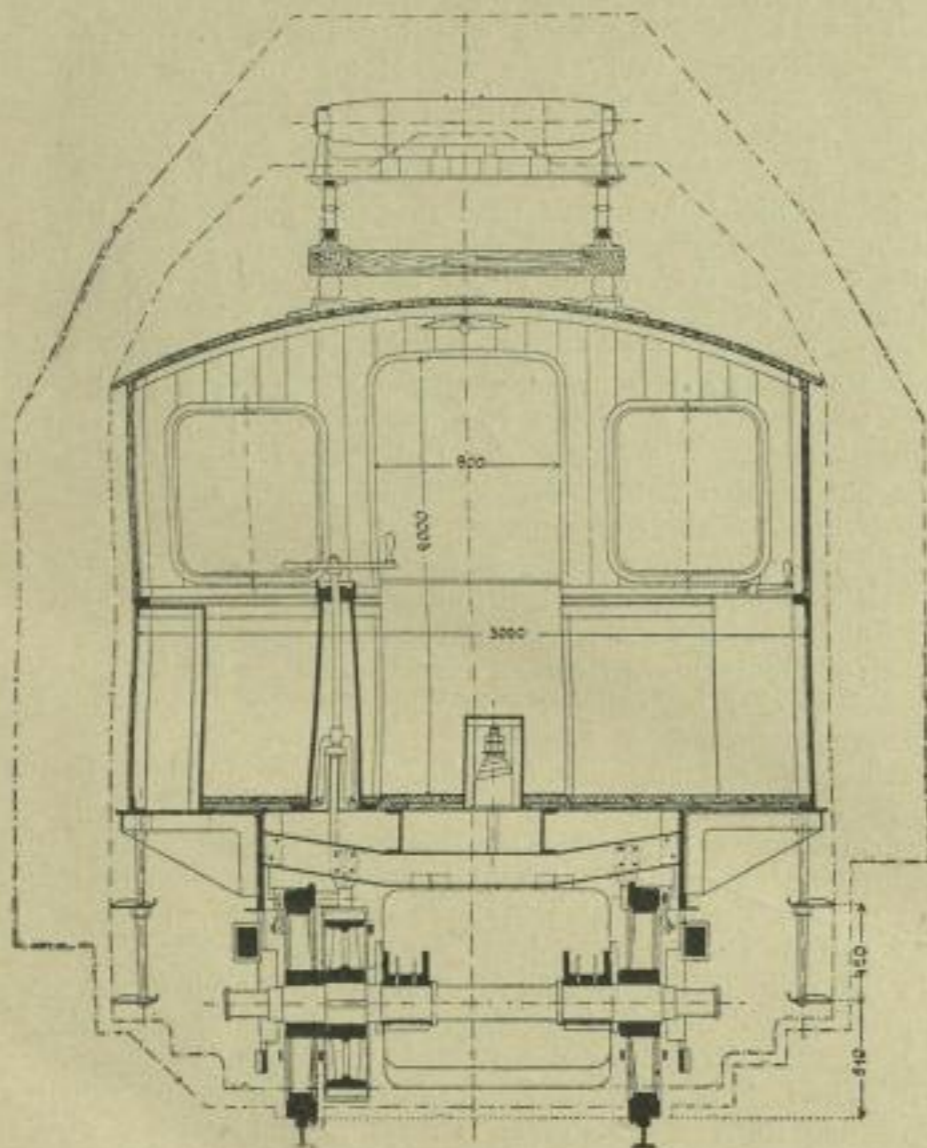
Wagenzuge dienen an jeder Kopfschwelle ein Zughaken mit Kuppelung und Sicherheitskuppelung, entsprechend den Normalien für Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen. Die Zugstange ist aus konstruktiven Gründen nicht durchgeführt worden; es mußte daher jeder Zughaken mit einer besonderen Feder in der Bufferbohle gelagert werden. Die Haupttrahmenbleche tragen Konsolen aus Blech mit Winkelleisenarmierung, welche zum Tragen des Oberkastens dienen. Das ganze Untergestell ist mit Platten aus glattem bezw. Riffelblech abgedeckt und erhält auch hierdurch eine nicht unwesentliche Versteifung. Riffelblech ist für die Perrons, glattes Blech für das Führerhaus vorgesehen.

In den Haupttrahmenblechen sind die Achsen in entsprechenden

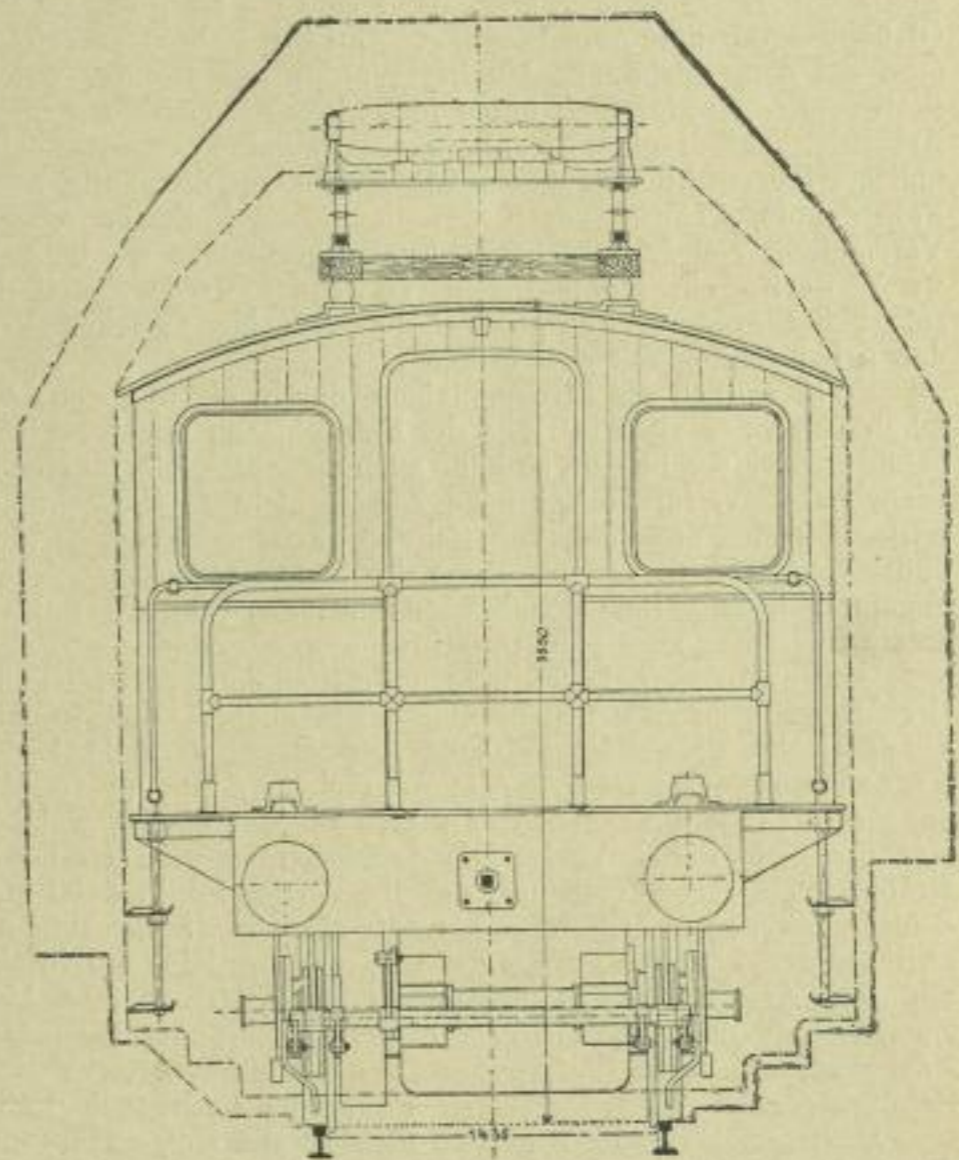
Grundriss



Querschnitt.



Stirnansicht.



Stunde auf der wagerechten Strecke zu befördern. Zu diesem Zwecke muß das Adhäsionsgewicht, d. i. das Gesamtgewicht, der betriebsfähigen Lokomotive etwa 20 000 kg betragen. Um dies zu ermöglichen, sind Ballastkästen vorhanden, welche mit Sand oder anderem Ballast gefüllt werden können. Die Lokomotive ist mit Ausnahme der oberen Hälfte des Führerhauses sowie des Fußbodenbelages ganz aus Eisen und Stahl hergestellt.

2. Untergestell. Das Untergestell besteht im Wesentlichen aus 2 die Langträger bildenden Blechrahmenplatten, welche durch kräftige \square -Eisen bezw. Bleche mit geschweißten \perp -Eisenrahmen gehörig gegen einander versteift sind und vorn und hinten die Bufferbohlen und Bahräume tragen. Letztere reichen bis auf 60 mm über Schienenoberkante hinab bei einem normalen Bufferstande von 1050 mm. Zur Verbindung der Lokomotive mit dem

Ausschnitten für die Achsbuchsen fest gelagert. Der Radstand beträgt 2500 mm, so daß die Lokomotive Kurven von dem geringsten zulässigen Radius leicht durchfahren kann. Die Räder haben im Laufkreise einen Durchmesser von 1000 mm und werden je nach Wunsch entweder als abgedrehte Gußstahlräder von einer Konstruktion ausgeführt, welche ein späteres Aufziehen von Radreifen ermöglicht, oder als schmiedeeiserne Speichenräder mit aufgezogenen Gußstahlradreifen.

Die Uebertragung des Lokomotivgewichtes auf die Achsschenkel geschieht durch Blattfedern, welche aus einzelnen gerippten Stahllamellen von 90 mm Breite und 13 mm Dicke bestehen und in der Mitte durch einen Bund zusammengehalten werden. Zur Erzielung möglichst gleicher Achsbelastungen ist an den beiden Längsseiten des Rahmens je ein Balancier angebracht, welcher eine etwaige