

Fester Achsstand	1 881 mm
Gesamter Achsstand	5 410 mm
Dienstgewicht	22,86 t

Die Maschinen sollen einen 50,8 t schweren Zug auf Steigungen 1:50 und Kurven von 80 m Halbmesser mit einer Geschwindigkeit von 32 km in der Stunde fortbewegen. Seit November 1898 stehen auf den Bahnstrecken Innsbruck-Bozen und Franzensfeste-Lienz der österreichischen Südbahn mit Steigungen von 1:50 bis 1:40 neue Loko-

Kuppelachse und zwar über derselben auf dem Rahmen befestigt. Der Antrieb der Drehgestellachsen ist jedoch derselbe, wie früher beschrieben.

Zur Dampfverteilung dient eine Steuerung, System *Heusinger v. Waldegg*. Die Lokomotive hat ein Leergewicht von 14,5 und ein Dienstgewicht von 18,4 t.

Die Lokomotiven der Drömebahn haben ein Leergewicht von 21 und ein Dienstgewicht von 26,8 t. Sie dienen zum Befördern der 70 bis 75 t schweren Züge

auf Steigungen von 1:40 und Krümmungen von 30 m Halbmesser, für welche gewöhnliche vierachsige dreifach gekuppelte Lokomotiven mit einem Dienstgewicht von 23 t, wovon indes nur 19,8 t ausgenutzt wurden, nicht mehr ausreichen.

Die Lokomotiven sind denen der Thessaliebahn vollständig nachgebildet; sie unterscheiden sich von diesen nur durch die Abmessungen.

Die nachstehen-

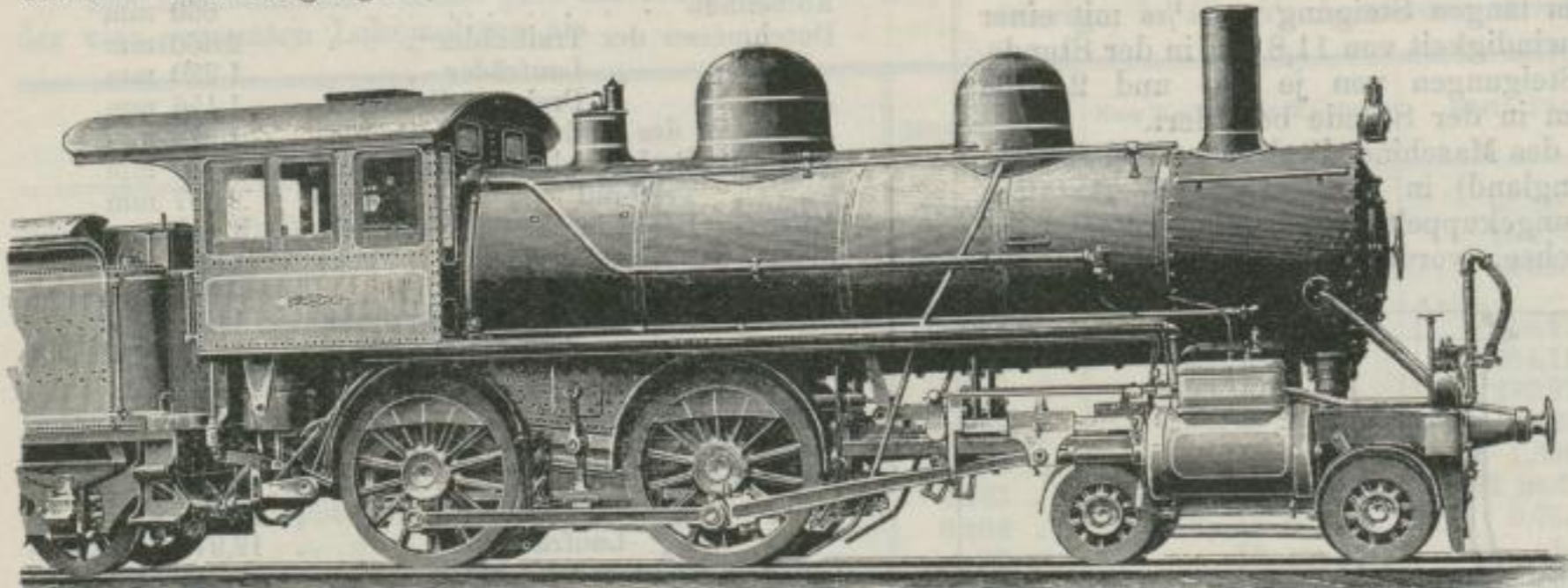


Fig. 12.

Vierfach gekuppelte Personenzuglokomotive der Schenectady Locomotive Works.

de Tabelle gibt die Hauptabmessungen der beiden Lokomotivtypen an.

motiven für Schnell- und Personenzüge in Verwendung, die sich so vorzüglich bewährt haben, dass seitens der genannten Bahnverwaltung die allgemeine Einführung dieser Lokomotivgattung als Gebirgs-Schnellzuglokomotive auch auf den übrigen Gebirgsstrecken am Semmering und am Karste beschlossen wurde¹⁷⁾.

Die Lokomotiven haben sechs gekuppelte Räder und ein zweiachsiges Drehgestell, welches selbst bei verhältnismässig hoher Geschwindigkeit von 70 bis 75 km in der Stunde noch einen ruhigen Lauf gewährleistet.

Wie bei fast allen neu gelieferten Lokomotiven in Oesterreich sind zwei durch ein Rohr miteinander in Verbindung stehende Dampfdomes angeordnet (vgl. 1898 308 141).

Nachstehend sind die Hauptabmessungen der Lokomotiven angegeben.

Cylinderdurchmesser	500 mm	
Kolbenhub	680 mm	
Durchmesser der Treib- und Kuppelräder	1 540 mm	
Lauftraddurchmesser	880 mm	
Gesamter Achsstand	6 750 mm	
Gewicht der Lokomotive	leer	54,0 t
	betriebsfähig	60,2 t
	Reibungsgewicht	42,0 t
Dampfspannung	13,0 at	
Rostfläche	2,85 qm	
Heizfläche in der Feuerbüchse	11,3 qm	
den Feuerröhren	172,7 qm	
Gesamte Heizfläche	184,0 qm	
Anzahl der Feuerröhren	231	
Aeusserer Durchmesser der Feuerröhren	50 mm	
Inhalt der Tenderwasserkasten	14,0 cbm	
„ Kohlenbehälter	6,0 cbm	

Die kurvenbewegliche Tenderlokomotive, System *Hagans*, über welche schon wiederholt berichtet wurde (1896 299*76, 1896 302 144, 1898 308 142), ist in neuester Zeit durch *F. Weidknecht* auch in Frankreich eingeführt worden¹⁸⁾. So verkehren auf der Thessaliebahn mit 600 mm und auf der Drömebahn mit 1000 mm Spurweite derartige Lokomotiven. Die der erstgenannten Eisenbahngesellschaft gehörige Lokomotive zeigt Fig. 13. Die Cylinder sind hier nicht, wie gewöhnlich (vgl. 1896 299*76), vorn am Rahmengestell, sondern etwas vor der dritten

Bezeichnung	Thessaliebahn 600 mm Spurweite	Drömebahn 1000 mm Spurweite
Volumen der Wasserbehälter	2000 l	3000 l
„ Kohlenbehälter	600 l	1000 l
Wasser im Kessel	1100 l	1400 l
Werkzeuge und Personal	200 kg	400 kg
Fester Achsstand	1,150 m	1,250 m
Achsstand des Drehgestells	0,750 m	0,900 m
Gesamter Achsstand	2,830 m	3,300 m
Ganze Länge der Maschine (inkl. Buffer)	6,714 m	7,712 m
Grösste Breite der Maschine	1,900 m	2,200 m
„ Höhe	3,000 m	3,400 m
Anzahl der gekuppelten Räder	8	8
Belastung jeder Achse	4600 kg	6700 kg
Cylinderdurchmesser	300 mm	350 mm
Kolbenhub	300 mm	400 mm
Durchmesser der Kuppelräder	650 mm	800 mm
Dampfspannung	12 at	12 at
Heizfläche in der Feuerbüchse	3,15 qm	4,50 qm
den Feuerröhren	29,20 qm	55,50 qm
Gesamte Heizfläche	32,35 qm	60,00 qm
Rostfläche	0,65 qm	1,00 qm

Zwei fünfsachsige, fünffach gekuppelte Tenderlokomotiven der Bauart *Hagans* sind seit März 1897 auf den Gebirgsstrecken Arnstadt-Saalfeld und Zeitz-Camburg der Preussischen Eisenbahndirektion Erfurt, auf denen Steigungen von 1:40 bis 1:50 und Krümmungen von 250 m

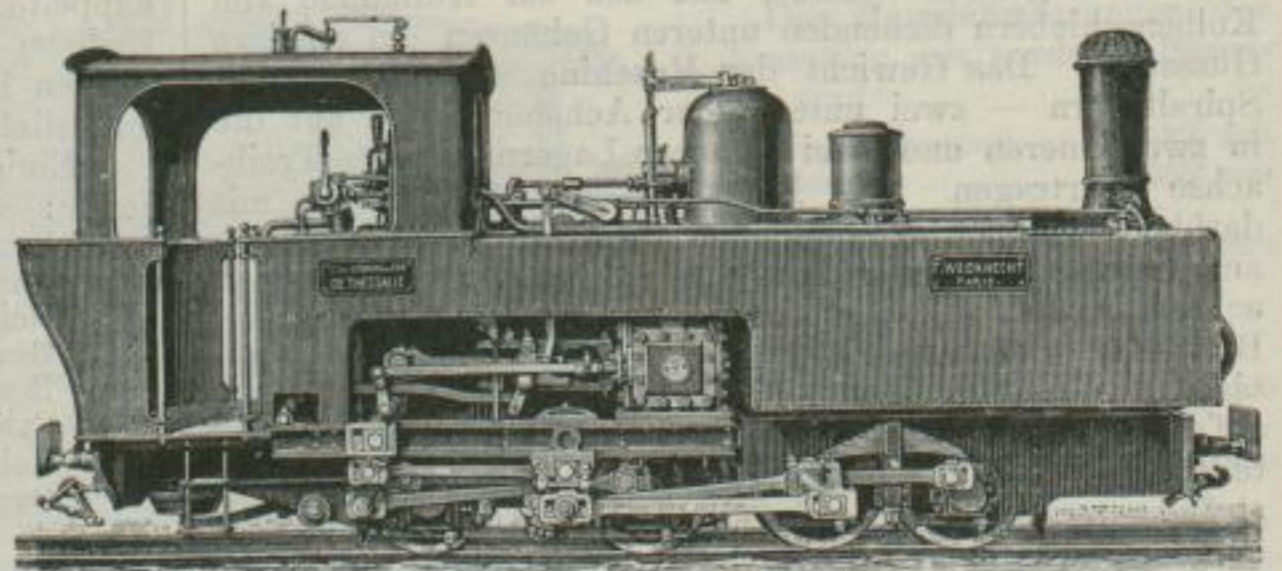


Fig. 13.

Kurvenbewegliche Tenderlokomotive, System Hagans.

¹⁷⁾ Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1898 S. 98.

¹⁸⁾ Revue industrielle vom 11. Dezember 1897, S. 515.