

der Stunde erreichte; des weiteren wurde für die Dauer der Nettofahrzeit und des Beharrungszustandes der Locomotive eine möglichst große Reihe von Einzelbeobachtungen durchgeführt, um den Grad der Genauigkeit der ermittelten Durchschnittsgrößen zu erhöhen; endlich wurden mit besonderer Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten der unveränderlich gegebenen Versuchsstrecke, außer den Instructionsfahrten, auch mehrfache Controlfahrten durchgeführt, deren Ergebnisse mit jenem der entscheidenden Versuchsfahrten so befriedigend übereinstimmten, daß jene Schlusresultate, welche endlich zur Feststellung der einschlägigen besonderen Erfahrungszahlen verwerthet werden sollten, als den bestehenden thatsächlichen Verhältnissen vollkommen entsprechend, angesehen werden können.

Es kann übrigens die Erkenntnis nicht unterdrückt werden, daß unter allen Umständen eine Versuchsstrecke von wesentlich größerer Entwicklung bei gleichwerthigen und constanten Steigungsverhältnissen und bei möglichst geringen Unterbrechungen durch die Stationshorizontalen für die Genauigkeit der zu ermittelnden Versuchsergebnisse nur von Vortheil gewesen wäre, da in allen Fällen die Bestimmung der Dauer und Grenzen des nothwendigen Beharrungszustandes für die Beobachtungen am Kessel und an der Maschine mit Schwierigkeiten und Unsicherheiten verbunden ist, wodurch, bei kurzen Versuchsstrecken, zum mindesten die Anzahl der Einzelbeobachtungen eine Verminderung erfahren muß.

Durch die gekennzeichnete Versuchsstrecke sowie die eingeführten Verkehrsverhältnisse der bezeichneten Bahn ist weiters der Typus der auf dieser verkehrenden Locomotiven bestimmt, von welchen nur jener hervorgehoben werden soll, der für die *Versuchslocomotive* maßgebend ist. In der vorläufig genügenden allgemeinen Beschreibung seien folgende Hauptdaten hervorgehoben:

Die Versuchslocomotive Nr. 28 wurde im J. 1870 in der Locomotivfabrik von *G. Sigl* in Wiener-Neustadt erbaut und rangirt nach den Hauptzügen ihrer Construction unter die Lastenzuglocomotiven. Ihre genauere Kennzeichnung — ohne auf Details besonders einzugehen — ergibt sich ohne Weiteres aus den folgenden Hauptconstructionsdaten, im Zusammenhange mit der durch Fig. 1 Taf. 1 gegebenen schematischen Darstellung der Gesamtconstruction.

Gesamte Kesselheizfläche qm	140,0	Verhältniß beider . . . . .	0,49
Direkte Heizfläche (Verdampf- fläche . . . . . qm	9,0	Totale Rostfläche (Syst. <i>Gruson</i> ) (gew. Planfeuerung) . . qm	1,993
Indirekte Heizfläche (Verdampf- fläche) sammt Vorwärm- fläche . . . . . qm	131,0	Freie Rostfläche (System <i>Gru- son</i> ) . . . . . qm	0,772
Totale Rostfläche ( <i>Nepilly</i> -Feue- rung) . . . . . qm	1,920	Verhältniß beider . . . . .	0,387
Freie Rostfläche ( <i>Nepilly</i> -Feue- rung) . . . . . qm	0,941	Anzahl der Siederohre . . .	191
		Länge der Siederohre . . . m	4,2
		Außerer Durchmesser (Feuer- box) . . . . . mm	48