

Aeußerer Durchmesser (Rauch-	mm	53	Gewicht der ausgerüsteten Loco-	t	40,0
kammer)			motive		
Feuerbox Länge oben . . .	m	1,727	Ganze Länge der Locomotive m		8,650
" " unten	"	1,786	Größte Breite der " "		2,990
" Breite oben	"	1,182	" Höhe " " "		4,300
" " mittlere	"	1,072	Cylinderdurchmesser bei den		
" " unten	"	1,116	Probefahrten	m	0,478
" Höhe	"	1,428	Kolbenhub	"	0,632
Feuerkiste (Länge)	"	1,970	Exhaustor- (maximaler) Quer-		
Langkessel (Länge)	"	4,129	schnitt	qcm	160
Rauchkasten (Länge)	"	0,821	Exhaustor- (minimaler) Quer-		
Durchmesser des Langkessels "	"	1,350	schnitt	qcm	56
Maximale Kesselspannung für			Länge der Triebstange	m	1,690
die Probefahrten	at	10,0	Excenterstangen gekreuzt		—
Rahmenlänge	m	8,040	" Länge	m	1,213
Radstand	"	3,160	Excentricität der Excenter "		0,085
Anzahl der gekuppelten Ach-			Vorwärts Voreilungswinkel Grad		27
sen		3	Rückwärts " "		29
Raddurchmesser bei den Probe-			Schieberdeckung " (äußere) mm		25,0
fahrten	m	1,198	" (innere) "		2,0

Die schematische Darstellung des Typus der Versuchslocomotive Fig. 1 Taf. 1 läßt weiter erkennen, daß diese eine Sechskupplerlastenzugmaschine mit wagerechten außen liegenden Cylindern und innen liegender Steuerung und Rahmen ist. Die mittlere Achse ist Triebachse, die Feuerkiste ist freihängend; die Coulissensteuerung nach *Stephenson* mit gekreuzten Excenterstangen vermittelt die Dampfvertheilung. Der Kamin ist cylindrisch mit Funkenfänger ausgerüstet, die beiden Injecteurs (System *Anschütz-Schlu*) Nr. 7 und 9 sind selbstsaugend. Die Versuchslocomotive wurde, wie schon erwähnt, für eine Reihe von Probefahrten mit der Patentfeuerung System *Nepilly*, für eine zweite Serie von Probefahrten mit dem Planroste System *Gruson* ausgerüstet. Der Klappenexhaustor war für veränderlichen Ausgangsquerschnitt eingerichtet.

Die genauere Charakteristik solcher Kessel- und Maschinendetails, welche für einzelne Sonderuntersuchungen wesentlich waren, folgt bei Mittheilung und Erläuterung derselben.

Zum Betriebe des Dampfkessels der eben im Wesentlichen charakterisirten Versuchslocomotive wurde *Braunkohle* verfeuert. Diese kam bei jenen Versuchsfahrten, welche zunächst den Hauptzweck hatten, zur Instruction aller Betheiligten und Erprobung der verschiedenen Apparate und Instrumente für die folgenden Untersuchungen zu dienen, als sogen. „gemischte Nufskohle II“ unter Ausnützung der *Nepilly'schen* Patentfeuerung zur Verwendung. Bei den maßgebenden und entscheidenden Probefahrten, sowie bei den Controlprobefahrten wurde ohne Rücksicht auf die augenblicklich eingebaute Rostanlage (*Nepilly* oder *Gruson*) hauptsächlich sogen. Nufskohle II (Herbertzeche) und nur in wenigen Fällen Mittelkohle I (Johannaschacht, Dux) verfeuert, deren genauere Charakteristik nebst Angaben über deren Elementaranalyse u. s. f. bei Berechnung des absoluten Wirkungsgrades der Dampfkesselanlage der Locomotive folgt. Es muß schon an dieser Stelle hervorgehoben werden,