

wurden. Der Umfang der durchgeführten Untersuchungen, sowie die Anzahl der erledigten Probefahrten ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen, in welche hauptsächlich die Daten, betreffend die Zugbelastung, Brutto-Netto-Fahrzeit, die Art des Brennmaterials, sowie die Art der Feuerungsanlage aufgenommen sind.

Nr.	Tag	Zeit der Beobachtungen	Brutto-Last	Brutto	Netto	Zahl der Beobachtungen	Brennstoff	Art der Feuerung
				Fahrzeit				
			t	Min.	Min.			
I	3. Mai	2 10—3 17 N.	200	70,0	—	10	Alte gem. Nufskohle II.	Nepilly's Patent-feuerung.
II	4. "	6 03—7 03 M.	197,0	67,0	—	9		
III	4. "	1 54—3 12 N.	193,0	91,0	—	11	Nufskohle II	
IV	4. "	5 25—6 31 A.	193,0	71,0	—	8		
VIII	10. "	8 07—9 13 M.	214,4	77,0	69,5	9	Herbertzeche.	
IX	10. "	2 08—3 04 N.	214,4	82,0	68,0	9	Mittelkohle I Johanna-schacht Dux.	
X	10. "	6 55—8 05 A.	214,4	84,0	70,0	9		
V	5. "	5 58—7 16 M.	190,1	92,0	70,0	9	Nufskohle II	Gewöhnliche Plan-feuerung (Gruson)
VII	5. "	4 28—6 02 N.	197,8	97,0	—	9		
XI	11. "	6 05—7 20 M.	214,4	93,5	77,5	8	Herbertzeche.	
XII	11. "	12 23—1 47 M.	214,4	87,0	78,0	9	Mittelkohle I Johanna-schacht Dux.	
XIII	11. "	4 30—5 43 N.	214,4	82,0	64,0	9		

Die Fahrten I, II, III, VII sind als Instructionsfahrten, jene mit VIII, X, XI und XIII bezeichneten als entscheidende Probefahrten anzusehen, deren Ergebnisse in Folge dessen vollständig detaillirt geführt werden, während die Fahrten IV und IX bezieh. V und XII als Controlfahrten für die früher genannten entscheidenden Probefahrten VIII und XI ausgeführt wurden.

Die dargestellten Probefahrten erforderten gewisse *allgemeine Vorbereitungen*, von welchen zunächst die Zusammensetzung des Probezuges bezieh. die Brutto-Zugbelastung hervorzuheben ist. Für die entscheidenden Probefahrten, deren Beobachtungsergebnisse der Rechnung zu Grunde gelegt wurden, wurde sachgemäfs ein und derselbe *Probezug*, bestehend aus Locomotive Nr. 28 sammt Tender, 1 Hüttelwagen und 38 leeren Kohlenwagen (Lowries), benutzt, welchem eine Zugbelastung von 214^t,4 entsprach. Für 2 Controlversuche wurde eine Zugbelastung von 190,1 bezieh. 193^t,0 gewählt und verwerthet. Ferner wurde sowohl für die Instructionsfahrten, als auch für die entscheidenden und controlirenden Versuchsfahrten *dasselbe* Maschinenpersonal verwendet; nur in einem Falle (Fahrt XII), in welchem die Probefahrt mit 214^t,4 Zugbelastung bei Verfeuerung von (durch Regen) genäfster Nufskohle II von etwas minderer Qualität durchgeführt werden sollte, mußte dem Heizer ein Gehilfe beigegeben werden, um mit voller Sicherheit die für die Probefahrt nöthige Brennstoffmenge aufgeben zu können. Ueber den