

III.

Beschreibung der Fahrbetriebsmittel der garantirten Linien.

Locomotiven.

1. Locomotiven für Personen- und gemischte Züge.

Diese Maschinen sind mit aussenliegenden Rahmen construirt und ruhen auf vor dem Feuerkasten gelagerten Achsen, von welchen die 2 letzteren gekuppelt sind. Die Kurbeln sind von aussen auf die Achsen gesteckt und nicht eingelagert, die Treibkurbel trägt auf ihrer Nabe die aufgeschweissten Excenterscheiben, die Cylinder liegen ausserhalb der Rahmen und die Steuerung ist ausserhalb derselben angebracht.

Zur Durchföhrung von auf den Seitenlinien local vorkommenden Curven von 265 Meter Rad. sind sie mit ihrem vorderen Theile auf einem drehbaren Untergestelle gelagert.

Die Hauptdimensionen und wichtigsten Daten der Locomotiven sind:

Cylinderdurchmesser	0.410	Meter.
Kolbenhub	0.632	"
Anzahl der Siederöhren	174	Stück.
Länge derselben	4.300	Meter.
Durchmesser	0.052	"
Heizfläche der Siederöhren	120.0	□ Meter.
" " Feuerkiste	7.5	"
Gesammtheizfläche	127.5	"
Rostfläche	1.7	"
Durchmesser des cylindr. Kessels	1.300	Meter.
Effective Dampfspannung	8 1/2	Atmosphären.
Treibraddurchmesser	1.580	Meter.
Länge der Radbasis	4.175	"
Grösste Breite der Maschine	2.962	"
" Höhe " "	4.391	"
Gewicht der leeren Maschine	640	Zoll-Centner.
" " Maschine im Dienste	720	"
Gewicht des Truckgestelles	245	"
" der Treibachse	240	"
" " Kuppelachse	235	"

2. Locomotiven für Lastzüge.

Diese Maschinen sind mit aussenliegenden Rahmen construirt und ruhen auf 3, vor dem Feuerkasten gestellten Achsen, die alle 3 gekuppelt sind. Die Kurbeln sind ebenfalls von aussen auf die Achsen gesteckt und nicht eingelagert. Die Cylinder liegen ausserhalb der Rahmen und die Steuerung ist innerhalb derselben angebracht.

Die Hauptdimensionen und wichtigsten Daten dieser Locomotiven sind:

Cylinderdurchmesser	0.435 Meter.
Kolbenhub	0.632 "
Anzahl der Siederöhren	190 Stück.
Länge der Siederöhren zwischen den Rohrwänden	4.167 Meter,
Durchmesser der Siederöhren	0.052 "
Heizfläche	131.5 □ Meter.
" " Feuerkiste	8.5 "
Gesamte Heizfläche	140 "
Rostfläche	1.7 "
Durchmesser des cylindr. Kessels	1.335 Meter.
Effective Dampfspannung	8½ Atmosphären
(doch ist dieselbe bei einigen Maschinen 9 und 10 Atmosphären).	
Raddurchmesser	1.185 Meter.
Länge der Radbasis	3.300 "
Grösste Breite der Maschine	3.025 "
" Höhe "	4.464 "
Gewicht der leeren Maschine	600 Zoll-Centner.
" " Maschine im Dienste	700 "

Constructionstheile der Locomotiven.

Räder und Tyres. Die Radsterne sind aus Schmiedeisen, die Tyres aus Guss- oder Bessemerstahl hergestellt.

Achsen. Die Achsen sind aus Bessemer-, die Achslager aus Schmiedeisen angefertigt, die Lagerfutter mit einem Antifrictionsmetall ausgegossen.

Die Tragfedern sind aus Gussstahl.

Leit- und Kuppelstangen sind aus Stahl angefertigt.

Plattform. Der Führerstand ist mit Dach- und Schutzwänden versehen. Im Dache befindet sich eine Laterne.

Kuppelung. Die Kuppelung mit dem Tender geschieht in der Mitte mit doppelter Gliederkuppel und Puffern, seitwärts aber durch je eine Sicherheitskette.

Die Brust ist aus Blech gefertigt.

Sandkasten. An jeder Seite des Kessels befindet sich ein hinlänglich grosser Sandkasten.

Der Kessel war für eine effective Dampfspannung von 8½ Atmosphären vorgeschrieben, doch wurde dieselbe bei einigen Kesseln auf 10 Atmosphären erhöht.

Das Material der Kessel ist allgemein Schmiedeisen, indessen hat eine Anzahl Locomotiven auch Kessel aus Bessemermaterial.

Die Siederöhren sind aus Eisen angefertigt und mit Kupferstutzen am Fireboxende versehen.

Feuerkasten. Die Personenzugslocomotiven wie auch einige Lastzugslocomotiven haben eine flache Feuermanteldecke und es ist die innere Feuerdecke durch Schrauben direct damit verankert.

Roststäbe. Sie ruhen auf zwei an der vorderen und hinteren Feuerkastenwand befestigten rechenförmigen Rostbalken.

Speiseapparat. Jede Maschine hat zwei Injectoren und zwar rechtsseitig mit 9 Millimeter und linksseitig mit 6 Millimeter Bohrung.

Die Saugröhren der Maschinen haben an ihren Enden metallene Schläuche mit Kautschukringen und wird die dampfdichte Verbindung zwischen Maschine und Tender durch einfaches Ineinanderschieben bewerkstelligt.

In Anwendung sind die sogenannten schwedischen Kolben.

Alle gleichartigen Theile des Mechanismus sind bei jeder Maschinengattung unter sich vollkommen gleich, um ohne Anstand ausgewechselt werden zu können.

Loco-
I. Vergleichende Zusammenstellung

Anzahl	Locomotivgattung	Cylinderdimensionen		Siederöhren			Heizfläche			Rostfläche	Durchmesser des cylindrischen Kessels	Relative Dampfspannung	Trockenrohrdimension	Länge der Radachse	Gesamte Breite der Maschine
		Bohr.	Stab.	Anzahl	Länge	Durchmesser	Heizfläche	Feuerfläche	gestaute						
30	Personenzuglocomotiven mit Trocknstoff	0.410	0.032	174	4.500	0.052	120.0	7.5	127.5	1.7	1.300	8%	1.580	4.175	2.012
50	Lastzuglocomotiven 6-achsig	0.435	0.032	190	4.167	0.052	131.5	8.5	140.0	1.7	1.335	8 1/2% 9 10	1.185	3.300	3.025
4	Tendermaschinen 4-achsig	0.342	0.030	155	2.475	0.046	53.00	4.00	60.1	0.77	1.240	8	1.185	2.629	2.840

2. Material-

Fabrik	Bezugs-	
	Achsen	Typen
G. Sigl in Wien	Bessemer-Achsen von Neuberg	Bessemer-Stahl, Ternitz
Linden (Dr. Strausberg) bei Hannover	Bessemer-Achsen, Bochum	Bessemer-Stahl, Dortmund
Schwartzkopf in Berlin	detto	detto
Floridsdörfer Locomotivfabrik	Unionwerk	Dortmund

motiven.
der wichtigsten Dimensionen und Daten.

Höhe der Maschine	Gewicht					Tender					Lieferant	Stück	Bestellt	Abgeliefert	
	der Achsen Maschine	der Maschine im Umriss	des Trocknenbottes	der Drehachsen	der Kuppelachsen	Anzahl der Räder	Radstiel	Wassertramm	Kohlentramm	Gewicht in beidem Zustände					
Bohr.	Lfd.-Gr.	Lfd.-Gr.	Lfd.-Gr.	Lfd.-Gr.	Lfd.-Gr.	Stk.	Bohr.	Gr.-Bohr.	Gr.-Bohr.	Lfd.-Gr.					
4.301	640	720	245	240	235	6	3.100	8.5	9.5	200	G. Sigl, Wt. Neustadt	30	März 1870	bis incl. 6./4. 1871	
4.465	605	682	-	240	(incl. 220 bis 216)	-	-	-	-	-	G. Sigl, Wien Fabrik Linden Floridsdorf, Fabr.	3 20 24	Aug. 1869 März 1870	Octb. 1869 14. 6. 1871 30. 4. 1872	
4.100	312	432	-	-	-	-	-	-	-	-	Fabr. Schwartzkopf, Berlin	12	März 1870	20. 7. 1871	
4.100	312	432	-	-	-	-	-	-	-	-	G. Sigl, Wien	4	Juli 1869	Octb. 1869	

bezugsquellen.

Quelle für		
Kupferbox	Fliegebleche	andere Eisenbleche
Chaudoir & Zogmaier Wien	Neuberg	Mayer's Söhne in Judenburg
Heckmann, Berlin	Hirde	Neustadt
detto	Hüttenwerke in Dillingen a. d. Saar Heinrichshütte bei Hattingen Franz Bichonow Söhne, Duisburg	
Chaudoir, Wien	Bessemer-Stahl, Neuberg	Bessemer-Stahl, Neuberg

Tender.

Der Wasserraum enthält	8.5 Cubikmeter.
Der Kohlenraum umfasst	9.5 "
Der Tender hat 6 Räder.	
Der Laufkreisdurchmesser derselben beträgt	988 Millimeter.
Das Gewicht des leeren Tenders beträgt	200 Zoll-Centner.
Die Räder sind aus Schmiedeisen, die Tyres aus Bessemer- oder Gussstahl angefertigt.	
Die Decke des Wasserkastens ist der besseren Lastvertheilung wegen horizontal gelegt.	

Die wichtigsten Dimensionen, sowie die Materialbezugsquellen der Locomotiven weist die Tabelle Seite 122 und 123 nach.

Statistische Daten über die ausgestellte Personenzugslocomotive „Ghega Nr. 13“.

Die Maschine Ghega wurde von G. Sigl in Wiener-Neustadt geliefert am 29. October 1870.
Die Anschaffungskosten der Maschine sammt Tender betragen loco Wien 30.500 fl. Oe. W.
Die Maschine wurde in Betrieb gesetzt

am 13. November 1870.

Von da ab war sie mit Unterbrechung, die wegen Abdrehens der Tyres, Ausgiessens der Lager etc. eingetreten war, fortwährend in Verwendung

Die Maschine zieht über eine Steigung von 1:100

mit 2½ Meilen Geschwindigkeit per Stunde eine Bruttolast von	5.000 Zoll-Centner
" 4¾ " " " " " " " "	2.600 "
und mit 5½ " " " " " " " "	2.000 "

Die Leistung der Maschine in Locomotiv-Meilen betrug

bis Ende März 1873	12.666 Locomotiv-Meilen
Die Maschine hat bis Ende Juni 1872 zurückgelegt	7.607 "
Nachdem darauf die Tyres abgedreht und die Lager ausgegossen worden waren, hat die Maschine von Anfang September 1872 bis Ende März 1873 noch	5.059 "
zurückgelegt.	

Während der ganzen Betriebsperiode ist keine Auswechslung oder irgend welche nennenswerthe Reparatur der schmiedeisernen, am Fireboxende mit Kupferstutzen versehenen Siederöhren vorgekommen.

Anmerkung. Von der Maschine und dem Tender ist eine Skizze hier beigelegt.

Wagen.**A. Allgemeines.**

Sämmtliche Wagen sind 4rädig mit unverrückbar parallel gehaltenen Achsen.

Die Personenwagen sind nach dem Coupé-Systeme mit Thüren und Fusstritten auf den Langseiten des Wagens eingerichtet.

Die Coupé-Eintheilung ist folgende:

Der Personenwagen I. Classe hat 3 Coupés mit je 6 Sitzen, zusammen 18 Sitze.	
" " II. " " 3½ " " 8 " " 28 "	
" " I./II. " " 1½ " I. u. 1½ Coupé II. Cl. " 21 "	
" " III. " " 4½ " " 45 "	
" " IV. " " 3 " ohne Bänke.	

Bei den Lastwagen ist die bewährte Art der inneren Verschalung angewendet.

Die Kohlen- und offenen Güterwagen haben eine Tragfähigkeit von 225 Zoll-Centner, alle übrigen Güterwagen eine solche von 200 Zoll-Centner.

B. Besonderes.**Material und Ausführung der Details.**

Die Verschalungen, Dachladen, Abtheilungswände und Fussböden sind aus Kiefernholz, alle übrigen Holzbestandtheile aus Eichenholz angefertigt. Bei den Personenwagen ist Mahagoniholz zu den Coupé-Ausstattungen gewählt.

Die Tragfedern für alle Personenwagen sind gleich lang und nur in ihrer Stärke verschieden. Die Tragfedern für alle Lastwagen sind ebenfalls ganz gleich.

Die dem Betriebe so schätzenswerthe Einheit im Grossen und Einzelnen ist erhalten.

Für alle Wagen sind die Achsen und Lager gleich.

Das Untergestell zeigt die in der letzten Zeit nun schon allgemein üblich gewordene Combination von Holz und Eisen. Die Langträger bestehen aus 237 Millimeter hohen Doppel-T-Eisen und sind mit den hölzernen Bruststücken durch Winkel fest verbunden. Die Querhölzer sind auf den Flansch des T-Eisens gelagert und ebenfalls mit Winkeln entsprechend befestigt.

Achsen. Die cylindrischen Achsen sind theils aus Bessemermaterial, theils aus Feinkorn-eisen angefertigt, 127 Millimeter dick und haben Lagerhäuse von 85 Millimeter Dicke und 170 Millimeter Länge. Nur ausdrücklich von der Bahnanstalt genehmigte Achsen fanden Verwendung.

Räder. Die Personen-, Gepäcks- und Postwagen, sowie alle übrigen Wagen mit Bremse und eine Partie offener Last- und Kohlenwagen ohne Bremse haben Räder aus Schmiedeeisen mit guss- oder schmiedeiserne Nabe. Die Güterwagen ohne Bremse sind mit Schalengussrädern versehen.

Die Tyres sind zum grössten Theile aus Bessemermaterial hergestellt.

Die Lagergehäuse sind nach dem Systeme der Dochtölschmiere mit Metall-Lagerschalen eingerichtet. Das Schmiermaterial ist Mineralöl.

Die Tragfedern aller Wagengattungen sind Blattfedern aus Gussstahl, und mittelst Char-nieren aufgehängt, nur bei einigen Lowries kommen Schleifbacken vor. Die Zug- und Stossfedern sind Spiralfedern aus raffinirtem Cement- oder Gussstahl.

Lagergabeln. Sie bestehen je aus 2 Stücken und sind abgebogen.

Zugvorrichtung. Sie wirkt auf den Wagen mittelst einer in der Mitte angebrachten Volutfeder.

Kuppelung. Bei allen Wagen ohne Ausnahme ist nur die Schraubenkuppelung angewendet.

Nothketten sind nach den Vereinsvorschriften angebracht.

Puffer. Die Pufferstange stützt sich auf die Spiralfeder, welche letztere in eine guss- oder schmiedeiserne Hülse eingesetzt ist. Die Stange wird durch einen Keil, der sich hinter dem Brustbaume befindet, zurückgehalten.

Bremse. Die Bremsen sind Spindelbremsen und wirken auf alle 4 Räder des Wagens. Die Klötze sind aus Pappelholz.

Die Wagen mit Bremse sind mit den Einrichtungen zur Anbringung der Signalisirungsmittel versehen.

Bei der Wichtigkeit der Achsen, Räder und Federn für die Sicherheit des Verkehrs ist für diese Theile den Lieferanten eine 2jährige Garantie auferlegt.

Die Hauptdimensionen der Wagen, sowie die Bezugsquellen der Materialien für die Wagen sind aus den Tabellen Seite 126, 127 und 128 ersichtlich.

Wa-
I. Vergleichende Zusammenstellung

Gegenstand	Personenwagen										
	I. Class	I. H. Cl. ohne Br.	I. H. Cl. ohne Br.	I. H. Cl. mit Br.	II. Class ohne Br.	II. Class mit Br.	III. Cl. ohne Br.	III. Cl. mit Br.	IV. Cl. ohne Br.	IV. Cl. mit Br.	Importwagen
Aussen Länge des Kastens	6954	6954	6954	6954	6954	6954	6954	6954	6954	6954	5530
Aussen Breite des Kastens	2580	2580	2580	2580	2580	2580	2580	2580	2580	2580	2580
Aussen Höhe des Kastens	2120	2120	2170	2170	2120	2120	2120	2120	2120	2120	2120
Innere Länge des Kastens	6796	6796	6796	6796	6796	6796	6796	6796	6796	6796	5372
Innere Breite des Kastens	2422	2422	2438	2438	2422	2422	2422	2422	2422	2422	2422
Innere Höhe des Kastens	2008	1966	2065	2065	1966	1966	2020	2020	2020	2020	1866
Ladefläche	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Länge des Untergestelles	6934	6934	6934	7412	6934	7412	6934	7412	6934	7412	5510
Radstand	3794	3794	3794	3794	3794	3794	3794	3794	3794	3794	2900
Anzahl der Stützpunkte des Wagens	18	20	I. Cl. 9 II. Cl. 12	I. Cl. 9 II. Cl. 12	28	28	45	45	60 multiplex	60 multiplex	12
Anzahl der Coups	3	1 ¹ / ₂ I. Cl. 2 II. Cl.	1 ¹ / ₂ I. Cl. 1 ¹ / ₂ II. Cl.	1 ¹ / ₂ I. Cl. 1 ¹ / ₂ II. Cl.	2 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	3	3	
Breite der Coups	2244	I. Cl. 198 II. Cl. 198 K. 198	I. Cl. 198 II. Cl. 198 K. 198	I. Cl. 198 II. Cl. 198 K. 198	184	184	198	198	224	224	Siehe Seite 134 Tabelle 134
Gewicht des Wagens in Zoll-Centnern	1825	164	ohne Bremse mit einer Pneumatik 174 mit Pneumatik 194	192	164	180	170	170	145	145	106
Tragfähigkeit des Wagens in Zoll-Centnern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bestellte Anzahl	10	8	Zu bestellende Fahre ..	8	35	7	56	14	21	3	2
Stand der Wagen im Jahre 1871	10	8	12 u. 6	12	20	7	40	15	15	9	2
Datum der Bestellung	154 Personenwagen Februar 1870 40 Personenwagen Ende 1870 und Anfang 1871										
Lieferant	Griffner Wagen- Fabrik	Herrnau Wagen- Fabrik	Bieder, Bieder- heim	Herrnau	Herrnau, Schmid	Herrnau, Schmid, Ringhoffen	Herrnau, Schmid	Herrnau, Schmid, Tobias	H. D. Schmid	H. D. Schmid	
Ablieferung	Siehe Tabelle Seite 134.										

gen.
der wichtigsten Dimensionen und Daten.

Post- wagen	Gepäckwagen		Gedeckte Lastwagen		Pferd- wagen	Bestenw- agen	Offene Lastwagen			Schotterwagen		Kohlenwagen			
	ohne Abo	mit Abo	ohne Bremse	mit Bremse			ohne Bremse	mit Bremse	mit Kipptrieb	ohne Bremse	mit Bremse	ohne Bremse	mit Bremse		
6400	6440	6440	6440	6440	4426	6440	6440	6120	6440	5800	5300	5110	5110		
2719	2794	2794	2794	2794	2794	2794	2496	2496	2496	2520	2520	2424	2424		
2300	2300	2300	2300	2300	2300	2300	0340	0340	0340	0340	0340	1230	1230		
6280	6376	6376	6376	6376	4360	6280	6324	6014	6324	5700	5200	5050	5050		
2530	2530	2530	2530	2530	2530	2544	2366	2366	2366	2400	2400	2372	2372		
2240	2240	2240	2240	2240	2472	2240	0280	0280	0280	0280	0280	1185	1185		
6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.	.....	.....	6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.	6410 R.
6934	6934	6934	6440	6934	5110	6440	6440	6440	6440	5800	5800	5110	5110		
3794	3794	3794	3476	3440	2900	3476	3476	3476	3476	2900	2900	2900	2900		
152	145	156	118	137	120	134	99	109	109	95	104	94	106		
	200	200	200	200	3 Pferde	200	225	225	225	200	200	225	225		
20	36	20	676	134	10	12	258	52	10	64	16	631	197		
20	36	20	656	154	10	12	218	52	50	64	16	567	191		
10 Postw., 58 Gepäckw., Febr. 1870 10 Postw., 4 Gepäckw., Januar 1871.						1848 Lastwagen Februar 1870 138 Lastwagen Ende 1870, Anfang 1871									
Wagen-Fabrik Erlang		Fisch & Co. E. D. Schmid Erlang		Die 4er Typen mit Fähr- trieb		Fahrrad Fabrik		Klett & Co., Nürnberg		Fahrrad		H. D. Schmid im Jahre 1869		Klett & Co.	
Siehe Tabelle Seite 134.															

2. Bezugsquellen des wichtigsten Materiales für Wagen.

Fabrikant	Bezugsquelle für			
	Räder, schmiedeiserne	Achsen	Tragfedern	Volutfedern
Maschinen und Waggonbau-Fabriks-Actiengesellschaft, vormalig H. D. Schmid	Witkowitz	Witkowitz u. Hüttenberger Eisenindustrie-Gesellschaft	Für Personenwagen Cammel & Comp. Sheffield. Für Lastwagen Ibotson, Sheffield	Franz Mayer in Leoben
Waggon- und Tramway-Baugesellschaft in Hernalis	Bochumer Verein	Bochumer Verein	Bochumer Verein	Fr. Mayer in Leoben
Prag - Wiener Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterialien in Prag (Bubna)	Patent shaft axle tree Comp. Wednesbury	Ternitzer Bessemer-Werke und George Brown	Ibotson brothers in Sheffield	Ibotson brothers und Franz Mayer in Leoben
Klett & Comp. in Nürnberg	Klett & Comp.	Phönix in Eschweiler	Bochumer Verein	Franz Mayer in Leoben
Van der Zypen und Charlier in Deutz	Van der Zypen. Tyres, Krupp.	Cammel & Comp. Sheffield u. Bochum	Bochum	Bochum
Hambruch, Vollbaum & Comp. in Elbing	Bessemer	Bessemer	Cammel & Comp. Sheffield	Cammel & Comp. Sheffield
Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterialien zu Görlitz	Für Personenwagen Patent shaft axle tree Comp. in Sheffield	Für Personenwagen Patent shaft axle tree Comp. in Sheffield Für Lastwagen Hořowitz Extraqualität	Bochumer Verein	Ibotson brothers & Comp. in Sheffield
Reiffert & Comp. in Bockenheim	Gewerkschaft Hörde	Gewerkschaft Hörde	Bochum u. Krupp	Bochum
Maschinenfabrik F. Ringhoffer in Prag	Ternitzer Bessemer-Werk	Ternitzer Bessemer-Werk	Cammel u. Comp.	Ibotson & Comp.

Sämmtliche Schalengussräder sind von Ganz & Comp. in Ofen geliefert.

I. Personenwagen.

a) Untergestell.

Bei allen Personenwagen ohne Bremse beträgt

die Länge des Untergestelles	6.934 Meter
die Breite von Mittel zu Mittel der eisernen Langträger	1.918 "
der Radstand	3.794 "

Bei den Personenwagen mit Bremse beträgt die Länge des Untergestelles 7.412 "

b) Kasten.

Äussere Länge desselben	6.954 Meter
" Breite "	2.580 "
" Höhe "	2.120 "

Die Wände haben auch eine äussere Holzverschalung, wodurch der Kasten wesentlich versteift wird; von aussen sind die Kasten mit Eisenblech verkleidet.

Dach. Das Dach ist ebenfalls mit Eisenblech verkleidet.

Thüren. Die Thüren haben Schlösser mit Doppelsperren und Fallen, sodann Prellknöpfe. Schutzleisten gegen das Einklemmen sind an der inneren Thürsäule entsprechend angebracht.

Lampen. Die Erleuchtung eines Coupés geschieht durch eine in die Wagendecke eingesetzte Lampe.

Bei den Bremswagen ist an der einen Stirnseite ein gedeckter und von 3 Seiten, bei den Wagen I./II. Classe vollständig geschlossener Sitz für den Bremser angebracht.

Für alle Wagen sind lange Tragfedern (1.896^m. lang) verwendet, die dem Wagen einen äusserst ruhigen Gang verleihen. Die Länge der Federn ist für alle Wagen mit Ausnahme des Inspectionswagens gleich und nur die Stärke variiert je nach der Belastung, die nach den einzelnen Wagengattungen sich ändert.

Personenwagen I. Classe.

Die Endcoupés sind nach Muster des Berlin-Cölner Verbandwagens vom Jahre 1870 mit Sitzen versehen, die zum Herausziehen eingerichtet sind, so dass je 2 gegenüber liegende bequem als Schlaflager dienen. Von den 2 gegenüber liegenden Sitzen hat der eine einen Wulst, der erst beim Herausziehen des Sitzes zum Vorschein kommt und die Rückenlehne dahin ergänzt, dass sie sich bequem und zwanglos der Lage des Körpers anschmiegt. Das Mittelcoupé enthält ebenfalls bequeme Schlafsitze nach Leonhardischem Systeme. Die Sitze sind mit rothem Plüsch überzogen, die Vorhänge von blauem Thibet sind zum Schieben eingerichtet, so dass jeder Vorhang 1 Fenster und wenigstens das halbe Thürfenster bedeckt. Der Fussboden ist mit starkem Wachsteppich in der Grösse des Coupés überzogen und zwischen den Sitzen mit einem Plüschteppich belegt. Im Winter werden darauf noch Cocosfasermatten eingelegt. Die Wände sind mit hellem, gemustertem Seidencoteline verkleidet. Die Decke ist mit geschmackvoll abgepasstem Wachstuche bespannt; die Dachspiegel treten hervor und sind entsprechend verziert. Die in Holz hervortretenden Theile sind von Mahagoniholz ausgeführt. Die Ventilatoren, Fensterzugbänder, Armschlaufen, Netzgestelle, Aschenbecher, Spiegel, Nummernschilder, Lampenvorhänge (in Korbform) sind mit der übrigen Ausstattung in Uebereinstimmung gebracht. Das Thürfenster besitzt den bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn üblichen Verschlussrahmen.

Personenwagen II. Classe.

Jede Sitzbank ist durch das Ohrkissen in der Rückwand und die aufklappbaren Armlehnen in 2 Theile getheilt.

Die Polsterung ist mit dunkelgrünem, starkem Bockleder überzogen.

Die Wände und der Plafond sind mit entsprechendem Wachstuche bekleidet.

Mit Ausnahme der Armschlaufen und Spiegel kommen hier übrigens dieselben Ausstattungsstücke wie in der I. Classe, nur minder elegant, vor.

Personenwagen I/II. Classe.

Im Allgemeinen sind die Coupés den entsprechenden Wagenklassen conform ausgestattet. Das Mittelcoupé I. Classe hat die Schlafeinrichtung nach Leonhardischem Systeme.

Im Batardecoupé I. Classe sind den 3 Sitzen gegenüber 3 bewegliche Schemel angebracht, die beim Gebrauche herabgelassen, an die vorgezogenen Sitze anschliessen. Es ist zugleich die Einrichtung getroffen, dass der Sitz beim Herausziehen eine dem Körper sich leichter anschmiegende Form annimmt.

Die Polsterungen der Coupés II. Classe sind nicht mit Bockleder, sondern mit sandfarbenem Plüsch bekleidet. Die Bänke sind in je 2 Polstersitze getheilt, die herausgezogen werden können. Versuchsweise wurde an 12 Wagen Reifferts Patentfedersystem neuester Anordnung ausgeführt, und man hat bei diesen Wagen im Verkehre die Wahrnehmung gemacht, dass durch diese Federn die Erschütterungen des Untergestelles nicht auf den Wagenkasten übertragen werden.

Die Bremserhüttchen sind geschlossen.

Anmerkung. Von dem ausgestellten Wagen Nr. 55 ist eine Skizze hier beigelegt.

Personenwagen III. Classe.

Bei diesen Wagen sind nur die beiden Endcoupés vollkommen abgeschlossen, während der übrige Raum durch die Rückenlehnen in $2\frac{1}{2}$ Coupés getheilt wird. Sitz und Rückenwand sind nicht gepolstert und haben eine dem Körper bequeme Schweifung. Die Fensterrahmen sind aus Eichenholz, die Vorhänge aus Drill hergestellt.

Statt der Zugbänder an den Thürfenstern sind Ringe, und Gepäcksbretter statt der Gepäcksnetze, sowie Huthaken an den Seitenwänden angebracht.

Die Ventilationsvorrichtung fehlt auch hier nicht. Das Innere der Coupés erhielt einen gefälligen Holzanstrich.

Personenwagen IV. Classe.

Der Kasten ist in 3 vollkommen isolirte Coupés getheilt, die keine Sitze erhalten. Handhaben sind in genügender Anzahl vorhanden.

Inspectionswagen.

Derselbe besteht aus dem Sitzcoupé, einer Toiletteabtheilung und einer Plattform mit 2 Sitzen, die eigentlich maskirte versperrbare Kasten sind.

Das Sitzcoupé enthält 2 gepolsterte Bänke, die an den Langseiten des Coupés angebracht und mit grünem Bockleder überzogen sind. Jede Bank besitzt 2 Rundpolster und Laden. Gepäcksraufen, Huthaken, Aschenbecher sind ebenfalls vorhanden.

Um vom Sitzcoupé möglichst freie Aussicht halten zu können, sind die Langwände hinreichend mit beweglichen Fenstern versehen. Das Toilettecoupé enthält den Abort und demselben gegenüber einen mit allen erforderlichen Requisiten versehenen Waschkasten. Die Wände und die Decke der Coupés sind mit Wachstuch überzogen, der Boden ist mit einem Wollteppich belegt. Die Erleuchtung geschieht mittelst in der Decke befindlicher Laternen. Zur Ausstattung dieses Wagens gehören noch: ein zusammenlegbarer eiserner Tisch und 4 zusammenlegbare Feldsessel. Der Wagen ist mit einer Bremse, die von der Plattform aus gehandhabt wird und den vorgeschriebenen Signalisirungseinrichtungen versehen.

Als Mittelglieder zwischen den Personen- und Güterwagen müssen füglich die Post- und Gepäckswagen betrachtet werden.

Postwagen.

Der Kasten mit einer Kopfhür und zwei Seitenthüren ist in seinen Seitentheilen gerade. Die Wände sind doppelt. Der innere Raum zerfällt in den Bureauraum, der von der Plattform aus zugänglich ist, und den Gepäcksraum, der mit dem Bureau in Verbindung steht. Zur Unterbringung von kleinen Gepäckstücken sind eigene Fächer angebracht. Das Bureau wird im Winter durch einen Ofen geheizt.

Gepäckswagen mit Abort.

Der Kasten mit vorn am Dache aufgebautem verdecktem Bremsersitze hat einen Bureauraum mit 2 Tischen, ferner 2 Hundekasten und einen hinlänglich grossen Gepäcksraum. An der andern Frontseite befinden sich 2 bequeme Aborte, die von der Plattform aus zugänglich sind. Dieser Wagen ist speciell für Personenzüge bestimmt.

Gepäckswagen ohne Abort.

Der Kasten mit Kopfhür und vorn am Dache aufgebautem verdecktem Bremsersitze hat ein Dienstcoupé und eine grössere Abtheilung für Gepäck.

Beide Wagengattungen haben innere Bekleidung.

2. Güterwagen.

Die Güterwagen haben die Verschalung von Innen. Dieselbe ist aus Kieferbrettern hergestellt, welche an der inneren Seite der Säulen mit horizontalem Fugenlauf durch Holzschrauben befestigt sind, wodurch grosse Solidität und Haltbarkeit und möglichst kleinstes Eigengewicht erreicht, so wie die Vornahme von Reparaturen sehr erleichtert wird.

Mit Ausnahme des Pferdewagens haben alle Lastwagen dieselben Tragfedern, dieselben Achsen, dieselben Lager.

Gedeckter Lastwagen.

Ladefläche.....16.113 □ Meter.

Laderaum.....35.437 Cubikmeter.

Behufs Transportes von Pferden und Hornvieh sind im Inneren an beiden Längenseiten Befestigungsringe angebracht. Zudem befinden sich auf jeder Langseite zwei nach Innen zu öffnende Klappen.

Ein solcher Wagen ist als Hilfswagen bei Unfällen mit folgenden Werkzeugen und Requisitionen ausgerüstet:

- 8 Stück englische Patent-Rampen;
- 12 „ eiserne Klammern;
- 2 „ Stemmeisen;
- 2 „ Handhacken;
- 4 „ Hämmer von 6 bis 10 Pfund;
- 2 „ „ „ 10 „ 30 „
- 6 „ eiserne Beisser;
- 5 „ Hakenketten, doppelte;
- 2 „ Spitzkrampen;
- 4 „ Handlaternen;
- 2 „ Handmeissel;
- 2 „ Schrottmeissel;
- 4 „ Schneeschaufeln;
- 2 „ Signalscheiben;
- 2 „ Vorhängeschlösser;
- 2 „ grosse französische Schraubenschlüssel;
- 1 „ Rettungskasten, sammt Einrichtung;
- 1 „ Hanfseile;

2 Stück	Krankentragen;
4 "	Pratzenwinden;
2 "	englische Schraubenwinden;
4 "	Stockwinden;
2 "	Bettstätten aus Holz;
4 "	Bettdecken;
2 "	Leintücher;
1 "	Stechscheit;
2 "	Seegrasmatratten;
2 "	Seegraskopfpolster;
1 "	Erstersäge;
1 "	Zugsäge;
1 "	Signalfahne;
1 "	Fuchsschwanzsäge;
1 "	Gliederkette;
1 "	Blechbüchse.

Die Wagen mit Bremse haben einen von 3 Seiten geschlossenen, gedeckten Bremsersitz, doch fehlt derselbe bei einigen und es dient das mit Blechwand geschützte Plateau als Bremserstand.

Pferdewagen.

Derselbe dient bloß zum Transporte von Luxuspferden. Der Kasten ist in 3 Langstände oder Ställe durch Zwischenwände, die beweglich sind, getheilt, hat 2 Stirnwandthüren, 1 Wärtercoupé und verstellbare Ventilationsvorrichtung. Die Wände der Stände sind gepolstert.

Borstenviehwagen.

Der Kasten ist gedeckt und in 2 übereinander liegende Abtheilungen getrennt, die durch Seitenthüren zugänglich sind.

Offener Güterwagen.

Der Kasten hat eine lichte Höhe von 280^{mm} und ist so eingerichtet, dass alle 4 Wände um Charniere herabgeschlagen werden können, wodurch also dieser Wagen leicht in einen Plateauwagen umgewandelt wird. Jede Seitenwand besteht aus 2 Theilen.

Dieser Wagen eignet sich nicht bloß für gewöhnliche Frachten, sondern auch zum Transporte von Equipagen, zu welchem Behufe im Inneren Fussbodenringe angebracht sind.

Für den Transport von Brettern bestehen sogenannte Geisfüsse, von denen je 2 an jede Längswand gestellt werden.

Langholztransportwagen.

Zum Transporte von Langhölzern ist eine bestimmte Anzahl der offenen Lastwagen mit Kippstöcken versehen worden, wobei die Hölzer in der Mitte des Untergestelles durch Winkel verstärkt sind.

Kohlenwagen.

Der Kasten hat 4, nach oben zu öffnende Klappthüren und 14-220 Cub. Meter Laderaum.

Schotterwagen mit 6 Fussbodenklappen.

Diese Wagen wurden während der Bauzeit beim Einschottern verwendet. Die Wände sind fix und niedrig. Der Fussboden besitzt an jeder Langseite 3 Klappen, die einzeln und rasch geöffnet werden können, wodurch es möglich wird, beliebige Quantitäten des im Kasten befindlichen Schotters zu entnehmen.

Die Hauptdimensionen dieser Schotterwagen sind folgende:

Aeussere Länge des Kastens	5·800	Meter
„ Breite „ „	2·520	„
„ Höhe „ „	0·340	„
Innere Länge „ „	5·700	„
„ Breite „ „	2·400	„
„ Höhe „ „	0·280	„
Länge des Untergestelles	5·800	„
Länge der Klappe	1·450	„
Breite „ „	0·380	„
Lichte Oeffnung lang	1·410	„
„ „ breit	0·345	„
Radstand	2·900	„
Tragfähigkeit	200	Z.-Ctr.
Ladefläche	13·68	□ Met.

Anstrich.

1. der Personenwagen.

Die Personenwagen I. Classe sind lichtgelb mit brauner Einfassung, die Personenwagen II. Classe sind olivengrün mit schwarzer Einfassung, die Personenwagen III. und IV. Classe sind dunkelrothbraun angestrichen.

2. der Güterwagen.

Die Güterwagen sind aussen dunkelgrün mit weisser Bezeichnung und innen dunkelgrau, die Eisenbestandtheile sind schwarz angestrichen.

Die Bahnfirma ist durch die Buchstaben Ö. N. W. B. bezeichnet.

Die nachfolgende Tabelle weist den Radstand der einzelnen Wagengattungen und die Anzahl der Wagen mit gleichem Radstande nach.

Radstand

der einzelnen Wagengattungen. (Siehe §. 135 der Vereinsvorschriften v. J. 1871.)

Post-Nr.	Wagengattung	Radstand	Stückzahl der einzelnen Wagengattung	Gesamtzahl
1	Personenwagen I., I/II., II., III. und IV. Classe ohne und mit Bremse, excl. Inspectionswagen	3·794	181	257
2	Gepäckswagen . . . . .	.	56
3	Postwagen . . . . .	.	20
5	Gedeckte Lastwagen mit Bremse	3·640	134	134
6	Gedeckte Lastwagen ohne Bremse	3·476	676	1.008
7	Borstenviehwagen . . . . .	.	12
8	Offene Lastwagen . . . . .	.	320
9	Kohlenwagen	2·900	758	
10	Schotterwagen	80	850
11	Pferdewagen . . . . .	.	10
12	Inspectionswagen . . . . .	.	2
	Summe			2.249

Die Anfertigung und Ablieferung der Fahrbetriebsmittel fiel gerade in die Kriegsjahre 1870—1871, und so missliche Störungen auch durch die Kriegseventualitäten in Handel, Gewerbe und Verkehr eintraten, gleichwohl sind die Lieferungen in rasch aufeinander folgenden Terminen erfolgt, so dass zu den präliminirten Eröffnungen der fertigen Strecken auch die entsprechende Anzahl Fahrbetriebsmittel zum Verkehre bereit stand.

Da die Hauptbestellung der Fahrbetriebsmittel im Winter 1868—1869, also erst nach Eröffnung der Strecke Jenikau-Kolin erfolgte, so wurde der Bedarf an Fahrbetriebsmitteln für diese 4122 Meilen lange Strecke, die am 6. December 1869 dem Verkehre übergeben wurde, dadurch gedeckt, dass 3 Lastzugslocomotiven von G. Sigl bezogen und die Wagen von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ausgeliehen wurden.

Es kamen also in Benützung: 3 Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern, 14 Personenzüge, darunter 5 mit Bremsen, 36 Lastwagen, 1 Schneepflug.

Sobald der angegebene Wagenstand durch Einlieferung der eigenen Wagen erreicht war, wurden die fremden Wagen zurückgestellt.

Stand der Fahrbetriebsmittel
bei Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken.

Strecke	Länge der Strecke in öst. Meilen	Betriebs-Eröffnung	Beigestellt					Schneepflüge
			Locomotiven			Wagen		
			Tender-	Personen- zugs-	Lastzugs-	Personen-	Last-	
Jenikau—Kolin	4122	6. December 1869	—	—	3 Ö.N.W.B.	14 ²⁾	36 ³⁾	1 ⁴⁾
Trautenau—Parschnitz	0555	25. October 1870*)	—	—	—	—	—	—
Kolin—Jungbunzlau	7163	27. October 1870	2	3	5	25	312	—
Gr.-Wossek—Ostromeř	6454	21. December 1870	2	18	8	53	593	—
Pelsdorf—Trautenau	3649	21. December 1870						
Deutschbrod—Jenikau	5735	21. December 1870	2	18	8	65	671	—
Iglau—Deutschbrod	3332	25. Jänner 1871						
Znaim—Iglau	12988	23. April 1871	2	30	23	97	1112	—
Ostromeř—Pelsdorf	6351	1. Juni 1871	2	30	26	107	1475	—
Deutschbrod—Rossitz	12182	1. Juni 1871						
Pelsdorf—Hohenelbe	0577	1. October 1871	2	30	49	173	2066 ⁴⁾	4
Stockerau—Znaim	9815	2. November 1871	2	30	51	183	2066	4
Ostromeř—Jičin	2278	17. December 1871						
Trautenau—Freiheit	1346	17. December 1871	4 ¹⁾	30	59	183	2066	4
Wien—Stockerau	3395	1. Juli 1872						
Zellerndorf—Horn	2614	1. Juli 1872						
Zusammen	82556							

¹⁾ Der Betrieb wurde von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn besorgt.

²⁾ Die 4 Tendermaschinen wurden von G. Sigl in Wien schon im October 1869 abgeliefert. Die fünfte Tendermaschine (vgl. S. 58, Th. I) ist dermalen noch nicht beigestellt.

³⁾, ⁴⁾ u. ⁵⁾ Von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn entliehen.

⁶⁾ 80 Schotterwagen waren von H. D. Schmid schon im October 1869 abgeliefert worden.

Kosten der Fahrbetriebsmittel.

Die wirklichen Anschaffungskosten der 93 Locomotiven und 2249 Wagen, sowie der Reserven für die Fahrbetriebsmittel sind aus den folgenden 4 Tabellen ersichtlich.

Ausweis
der wirklichen Kosten der Locomotiven.

Post Nr.	Anzahl	Gegenstand	Lieferant	Einheitspreis		Kostenbetrag	
				fl.	kr.	fl.	kr.
1	4	Tenderlocomotiven, 4rädig	G. Sigl, Wien	15.000	—	60.000	—
2	3	Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 6rädigem Tender	"	30.000	—	90.000	—
3	15	Personenzugslocomotiven mit Truckgestell incl. 6rädigem Tender	G. Sigl, Wr. Neustadt	30.500	—	920.295	—
4	15	Personenzugslocomotiven mit Truckgestell incl. 6rädigem Tender	"	30.853	—		
5	20	Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 6rädigen Tendern	Linden, Hannover	30.000	—	600.000	—
6	12	Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 6rädigen Tendern	Schwartzkopf, Berlin	Thaler 16.950	—	includ. Agio 362.844	—
7	16	Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 6rädigen Tendern	Wiener Locomotivfabrik in Floridsdorf	fl. 30.500	—	736.000	—
8	8	Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 6rädigen Tendern	"	31.000	—		
	93	Summe .		—	—	2.769.139	—

Ausweis
der wirklichen Kosten der Personenwagen.

Post Nr.	Anzahl	Gegenstand	Lieferant	Einheitspreis		Kostenbetrag	
				fl.	kr.	fl.	kr.
1	10	Personenwagen I. Classe, ohne Bremse	Fabrik Görlitz	4.835	—	48.350	—
2	8	" I/II " " "	Fabrik Hernals	4.240	—	33.920	—
3	10	" " " " "	Reiffert	4.820	—	48.200	—
4	8	" " " mit Bremse	"	5.180	—	41.440	—
5	12	" ohne Bremse mit Patent-Federsystem	"	5.000	—	60.000	—
6	35	" II. Classe ohne Bremse	Fabrik Hernals	3.940	—	137.900	—
7	5	" " " mit Bremse	"	4.280	—	21.400	—
8	2	" " " " "	H. D. Schmid	4.140	—	8.280	—
9	10	" III. Classe ohne Bremse	Hernals	2.990	—	29.900	—
10	40	" " " " "	H. D. Schmid	2.760	—	110.400	—
11	3	" " " " "	Ringhoffer	2.850	—	8.550	—
12	4	" " " mit Bremse	Hernals	3.290	—	13.160	—
13	10	" " " " "	H. D. Schmid	3.105	—	31.050	—
14	10	" IV. " ohne Bremse	"	2.380	—	23.800	—
15	4	" " " " "	Hernals	2.620	—	10.480	—
16	7	" " " " "	Bubna	2.380	—	16.660	—
17	3	" " " mit Bremse	H. D. Schmid	2.725	—	8.175	—
18	2	Inspectionswagen mit Bremse	"	3.200	—	6.400	—
	183	Summe .		—	—	658.065	—

Ausweis

der wirklichen Kosten der Lastwagen.

Post-Nr.	Anzahl	Gegenstand	Lieferant	Einheitspreis	Kostenbetrag
1	20	Postwagen	Fabrik Elbing	Thaler 1135 Silbr. 3	<i>Incl. Agio.</i> 41.000
2	36	Gepäckswagen	dto.	" 1243 " 6	80.820
3	20	" mit Abort	dto.	" 1286 " 12	46.340
4	86	gedeckte Lastwagen ohne Bremse	Fabrik Bubna	Öst. Währ. fl. 1455 kr. —	125.130
5	190	" " " "	H. D. Schmid	" 1460 " —	277.400
6	400	" " " "	Görlitz	" 1543 " —	617.200
7	130	" " mit "	Deutz	Thaler 1095 Silbr. 20	<i>Incl. Agio.</i> 262.860
8	4	" " " "	Bubna	" 1800 " —	7.200
9	10	Pferdewagen für 3 Luxusperde	dto.	" 1570 " —	15.700
10	10	Borstenviehwagen ohne Bremse	dto.	" 1645 " —	16.450
11	2	" " " "	Ringhoffer	" 1640 " —	3.280
12	64	Offene Lastwagen ohne Bremse	H. D. Schmid	" 1145 " —	73.280
13	16	" " mit "	dto.	" 1395 " —	22.320
14	175	" " ohne " mit Schalengussräd.	Klett & Comp.	Ö. W. fl. Silber 1008 kr. 13	212.625
15	83	" " mit schmiedeisernen Rädern	dto.	" 1074 " 13	107.070
16	52	" " " Bremse	dto.	" 1219 " 51	76.180
17	10	Langholztransportwagen ohne Bremse	Bubna	Öst. Währ. fl. 1240 " —	12.400
18	548	Kohlenwagen ohne Bremse	Klett & Comp.	Ö. W. fl. Silber 1048 " 78	693.220
19	83	" " " mit schmiedeis. Rädern	dto.	" 1114 " 78	111.220
20	127	" mit Bremse	dto.	" 1260 " 16	192.024
	2066	Summa .			fl. 2,993.719

Ausweis

der wirklichen Kosten der Reserven
für die Fahrbetriebsmittel.

Post-Nr.	Anzahl	Gegenstand	Kostenbetrag
1	—	Reserve für die Personenzugslocomotiven	33.558
2	—	" " " Lastzugs- "	32.962
3	—	Reserverädern für die Tendermaschinen	3.400
4	—	Reserve für Wagen, excl. Fracht	17.230
		Summa .	fl. 87.150