

ersten Preis erhielt hierbei die „Bavaria“ von Maffei in München. 1851 wurden in Deutschland die ersten eigentlichen Schnellzuglokomotiven in Dienst gestellt.

Eine vorbildliche norddeutsche Schnellzuglokomotive der 50er und 60er Jahre zeigt Abb. 5, gebaut 1858 von Borsig für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Die Achsanordnung 1 A 1 ist in Deutschland bis 1875, in England bis in die 90er Jahre hinein gebaut worden. Äußerlich fällt das Fehlen des Führerstandes und der kuppelförmige Stehkessel auf; ferner der zylindrische Dom mit der jener Zeit vorbildlichen Bekrönung und der schön verzierte Dampfdommantel. Das am Dom sitzende Sicherheitsventil zeigt die Hebelübertragung von Meggenhofen. Ende der 60er Jahre wurden die Anforderungen an

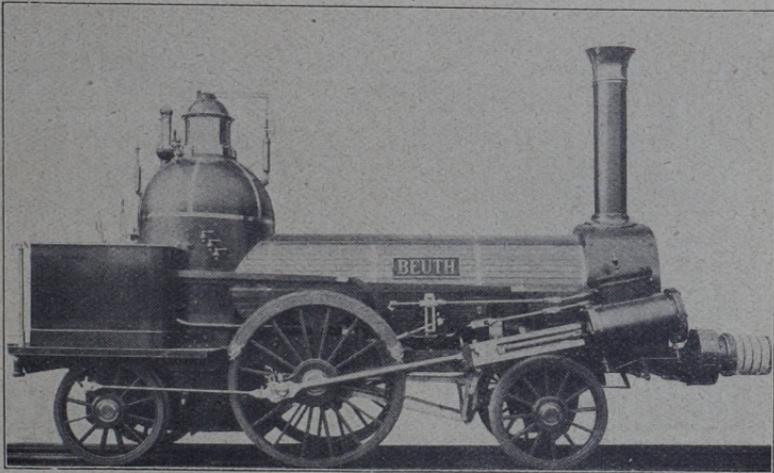


Abb. 4. Lokomotive „Beuth“.

die Zugkraft der Personenzuglokomotiven immer größer. Man ersetzte die hintere Laufachse der 1 A 1-Lokomotive durch eine Kuppelachse und erhielt so die Bauart 1B. In dieser Zeit war in Norddeutschland die Bauart mit Innenrahmen gebräuchlich, während in Süddeutschland der Außenrahmen überwog.

Als Güterzuglokomotiven dienten seit Mitte der 40er Jahre 1B-Lokomotiven mit überhängendem Stehkessel (Abb. 6); sie sind bis in die 70er Jahre gebaut worden. Der lange Kessel bot gute Brennstoffausnutzung, die Achsanordnung sicherte ein verhältnismäßig hohes Reibungsgewicht. Dagegen wurde der Gang durch die überhängenden Massen verschlechtert. In Mittel- und Süddeutschland ist diese Bauart zum Personenzugdienst benutzt worden. Eine andere $\frac{2}{3}$ -gekuppelte Güterzuglokomotive war die Bauart B1, die sich in Nordostdeutschland, besonders auf der Ostbahn und der Oberschlesischen Bahn großer Beliebtheit erfreut hat. Sie hatte durchhängende und gestützte Feuerkiste und ruhigen Lauf bei geringeren Fahrgeschwindig-