

keiten und ist auch für Personenzugdienst benutzt worden. Maschinen dieser Bauart sind in Deutschland von 1856 bis in die 90er Jahre gebaut worden.

Eine der verbreitetsten Lokomotiven ist die C-Güterzuglokomotive gewesen; sie ist von 1843 bis 1907 beschafft worden. Die ersten C-Lokomotiven waren in Deutschland von Stephenson 1843 bis 1846 gebaute Innenzylinderlokomotiven. Sie waren bestimmt für die Strecke Vienenburg-Harzburg der braunschweigischen Staatsbahn (Abb. 7). Erst seit Ende der 50er Jahre wird die C-Lokomotive in größeren Mengen beschafft.

Eine Rückkehr zur einfachsten Bauform stellt die B-Lokomotive mit Schlepptender dar; sie ist seit Mitte der 60er Jahre gern gebaut worden und wurde als Personen-, Güter-, Nebenbahn- und Verschiebe-

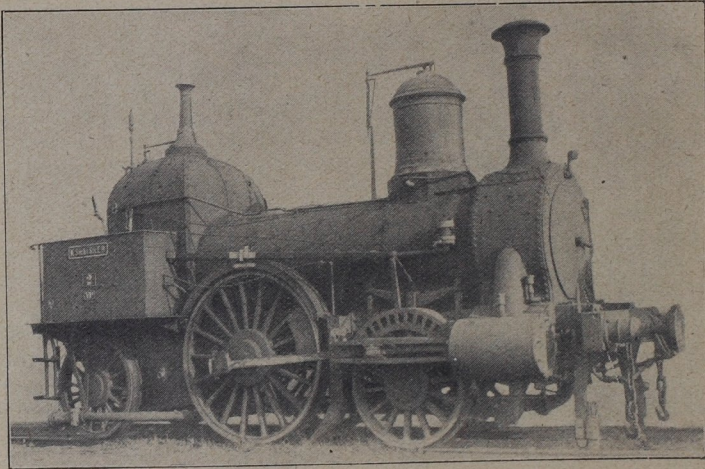


Abb. 5. 1A1-Schnellzuglokomotive für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

lokomotive in über 250 Stück in Deutschland in Betrieb genommen. Die oldenburgische Staatsbahn hat von 1867 bis 1894 — neben zweiachsigen Tenderlokomotiven — nur Lokomotiven dieser Bauart für jeden Dienst besessen. Sie waren, nach der Krauß-Bauart, mit Kastenrahmen, ohne Dampfdom und bei hoher Leistungsfähigkeit möglichst einfach und leicht. Der zweiachsige Tender, ebenfalls mit Kastenrahmen, hatte einen hohen Wagenkasten mit Dach für die Aufnahme von Torf, der damals in Oldenburg, wie auch in Bayern und Westfalen vielfach zur Lokomotivfeuerung benutzt wurde (Abb. 8).

Seit Mitte der 60er Jahre hatte man für Verschiebedienst und Nebenbahnverkehr Tenderlokomotiven eingeführt. Bald hatten sich hierfür brauchbare Bauformen herausgebildet. Besonders gern wurden damals alte Personen- und Güterzuglokomotiven zu Tenderlokomotiven umgebaut. Krauß in München baute seit 1867 besonders leichte