

Betriebsgattung dürfte heute nur noch, wenn wir die Tendenz der Construction der gegenwärtig für diesen Zweck bestimmten Motoren uns klar vor Augen führen, nur die unterstützte Feuerbüchse zu gelten haben, mag diese Unterstützung durch eine Laufachse, Kuppelachse oder durch die Triebachse selbst erfolgen und mag die unterstützende Achse hinter oder unter der Feuerbüchse liegen. Bei den gemischten Maschinen liesse sich die überhängende Feuerbüchse und das Vorhandensein eines vorderen Laufwerkes als bedingendes Merkmal bezeichnen, während für die gewöhnlichen Güterzuglocomotiven die Benutzung des ganzen Maschinengewichtes auf Adhäsion¹⁾ d. h. die Verkuppelung sämtlicher Achsen charakteristisch ist. Die Feuerbüchse kann dabei unterstützt sein oder überhängend.

Die eigentliche Schnellzugmaschine mit mittlerer oder hinter die Feuerbüchse gelegter Triebachse und vorderem, oder vorderem und hinterem Laufwerk wird zwar in der bezeichneten Construction heute nicht mehr ausgeführt, sie ist indessen in unseren Tafeln und Tabellen mit aufgenommen worden, weil sie noch vielfach in England für den genannten Betriebszweck figurirt und auch auf deutschen Bahnen, welche ältere Maschinenserien ausnutzen, noch vielfach vorkommt und endlich, weil es jedenfalls von Interesse ist behufs anzustellender Vergleiche einige Locomotiven einer früheren Periode vor Augen zu haben, was um so mehr gerechtfertigt ist, da die Personenmaschine in ihrer heutigen Vollendung doch nur auf Grundlage der mit jenen gemachten Erfahrungen hervorgehen konnte.

Die eigentliche Personenzugmaschine (Separatmaschinen für Schnellzüge gehören vergangenen Epochen des Locomotivbaues an) functionirt auf allen Bahnen, die Schnellzüge befördern, zugleich auch für den Betrieb dieser, oder, umgekehrt, als Schnellzugmotor vor den Personenzügen, so dass beide, vom Standpunkte des Betriebes durchaus identificirt werden müssen, wie wir uns denn auch nach einem constructiven Unterschiede beider Typen vergeblich umsehen. Weder das Verhältniss zwischen Hub- und Radhöhe, zwischen Maschinengewicht und Adhäsionsgewicht, noch die Anzahl der Kuppelachsen berechtigt zu irgend welcher Unterscheidung beider Maschinengruppen, die Locomotiven mit freier Triebachse ausgenommen, die jedoch, wir wiederholen es ausdrücklich, nur noch von historischer Bedeutung sind, indem sie bei Neubeschaffungen nirgendwo mehr in Betracht kommen, mithin den »heutigen« Locomotiven, von denen hier allein die Rede ist, nicht mehr zugerechnet werden dürfen.

Wenn nun immerhin auch in einer grösseren Radhöhe und kleinerem Hub (doch auch das ist kaum irgendwie allgemein zutreffend!) ein unterscheidendes Merkmal der Schnellzugmaschine der Personenzugmaschine gegenüber erblickt werden dürfte, welche letztere alsdann als mit kleineren Triebrädern und günstigerem Hubverhältniss ausgerüstet zu betrachten wäre, so ist doch auch dieser Unterschied in der Wirklichkeit nichtig, weil noch Niemand festgestellt hat, bei welchem Hubverhältniss, bei welcher Radhöhe oder bei welchem Adhäsionsverhältniss hört die Personenzugmaschine als solche auf und fängt an Schnellzugmaschine zu werden, oder umgekehrt.

Bei rechter Betrachtung der Sache kann auch eine derartige Präcision der

¹⁾ Wir bitten bei dieser Definition die zweiachsige Locomotive, bei welcher ja auch »sämtliche« Achsen verkuppelt sind, vorläufig aus dem Gedächtniss zu streichen, indem diese, schon besonderen Betriebszwecken angehörig und in der Regel abweichende Constructionsverhältnisse darbietend, nicht in diesem Capitel abgehandelt wird.