

Die Güterzug-Locomotiven waren nach Zahl und Verschiedenheit der Construction in geradezu imposanter Weise vertreten. In erster Reihe steht die Zwölfkupppler-Riesenmaschine „Type Meyer“, von Evrard in Brüssel gebaut. Dieses System, stets im Kampfe mit seinem Gegner „Type Fairlie“, hat mit diesem gemein, dass zwei bewegliche Drehgestelle, jedes mit einem Cylinderpaar ausgerüstet, einen gemeinschaftlichen Kessel tragen. Während nun aber beim „Type-Fairlie“ die Feuerkiste in der Mitte des Kessels liegt und die Feuerröhren nach beiden Seiten zu den zwei am vor- und rückwärtigen Kessel-Ende angebrachten Schornsteinen führen, hat die belgische Maschine einen gewöhnlichen Kessel mit nur einem Kamin. Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass bei der Fairlie-Maschine der Kessel selbst das Kuppelungsstück zwischen beiden Radgestellen bildet, während beim „Type Meyer“ die Gestelle mittelst der Stradal'schen Kuppelung verbunden sind *).

Die Frage, ob die belgische Locomotive vermöge der Gesamtheit ihrer mechanischen Eigenschaften als Zukunfts-Maschine für Bergbahnen grossen Styles anzusehen ist, kann vor einer durchgreifenden praktischen Erprobung nicht entschieden werden.

Der Maschine von Evrard schliessen sich die Achtkuppler an, von denen wir in erster Reihe die von Schneider in

complicirt, und es dürfte bei Locomotiven die Wahl einfacher und solider Constructionen immer vorzuziehen sein. Die Speisung geschieht durch zwei Friedmann'sche Injectoren; der Rost ist für Kleinkohle eingerichtet und aus Stäben von nur 8^{mm} Breite mit 8^{mm} Zwischenraum gebildet. Das Manometer ist transportabel, nach Rau's Patent construirt.

*) Bei der ausgestellten Locomotive ist der Kessel auf dem Vordergestell durch einen hohlen Kugel-Drehzapfen und auf dem Hintergestell durch zwei in Schlittenführung gleitbare, seitliche Ansetzstücke gestützt. Der verbrauchte Dampf gelangt aus den 4 Cylindern durch den hohlen Drehzapfen des Vordergestelles in das Blasrohr. Jedes der beiden Radgestelle hat 6 gekuppelte Räder von 1.22^m Durchmesser. Neben der Lechatelier'schen Contre-Dampfvorrichtung ist am ersten Räderpaar eine Dampf-Bremse und am letzten eine Schrauben-Bremse angebracht. Die Steuerung ist nach Walschaert; die Wasserkästen liegen zu beiden Seiten des Kessels. Die Maschine wiegt im leeren Zustand 55.4, im Dienst 71.9 Tons. Die Ausführung ist vollendet gut.