

Angebotschreiben der Fa. FENOBA

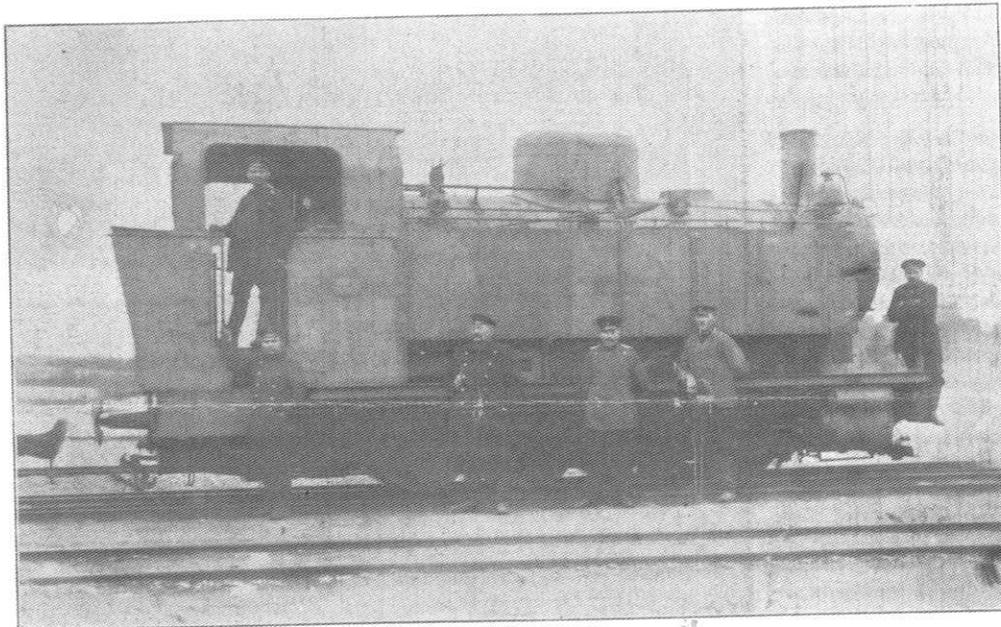
DME-Leser Holger Blaul und Günter König stießen bei ihren Recherchen im Archiv der Rhein-Haardtbahn auf ein Angebotschreiben der Fa. FENOBA von 1919. Als Anlage dieses Schrei-

bens existiert ein leider nicht ganz vollständig erhaltenes Datenblatt. Auf der einen Seite gibt es die Zeichnung eines kleinen meterspurigen Kastenwagens, der möglicherweise für die RHB von Interesse war. Auf der anderen Seite wurde eine nicht bekannte Stückzahl Dampflokomoti-

ven Dn2t (Krauss 1918) angepriesen, die sich in einer dänischen Hafenstadt befinden sollen.

Kann ein DME-Leser nähere Informationen zu den Lokomotiven, ihre Herkunft und ihren Verbleib beisteuern?

angebot auf Lokomotiven und Wagen für 1000 mm Spur.



2 Tender-Lokomotiven

obiger Abbildung 4/4 gekuppelt, 1000 mm Spur, Fabrikat Krauss München 1918

Cyl.-Durchmesser	405 mm,	Heizfläche	93,09 qm
Kolbenhub	460 „	Rostfläche	1,5 „
Raddurchmesser	930 „	Wasserraum	4,4 cbm
Radstand	3200 „	Kohlenraum	1200 kg
		Dienstgewicht	38000 „

Der Kessel ist für 12 Atm. Betriebsdruck eingerichtet und besitzt eine eiserne Feuerkiste, diese flusseiserne Stehbolzen und Deckenanker. Die Heizröhren sind mit Kupferringen in die eisenen Feuerwandbuchsen eingedichtet. Im Dampfdom sitzt ein Ventilregler nach Bauart Schmidt & Wagner. Am Kessel sind die sämtlichen Armaturen eingebaut, die nach der Preuss. Gesetzgebung und nach den Bestimmungen der Preuss. Regierung für den Betrieb von Lokomotivbahnen an Lokomotivdampfkesseln vorhanden sein müssen, ausserdem besitzt die Lokomotive einen Ejektor, welcher das Wassernehmen unabhängig von festen Wasserstationen ermöglicht. Die Zylinder haben Flachschieber. Die Treib- und Kugellager sind mit Lagern hergestellt, wie sie während der Kriegszeit nach den für die Preuss. Staatsbahn und für Kleinbahnen geltenden Normen ausgeführt wurden. Die 2. und 4. Achse haben ein seitliches Spiel. Die Achsen sind entsprechend dem seitlichen Spiel verlängert und als Gölsdorf-Achsen ausgebildet. Die Wasservorräte werden in Wasserbehältern, die zwischen den Rahmen angebracht sind, aufbewahrt. Das Anschlussrohr für einen Schlepptendertank ist vorhanden und steht mit dem Tender in Verbindung. Die Kohlenvorräte werden in Kohlenkästen, die am hinteren Ende des Lokomotivrahmens und seitlich eingebaut sind, mitgeführt. Als Bremse ist eine Wurfbremse und eine Dampf- und Handbremse, die beide auf 2 Achsen wirken, eingebaut. Alle beim Bau dieser Lokomotiven verwendeten Baustoffe entsprechen in ihrer Beschaffenheit und Bauart denen, die die Preuss. Staatsbahn für ihre Lokomotiven vorschreibt. Alle zum ordnungsmässigen Betrieb erforderlichen Ausrüstungsgegenstände, wie Laternen, Oelkanne, Hebezeuge, Feuergeräte sind auf der Lokomotive mitgeführt.

Preis pro Stück frei Hafengleis dänischer Hafenstadt Mark

wenden!