

Technische Daten und Lebenslauf

Werner Schleritzko

Daten der HF 191 / SKGLB 22 / ZB 4" / AQUARIUS C (ca. 1939-1983)

Bauart	Eh2t	Abstand Kuppelstangen [mm]	1672
Leistung [PS]	225	Abstand Treibstangen [mm]	1800
Zugkraft [kg]	5430	Abstand Steuerstangen [mm]	2122
kleinster Bogenradius [m]	30	Länge Maschine [mm]	7060
Geschwindigkeit [km/h]	30	Länge über Puffer [mm]	7670/7800?
Spurweite [mm]	600, ab ca. 1943/44: 750	Breite [mm]	2480
		Höhe [mm]	2950
		Wasserkasten Länge [mm]	--
Kesseldruck [atü]	13	Wasserkasten Breite [mm]	475
mittlerer Kessel Ø [mm]	--	Wasserkasten Höhe [mm]	--
äußerer Kessel Ø [mm]	1140	Feuerbüchse Tiefe [mm]	1246
Kesselmitte über Schienenoberkante [mm]	1650	Feuerbüchse Breite [mm]	958
Kesselblech Dicke [mm]	--	Feuerbüchse Höhe [mm]	--
Siederohre Anzahl	152	Führerhausboden über Schienenoberkante [mm]:	--
Siederohre Ø [mm]	44,5	Führerhaus Höhe [mm]	--
Siederohre Heizfläche [m ²]	5,79	Führerhaus Breite [mm]	--
Feuerbüchse Heizfläche [m ²]	12,9	Führerhaus Länge [mm]	--
Gesamtheizfläche [m ²]	113,79	Rahmen Blechdicke [mm]	16
Feuerberührte Heizfläche [m ²]	54,0	Rahmenbreite [mm]	1050
Rostfläche [m ²]	1,18	Wasser [m ³]	2,4
Siederohre Länge [mm]	2650	Kohle [t]	0,7
Rauchkammer Länge [mm]	1104	Bremsen Art	Vakuum, Wurfhebel
Rauchkammer Ø [mm]	--	Bremsgewicht [kg]	--
Dampfdom Ø [mm]	--	Leergewicht [t]	19,9
Dampfdom Höhe innen [mm]	--	Dienstgewicht [t]	27,42
Rauchfang kleinster Ø [mm]	--	Reibungsgewicht [t]	25,87
Rauchfang Höhe [mm]	--	Achsdruck je Achse t (Achse 1-5) [t]	4,8
Zylinder Anzahl	2, waagrecht	Tender Höhe [mm]	--
Zylinder Ø [mm]	370	Tender Länge [mm]	3800
Kolbenhub [mm]	350	Tender Breite [mm]	--
Steuerungssystem	Heusinger/ Winterthur	Tender Rahmenbreite [mm]	--
		Tender Wasser [m ³]	5,6
Treibrad Ø [mm]	700	Tender Kohle [t]	2,0
Äußerer Radstand [mm]	3700	Tender Räder	2
Fester Radstand [mm]	1600	Tender Rad Ø [mm]	500
Achsen/Verschiebbarkeit:	1 u. 5 Hohlachsen System	Tender Radstand [mm]	1600
	Klien-Lindner, 3 spurkranzlos	Tender Länge über Puffer [mm]	3800 ?
Abstand vordere Pufferfläche – 1. Achse [mm]:	2145 / 2265 ?	Tender Leergewicht [t]	4,75
Abstand 1. – 2. Achse [mm]	1050	Tender Dienstgewicht [t]	12,2
Abstand 2. – 3. Achse [mm]	800	Tender Achsdruck [t]	6,15
Abstand 3. – 4. Achse [mm]	800	Gesamtachsstand Lok und Tender [mm]	8525
Abstand 4. – 5. Achse [mm]	1050	Länge Lok und Tender [mm]	11770
Abstand letzte Achse – hintere Pufferfläche [mm]:	1825		

Kauf durch den Club 760, aktueller Zustand der Lokomotive und Ausblick

Werner Schleritzko

Zum Zeitpunkt Ihres Verkaufs im November 2016 stand die Borsig-Lok – wohl aus Platzmangel in Jöhstadt – im Lokschuppen von Carlsfeld. Mit finanzieller Unterstützung durch das Land Salzburg gelang es dem „Club 760 – Verein der Freunde der Murtalbahn“, die Borsig-Dampflok für seine Fahrzeugsammlung zu erwerben.

Entgegen der ursprünglichen Planung der Verantwortlichen des Club 760, die Lokomotive zuerst in der Fahrzeughalle Frojach zu hinterstellen und in weiterer Folge zur Aufarbeitung nach Mauterndorf zu überführen, erfolgt nunmehr die Aufarbeitung und Fertigstellung der Lokomotive durch die Spezialisten der Pinzgauer Lokalbahn in der Werkstatt Tischlerhäusel in Zell am See.

Am 21. und 22.06.2017 wurde die Borsig-Lok mittels LKW von Carlsfeld zur Pinzgauer Lokalbahn transportiert.

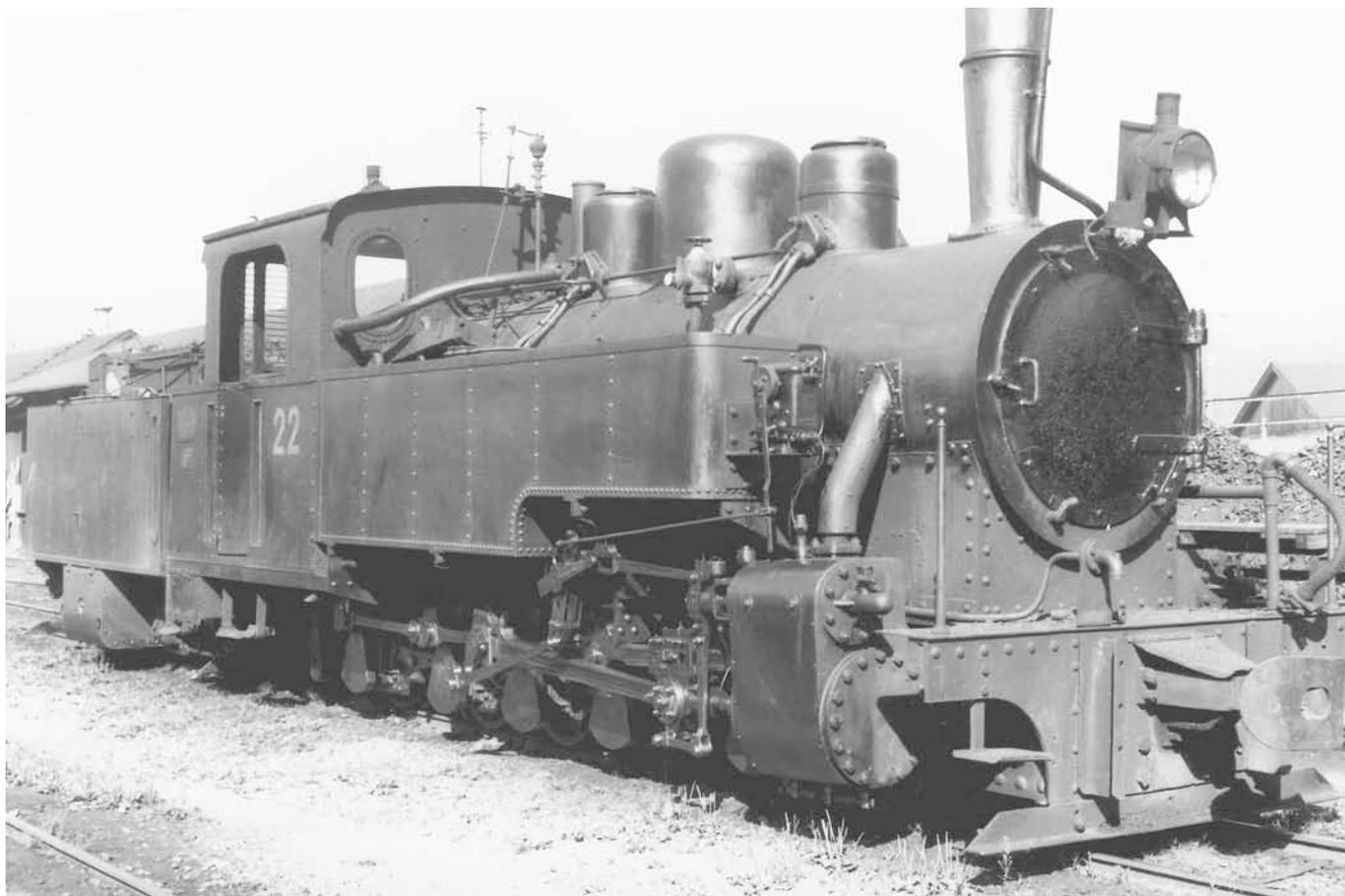
Nach der ersten Begutachtung erfolgt seither die Aufarbeitung mit folgenden Schwerpunkten:

1. Die Druckluftbremse bleibt erhalten; eine Vakuumbremse wird als indirekte Bremse für den Wagenzug aufgebaut
2. Anpassung der Mittelpuffer an die österreichischen Normalien
3. Genaue Vermessung der Radsätze (Spurweite in Österreich: 760 mm)
4. Begutachtung des Kessels und Druckprobe

Im Jahr 2018 wird sodann die Inbetriebnahme der neuen Lokomotive des Club 760 auf der Taurachbahn-Museumsbahn Mauterndorf – St. Andrä im Lungau erfolgen. Es ist geplant, die Maschine späterhin optisch wieder weitgehend in den Zustand der 1950er-Jahre zu versetzen.

▼ Aufnahme der Lokomotive ohne Tender, wie sie – zumindest eine Zeitlang – auf der Zillertalbahn tatsächlich im Einsatz stand, allerdings natürlich damals im schwarzen Farbleid. (Foto: Dr. Markus Strässle, Tischlerhäusel, 26.07.2017)





- ▲ Diese 1949 in Salzburg angefertigten Aufnahme zeigt die in der SKGLB-Werkstätte durchgeführten Änderungen gegenüber dem Auslieferungszustand. Dazu zählen die Verlängerung des Schloßts, die für die SKGLB typische Kupplung mit dem großen Pufferteller, Saugluftbremse und Heizleitungsanschluss. Die Halterung für den Pulsometerschlauch und die Glocke wurden hingegen entfernt. (Foto: Ing. Otto Zell, Archiv Helmut Griebel)
- ▼ Die Lok 22 hält im Sommer 1957 am Bahnhof St. Gilgen. Sie war für die schweren Personenzüge am Wochenende und im Ausflugsverkehr bei der SKGLB aufgrund ihrer höheren Leistung im Vergleich zu den C'1-Maschinen geradezu prädestiniert. Die Zwölferhornseilbahn feiert 2017 übrigens ihr 60-jähriges Bestehen. (Foto: August Zopf)





Mit kräftiger Rauchentwicklung erreicht Lok 4" den völlig abgeschieden gelegenen Bahnhof Doren-Sulzberg mit seiner markanten Hängebrücke über die Bregenzer Ache. (Foto: August Zopf, 21.09.1975)



Ein Personenzug, gezogen von der ZB 4", hat soeben bei Unterbach zwei traditionelle „Wälderhäuser“ passiert. (Foto: August Zopf, 21.09.1975)



Eine wunderbare Winteraufnahme gelang August Zopf in der Nähe von Doren-Sulzberg im Tal der Bregenzer Ache. Hinter der Lokomotive ist der auffällig lackierte Speisewagen BD 4266 „Wälderschenke“ zu erkennen. (Foto vom 07.01.1978)



▲ Nach Einsätzen auf Rügen kam die Borsig-Lok im Mai 2010 in der Prignitz bei den Dampffahrttagen zum Einsatz, hier am 08.05.2010 mit den Häusern von Lindenberg im Hintergrund. (Foto: Achim Rickelt)

▼ Die Aquarius C am regnerischen 09.05.2010 beim Haltepunkt Klenzenhof; sie stand auf der Prignitzer Museumsbahn dann bis 16. Mai im Einsatz. (Foto: Achim Rickelt)



„Pollo“ (Mesendorf – Lindenberg)