

In nachfolgender Tabelle sind die wichtigsten Hauptmasse der Lokomotive und ihrer Teile wiedergeben:

Spurweite	1435 mm
Zylinder-Durchmesser	435 "
Kolbenhub	600 "
Triebrad-Durchmesser	1230 "
Lauftrad-Durchmesser	850 "
Radstand der gekuppelten Achsen (fester)	3050 "
Radstand der Laufachsen (totaler)	7100 "
Heizfläche der Feuerbüchse, wasserberührt	8 m ²
" der Siederöhren, wasserberührt	71 "
" des Ueberhitzers, dampfseitig	22 "
totale	101 m ²
Rostfläche, totale	1,55 "
Grösster Dampfdruck	12 atm.
Kessel-Durchmesser, mittlerer	1350 mm
Kesselmittle über Schienen-Oberkante	2650 "
Siederöhre, Anzahl	112 Stück
Durchmesser	41/45 mm
Ueberhitzer-Rauchrohre, Anzahl	18 Stück
Durchmesser	119/127 mm
Wasserraum im Kessel, normal	3,3 m ³
Dampfraum, normal	1 "
Verdampfungs-Oberfläche	4,4 m ²
Totalinhalt des Kessels	5 m ³
Leergewicht der Lokomotive	40,5 t
Dienstgewicht der Lokomotive	52,4 "
Reibungsgewicht der Lokomotive, grösstes	36,5 "
kleinstes	30,9 "
Fassungsraum für Brennmaterial	2,5 m ³
" Speisewasser	5,5 m ³
Zulässige Fahrgeschwindigkeit pro Stunde	50 km

Die ursprünglichen technischen Daten der Ed 3/5 aus «Technische Mitteilungen», Dez. 1921, Nr. 7.

Probefahrt

Der Gang der Lok war ein sehr guter auf der Leerfahrt Weinfelden - Emmishofen. In Rückwärtsstellung wurde die Geschwindigkeit bis auf 65 km/h gesteigert, der Gang war hier auch sehr ruhig. Bei der Belastungsfahrt Emmishofen - Wil betrug die Belastung 20 Achsen = 173 Tonnen. Auf der Strecke Emmishofen bis Berg von 13,55 km mit fast steter Steigung, aber variierend zwischen 2,5 und 21,1 o/oo, im Mittel vielleicht 16 o/oo betrug die mittlere Geschwindigkeit ca. 38 Km/St. Es wurden dabei 2,04 m³ Wasser von 22 C verdampft und ca. 220 Kg. Kohlen verbrannt. Fahrzeit 24 Minuten, mittleres Gewicht der Lok rund 50 T., Leistung auf dieser Strecke:

$$21 \text{ Kg/t.} = \frac{572 \cdot 24}{60} = 228 \text{ PS/ST.}$$

Pro 1 PS/ST. wurde somit ca. 1 Kg. Kohle verbraucht. Mit 1 Kg. Kohle wurden ca. 9,26 Kg. Wasser verdampft. Diese Schlüsse sind natürlich nicht ganz zulässig. Immerhin ist zu bemerken, daß die Dampfentwicklung eine sehr gute und besonders auch die Überhitzung, die kurz bis auf 380 C stieg.

Auf 21,1 o/oo Steigung wurde ein Anfahrversuch gemacht, der befriedigte. Laut Streifen wurden nach 36 Sekunden 10 km/h und nach 61 Sekunden eine Geschwindigkeit von 20 km/h erreicht. Das heisst, der Zug wurde mit 0,0772 m/Sek. respektive 0,0685 m/sek. beschleunigt. Bremsversuche brachten auch positive Resultate. Auf der Horizontalen kann nach diesen Resultaten eine Verzögerung von etwa 0,84 m/sek. erzielt werden. Das ist etwas wenig. Das Gewicht der Lok ist ziemlich mit der Berechnung übereinstimmend und setzt sich zusammen aus:

Auszug aus dem Abnahmebericht des Herrn Stalder, Eidg. Post- und Eisenbahndepartement Bern.

Das einfache Zweizylinderverbundtriebwerk gewährte eine im Betrieb rationale und im Unterhalt sparsame Lösung. Der Kessel kam im Mittel auf 2,65 m ab Schienenoberkante zu liegen. Vorgesehen waren unter anderem:

- Kupferfeuerbüchse ohne Kipprost
- Einbau Schmidt-Überhitzer
- Walschaert-Steuerung
- Popp-Sicherheitsventile auf dem Dampfdom
- Sandkasten als zweiten Dom auf dem Kessel
- Spindelbremse mit externem Wurfhebel
- doppelte Westinghouse-Bremse
- unter dem Kohlenkasten quer aufgehängter Luftbehälter
- Geschwindigkeitsmesser System Hasler
- Einrichtung für Dampfheizung
- 18 Schmierapparate
- Rauchverzehrsapparat System SBB mit dessen Kennzeichnung, dem gelben Ring am Kamin
- Funkengitter unter Kamin in der Rauchkammer
- Luft- und Handsandstreuer
- Radreifenschmierapparate vorne und hinten
- Dampfschienenpritze

Die Ablieferungen der Maschinen erfolgten dann mit Zielort Bahnhof Weinfelden.

- Nr. 1 1. August 1912
- Nr. 2 2. August 1912
- Nr. 3 15. August 1912
- Nr. 4 22. August 1912

Es existiert noch ein Abnahmebericht des Kontrollbeamten Stalder des Bundes. Im Bericht des Beamten sind nur wenige Beanstandungen zu finden. Der Gang der Lokomotive wurde im Vorwärts- wie im Rückwärtsgang als sehr gut beschrieben. Mit dieser Abnahme protokollierte man auch die Abwägungen auf einer Brückenwaage und anschliessend auf einer Erhardt'schen Waage zur Ermittlung des Leer- und des Betriebsgewichts. Die Tatsache, dass sie im Betrieb bis in die 1930er-Jahre nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren durfte, führte dazu, dass die Lok in früheren Schriften, unter anderem auch in den verschiedenen Buchausgaben von Moser, immer unter Ed 3/5 gelaufen ist. Links sehen Sie einen kleinen Ausschnitt aus dem Protokoll.