

durch Stahlfußstücke und Pufferbohle mit Hauptrahmen vereinigt. Federn der inneren Achsen durch Längsausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk:  $\overbrace{K T K}^{37} \blacksquare \overbrace{K T K}^{26}$ . Vorn und hinten

Klien-Lindner-Hohlachsen mit Rückstellfeder. Jederseits ein H.- u. N.-Z. unter gemeinsamer Verschalung fest am Hauptrahmen. Triebwerksausgleich durch Gegengewichte, bei den Hohlachsen auf den Kurbelscheiben. 4 Heusingersteuerungen mit Kuhn'scher Schleife außen an gemeinsamer Spindel. Kolbenschieber 250 Durchm. für H.-Z. mit einfacher innerer, für N.-Z. mit doppelter äußerer Einströmung.

Bremse: Selbsttätige Knorr- und Handbremse wirkt doppelseitig auf 4 Innenräder.

Ausrüstung: U. a. 2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen „Friedmann“, Preßluftsandstreuer „Knorr“, Schmierpumpe, 2 Popventile  $3\frac{1}{2}$ “.

Vorratsbehälter: Sattelförmig durchgehender Wasserkasten unter dem Kessel für 8,5 cbm, Kohlenkasten hinter dem Führerhaus für 2,2 t.

**D+D-Heißd.Vierzyl.-Verb.-G-Tenderlok.** Gattung  $Gt 2 \times \frac{1}{4}$  Bayern (Maffei 1914).

Abb. 433/434. Tafel IV, Reihe 12.

Hauptabmessungen:  $\frac{520}{800} \times 640/1216$   $H_w + H_u = 229,61 + 55,4$

$R = 4,25$   $GL = G_r = 122,5$ . Achsstand 12 200, über Puffer 17 550.

Allgemeines: L. kann mit 18 km/st 670 t auf Steigung 1:50, 540 t auf Steigung 1:40 schleppen. Bei größter im Betrieb vorkommender Geschwindigkeit von 33 km/st beträgt die auszubende Zugkraft 12 500 kg bei 1530 PS. Hauptsächlich für Schiebedienst auf Strecke Laufach-Heigenbrücken und Probstzella-Steinbach, sowie Rothenkirchen-Steinbach mit Steigungen bis 1:40. Höchstgeschwindigkeit 50 km/st.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S.O. 2960. Rohrlänge 5075. Großrohrüberhitzer „Schmidt“ dreireihig. Mit Hauptrahmen fest verbunden. Gewichtsübertragung auf Vordergestell mittels zweier Gleitpfannen und zweier lotrechter Zugstangen, Rückstellvorrichtung für Mittellage.

Langkessel: 3 Schüsse, hinterer und vorderer 1762, mittlerer 1724 l. W., Blechstärke 19. Dom auf vorderen Schuß. 6 Ankerrohre 42/50 Durchm. Ventilregler.

Hinterkessel: Breit über dem Rahmen, mit geneigter Rückwand. Stehkesseldecke halbrund. Feuerbüchse Kupfer, Seiten, Decke, Rückwand 16, Rost wagerecht,  $2630 \times 1620$ .

Rauchkammer: Länge 2900, l. W. 1600, Blechstärke 20, Rohrwand 26. Verstellbares Klappenblasrohr.

Rahmen: Blechrahmen 30 stark für Haupt- und Dampfdruggestellrahmen. Federn der 1. bis 3. Achse, sowie die der 6. bis 8. Achse durch Längsausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk:  $\overline{K T K K} \blacksquare \overline{K T K K}$ . H.-Z. geneigt am Hauptrahmen, N.-Z. geneigt am Vordergestell, durch bewegliche Dampfleitung verbunden, Abdampfleitung ebenfalls

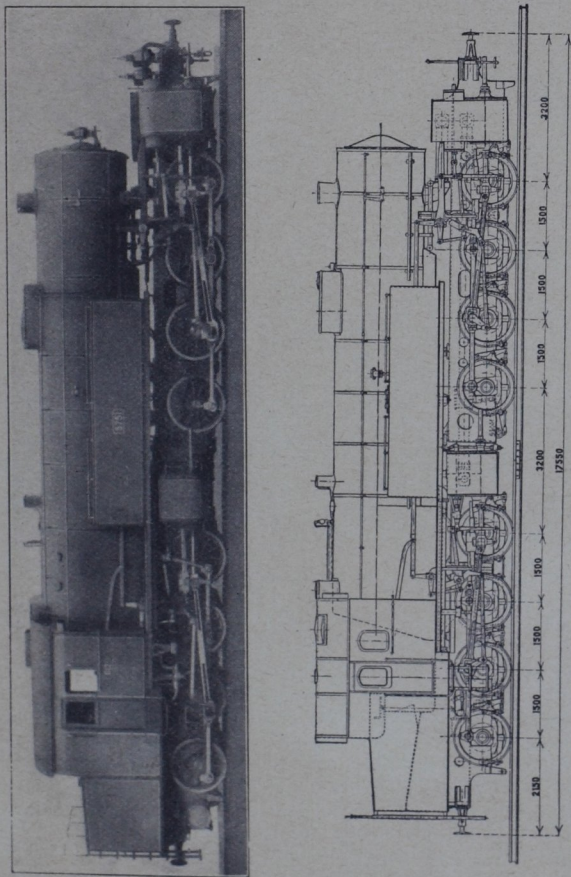


Abb. 433/434. D+D-Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-G-Tenderlokomotive (Bayern).

beweglich. 4 Heusingersteuerungen außen an gemeinsamer Spindel. Kolbenschieber für H.-Z. mit einfacher innerer, für N.-Z. mit doppelter äußerer Einströmung.

Bremse: Selbsttätige Westinghouse- und nichtselbsttätige Spindelbremse wirkt auf 1., 3., 4., sowie 5., 7. und 8. Achse einseitig von vorn.

Ausrüstung: Schmierpumpe „Friedmann“, Handsandstreuer, 2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen, Geschwindigkeitsmesser, „Haußhälter“, 2 Popventile.

Vorratsbehälter: 2 seitliche Wasserkästen für 11,3 cbm, Kohlenkasten hinter dem Führerhaus für 4,5 t.

### c) Verschiebelokomotiven.

Sie werden im allgemeinen als Satteldampflokomotiven gebaut. Heißdampf ist weniger geeignet, weil im Verschiebedienst häufiges Halten der Lokomotiven verlangt wird. Der Schmidt'sche Kleinrohrüberhitzer dürfte für Verschiebelokomotiven wohl geeignet sein; er findet neuerdings vereinzelt Verwendung zusammen mit einem zweiten Regler auf dem Dampfsammelkasten in der Rauchkammer.

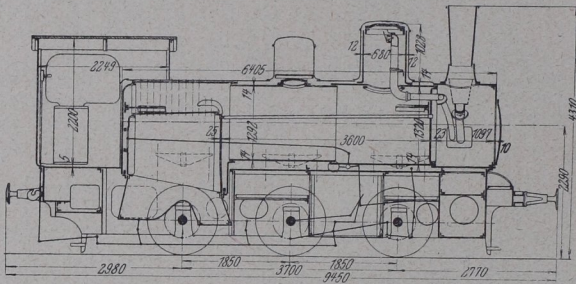


Abb. 435. C-Satteldampf-Zwilling-Verschiebe-Tenderlokomotive (Bayern).

### C-Sattld.-Zw.-Verschiebe-Tenderlok. Gattung R $\frac{3}{4}$ Bayern (Maffei).

Abb. 435. Tafel IV, Reihe 13.

Hauptabmessungen:  $420 \times 610/1216$   $H_w = 89,6$   $R = 1,60$   
 $GL = G_r = 45,3$ . Achsstand 3700, über Puffer 9450.

Allgemeines: Höchstgeschwindigkeit 45 km/st.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2290. Rohrlänge 3600.  
 Auflagerung: vorn Rauchkammerträger, hinten Gleitschuhe an der Feuerbüchse.

Langkessel: 2 Schüsse, hinterer 1292, vorderer 1320 l. W., Blechstärke 14. Dom auf vorderem Schuß. Flachschieberregler.

Hinterkessel: Schmal zwischen den Rahmenblechen, mit halbrunder Decke. Feuerbüchse Kupfer, mit nach rückwärts geneigter Decke, Rohrtiefe 540. Rost geneigt,  $1640 \times 980$ .

Rauchkammer: Länge 1079, l. W. 1348, Blechstärke 12, Rohrwand 23. Blasrohroberkante 400 über Kesselmitte.

Rahmen: Blechrahmen, Lichtmaß 1200. Federn der 1. und 2. Achse durch Längsausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk: K T K. Zylinder außen wagenrecht. Heusingersteuerung mit gerader Schwinde nach „Helmholtz-Krauß“. Flachschieber.

**Bremse:** Räder aller Achsen einseitig von hinten durch Exter'sche Wurfhebelbremse gebremst.

**Ausrüstung:** U. a. 2 Dampfstrahlpumpen, Sicherheitsventil mit Federbelastung am Dampfdom.

**Vorratsbehälter:** Wasserkästen seitlich und zwischen den Rahmenblechen für 5,0 cbm, Kohlenkasten auf linker Seite vor Führerhaus für 1,2 t.

**D-Sattd.-Zw.-Verschiebe-Tenderlok.** Gattung  $R^{4/4}$  Bayern

(Krauß-München 1918).

Abb. 436. Tafel IV, Reihe 19.

**Hauptabmessungen:** 530 × 650/1216  $H_w = 125,1$   $R = 2,0$   
 $GL = Gr = 67,0$ . Achsstand 4500, über Puffer 11 042.

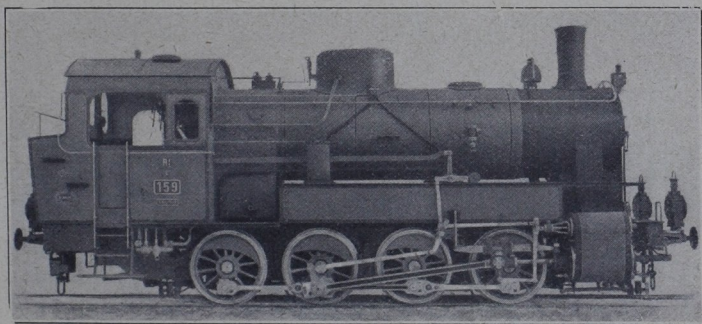


Abb. 436. D-Sattdampf-Zwilling-Verschiebe-Tenderlokomotive (Bayern).

**Allgemeines:** Höchstgeschwindigkeit 45 km/st.

**Kessel:** Zylindrisch. Mitte über S. O. 2810. Rohrlänge 4000.

**Langkessel:** 2 Schüsse, hinterer 1418, vorderer 1450 l. W., Blechstärke 16. Dom auf hinterem Schuß. Ventilregler.

**Hinterkessel:** Breit über dem Rahmen mit allseits senkrechten Wänden. Stehkesselmantel mit halbrunder Decke, Blechstärke 17. Feuerbüchse Flußeisen, Seiten, Decke, Rückwand 11, Rohrwand 14,5. Rost wagerecht, 1500 × 1340.

**Rauchkammer:** Länge 1709, l. W. 1482, Blechstärke 14, Rohrwand 25.

**Rahmen:** Blechrahmen. Federn der 1. und 2., sowie die der 3. und 4. Achse durch Längsausgleicher verbunden.

**Räder- und Triebwerk:**  $\overline{K} \overline{T} \overline{K} \overline{K}$ . Achsanordnung „Gölsdorf“. Zylinder außen wagerecht. Heusingersteuerung. Kolbenschieber mit innerer Einströmung.

**Bremse:** Handbremse wirkt auf 1. bis 3. Kuppelachse einseitig von vorn.