

Abb. 325 zeigt den Zylinder der 2C-H.P.L. Gattung Ps. Der Schieberkasten ist mit dem Zylinder zwar nur durch die Dampfkanäle verbunden; auch wird die Abdampfleitung noch nach der preuß. Regelbauart durch ein eingewalztes schmiedeeisernes Rohr von 169 mm l. W. gebildet. Jedoch ist das Einströmröhr an die Befestigungsplatte des Zylinders angegossen, wodurch mittelbar eine Verbindung des Schieberkastens mit der Platte hergestellt ist, die eine freie Bewegung des letzteren in dem früher angestrebten Maße nicht mehr zuläßt. In Abb. 326 ist der Zylinder der

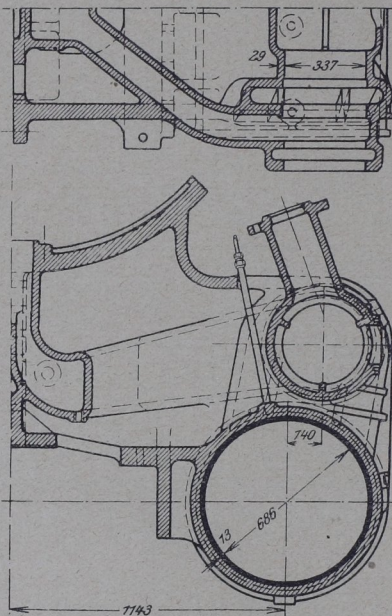


Abb. 328. Zylinder der 1 D 1-H. G. L., Pennsylvania-Bahn.

Auspuffrohre führen unter Vermeidung scharfer Krümmungen unmittelbar zum Standrohr in der Rauchkammer.

#### Drilling-Zylinder.

Das Zylindergußstück wird bei dieser Bauart meistens dreiteilig hergestellt. Abb. 329 gibt das Zylindergußstück wieder der 2C-H.S.L. Gattung S<sub>10</sub><sup>2</sup>. Die drei Zylinderteile sind untereinander verschraubt und enthalten jeder einen Zylinder und den zugehörigen Schieberkasten. Bemerkenswert ist die bei dieser Bauart durch die Steuerung bedingte Lage des mittleren Schieberkastens in der Längsachse der Lokomotive, bei der das Steuergestänge weniger gut

D-H.G.L. Gattung G<sub>s</sub><sup>1</sup> wiedergegeben. Hier ist das Ausströmröhr in den Dampfzylinder eingegossen. Die Ableitung des Dampfes vom Schieberkasten zum Ausströmröhr erfolgt aber noch durch die auf die Schieberkastenenden aufgeschraubten Ausströmkästen.

Abb. 327 zeigt die Innenzylinder der 2B-H.S.L. der Südost- und Chatam-Bahn, die eine starke Verrippung des Schieberkastens mit dem Zylinder erkennen läßt. In Amerika werden die Außenzylinder gleichzeitig als Rauchkammerträger ausgebildet. Abb. 328 veranschaulicht den Dampfzylinder einer amerikanischen 1 D 1-H. G. L. der Pennsylvania-Bahn. Der Schieberkasten ist mit dem Zylinder nur durch die Einströmkanäle verbunden. Die eingegossenen