

zugänglich ist. Die Außenzylinder erhalten den Frischdampf durch zwei Einströmröhre, mit denen der mittlere Schieberkasten zweiseitig durch Hosenrohre in Verbindung steht. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß die drei Schieberkästen miteinander unmittelbar verbunden sind, wodurch Druckschwankungen während der Füllungs-

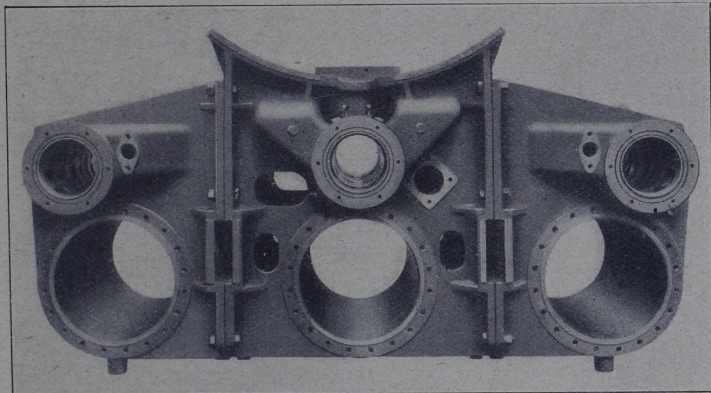


Abb. 329. Zylindergußstück der 2C-H. S. L. Gattung  $S_{10}^2$ .

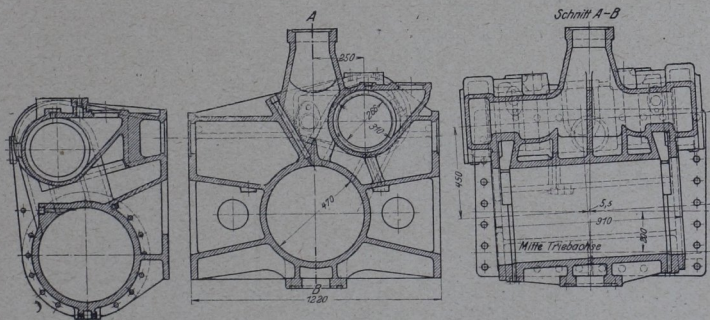


Abb. 330. Innenzylinder der 2C-Drilling-H.S.L., dänische Staatsbahn.

zeiten vermieden werden. Zur Durchführung des vorderen Barrenrahmens sind Aussparungen vorgesehen.

Abb. 330 zeigt den Innenzylinder einer im Jahre 1921 von Borsig für die dänische Staatsbahn gebauten 2C-Drilling-H.S.L. Der Schieberkasten ist aus der Längsachse der Lokomotive weiter nach außen verlegt. Der Antrieb des Innenschiebers erfolgt nicht mehr durch die sonst übliche Zusammenfassung der Bewegungen der Außenschieber, vielmehr ist eine vollständige dritte Steuerung zur Verwendung gekommen.