

Um eine Innenhubscheibe zu vermeiden, ist auf der linken Seite der Lokomotive eine zweite Gegenkurbel zum Antrieb der inneren Schwinge vorgesehen. In einem einzigen Gußstück (einschließlich der Schieberkästen) sind die drei gleich großen Zylinder der englischen D-Drilling-H. G. L. (Nordost-Bahn) gegossen. Die linke Seite der Abb. 331 zeigt einen Schnitt durch die hinteren Dampfkanäle, die rechte durch den gemeinsamen Dampfeintrittsraum zu den Schiebern.

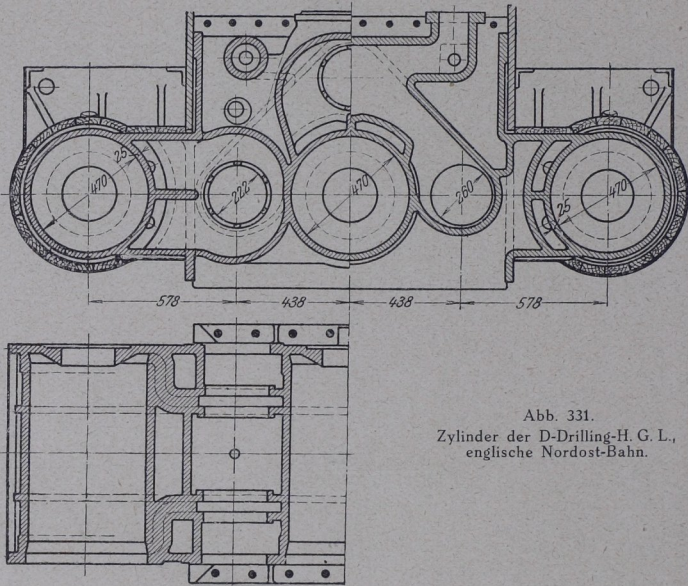


Abb. 331.
Zylinder der D-Drilling-H. G. L.,
englische Nordost-Bahn.

Vierling-Zylinder.

Das Zylindergußstück der 2C-Vierling-H. S. L. Gattung S₁₀ zeigt Abb. 332. Durch das Zylindergußstück ist, wie bei der vorher beschriebenen Drillingbauart in Abb. 329 der Barrenrahmen hindurchgeführt. Die Schieberkästen einer Seite stehen mit der Haupteinströmleitung durch ein Hosenstück in Verbindung. Die Führung der Ausströmkanäle ist deutlich zu erkennen. Während bei dieser Lokomotive je zwei Zylinder mit den zugehörigen Schieberkästen in einem Stück zusammengegossen sind, bildet die belgische Staatsbahn bei ihren Vierlinglokomotiven jeden Zylinder für sich aus. Bei der belgischen 2C1-H. S. L. liegen außerdem die Innenzylinder in einer anderen Ebene als die Außenzylinder. Abb. 334 läßt die Führung der Frisch- und Abdampfrohre bei dieser Bauart erkennen.