

zeigt die Dampfzylinder der 2C-Vierzyl.-Verbund-H. S. L. Gattung S₁₀^t. Alle vier Zylinder liegen in einer Ebene. Je ein Hoch- und Niederdruckzylinder ist in einem Stück zusammengegossen. Bei den Hochdruckschiebern ist innere Ein- und äußere Ausströmung vorgesehen, während die Niederdruckzylinder äußere Ein- und innere Ausströmung haben. Die Führung der Dampfkanäle wird hierdurch, wie die Abbildung erkennen läßt, eine sehr einfache. Da die Innenzylinder auf die erste Achse wirken sollten, mußten sie geneigt ausgeführt werden. Als Anfahrvorrichtung dient gleichzeitig der Druckausgleich der Hochdruckzylinder. Dieser wird beim Anfahren allein in Tätigkeit gesetzt, und es strömt alsdann

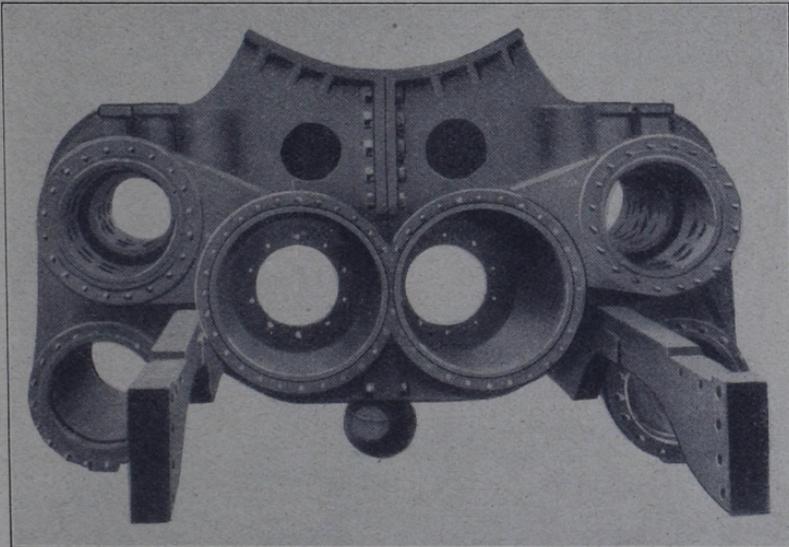


Abb. 336. Zylindergußstück der 2D-H. S. L., spanische M. Z. A.-Bahn.

der Dampf von den Hochdruckzylindern über den Hoch- und Niederdruckschieber zum Niederdruckzylinder.

Die ungarische Staatsbahn hat bei ihren 2C1-Vierzylinder-Verbundlokomotiven die äußeren Niederdruckzylinder hinter den inneren Hochdruckzylindern angeordnet. Abb. 335 zeigt einen der Niederdruckzylinder, der im Gegensatz zu der sonst üblichen Ausführung ebenfalls innere Einströmung hat. In dem Zylindergußstück ist gleichzeitig die Anfahrvorrichtung untergebracht, die den Hochdruckdampf ins Freie leitet, während dem Niederdruckzylinder Frischdampf zugeführt wird.

Abb. 336 ist das zweiteilige Zylindergußstück einer von Hannover für die spanische M. Z. A.-Bahn gebauten 2D-Vierzylinder-Verbund-H. S. L. Unten außerhalb der vorderen Barrenrahmen sitzen die Hochdruckzylinder, darüber beiderseits die