

Langkessel: 2 Schüsse, hinterer 1760 l. W. Dom auf hinterem Schuß.

Hinterkessel: Breit über dem Rahmen, mit geneigter Rückwand und etwas nach außen geneigten Seitenwänden. Feuerbüchse Flußeisen, Rohrwand 14. Krebstiefe 520, Rost geneigt, 2200 × 1500.

Rauchkammer: Nicht überhöht. Verstellbares Klappenblasrohr.

Rahmen: Barrenrahmen, dreiteilig, Mitte 100 stark, hinten 40 starke Blechplatte. Federn der 3 vorderen Achsen durch Längsausgleicher verbunden; zwischen Achse 4 und 5 jederseits gemeinsame Feder und ferner an den äußeren Enden der sich auf die Achsbüchsen stützenden Ausgleichhebel zwei Wickelfedern.

Räder- und Trieb-

werk: $\overline{K K T K L}$
 $\quad \quad \quad 20 \quad \quad 70$

Vorn Adamsachse mit Rückstellung durch Blattfeder. Zylinder in einer Ebene, innen H.-Z. unter 1:6,53, außen N.-Z. unter 1:39 geneigt. 2 in der Mitte verschraubte Gußstücke. Innen

$$\frac{1}{r} = \frac{1920}{305} = 6,29,$$

$$\text{außen} \quad \frac{1}{r} = \frac{1960}{320} =$$

6,12. Heusingersteuerung außen. Gemeinsame Kolbenschieber 360 Durchm. für je eine Seite. Anfahrhähne, durch die bei 70% Füllung Frischdampf in die N.-Z. strömt.

Bremse: Selbsttätige Westinghouse-Schnellbremse wirkt mit 2 liegenden 12" Bremszylindern auf alle Kuppelräder einseitig von vorn. Zweistufige Luftpumpe.

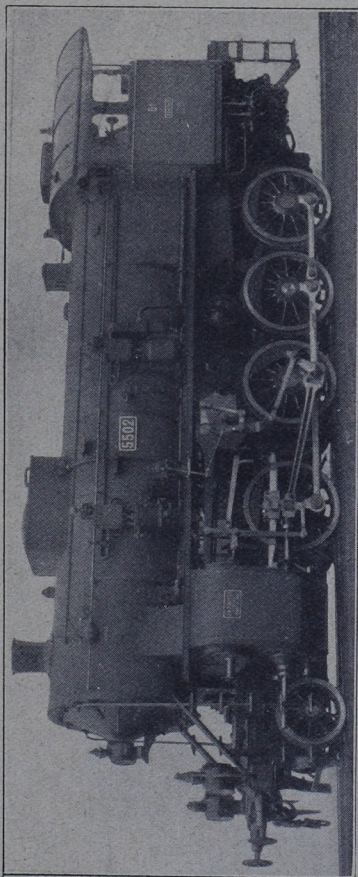


Abb. 414. 1D-Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-G-Lokomotive (Bayern).