

Hinterkessel: Schmal über den Rahmenblechen stehend, mit geneigter Rückwand und halbrunder Decke. Feuerbüchse: bei 1. Lieferung Kupfer mit eisernen Stehbolzen, jedoch in oberster Reihe und oberen seitlichen Ecken kupferne. Rohrwand 27. Siederohre mit Kupferstützen, Heizztüröffnung „Webb“. 2. Lieferung flußeiserne Feuerbüchse, Blechstärke 10, Rohrwand 16, Siederohre nur mit kupfernen Schulterringen, schmiedeeiserner Zwischenring statt Webb'scher Heizztüröffnung. Krestiefe 800. Rost geneigt.

Rauchkammer: Rohrwand 25. Verstellbares Blasrohr, Oberkante 20 über Kesselmitte.

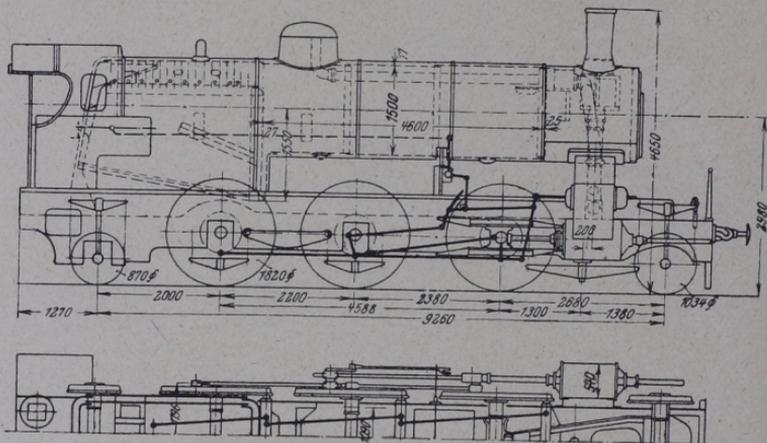


Abb. 443. 1C1-Heißdampf-Zwilling-S-Lokomotive der österreichischen Staatsbahn.

Rahmen: Blechrahmen 27 stark, Lichtmaß 1170. Federn der 1. und 2., sowie die der 3. und 4. Achse durch Längsausgleicher, die der 5. Achse durch Querausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk: $\overset{\uparrow}{L} \overset{\uparrow}{K} \overset{\uparrow}{T} \overset{\uparrow}{K} \overset{\uparrow}{L}$ Vorn Krauß-
 $\underset{50}{L} \underset{14}{K} \underset{22}{T} \underset{28}{L}$
 Helmholz-Drehgestell, hinten Adamsachse ohne Rückstellfeder. Zylinder außen wagerecht. $\frac{1}{r} = \frac{2300}{340} = 6,78$. Heusingersteuerung, Füllungen bis 76% für Vor- und bis 77,5% für Rückwärtsfahrt. Kolbenschieber 250 Durchm. mit äußerer Einströmung. Keine Druckausgleichshähne, nur Luftsaugeventile.

Bremse: Selbsttätige Luftsaugebremse „Hardy“ mit 2 Bremszylindern wirkt auf alle Kuppelräder einseitig von vorn mit 65% von Gr. Teilweise nachträglich eingebaut Westinghouse-Luftdruckbremse für Strecken Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.