

Ausrüstung: U. a. 2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen „Friedmann“, Schmierpumpe „Friedmann“, Handsandstreuer zwischen den Rahmenblechen, Geschwindigkeitsmesser „Haußhälter“, Dampfheizung, Rauchverminderungseinrichtung „Langer“, 2 Popventile $3\frac{1}{2}$ “.

Tender: 3 T $\frac{16}{8,5}$. Reihe 156.

1C1-Heißdampf-Zw.-S-L. der russischen Staatsbahn (Sormowo 1911).

Abb. 444/445, Tafel V, Reihe 36.

Hauptabmessungen: $550 \times 700/1830$ $H_w + H_u = 190,0 + 60,4$
 $R = 3,80$ $GL = 75,0$ $G_r = 46,5$.

Allgemeines: 1524 Spur. Für schwere Züge auf ungünstigen Strecken. Entwurfsgrundsätze: Wegen Donetz-Kohle möglichst große Rostfläche, 16 t Achsdruck, Triebrad-Zapfendruck hoch-

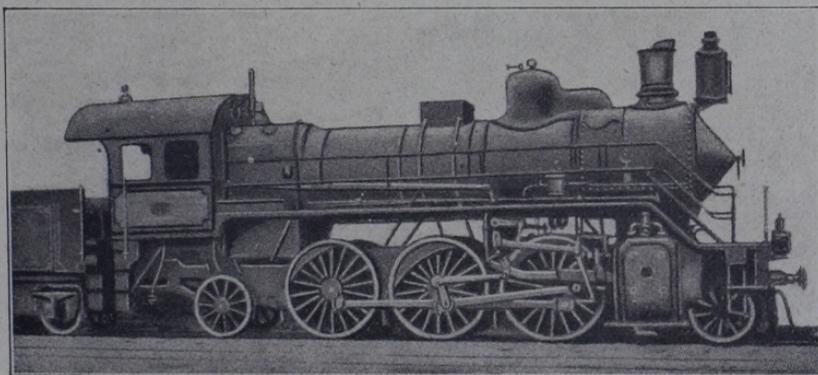


Abb. 444. 1C1-Heißdampf-Zwilling-S-Lokomotive der russischen Staatsbahn.

stens 31 t. Zur Erhöhung der Anfahrkraft mit Reibungsvermehrer ausgerüstet, der bei 70% Steuerungsfüllung selbsttätig mittels Preßluftkolben das Verhältnis der Ausgleichhebel von 0,91 auf 1,44 zugunsten der Kuppelachse vergrößert, somit das Reibungsgewicht auf rund 50 t erhöht. Eine frühere Bauart erreichte mit 345 t Wagenzug 100 km/st in der Ebene, 70,4 km/st auf 6‰ Steigung, durchschnittlich 48 km/st mit 510 t Wagenzug auf 6‰ Steigung. Umlaufgitter.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 3050. Rohrlänge 5150. Großrohrüberhitzer „Schmidt“ dreireihig, teilweise Notkin, Kulikowsky u. Neumeyer. Auflagerung: vorn Rauchkammersattel, hinten Gleitstücke an Feuerbüchseitenwänden und Schlingerstück.

Langkessel: 3 Schüsse, hinterer und vorderer 1600, mittlerer 1568 l. W. Blechstärke 16. Dom auf vorderem Schuß. Ventilregler „Zara“, Verbindung zwischen Regler und Überhitzer durch außenliegendes Rohr.