

Hinterkessel: Schmal über den Rahmenblechen stehend. Stehkessel: Seiten, Vorder- und Rückwand 16, Decke 20. Feuerbüchse Kupfer, Seiten, Decke, Rückwand 16, Rohrwand 28.

Rauchkammer: Länge 1900, l. W. 1576, Blechstärke 12, Rohrwand 25.

Rahmen: Blechrahmen 25 stark, Lichtmaß 1240. Federn der 3. und 4. Achse durch Längsausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk: $\overbrace{L\ K\ T\ K}^{21\ 10\ 20\ 55}\ L$ Vorn Krauß-Dreh-

gestell, hinten Adamsachse. Alle 4 Zylinder in einer Ebene, die äußeren wagrecht, die inneren geneigt. Heusingersteuerung außen, treibt die Schieber außen unmittelbar, innen mit Querwellen und Hebeln an, die an den Gegenlenkern angreifen.

Bremse: Selbsttätige Luftdruckbremse „Knorr“ wirkt auf die Kuppelräder einseitig von vorn.

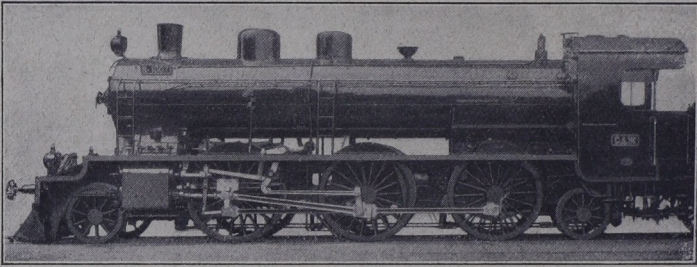


Abb. 446. 1C1-Heißdampf-Vierling-S-Lokomotive der serbischen Staatsbahn.

Ausrüstung: U. a. 2 Dampfstrahlpumpen „Friedmann“, Einheits-schmierpumpe, Preßluftsandstreuer „Knorr“, Geschwindigkeitsmesser „Deuta“, Sicherheitsventile „Pop“.

Tender: 4 T $\frac{20}{7}$. Tender für die Reichsbahnlok. Gattung Ps. Raddurchm. 1000, ges. Achsstand 5400, Leergewicht 20,0. Dienstgewicht 48,0.

2C-Heißd.-Zw.-P-L., Gattung B der schwedischen Staatsbahn (Motala 1910, Nydquist u. Holm).

Abb. 447/448. Tafel V, Reihe 52.

Hauptabmessungen: $590 \times 620/1750$ $H_w + H_{\bar{u}} = 152,7 + 44,8$
 $R = 2,60$ $GL = 70,2$ $Gr = 47,7$. Lok. und Tender: $GL + T = 114,0$,
 Achsstand 16 150, über Puffer 19 490.

Allgemeines: Erstmalig beschafft 1908. Anfang 1914 32 Stück in Betrieb. Führerhaus auf der Tenderseite geschlossen. Schlepplleistung: Beförderung eines Wagenzuges von 360 t auf Steigung 1:100 mit etwa 40 km/st, 460 t mit etwa 30 km/st und 725 t mit etwa 18 km/st. Bei Probefahrt auf Strecke Stock-