

2C-Heißd.-Drilling-S-L. der dänischen Staatsbahn (Borsig 1921).

Abb. 453/454. Tafel V, Reihe 66.

Hauptabmessungen: 470 + 670/1866 $H_w + H_{\bar{u}} = 156,5 + 44,2$
 $R = 2,62$ $GL = 74,0$ $G_r = 50,1$. Lok. und Tender: $GL+T = 122,0$.
 Achsstand 16 800, über Puffer 19 615.

Allgemeines: Zur Beförderung von Schnellzügen auf Jütland.
 Schleppleistung: L. befördert 400 t Nutzlast auf 10 ‰ Steigung
 mit durchschnittlich 50 km/st.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2850. Rohrlänge 4500.
 Großrohrüberhitzer „Schmidt“ dreireihig.

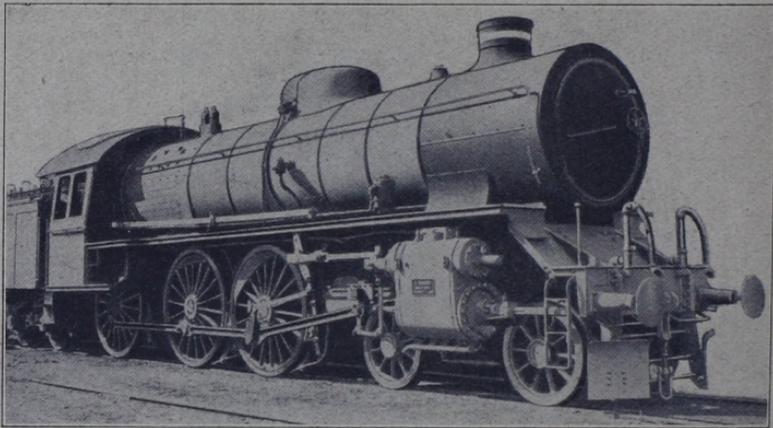


Abb. 453. 2C-Heißdampf-Drilling-S-Lokomotive der dänischen Staatsbahn.

Langkessel: 2 Schüsse, und zwar vorderer 1700, hinterer 1670 l. W.
 Blechstärke 15. Dom auf vorderem Schuß mit Sandkasten in
 gemeinsamer Verschalung. Ventilregler „Sch. u. W.“

Hinterkessel: Schmal zwischen den Rahmenblechen, mit geneigter
 Vorder- und Rückwand, sowie halbrunder Decke. Stehkessel:
 Seiten und Decke aus einem Stück, 15 stark. Feuerbüchse
 Kupfer mit eisernen Stehbolzen, von hinten eingebracht.

Rahmen: Blechrahmen 25 stark. Federn der Kuppelachsen durch
 Längsausgleicher verbunden.

Räder- und Triebwerk: \overline{KKTLL} . Kurbeln um 120°
 versetzt. Zylinder wagerecht. Getrennte Heusingersteuerungen
 für außen und innen. Bewegung der inneren Schwinge durch
 doppelte Gegenkurbel auf linker Seite und Zwischenwelle.
 Kolbenschieber „Hochwald“.

Bremse: Selbsttätige Luftsaugbremse wirkt auf alle Kuppelräder
 einseitig von vorn.