

Decke. Stehkessel: Seiten 15, Decke 22, Rückwand 16, Stiefelknecht 17. Feuerbüchse Kupfer, Decke, Seiten, Rückwand 16, Rohrwand 30. Rost vierfeldrig, 2800 × 1860/965. Kipprost vorn. Rauchkammer: Länge 2045, l. W. 1730. Blechstärke 12, Rohrwand 25. Verstellbares Düsenblasrohr.

Rahmen: Blechrahmen 35 stark, Lichtmaß 1240, hinten auf 1100 eingezogen. Schleppachse in Stahlgußrahmen mit äußeren Achslagern, Rückstellung durch Pendel, Belastung durch Kugelnzapfen in Achsmitte. Keine Ausgleichhebel bei den Federn. Abstützung durch Kugelnzapfen beiderseits des mittleren verschiebbaren Drehzapfens, Rückstellung durch Blattfedern.

Räder- und Triebwerk: $\overline{L} \overline{K} \overline{T} \overline{K} \overline{L} \overline{L}$. Zylinder wagerecht, Heusingersteuerung. Kolbenschieber 340 Durchm. mit innerer Einströmung.

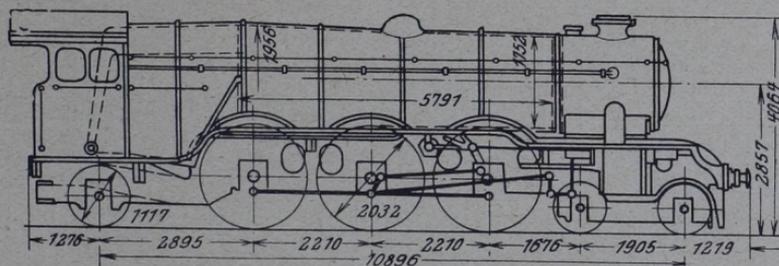


Abb. 458. 2C1-Heißdampf-Drilling-S-Lokomotive der englischen großen Nordbahn.

Bremse: Luftdruckbremse „Westinghouse“ wirkt auf alle Kuppelräder und Drehgestellräder einseitig. Gegendampfbremse „Chatelier“.

Ausrüstung: U. a. Dampfstrahlpumpen „Friedmann“, Geschwindigkeitsmesser „Haußhalter“, „Détroit“-Öler, Sicherheitsventile „Coale“.

Tender: 3 T. Raddurchmesser 1230. Ges. Achsstand 4600. Dienstgewicht 44,0.

2C1-Heißd.-Drilling-S-L. der englischen großen Nordbahn (Doncaster 1922).

Abb. 458. Tafel V, Reihe 89.

Hauptabmessungen: 508 × 660/2032 $H_w + H_{\bar{u}} = 272,2 + 48,8$
 $R = 3,85$ $GL = 92,0$ $G_r = 60,0$. Lok. u. Tender: $GL + T = 148,0$.
 Achsstand 18 558, über Puffer 21 466.

Allgemeines: Schwerste S. L. Englands. Zugkraft bei 85% Kesseldruck rd. 18 530 kg.

Kessel: Vorn zylindrisch, hinten kegelförmig. Mitte über S. O. 2857. Rohrlänge 5791. Überhitzer „Robinson“.