

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2750. Rohrlänge 3310. Großrohrüberhitzer „Schmidt“ dreireihig.

Langkessel: 2 Schüsse, größter hinterer 1500 l. W. Blechstärke 15. Dom auf hinterem Schuß. Ventilregler.

Hinterkessel: Schmal zwischen den Rahmenblechen, mit teilweise geneigter Rückwand. Stehkessel: Blechstärke 15, Feuerbüchse: Blechstärke 16, Rohrwand 25. Krestiefe 835. Rost geneigt, dreifeldrig 2130×1030 . Kipprost vorn.

Rauchkammer: Länge 1680, l. W. 1730, Blechstärke 10.

Rahmen: Blechrahmen 32 stark. Lichtmaß 1256. Federn der 2. und 3. Achse durch Längsausgleichler verbunden.

Räder- und Triebwerk: K t K. Keine Achsverschiebung. Zylinder innen, geneigt. Stephensonsteuerung mit Übertragungswelle, Kolbenschieber mit innerer Einströmung.

Bremse: Wirkt auf alle Räder einseitig von vorn.

Ausrüstung: U. a. Popventile.

Tender: 3 T $\frac{17}{6}$. Blechrahmen außen, 22 stark, Lichtmaß 1790. Raddurchm. 1105. Ges. Achsstand 4000.

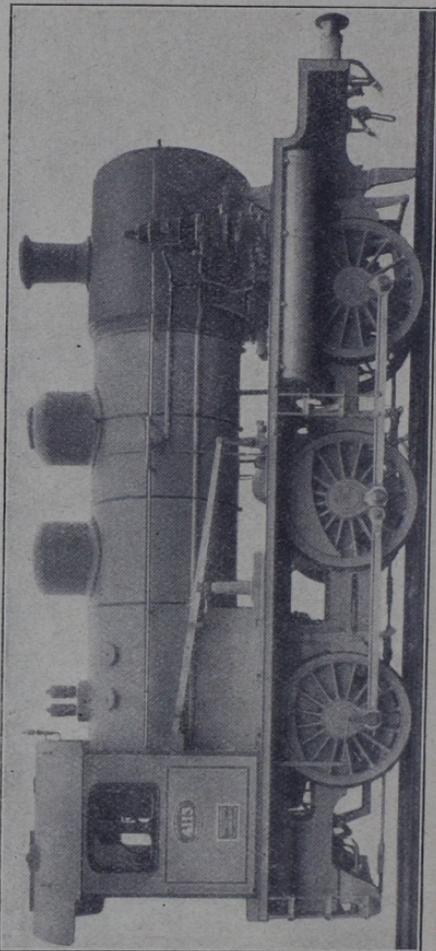


Abb. 471. C-Heißdampf-Zwillings-G-Lokomotive der niederländischen Eisenbahngesellschaft.

D-Heißd.-Zw.-Verschiebelok. der Louisville- und Nashville-Bahn
(Bahnwerkstatt Süd-Louisville 1915).

Abb. 473. Tafel VIII, Reihe 25.

Hauptabmessungen: $597 \times 762/1295$ $H_w + H_u = 221,0 + 48,8$
 $R = 4,92$ $GL = G_r = 99,3$. Lok. und Tender: $GL+T = 162,4$.
 Achsstand 16 561.