

1D-Heißd.-Zw.-G-L. der West-Maryland-Bahn (Baldwin 1920).

Abb. 478. Tafel VIII, Reihe 31.

Hauptabmessungen: $686 \times 813/1549$ $H_w + H_{\bar{u}} = 324,9 + 87,5$
 $R = 6,95$ $GL = 133,8$ $G_r = 121,8$. Lok. und Tender: $GL+T = 256,3$
 Achsstand 22 587,
 über Puffer 24 504.

Allgemeines: Große
 Zugkraft bei be-
 schränktem Achs-
 stand. Auf Strecken
 mit Schienen von
 44,6 kg/m Gewicht,
 in Steigungen bis
 35 ‰ und Bogen
 von 180 m Halb-
 messer. Schlepp-
 leistung auf 5 ‰
 Steigung bei $V =$
 $30 \text{ km/st rd. } 2500 \text{ t}$.

Kessel: Mitte über
 S. O. 3200. Rohr-
 länge 4648.

Langkessel: 2 Schüsse,
 vorderer außen 2235
 Durchm.

Hinterkessel: Breit
 über dem Rahmen,
 mit geneigter Vorder-
 und Rückwand,
 sowie flacher, nicht
 überhöhter Decke.

Stehkessel: Länge
 2845, Breite 2445.
 Feuerschirm auf
 Wasserröhren ru-
 hend. Krestiefe 504.
 Schüttelrost. Rost-
 beschicker „Stan-
 dard“.

Rahmen: Gegossener
 Barrenrahmen 152
 stark. Federn der
 1. bis 3., sowie
 der 4. und 5. Achse
 durch Längsausglei-
 cher verbunden.

Räder- und Triebwerk: K T K K L. Vorn Laufachse Bau-
 art „Economy“. Heusingersteuerung mit Kraftumsteuerung
 „Pittsburg“. Kolbenschieber 356 Durchm.

Ausrüstung: U. a. Dampfstrahlpumpen. Triebmaschine für
 elektr. Stirnlampe rechts vor dem Führerhaus.

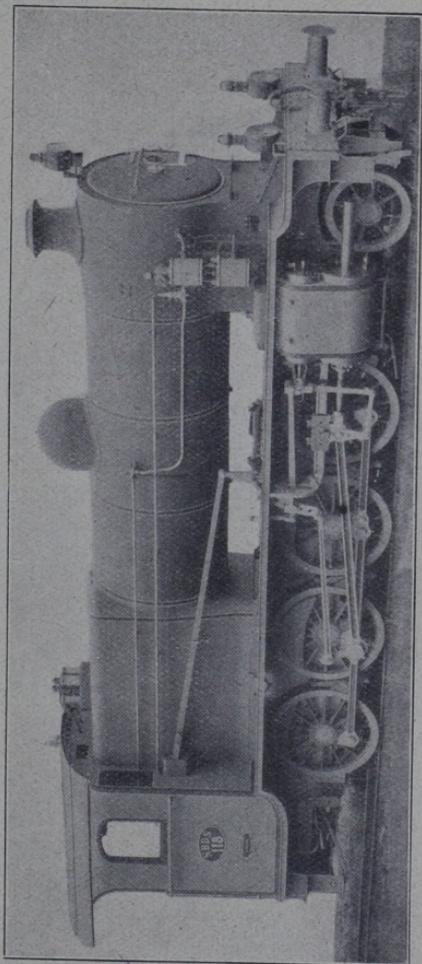


Abb. 479. 1D-Heißdampf-Zwilling-G-Lokomotive der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn.