

Räder- und Triebwerk: $\overline{K K T K L L}$. Zylinder wagenrecht. Heusingersteuerung. Kolbenschieber mit doppelter innerer Einströmung.

Bremse: Luftsaugebremse wirkt auf alle Kuppelräder einseitig von hinten, außerdem Gegendampfbremse.

Ausrüstung: U. a. 2 nichtsaugende Dampfstrahlpumpen „Friedmann“, Dampfsichtschmierapparat, Dampfsandstreuer „Gresham“, Dampfheizung „Heintz“, Luftsaugeventil auf dem Überhitzerkasten für Leerfahrt, 2 Sicherheitsventile „Coale“ $3\frac{1}{2}$ “.

Tender: 3 T $\frac{14}{4}$. Luftsaugebremse wirkt auf alle Räder doppelseitig. Dienstgewicht 36,3.

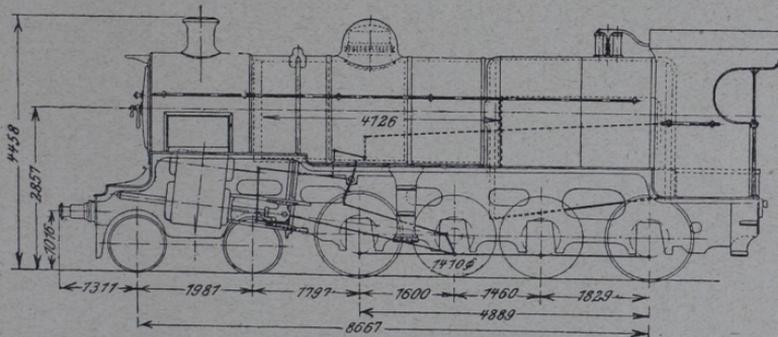


Abb. 484. 2D-Heißdampf-Verbund-G-Lokomotive der argentinischen Central-Bahn.

2D-Heißd.-Verb.-G.-L. der argentinischen Central-Bahn
(Nord-Britische Lok.-Ges. 1920)

Abb. 484. Tafel V, Reihe 169.

Hauptabmessungen: $\frac{533}{762} \times 660/1410$ $H_w + H_{\bar{u}} = 186,1 + 22,9$

$R = 3,02$ $GL = 80,1$ $G_r = 60,8$.

Allgemeines: 1676 Spur. Infolge des geräumigen Profils war die Unterbringung eines großen N.-Zylinders möglich, daher einfache, sparsame Maschine, ohne die Nachteile eines vierzylindrigen Triebwerks. Verhältnismäßig niedriger Kesseldruck von 12,66 at.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2857. Rohrlänge 4126.

Langkessel: 2 Schüsse, größerer hinterer 1759 l. W.

Hinterkessel: Bauart „Belpaire“, schmal zwischen den Rahmenblechen. Ölfuehrung.

Rahmen: Blechrahmen.

Räder- und Triebwerk: Zylinder stark geneigt. Anfahrvorrichtung gestattet Frischdampfzuführung zum N.-Z. Kolbenschieber mit innerer Einströmung.