

Allgemeines: Zur Beförderung von G-Zügen auf größten Steigungen von  $14,2\text{‰}$  mit Krümmungen von 291 m Halbmesser, sowie zum Schiebedienst auf  $30\text{‰}$  Steigung mit Krümmungen von 110 m Halbmesser.

Kessel: Mitte über S. O. 3226. Rohrlänge 7010. Großrohrüberhitzer „Schmidt“.

Langkessel: 3 Schüsse. Dom auf letztem Schuß. Regler nach „Chambers“.

Hinterkessel: Breit über dem Rahmen mit 1270 tiefer Verbrennungskammer und „Security“-Feuerbrücke. Rost  $3356 \times 2445$ . Selbsttätiger Rostbeschicker „Street“.

Rauchkammer: Länge 2375.

Rahmen: Barrenrahmen.

Räder- und Triebwerk:  $\overline{L} \overline{K} \overline{K} \overline{T} \overline{K} \overline{K} \overline{L}$ . Erste Kuppelachse mit seitlicher Verschiebbarkeit der Achslagerkästen nach „Woodward“. Schleppachse mit Außenlagern nach „Cole“.

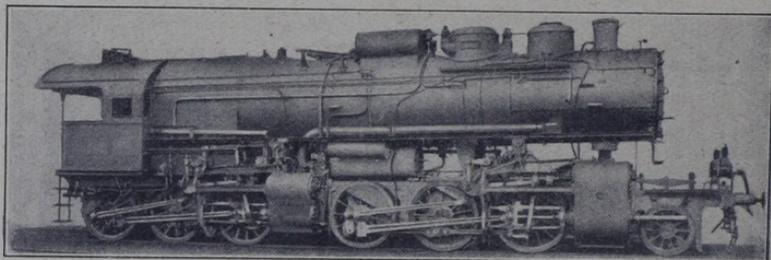


Abb. 494. 1C+C-Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-G-Lokomotive der ungarischen Staatsbahn.

Ausrüstung: U. a. Dampfstrahlpumpen „Nathan“, „Chicago“-Öler.

Tender:  $4T \frac{37,85}{19,05}$  Dienstgewicht 89,09.

**1C+C-Heißd.-Vierzyl.-Verb.-G-L. Gattung 601 der ungarischen Staatsbahn (Budapest 1914).**

Abb. 494. Tafel VII, Reihe 3.

Hauptabmessungen:  $\frac{520}{850} \times 660/1440$   $H_w + H_h = 271,2 + 79,7$

$R = 5,09$   $GL = 109,4$   $Gr = 97,0$ . Lok. und Tender:  $GL+T = 166,4$ . Achsstand 19 188, über Puffer 22 576.

Allgemeines: Zur Beförderung bis zu 460 t schwerer G-Züge in krümmungsreichen Strecken an der adriatischen Küste auf  $25\text{‰}$  Steigung. Höchstgeschwindigkeit 60 km/st.

Kessel: Brotankessel. Mitte über S. O. 3120. Rohrlänge 5600. Großrohrüberhitzer „Schmidt“ vierreihig. Auflagerung: letzter Kesselschuß vernietet mit Rahmenverbindung der Zylinder des hinteren Gestells, dahinter vorderes und hinteres Gleitstück