

**C1-Heißd.-Zw.-P-Tenderlok. der englischen Großen Nordbahn**  
(Doncaster 1921).

Abb. 502. Tafel VI, Reihe 11.

Hauptabmessungen:  $483 \times 660/1727$   $H_w + H_{\bar{u}} = 92,4 + 19,2$   
 $R = 1,76$   $GL = 70,8$   $Gr = 52,5$ . Über Puffer 11 556.

Allgemeines: Für Stadtbahnbetrieb. Kurze, gedrungene Bauart.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2667. Rohrlänge 3073.  
Überhitzer „Gresley“.

Langkessel: 1 Schuß. Außendurchm. 1422.

Hinterkessel: Schmal, halbrunde Decke.

Rahmen: Blechrahmen.

Räder- und Triebwerk: L K t K. Hinten Adamsachse.  
Zylinder und Steuerung innen.

Ausrüstung: U. a. 1 Speisewasserpumpe. Kondensation des  
Auspuffs für Tunnelbetrieb.

Vorratsbehälter:  $W = 7,6$  cbm,  $K = 4,0$  t.

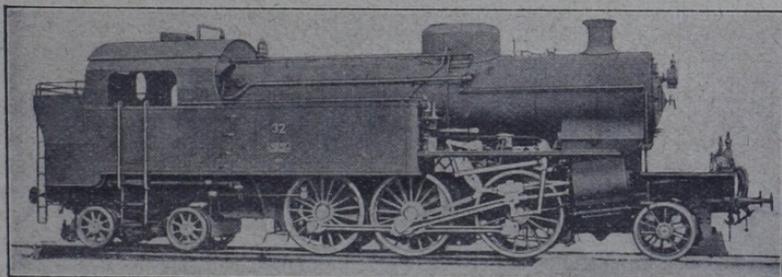


Abb. 503. 1C2-Heißdampf-Vierling-P-Tenderlokomotive der Bern-Neuenburg-Bahn.

**1C2-Heißd.-Vierling-P-Tenderlok. Gattung E a  $\frac{3}{6}$  der Bern-Neuenburg-**  
**Bahn (Winterthur 1913).**

Abb. 503/504. Tafel VI, Reihe 27.

Hauptabmessungen:  $425 \times 640/1600$   $H_w + H_{\bar{u}} = 166,9 + 42,4$   
 $R = 3,0$   $GL = 87,9$   $Gr = 52,8$ . Über Puffer 14 050.

Allgemeines: Erstmals geliefert 1913, Nachbestellung 1915.  
Schleppleistung: Beförderung eines 300 t-Zuges auf  $18 \frac{0}{100}$  Steigung  
mit 40 km/st, in der Wagerechten mit bis zu 90 km/st. Bei  
Probefahrten wurden 105 km/st erreicht. Höchstgeschwindig-  
keit 90 km/st.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2900. Rohrlänge 4500.  
Großrohrüberhitzer „Schmidt“, dreireihig.

Langkessel: 3 Schüsse. Größte l. W. 1600. Blechstärke 16. Dom  
auf vorderem Schuß. Flachschieberregler.

Hinterkessel: Breit über dem Rahmen, mit geneigter Vorder- und  
Rückwand, sowie halbrunder Decke. Stehkesselmantel 16.  
Feuerbüchse: Decke und Seiten 15, Rohrwand 28. Rost  
 $1600 \times 1700$ . Kipprost hinten.