

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

Abb. 502. Tafel VI, Reihe 11.

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

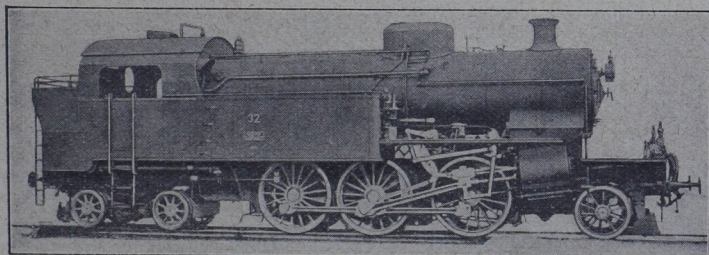
Räder- und Triebwerk: L K t K. Hinten Adamsachse.
Zylinder und Steuerung innen.Ausrüstung: U. a. 1 Speisewasserpumpe. Kondensation des
Auspuffs für Tunnelbetrieb.Vorratsbehälter: $W = 7,6$ cbm, $K = 4,0$ t.

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: $425 \times 640/1600$ $H_w + H_{\ddot{u}} = 166,9 + 42,4$
 $R = 3,0$ $GL = 87,9$ $Gr = 52,8$. Über Puffer 14 050.Allgemeines: Erstmals geliefert 1913, Nachbestellung 1915.
Schlepplleistung: 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. Höchstgeschwindigkeit
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
 1600×1700 . Kipprost hinten.