

- Rauchkammer: Länge 2100, l. W. 1600. Blechstärke 12, Rohrwand 28.
- Rahmen: Blechrahmen 28 stark, Lichtmaß 1200. Federn der 2. und 3. Kuppelachse durch Längsausgleicher verbunden.
- Räder- und Triebwerk: $\overline{L L K T K L}$. Vorn Krauß-Helmholtz-Drehgestell Bauart „Winterthur“ mit Seitenspiel und Rückstellfedern. Alle Zylinder 1:8 geneigt. Heusingersteuerung außen mit Übertragungswelle, da Schieber nicht in derselben lotrechten Ebene liegen. Für jede Seite je ein gemeinsamer Kolbenschieber 200 Durchm.
- Bremse: Selbsttätige Luftdruckbremse „Westinghouse“ wirkt auf alle Kuppel- und Drehgestellräder einseitig, außerdem Spindelbremse nur auf Kuppelräder.
- Ausrüstung: U. a. 2 saugende Dampfstrahlpumpen, 2 Schmierpumpen „Friedmann“, Hand- und Preßluftsandstreuer, Geschwindigkeitsmesser „Hasler“, 2 Popventile $3\frac{1}{2}$ “.
- Vorratsbehälter: W = 8,8 cbm, K = 2,5 t.

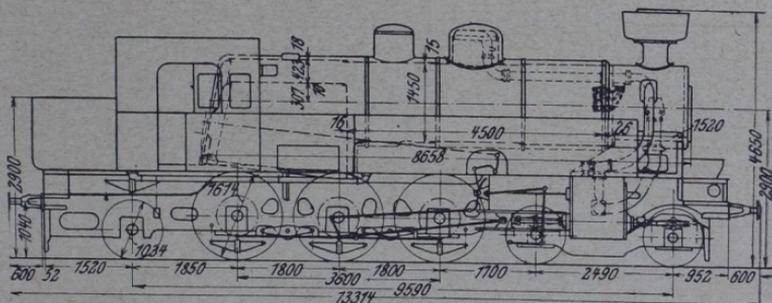


Abb. 505. 2C1-Heißdampf-Zwilling-P-Tenderlokomotive der österreichischen Staatsbahn.

2C1-Heißd.-Zw.-P-Tenderlok. Reihe 629 der österreichischen Staatsbahn (Staatseisenbahnges. Wien 1917).

Abb. 505. Taf. VI, Reihe 29.

Hauptabmessungen: $475 \times 720/1614$ $H_w + H_u = 142,7 + 36,8$
 $R = 2,70$ $GL = 80,2$ $Gr = 43,2$. Über Puffer 13 314.

Allgemeines: Erstmals 1912 von der Österr. Südbahn gebaut. Meist zur Verfeuerung von Braunkohle. Bei Probefahrten wurden 110 km/st erreicht. Für die österr. Staatsbahn wurden geliefert 15 Stück Ende 1917, 10 Stück Ende 1918, 30 Stück 1919 in Auftrag gegeben. L. befördert schwere P-Züge von 430 t auf Steigung bis 3‰ mit 60 km/st, 360 t mit 80 km/st; auf anhaltender Steigung von $7,7 \text{‰}$ 380 t mit 60 km/st und 300 t mit 80 km/st. Dauerleistungen von 1150 bis 1200 PS wurden im Beharrungszustand festgestellt. Oft auch für Eilgüterzüge verwendet. Höchstgeschwindigkeit 85 km/st.

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