

2D-Sattd.-Zw.-Verschiebe-Tenderlok. der irischen großen Südwest-Bahn (Inchicore 1915).

Abb. 512. Tafel VI, Reihe 55.

Hauptabmessungen: $496 \times 660 / 1385$ $H_w = 145,3$ $R = 2,30$
 $GL = 82,6$ $Gr = 66,4$.

Allgemeines: Für Verschiebedienst auf Strecken mit starken Krümmungen und Steigungen 1:90 bis 1:80 bei Zuggewichten von 800 bis 1000 t.

Kessel: Zylindrisch. Mitte über S. O. 2720. Rohrlänge 3538.

Langkessel: Mittlere l. W. 1500.

Hinterkessel: Bauart „Bel-paire“, reicht etwa von Mitte zwischen 1. und 2. bis zur 3. Kuppelachse.

Räder- und Triebwerk:

$K K K t \overline{L L}$. Letzte Kuppelachse liegt unter dem Kohlenkasten.

Schmierung der Achslager durch auf dem Umlaufblech angeordnete Sichtöler. Zylinder innen, stark geneigt. Stephensonsteuerung innen mit obenliegenden entlasteten Flachschiebern.

Bremse: Selbsttätige Luftsaugbremse wirkt auf alle Kuppelräder einseitig von vorn.

Ausrüstung: U. a. Pop-sicherheitsventile.

Vorratsbehälter: $W = 6,8$ cbm, $K = 3,6$ t.

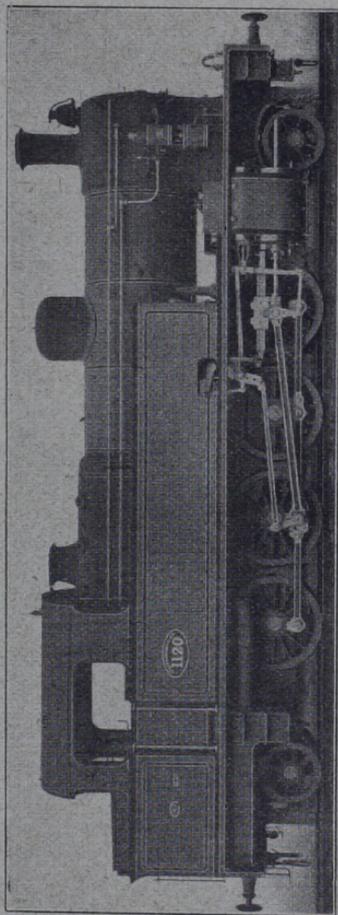


Abb. 510. 1D1-Heißdampf-Zwilling-G-Tenderlokomotive der niederländischen Staatsbahn.

2D2-Heißd.-Vierzyl.-Verb.-S-Tenderlok. der spanischen Nordbahn (Grafenstaden 1913).

Abb. 509 u. 511. Tafel VI, Reihe 58.

Hauptabmessungen: $\frac{400}{620} \times 640 / 1560$ $H_w + H_{\bar{u}} = 150,9 + 48,3$
 $R = 3,17$ $GL = 99,2$ $Gr = 63,5$. Über Puffer 16 550.

[Igel, Handbuch des Dampflokomotivbaues.