

2C1-Heißd.-Zw.-S-L. der Bône-Guelma-Eisenbahn in Tunis
(Grafenstaden 1914).

Abb. 519 u. 521. Tafel IX, Reihe 30.

Hauptabmessungen: $460 \times 610/1500$ $H_w + H_{\bar{u}} = 136,3 + 37,1$
 $R = 2,20$ $GL = 57,0$ $G_r = 36,0$.

Allgemeines: 1000 Spur. 70 km/st können dauernd eingehalten werden.

Kessel: Mitte über S. O. 2250. Rohrlänge 5000. Großrohrüberhitzer „Schmidt“.

Langkessel: Mittlere I. W. 1480. Siederohre aus Messing mit Kupferstützen.

Hinterkessel: Breite Feuerbüchse. Feuertür nach innen aufschlagend, nach Vorschrift für französische Heißdampflokomotiven.

Rauchkammer: Schornstein mit Drehklappe verschließbar.

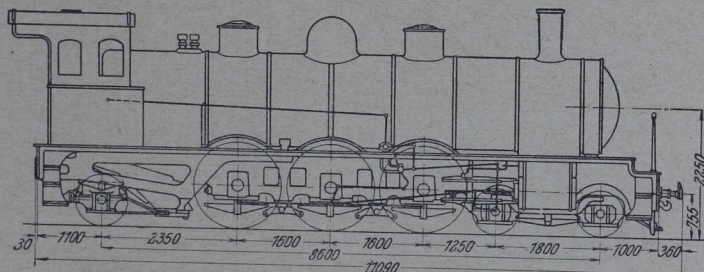


Abb. 521. 2C1-Heißdampf Zwilling-S Lokomotive der Bône-Guelma Eisenbahn.

Rahmen: Blechrahmen. Zur Unterbringung der breiten Feuerbüchse ist der Hauptrahmen hinter der letzten Kuppelachse abgebrochen und dafür ein zweiter Rahmen angeordnet, der die Feuerbüchse umfaßt. Federn der Kuppelachsen durch Längsausgleicher miteinander verbunden.

Räder- und Triebwerk: $\bar{L} \bar{K} \bar{T} \bar{K} \bar{L} \bar{L}$. Schleppachse im Deichselgestell.

Ausrüstung: U. a. 2 Sandkästen.

2C1-Heißd.-Vierzyl.-Verb.-S-L. der holländischen Staatsbahn auf Java
(Werkspoor 1917).

Abb. 522/523. Tafel IX, Reihe 33.

Hauptabmessungen: $\frac{340}{520} \times 580/1600$ $H_w + H_{\bar{u}} = 126,2 + 43,0$

$R = 2,70$ $GL = 65,3$ $G_r = 36,7$ $GL+T = 109,1$. Lok. und Tender: Achsstand 17 962, über Puffer 20 792.

Allgemeines: 1067 Spur. Für Schnellzugdienst auf Java. Verlangte Leistung: Beförderung eines Zuges von 22 Wagen (300 t) auf $1 : \infty$ mit $V = 100$ km/st, 28 Wagen (400 t) auf $1 : \infty$ mit $V = 90$ km/st, 22 Wagen (300 t) auf Steigung 5‰ mit