

Zylinder liegen in einer Ebene unter der Rauchkammer; die außenliegenden Niederdruckzylinder von 570 mm Durchmesser und die innenliegenden Hochdruckzylinder greifen die erste Achse an, die also als Kropfachse ausgebildet sein muß. Die Lokomotive hat vorn ein zweiachsiges Drehgestell und hinten eine radial einstellbare Achse, der Rahmen ist als Plattenrahmen ausgeführt. Die Feuerkiste mit einer 3,28 qm großen Rostfläche ragt weit über den Rahmen seitlich hinaus. Zur Verminderung des Luftwiderstandes sind Rauchkammertür, Zylinderdeckel und Führerhaus mit Windschneiden versehen.

Für noch größere Leistungen, besonders zur Beförderung schwerer Schnellzüge über Gebirgsstrecken, dient die 2-C-1 Bauart, die also drei Kuppelachsen hat. Fig. 1044 zeigt eine der leistungs-

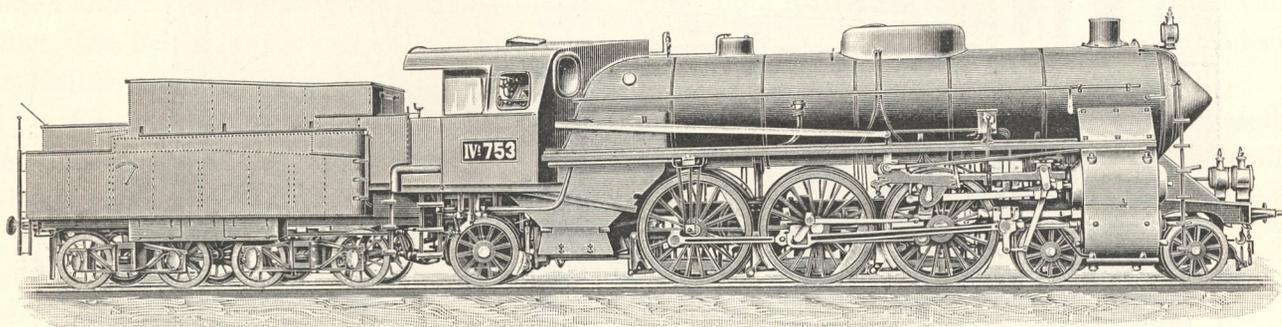


Fig. 1044. 2-C-1 Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive mit Schmidtschem Rauchröhrenüberhitzer.

fähigsten europäischen Lokomotiven, die ebenfalls von der Firma Maffei in München für die badischen Staatsbahnen gebaut ist. Sie ist eine Heißdampf-Vierzylinder-Verbundlokomotive; die innenliegenden Hochdruckzylinder von 425 mm Durchmesser sowie die außenliegenden Niederdruckzylinder von 650 mm Durchmesser greifen die zweite, d. h. die mittlere Kuppelachse an. Der

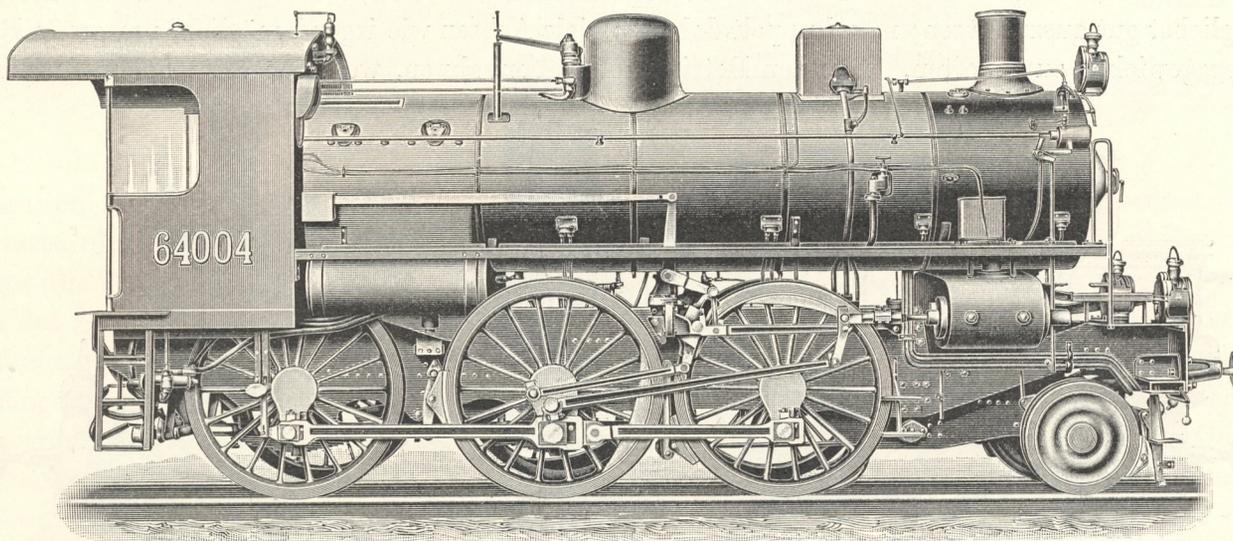


Fig. 1045. 1-C Heißdampf-Zwillingslokomotive mit Rauchröhrenüberhitzer.

Triebraddurchmesser beträgt 1800 mm, die wasserverdampfende Kesselheizfläche 218,72 qm; der Rauchröhrenüberhitzer der Bauart Schmidt hat eine Heizfläche von 50 qm, die Rostfläche ist 4,5 qm und ebenfalls breit ausgeführt. Der Rahmen, ein geschmiedeter Barrenrahmen, läßt das innere Triebwerk gut erkennen. Das Dienstgewicht der Lokomotive in betriebsfähigem Zustande beträgt etwa 88 Tonnen. Rauchkammertür und Führerhaus sind mit Windschneiden versehen. Der Tender ist vierachsig und faßt 20 cbm Wasser und 7 Tonnen Kohle.

Für kleinere Kesselleistungen als die obige Lokomotive wird vielfach eine 2-C Bauart verwendet, die sich in Zwei- oder Vierzylinderbauart als Heißdampfmaschine viele Anhänger erworben hat. Für leichtere Personenzüge auf Hügellandstrecken wird vielfach die 1-C Bauart verwendet. Fig. 1045 zeigt eine derartige 1-C Heißdampf-Zwillingslokomotive der italienischen Staatsbahnen,