

die von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin gebaut ist. Sie hat einen Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzer und innenliegende Zylinder von 540 mm Durchmesser; die außenliegenden Kolbenschieber geben der Lokomotive ein eigenartiges Aussehen. Sie besitzt vorn ein sogenanntes *Zaradrehgestell*, das dem Kraußschen Drehgestell ähnlich ist; die schmale, zwischen den Rädern liegende Feuerkiste steht auf dem Rahmen.

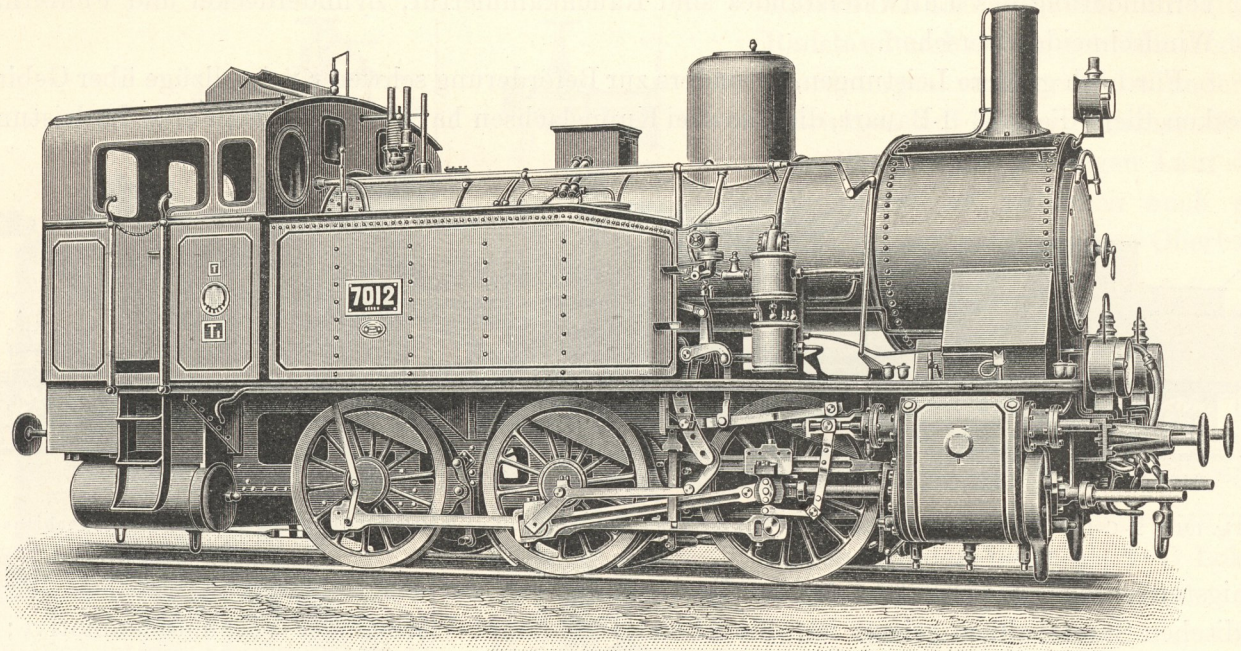


Fig. 1046. C Heißdampf-Tenderlokomotive.

Bei Güterzuglokomotiven kommt es hauptsächlich darauf an, die Zugkraft der Lokomotive möglichst gut auszunutzen; man kuppelt daher so viele Achsen wie irgend möglich, um große Reibungsgewichte zu erhalten. Für den Betrieb auf Nebenbahnen, wo keine allzu hohen Anforder-

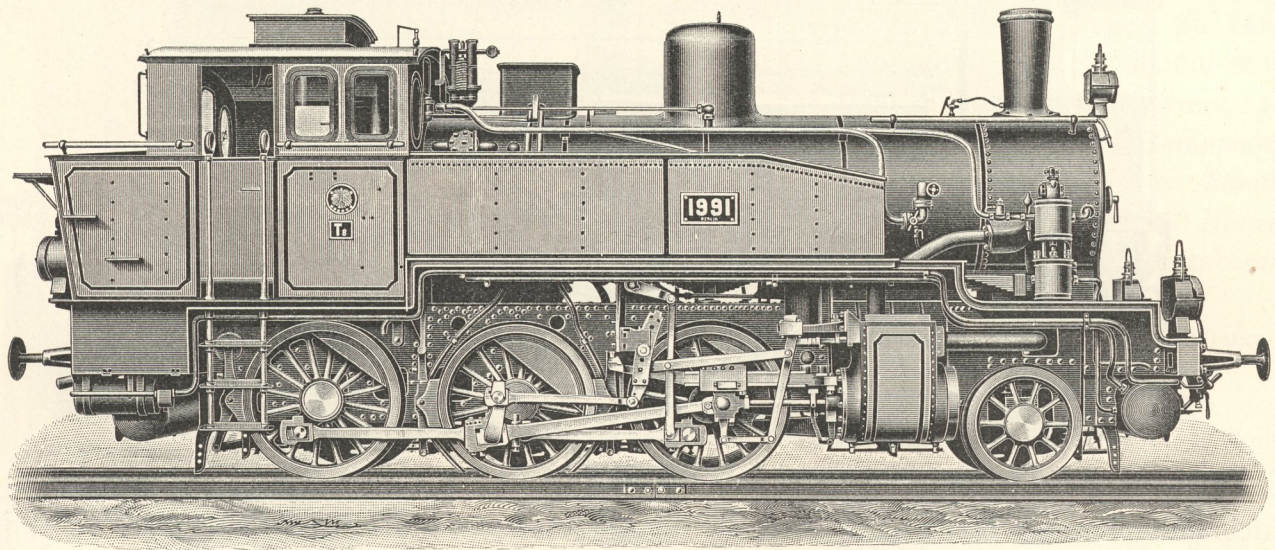


Fig. 1047. 1-C Naßdampf-Zwillingslokomotive von Orenstein & Koppel, Berlin.

ungen an die Leistungsfähigkeit der Lokomotive gestellt werden, genügt die C Bauart. Fig. 1046 stellt eine C Heißdampf-Tenderlokomotive der Preußischen Staatsbahnen dar, die von der Breslauer Maschinenbau-Anstalt entworfen und erstmalig gebaut ist. Sie hat einen Triebzylinderdurchmesser von 1350 mm, außenliegende Zylinder von 500 mm Durchmesser, die Rostfläche beträgt 1,48 qm, die wasserverdampfende Heizfläche 68,43 qm und die Überhitzerheizfläche 16,40 qm. Sie wiegt betriebsfähig etwa 43 Tonnen und nimmt 5 cbm Wasser sowie 1,4 Tonnen Kohle mit. Die Lokomotive hat sich trotz ihrer kleinen Heizfläche als außerordentlich