

# Trainz 2019: C&O 2-6-6-6 H8 - New River Mining Coal Run

## [Zitat von Steam](#)

Was war die stärkste Dampflokomotive, die jemals gebaut wurde? The Big Boy?

Was war die schwerste Dampflokomotive, die jemals gebaut wurde? The Big Boy? ..... Na ja, vielleicht, vielleicht auch nicht.

In diesem Addon werden Sie die Kraft des C & O 2-6-6-6 H8 Allegheny erleben. Sie geben Ihnen die Kontrolle über diesen großen Jungen und Sie werden einen großen Kohlefluss machen. Die Reise ist nicht kurz, also stellen Sie sich der Herausforderung, Ihre Fracht von New River Mining bis nach Hinton zu befördern!

Um Ihre neue Lok im [Quick Drive](#) oder Surveyor zu finden und zu platzieren, klicken Sie auf die Registerkarte Trains und suchen Sie nach C & O 2-6-6-6 H8.

Weitere Informationen zum C & O 2-6-6-6 H8 Allegheny finden Sie hier:

In den 1930er Jahren verbesserte das C & O seine Eisenbahn, indem es neue Tunnel bohrte und andere erweiterte. Die Klasse T-1 Texas Typ 2-10-4 kam ebenfalls in den frühen 1930er Jahren an und schien die Wahl zu sein, um ihre Kohlezüge über die 80 Meilen lange Strecke von Hinton, West Virginia, nach Clifton Forge, Virginia, zu befördern. Dieser Lauf beinhaltete eine Steigung von 13 Meilen, 577% bis zum 2.072 Fuß hohen Gipfel eines Allegheny-Berges und eine anschließende Abfahrt mit einer Steigung von 1,14% bis nach Clifton Forge. Die 2-6-6-2 waren in die Jahre gekommen und die 2-8-8-2, die in den 1920er Jahren ausgeliefert wurden (die aufgrund enger Tunnelfreiräume eine einfache Erweiterung verwendeten), waren nicht der Aufgabe gewachsen. Kurz vor der Bestellung weiterer 2-10-4 wurde die C & O von der Lima Locomotive Company mit einem neuen und leistungsstärkeren Lokomotivendesign angesprochen.

Bei dieser Konstruktion handelte es sich um eine sechsfach gekoppelte Single-Expansion-Lok mit 67-Durchmesser-Treibern für die Geschwindigkeit, eine 9 x 15-Feuerkammer mit einem sehr großen Dampfkessel und einem Lokgewicht von 778.000 Pfund, um die Zugkraft zu gewährleisten. Die große Feuerbüchse befand sich hinter den Fahrern und erforderte einen sechsrädrigen Schlepper, der sie stützte. Dies gab der Konstruktion eine Radanordnung von 2-6-6-6. Mit vier Zylindern mit einem Durchmesser von 22,5 x 33 Hub, einem Kesseldruck von 260 psi und den Treibern mit einem Durchmesser von 67 Hub konnte er 110.200 Pfund Zugkraft aufbringen.

Die C & O stimmte zu und bestellte zehn dieser 2-6-6-6-Lokomotiven und Lima lieferte sie im Dezember 1941 aus. Sie wurden als Klasse H-8 bezeichnet und mit den Straßennummern 1600 bis 1609 versehen neuer Name. Das C & O wählte den Namen Allegheny für die Bergkette, in der diese neue Lokomotive ihre Arbeit verrichten sollte. In einem Artikel von King in Trains aus den frühen 2000er Jahren heißt es, dass die C & O Alleghenies jeweils rund

270.000 US-Dollar kosten.

Die Ausschreibungen für diese neuen Lokomotiven waren die größten, die auf der C & O eingesetzt wurden, mit einem Wassertank von 25.000 Gallonen und einem Kohlebunker von 25 Tonnen. Um die Gesamtlänge der Lokomotive und des Tenders in dem Rahmen zu halten, in dem die vorhandenen Drehteller Platz finden, musste der hintere Teil des Tenders höher ausgelegt werden, sodass hinten mehr Gewicht als vorne lastete. Der Tender hatte einen sechsrädrigen Führungswagen, aber ein achtradriger Schleppwagen war erforderlich, um das Gewicht im Heck zu tragen.

In Betrieb könnte ein Allegheny-Führender und ein Drückender einen mit 140 Autos beladenen Kohlezug vom Hinton-Terminal auf den Berg befördern. Oben wurde der Drücker abgenommen, umgedreht und zum Hinton-Terminal zurückgeschickt. Die einzige führende Allegheny konnte die Abfahrt den Berg hinunter nach Clifton Forge bewältigen, wo sie für eine Rückfahrt mit einem Zug leerer Kohlewagen umgedreht wurde.

Die C & O verfügte über 23 Alleghenies, die mit Dampfheizungs- und Signalleitungen für den Personenverkehr ausgestattet waren. Sie wurden jedoch sparsam eingesetzt und zogen während des Zweiten Weltkriegs gelegentlich einen schweren Postzug oder einen Truppenzug. Die Allegheny war möglicherweise die ultimative Güterzuglokomotive. Sie konnten einen sehr beeindruckenden Rekord erzielen, obwohl sie auf eine Weise verwendet wurden, die nicht perfekt zu ihrem Design passte. Die Allegheny-Kessel waren in der Lage, bis zu 8000 PS zu liefern! Dies war weitaus mehr, als jede andere Hubdampflokomotive entwickeln konnte. Die C & O setzte die H-8 jedoch im Kohleschleppdienst ein, wo sie nicht in der Lage waren, ihr volles Potenzial als Hochgeschwindigkeitslokomotiven auszuschöpfen. Die C & O Alleghenies wurden entwickelt, um 5.000 Tonnen mit 45 Meilen pro Stunde zu befördern, wurden aber leider verwendet, um Züge mit 10.000 oder mehr Tonnen mit 15 Meilen pro Stunde zu befördern. C & Os 2-6-6-6s waren sehr beeindruckende Lokomotiven. Sie waren jedoch nie an ihr volles Potenzial gewöhnt. Der Allegheny war in seiner Rolle wirklich großartig, aber so gut er auch war, er konnte den Kampf mit dem Diesel nicht gewinnen. Die C & Os Alleghenies wurden ab 1952 außer Dienst gestellt, und das letzte Feuer fiel 1956.

[ss\\_4ffde2de130389a9b469b26a4b71da9f62b1a1aa.600x338.jpg?t=1546927183](https://www.railsimulator.net/lexicon/entry/877-trainz-2019-c-o-2-6-6-6-h8-new-river-mining-coal-run/)

Image not found or type unknown

Alles anzeigen