

büchswand (vgl. Grundriß) nicht statt. Das Feuergewölbe ist an seinem unteren Ende mit erweiterten Durchbrechungen versehen, um die Flamme größtenteils zur Rohrwand gelangen zu lassen.

Amerikanischer Flachsitzbrenner von „Sheedy“, wie er für reine Ölföderung bei der Süd-Pacificbahn benutzt wird, in Abb. 104 a. Bei a tritt das Öl ein, bei b die Luft und bei c der Dampf. Vorn an der Spitze der Dampföse befindet sich ein feiner Schlitz d, durch den der Dampf austritt. Bei e verläßt das Gemisch den Brenner. Bei den Brennern (Abb. 105 b) „von Boden-Ingles“ tropft das Öl zunächst auf eine Platte und wird von dort aus durch einen Dampfstrahl mitgerissen.

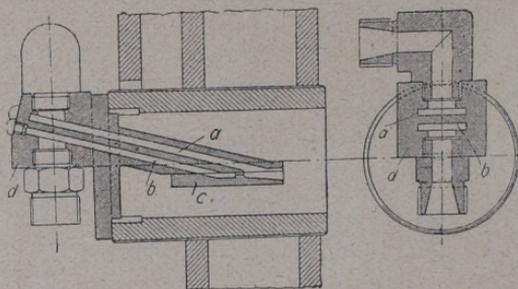


Abb. 103. Brenner Bauart „Sußmann“.

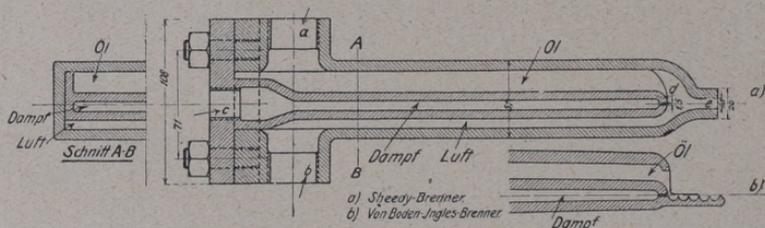


Abb. 104. Amerikanische Brenner.

Nach Sußmann weist die Zusatzölföderung u. a. folgende Vorteile¹⁾ für Lokomotiven auf:

1. Die Kesselleistung kann durch Teeröl-Zusatzföderung dauernd um 15 bis 20% erhöht werden, und zwar bis an die Grenze der Zylinderleistung und ohne Mehrbeanspruchung des Heizers;
2. dadurch ist eine höhere Belastung der Lokomotiven zulässig, die bei den meisten Lokomotivbauarten bis an die Grenze der Maschinen- bzw. Schleppleistung gesteigert werden kann;
3. Störungen infolge Dampf- und Wassermangel, infolge schlechter Kohle, Verschlacken der Roste, Verlegung der Rohre werden verhindert, sofern die Zusatzföderung in gut arbeitendem Zustande erhalten wird;

¹⁾ Glasers Annalen 1911, 1. April, S. 130.