

rechte Rohre fließt, im Gegensatz zu Bauarten mit geneigten Rohr- anordnungen; ferner sind weite Rohre besser als enge, um schnelle Verstopfung zu vermeiden und bessere Reinigung zu erzielen. Wenn auch Kalk zunächst als Schlamm ausfällt, so könnte er doch nach und nach festere Formen annehmen oder sonst Störungen verursachen, falls die Rohre nicht ab und zu gereinigt werden. Allerdings sind außer weitrohrigen auch sehr engrohrige Bauarten verschiedentlich erfolgreich verwendet worden.

### III. Allgemeine Anordnung und Einbau von Vorwärmern.

Bei den meisten Vorwärmern wird mit Dampf- oder Tauch- Kolbenpumpen gespeist. Überschreitet die Temperatur des Speise- wassers bei seinem Eintritt in den Wasserspeiseapparat  $40^{\circ}$  C nicht oder befindet sich der Vorwärmer zwischen Wasserspeisevorrichtung und Kesselspeisekopf, so kann mit Strahlpumpen gespeist werden. Bei Ansaugtemperaturen von mehr als  $40^{\circ}$  C versagen die gewöhn- lichen Strahlpumpen, es werden dann Dampfmaschinen zur Speisung gebraucht. Sie benötigen 1 kg Dampf (bei den üblichen Kessel- drücken) zur Förderung von 100 bis 150 kg Wasser, während die Strahlpumpe, bei gleichem Dampfverbrauch, nur etwa 15 kg zu fördern vermag. Außerdem läßt sich der Abdampf der Dampfmaschine noch für die Vorwärmung brauchbar machen.

Weitere Vorteile der Dampfmaschinen sind, daß ihre Fördermenge in großen Grenzen verändert werden kann. Die Wasserspeisung geschieht mit ihr ständig, und das heiße Wasser vermindert bei seinem Eintritt in den Lokomotivkessel die Temperatur und Spannung in ihm beinahe gar nicht. Die Maschinen sind bei den einzelnen Vor- wärmerbauarten vor oder hinter denselben angeordnet. Falls die Pumpe das kalte Wasser durch den Vorwärmer drückt, läßt sich jede übliche Bauart als Speisepumpe verwenden. Am liebsten legt man den Vorwärmer zwischen Kessel und Pumpe, d. h. in die Druck- leitung, um den vollen Nutzen der Vorwärmung zu bekommen. Ver- legung des Vorwärmers in die Saugleitung würde die Vorwärmung auf einen verhältnismäßig niedrigen Temperaturgrad beschränken, da die Saugwirkung der Pumpe gesichert werden muß. Das Einfrieren der Saugleitung, wenn die Lokomotive bei Frostwetter außerhalb des Lokomotivschuppens aufgestellt werden muß, ist zu vermeiden. Des- halb sind die Rohre der Vorwärmeranlage möglichst nahe an den Kessel zu legen.

Der Einbau des Vorwärmers hängt ab von räumlichen Ver- hältnissen und von den für die einzelnen, Bahnen gültigen Betriebs- regeln.<sup>1)</sup> Die Speisepumpe steht in Deutschland meistens auf der linken Kesselseite, da Bedienung derselben dem Heizer übertragen und dieser seinen Stand auf der linken Lokomotivseite hat; auch ist dies durch die übliche Rechtslage der Bremsluftpumpe begründet (umgekehrt z. B. in Baden). Bei den preußischen Staatseisenbahnen geschieht der Einbau des Vorwärmers auf folgende Arten:

<sup>1)</sup> Die Vereinigten Staaten von Amerika legen z. B. den Vor- wärmer auch unter den Tender in dessen Längsachse.

Vorwärmer liegend quer zur Lokomotivachse, zwischen den Rahmenblechen;

Vorwärmer liegend oben auf dem Kessel, zwischen Dom und Sandkasten;

Vorwärmer liegend auf dem Trittbrett vorn vor der Rauchkammer;

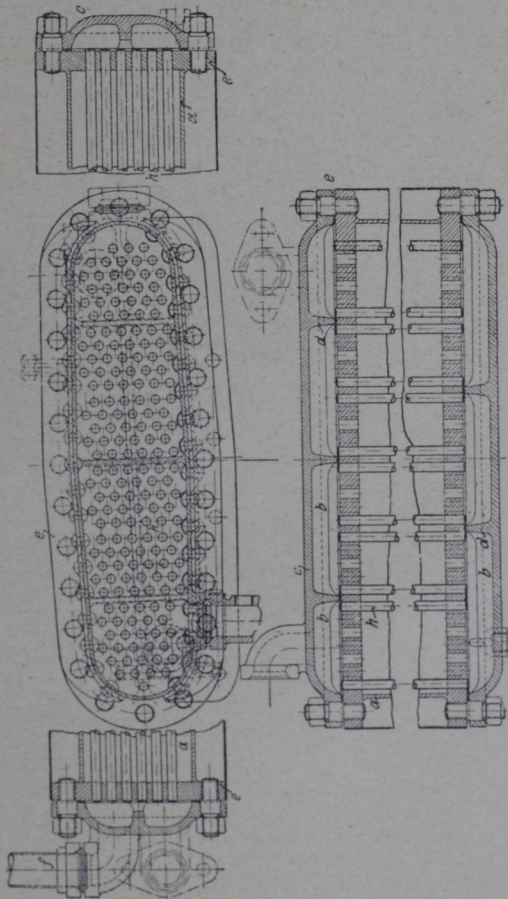


Abb. 117. Vorwärmer Bauart „Schichau“.

Vorwärmer liegend seitlich auf dem Umlaufblech (gebräuchlichste Anordnung).

Bei der neuen österreichischen 1E-Heißd. Zw. G-Lok. ist der Vorwärmer stehend zwischen den Rahmenblechen angeordnet.