

d) Bodenring.

Er verbindet Stehkessel (außen) und Feuerbüchse (innen) im unteren Teil miteinander. Seine Breite ist etwa 60 bis 90, seine Höhe etwa 70 bis 100 mm. Breite möglichst groß, um guten Wasserumlauf zu erhalten. Als Baustoff diente früher allgemein Schmiedeeisen; Barren wurden ausgeschmiedet und dann zusammen angeschweißt. Heute wird meistens Flußeisen als Baustoff benutzt. Als Nietung waren in der Regel zwei gegeneinander versetzte Nietreihen in Gebrauch. Wenn an den Ecken für Nietköpfe kein Platz ist, so werden von außen Nietschrauben zwischen die Nieten gesetzt. Zwecks Vermeidung von Undichtigkeiten an den Ecken hat der Bodenring häufig nach unten verlängerte Ecklappen und eine dritte, enggeteilte Nietreihe für die Außenwand. Neuerdings kommen meist einreihige Nieten in Verbindung mit Ecklappen vor.

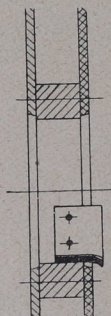


Abb. 46. Schüröffnung.

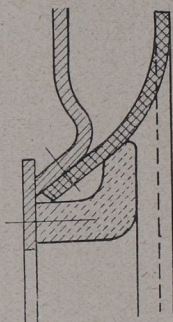
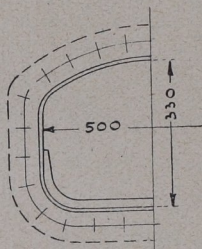


Abb. 47. Schüröffnung Bauart „Webb“.

Reicht der Bodenring über den Rahmen, so wird er auch herangezogen als Feuerbüchsträger, als Schlingerstück (wenn im hinteren Teile des Kessels Seitenstöße aufgenommen werden sollen), zum Tragen von Rost und Kipprosträgern. Bei einzelnen preußischen Lokomotiven der Gattung G₈ befindet sich solch ein am Bodenring angeschweißtes doppeltes Schlingerstück in Gestalt zweier Lappen (Abb. 45).

e) Feuertür.

Baustoff ist starkes Eisenblech, Gußeisen, Stahlformguß oder Schmiedeeisen. Die Öffnungen sind kreisrund (seltener), länglich rund oder rechteckig (Ecken abgerundet); sie sind 280 bis 330 mm hoch und 370 bis 450 mm breit. Die Schüröffnungen sind entweder geschmiedete Rahmen der betreffenden Formen und werden dann zwischen Stehkessel- und Feuerbüchs-Rückwand genietet (Abb. 46), oder die beiden eben genannten Rückwände werden unmittelbar verbunden. Letztere Ausführung verlangt sehr genaue Arbeit. Bei schlechtem Wasser bilden sich (z. B. bei Bauart „Webb“ in Abb. 47)