

## e) Regler.

Seine Lage ist meistens möglichst hoch im Dom. Schmiervorrichtung oben auf dem Dom. Organe zum Reglerabschluß sind Schieber oder Ventile; beide Arten sind stets entlastet. Vorteil der Ventile gegenüber Schieber ist, daß keine Ölung nötig, daß geringere Arbeit beim Öffnen, daß die Herstellung und Bearbeitung (nur Drehbank) billiger und daß vollständige Entlastung des Öffnungsorgans stattfindet (dadurch leichte Beweglichkeit und Bedienung).

Ventilregler gingen von Amerika aus. Man baut — gegenüber den früheren einfachen Sitzventilen — meist nur Doppelsitzventile z. B. Bauarten „Strnad“, „Zara“, „Schmidt und Wagner“. Schwierig dabei ist, guten Dampfabschluß der Regler zu erhalten und die Dampfentnahme zu regeln, da einem ganz geringen Ventilhube ein großer Öffnungsquerschnitt entspricht (plötzliche

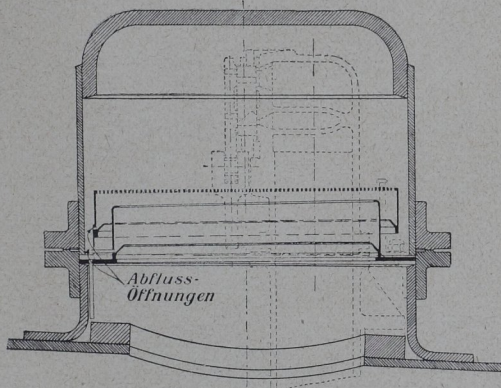


Abb. 71. Wasserabscheider.

Öffnung für Dampfeintritt). Größter Querschnitt<sup>1)</sup> etwa 0,04 bis 0,08 des Zylinderquerschnittes. Bei voller Fahrt Dampfgeschwindigkeit im Regler nicht größer als 60 bis 80 m/sek, wonach die Regler-Durchgangsläche und der Rohrleitungsdurchmesser zu bestimmen sind. Hub des Reglerventils 60 bis 80 mm; Durchmesser des Dampfknierohres 80, 100, 120 mm bei Kleinbahnlokomotiven, 100, 120, 140, 150 mm (bis 210 mm in Amerika) bei regelspurigen Lokomotiven.

Ventilregler Bauart „Zara“ (Abb. 72). Findet Verwendung hauptsächlich in Italien, Frankreich, Schweiz, Österreich und Japan. Das Hauptventil a besitzt einen Entlastungskolben, der jedoch einen etwas kleineren Durchmesser hat als seine zylindrische Führung im Kopfe des Reglers. In drei aufeinanderfolgenden, voneinander ab-

<sup>1)</sup> Langrod, Glasers Annalen 1906, Januar, S. 3.