

dichtung mit Kupferstulpen oder ein Anlöten (nicht Schweißen) von Schutzhülsen.

c) Funkenfänger.

In § 97 der T. V. heißt es: „Wenn die Beschaffenheit des Heizstoffes es erfordert, sind die Lokomotiven mit einer Vorrichtung zu versehen, die den Auswurf glühender Kohle aus dem Schornstein zu verhüten bestimmt ist“. Man beurteilt die Notwendigkeit des Funkenfängers nach der Feuergefährlichkeit für die Nachbarschaft, nach der Art des Brennstoffes und nach der des Betriebes. Der Funkenfänger kann in der Rauchkammer, im Schornstein oder im Kopf oben am Schornstein liegen. Man führt ihn aus als Sieb oder Flechtwerk, man setzt ihn aus Stangen zusammen, aus gelochten Blechplatten, oder man baut ihn als Ablenkvorrichtung (Lenkplatten). Hiernach sind

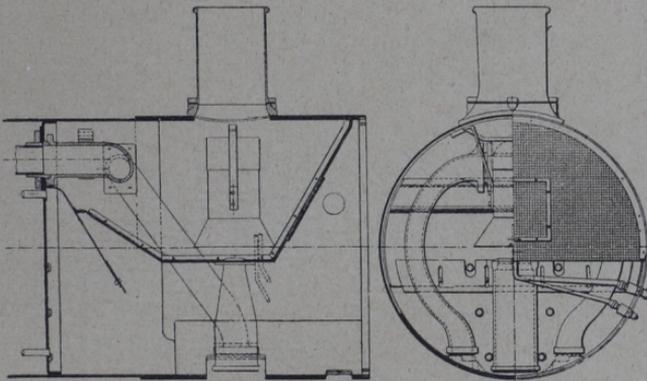


Abb. 76. Amerikanischer Funkenfänger.

etwa folgende Ausführungen bekannt: Adelsberger, Holzapfel, Prüßmann, Krauß, Lehmann, Orenstein & Koppel, Struve, Vulkan, Bauart „Breslau“, Amerikanische Bauarten (Diaphragma oder Ablenkungsplatte) in Abb. 76.

Als Konstruktionsgründe gelten: der Funkenfänger muß wirksam sein (dies hängt ab von der Größe der Bohrung oder der Siebe); der Luftzug darf nicht zu stark beeinträchtigt werden (indem der Durchgangsquerschnitt des Funkenfängers nicht zu klein gemacht wird); leichte Reinigung bei Verstopfung der Löcher muß möglich sein durch Schütteln oder Abnehmen des Funkenfängers; der Funkenfänger muß beim Anheizen teilweise herausnehmbar sein; möglichste Abhängigkeit des Durchgangsquerschnittes von den Füllungen ist notwendig (kleinere Querschnitte bei größeren Füllungen).

Bei der Deutschen Reichsbahn sollen künftig nur noch angewendet werden: verbesserte Korbfunkenfänger Bauart „Holzapfel“ bei tiefliegendem (Abb. 77) und Korbfunkenfänger Bauart „Breslau“ bei hochliegendem Blasrohr (Abb. 78).