

kaum praktisch angewendet. Die Dampfbrenner arbeiten mit Dampf oder Luft als Zerstäubungsmittel; sie sind am meisten verbreitet. Es gibt fünf Grundbauarten von Dampfbrennern¹⁾: Topfbrenner, Saugbrenner, Kammerbrenner, Injektorbrenner und Wurfbrenner. Am häufigsten kommt der Injektorbrenner vor. Von diesen fünf Grundformen ergibt jede entsprechend ihrer Mündungsformen wiederum vier Abarten. Man unterscheidet folgende Mündungsformen: Runde Bohrungen, flache Schlitze, Kreisringe in wagerechter und in senkrechter Lage. Übereinstimmend hiermit ist die Gestalt der Brennerflamme rund, flach, fächerförmig oder ringförmig-konzentrisch.

In dem Entwurf (Abb. 99) für eine 1D1-Stadtbahnlokomotive sind die beiden etwas geneigten Ölbrenner in Entfernung von je

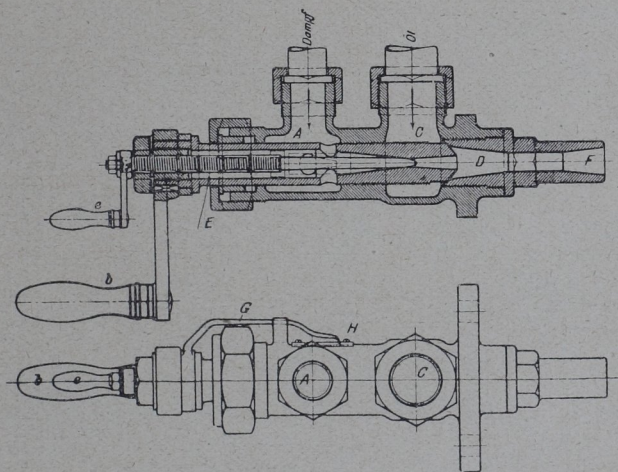


Abb. 100. Brenner Bauart „Dragu“.

275 mm von Kessel-Längsmittle unterhalb der Rückwand des Stehkessels angeordnet. Mittels senkrechter Spindel wird der Ölzufluß vom Führerstand aus geregelt. Die Feuerkiste ist ringsum mit Schamottesteinen ausgemauert.

Erwähnenswert sind folgende mit Dampf als Zerstäubungsmittel arbeitende Lokomotivbrennerbauarten: 1. Regelung und Abstellung der Öl- und Dampfzuführung vor dem Brenner; Bauart „Holden“, englische Große Ostbahn und Arlbergbahn; 2. Regelung und Abstellung der Öl- und Dampfzuführung innerhalb des Brenners; Bauarten „Urquhart“ in Rußland, „Dragu“ und „Cosmovici“ in Rumänien, „Sußmann“ auf Versuchslokomotiven der preußischen Staatsbahnen, sowie die Bauarten „Sheedy“, „Booth“, „von Böden-Ingles“ an amerikanischen Lokomotiven.

¹⁾ Report of the U. S. Naval „Liquid Fuel“, Board usw., G. M. Melville, Washington, 1904.