

Brenner Bauart „Dragu“ (Abb. 100). Der Austrittsquerchnitt der Öldüse und der der Dampfduße sind innerhalb des Brenners regelbar. Flüssiger Heizstoff wird zugleich mit Dampf eingeblasen. Bei C tritt das Öl, bei A der Dampf ein und gelangt durch Löcher in das Innere der Dampfduße, wo seine Menge durch eine Spindel E am Handgriff e geregelt wird. Mittels Handgriffes b läßt sich der Ölzutritt von C nach dem Mischraum D durch Verstellung der Dampfduße (durch Vorwärts- oder Zurückschrauben eines nadelförmigen Stiftes beim Drehen des Handgriffes b) mehr oder weniger versperren. Hat der Dampf die engste Stelle an der Spitze des nadelförmigen Stiftes durchlaufen, so dehnt er sich aus; gleichzeitig nimmt der Dampfdruck ab und die Geschwindigkeit zu, und der Dampf mischt sich im Mischraum D mit dem von C angesaugten Heizstoff. Hierauf tritt das Dampf- und Ölgemisch bei F in die Feuer-

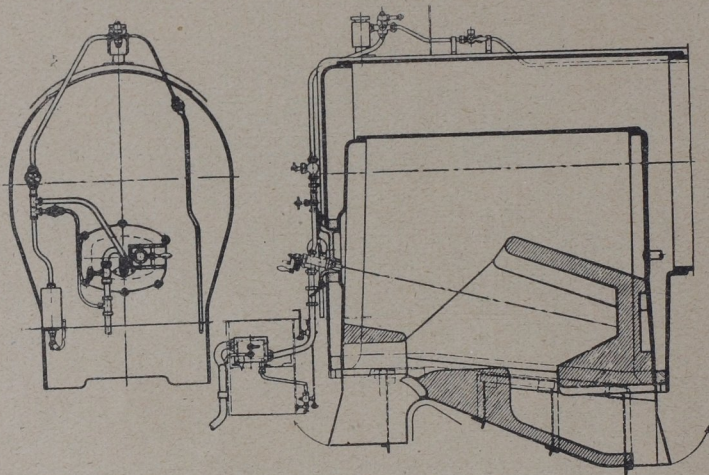


Abb. 101. Feuerbüchse mit Dragu-Brenner.

büchse über. Durch Zeiger G wird an der Teilung H die Düsenstellung außen kenntlich gemacht.

Abb. 101 zeigt die Ausstattung des Hinterkessels einer rumänischen 1C-Lokomotive für Ölfeuerung unter Anwendung des Dragubrenners¹⁾. Der Brenner sitzt in der Feuertüröffnung. Als Aschkasten ist der der früheren Kohlenfeuerung beibehalten worden; er wurde derart versteift, daß er das Gewicht einer starken Schamotteausmauerung tragen konnte. Die Aschkastklappen sind wie früher geblieben. Zur Verhütung des unmittelbaren Zuflusses kalter Luft an die Flamme und besonders an die stark erhitzten Wände der Feuerbüchse, bilden die Schamottesteine von der vorderen und hinteren Aschklappe aus einen besonderen

¹⁾ Glasers Annalen 1910, 1. Juli, S. 13.