

überreißens abhängig sind. Ferner ermöglicht eine solche Einrichtung eine Steigerung der größten Leistung der Lokomotive, die oft durch zu hohen Wassergehalt des Dampfes vorzeitig begrenzt wird. Schließlich wird auch die im Lokomotivbetrieb so wichtige Betriebsicherheit erhöht.

Wasserabscheider Bauart „Mees“ (Abb. 138). Hierbei wird die Fliehkraft des Wassers ausgenutzt. Die Wirkungsweise ¹⁾ ist folgende: Der Dampf tritt am Anfang eines runden Behälters ein und wird so durch einen kreis- oder schraubenförmigen Kanal geführt, daß er im Behälter bis zu seinem Austritt in der Mitte umherkreist. In bestimmten Zwischenräumen hat die Scheidewand des Kanals Fangbleche. Letztere verlaufen schräg von oben nach unten und sind an die Kanalwand unter einem spitzen Winkel angeschlossen. Nach unten werden die Fangbleche breiter und umfassen die Abschlußöffnungen im Boden des Wasserabscheiders mit ihrem unteren Ende. Infolge der lebendigen Kraft im Gemisch und infolge des Überdruckes, der sich gegenüber dem Raume unter dem Boden des Abscheiders durch die Fliehkraft bildet, kommen die weggeschleuderten Wasserteilchen jedesmal hinter die Fangbleche, von dort aus zu den entsprechenden Abflußöffnungen im Boden und sodann aus dem

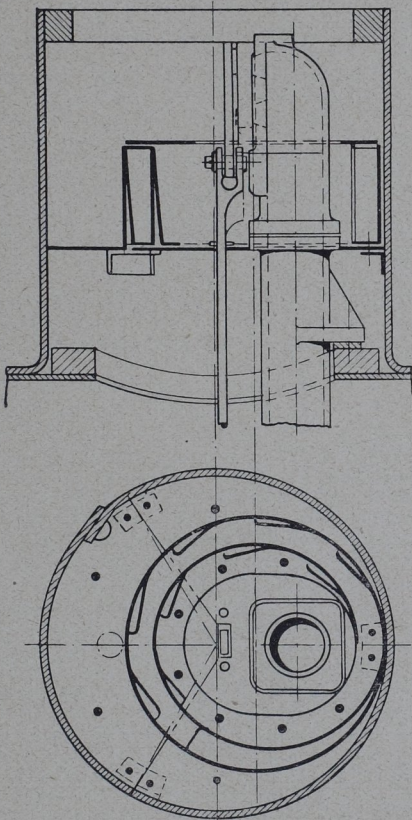


Abb. 139. Wasserabscheider Bauart „Jung“.

Wasserabscheider zurück in den Lokomotivkessel. Beim Einbau des Reglers ist darauf zu achten, daß für den Dampfumlauf im Dom genügend freier Raum vorhanden ist.

Wasserabscheider Bauart „Jung“ ²⁾ (Abb. 139). Die Fliehkraft eines rasch kreisenden Dampfstromes wird zur Ausscheidung

¹⁾ Organ, 1920, 1. März, S. 70.

²⁾ Jung in Jungenthal, bei Kirchen a. Sieg.