

Mestre-Überhitzer (Abb. 155); Französische Ostbahn. Jedes Überhitzerglied wird gebildet aus einem mittleren geraden Rohr (36/44 mm), und aus neun Rohren (13/20 mm), die alle in einem Rauchrohr (140/150 mm) gelagert sind. Die neun Rohre sind, in regelmäßigen Abständen voneinander, schlangenförmig um das Mittelrohr herumgeführt. Jedes dieser neun Rohre ist an der Feuerbüchse so durch Schweißung mit dem Mittelrohr verbunden, daß die Verbindungsstellen versetzt zu einander liegen. An der Rauchkammer sind die neun Rohre eines Gliedes mit einem auf eine Jochplatte geschraubten Ringe verlötet oder durch Einwalzen verbunden. Das Mittelrohr geht durch die Jochplatte bis zur Seitenwand des Jochstückes und ist dort ebenfalls eingewalzt. Es strömt also der vom Kessel kommende Satttdampf vom Dampfsammler durch das Jochstück zunächst in das

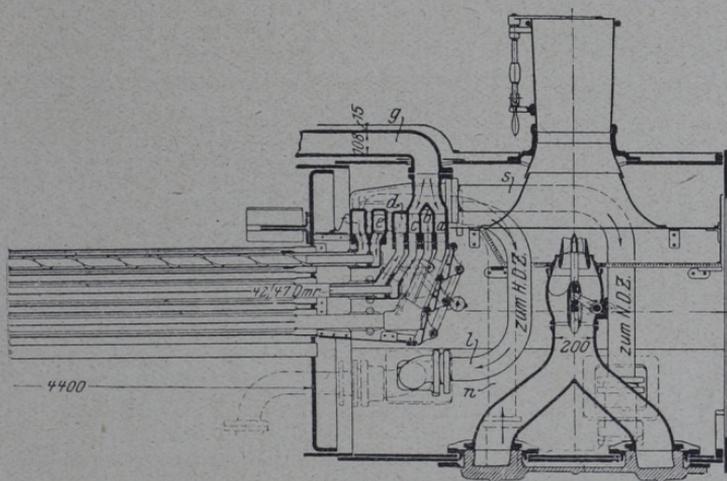


Abb. 154. Caskaden-Überhitzer.

Mittelrohr, sodann durch die schlangenförmig um diese herumgeführten kleineren Rohre in die Zylinder.

III. Nordamerika.

Zahlreiche Bauarten, die heute keine große Bedeutung mehr haben, teilweise nur Verbinderüberhitzer, u. a. die Bauarten Baldwin, Jacobs, Atchison-Topeka, Vaucelain.

Vaughan-Horsey; kanadische Pacific-Bahn. Die Grundform ist die des Schmidt-Überhitzers; nur in der Form der Sammelkästen und in der Befestigung der Überhitzerrohre an diese weicht er von Schmidt ab. Satttdampf- und Heißdampfkammer sind voneinander getrennt. Ihre fingerartigen Verlängerungen greifen ineinander. Die obere