

Bei Versuchsarten mit der S<sub>10</sub><sup>1</sup>-Lokomotive der preußischen Staatsbahnen wurden die in Abb. 83 angegebenen Blasrohr- und Schornsteinverhältnisse <sup>1)</sup> festgestellt. Das Blasrohr bekam einen lichten Durchmesser von 145 mm unter Anwendung eines Quersteges von 8 mm Breite für oberschlesische oder 13 mm Breite für westfälische Kohle. Bei einer Verjüngung des Schornsteins von 1 : 25 ergab sich bei 530 mm Schornsteinlänge von der engsten Stelle (hier 400 mm Durchm.) bis zur Mündung ein Schornsteindurchmesser im Austrittsquerschnitt von  $400 + \frac{530}{25} \cong 421$  mm; ausgeführt 420 mm.

Die Abmessungen der Blasrohre und der kleinsten lichten Schornsteindurchmesser sind für einige Lokomotiven der preuß. Staatsbahnen aus Zusammenstellung 26 ersichtlich. Es sind Erfahrungswerte, die sich im Betrieb ergeben haben.

## Zusammenstellung 26.

## Blasrohr- und Schornstein-Abmessungen.

Lokomotiv-Gattung	Blasrohrmündung		Größte Blasrohr-Stegbreite mm	Kleinst lichter Schornsteindurchm. mm
	Durchmesser mm	Abstand von Kesselmitte mm		
S <sub>6</sub> . . . . .	135	0	13	390
S <sub>7</sub> -Grafenstaden . . . . .	150	130 nach oben	0	370
S <sub>7</sub> -Hannover . . . . .	150	240 " unten	21	425
S <sub>9</sub> . . . . .	160	225 " "	21	455
S <sub>10</sub> (alt) . . . . .	130	85 " oben	13	390
S <sub>10</sub> (neu) . . . . .	140	100 " unten	13	420
S <sub>10</sub> <sup>1</sup> (alt) . . . . .	140	175 " "	8	420
S <sub>10</sub> <sup>2</sup> . . . . .	140	100 " oben	13	420
P <sub>8</sub> (alt) . . . . .	130	85 " "	13	390
P <sub>8</sub> (neu) . . . . .	135	100 " unten	13	420
G <sub>8</sub> (alt) . . . . .	130	70 " oben	13	350
G <sub>8</sub> (neu) . . . . .	140	70 " "	13	390
G <sub>8</sub> <sup>1</sup> . . . . .	140 (130) <sup>2)</sup>	100 " "	13	410
G <sub>8</sub> <sup>2</sup> . . . . .	(130)	220 " unten	13	400
G <sub>8</sub> <sup>3</sup> . . . . .	(120)	220 " "	13	400
G <sub>10</sub> . . . . .	140	100 " "	13	420
G <sub>12</sub> (neu) . . . . .	(135)	220 " "	13	400
T <sub>10</sub> . . . . .	130	13 " oben	13	350
T <sub>12</sub> (alt) . . . . .	130 (120)	158 " "	13	380
T <sub>12</sub> (neu) . . . . .	(125)	258 " "	13	380
T <sub>14</sub> . . . . .	140	125 " unten	13	400
T <sub>16</sub> (alt) . . . . .	130	20 " oben	18	350
T <sub>16</sub> (neu) . . . . .	130	60 " "	13	370
T <sub>16</sub> (verstärkt) . . . . .	135	125 " "	13	410
T <sub>15</sub> (alt) . . . . .	135	55 " unten	10	385
T <sub>18</sub> (neu) . . . . .	(130)	20 " oben	10	385

<sup>1)</sup> Garbe, II. Aufl., S. 575.

<sup>2)</sup> Die eingeklammerten Zahlen gelten für Lokomotiven mit Vorwärmern.