

Die Locomobilkessel.

Die Verbreitung, welche die direct und unlösbar auf ihren Kessel gesetzte und mit ihm auf Rädern transportable Dampfmaschine, die „Locomobile“, in der kurzen Zeit fand, welche seit ihrem ersten Auftreten verfloss, ist mit einer Folge der glücklichen Form ihres Kessels.

In der Mehrzahl der Fälle weicht dieser nur in den Verhältnissen, nicht aber in der Anordnung von dem Locomotivkessel ab, und er entlehnte selbst die meisten Detailentwicklungen von dem älteren Bruder. In der Heizfläche und dem Dampfdruck bleibt er wohl wesentlich gegen jenen zurück, wie es den geringeren Effekten für die er dient, und dem geringen Gewichte entspricht, welches einen Transport auf gewöhnlicher Strasse noch anstandslos erlaubt.

Aber die Solidität, die Geschlossenheit des Baues, der tiefe Schwerpunkt, das kleine Volumen bei grosser Heizfläche, die Möglichkeit sowohl Rost als Rohre in genügender Weise zu bemessen, und das Zukommen zu jeder Verbindungsstelle scheinen der heutigen Form den Bestand zu verbürgen.

Wohl weichen die französischen schon mehr als bloss im Detail von den englischen Grundformen ab; aber erstere scheinen im Niedergang begriffen und die letzteren dürften bald die allein herrschenden sein. Diese Abweichung besteht in der Verwendung runder Feuerbüchsen mit rundem Mantel vor dem cylindrischen Röhrenkessel statt des sonst üblichen und auch in Deutschland und bei uns angenommenen flachwandigen Heizraumes.

Von Amerika kam kein einziger Locomobilkessel zur Ausstellung. Desto grossartiger stand aber eben England da, dessen erste Firmen in diesem Fache sämtlich vertreten waren und schon durch die Zahl allein zeigten, dass hauptsächlich sie diesen Bedarf des Weltmarktes decken.

Die englischen Heizflächen, Roste und sonstigen Querschnitte gestatten in der Regel eine Steigerung der Arbeitsleistung weit über die nominelle Kraft. Die französischen Verhältnisse gestatten dies seltener oder gar nicht, und der Käufer muss sich mit der Garantie derjenigen Leistung begnügen, für welche er die Locomobile kauft.

Die Dampfspannungen sind bei gleichen Blechdicken in englischen niedriger als in den französischen Kesseln, und betragen selten mehr als 4 Atmosphären, während letztere fast den doppelten Druck benützen.

Deutschland stellte hier so gut wie gar nicht, und Oesterreich nur in höchst bescheidenem Masse aus, wie dies jenen Umständen entspricht, die ich bei den österreichischen Locomobilen berühren will.

Die englische Locomobile.

Die Kessel der englischen Locomobile haben alle eine und dieselbe Anordnung und Form. Die viereckige Feuerkiste mit ebener Decke in einem Heizmantel, der seitlich eine circa 7 Centimeter dicke Wasserwand hält und oben halbkreisförmig gerundet ist. Stehbolzen versteifen die Seitenwände und Ueberlegbarren die Feuerdecke. Eine Firma brachte ganz geschweisste Feuerkisten. Der Cylinderkessel geht entweder in den Obertheil des Heizmantels direct über, oder falls dieser (wegen der Rostgrösse) breiter ist als der Kesseldurchmesser, schliesst er sich, meist mit einem Winkeleisen-Ring, an die Hinterwand, den „Krebs“.

Die Niethung geschieht meist mit Dampf- oder mit hydraulischen Maschinen und die Verbindungsstellen sind noch bei doppeltem Druck absolut dicht.