

II. Vor dem Dienst.

§ 6. **Vor dem Anzünden des Feuers.** Der Regler muß geschlossen sein, die Steuerung auf Mittelstellung stehen, die Zylinderhähne offen und die Bremse angezogen sein. Diese Forderungen müssen auf das strengste erfüllt werden. Die Wasserbehälter oder der Tender müssen gefüllt sein. Der Kessel ist mindestens bis 100 mm über Feuerkisten-
decke mit Wasser zu füllen. Dieser Wasserstand ist durch eine Marke am Kessel (N. W.) angegeben. Mittels der Prüfhähne ist zu untersuchen, ob das Wasserstandsglas richtig zeigt. Der Funkenfänger muß sorgfältig gereinigt werden, da ein verschmutzter Funkenfänger die Leistung des Kessels stark beeinträchtigen kann. Die Rauchkammer soll frei von Lösche und der Rost ganz sauber sein. Alle Asche soll aus dem Aschenkasten entfernt sein. Beim Anheizen sind die Klappen des Aschkastens geöffnet zu halten. Der Schieber des Funkenfängers kann während des Anheizens entfernt werden, um einen besseren Zug zu ermöglichen. Wenn alle vorstehenden Bedingungen erfüllt sind, kann mit dem Anheizen begonnen werden.

§ 7. **Das Anheizen.** Man bringt auf den Rost zunächst eine Lage Stroh oder dürre Reisige, hinterher eine Lage dünnes Holz, eine Lage dickeres und dann je eine Lage Kohlen in kleineren und größeren Stücken. Das Holz wird zweckmäßig vorher etwas mit Petroleum durchtränkt. Die gesamte Brennstoffschicht darf nicht höher sein, als bis zu der untersten Heizrohrreihe. Das Anzünden des Strohes geschieht am besten von untenher durch die Spalten des Rostes, mit einem in Petroleum getränkten Lappen Putzwolle. Wenn der Druck im Kessel auf etwa 1—2 Atmosphären gestiegen ist, kann der Bläserhahn angestellt werden und der Funkenfänger ist dienstfertig zu machen. Geht andererseits die Dampfentwicklung zu rasch vor sich, so kann man sie durch Schließen einer oder beider Aschkastenklappen dämpfen. Ein anderes Mittel zur Niederhaltung des Feuers ist auch das Aufschütten von ein paar Schaufeln Kohle, falls die Lokomotive den allerdings verzögert eintretenden hohen Druck später verwenden kann.

Nun hat sich der Führer zu überzeugen, daß alle Teile der Lokomotive in betriebsfähigem Zustande sind. Die Lager müssen gut geölt, alle Schmiergefäße gefüllt sein. — Es ist nachzusehen, ob die Dochte richtig eingelegt und die Ölkanäle nicht verstopft sind. Die Dochte bestehen am besten aus starken Wollfäden und müssen von Zeit zu Zeit erneuert bzw. gereinigt werden, da sie leicht verharzen und dann ihren Zweck nicht erfüllen. Sobald der erforderliche Druck im Kessel erreicht ist, kann die Lokomotive in Dienst genommen werden.
