

Kesseldruckes auf die normale Höhe nicht schließt, vielmehr erst dann, wenn das Produkt aus dem verringerten Kesseldruck und der vergrößerten Querschnittsfläche des Ventilkegels der Spannung der Feder entspricht. Das Maihak-Ventil ermöglicht, durch Druck auf den Stellhebel das Ventil zu lüften und durch Zug an dem Stellhebel das gelüftete Ventil auf den Sitz zu bringen. Die für das Schließen des Ventils vorgesehene Einrichtung wirkt derart, daß ein Zug an dem Stellhebel das Hilfsventil b auf seinen Sitz bringt, damit den Hohlraum über dem Hauptventil abschließt und dem durch die Bohrung a in diesen Hohlraum eintretenden Dampf ermöglicht, das Hauptventil auf seinen Sitz zu drücken.

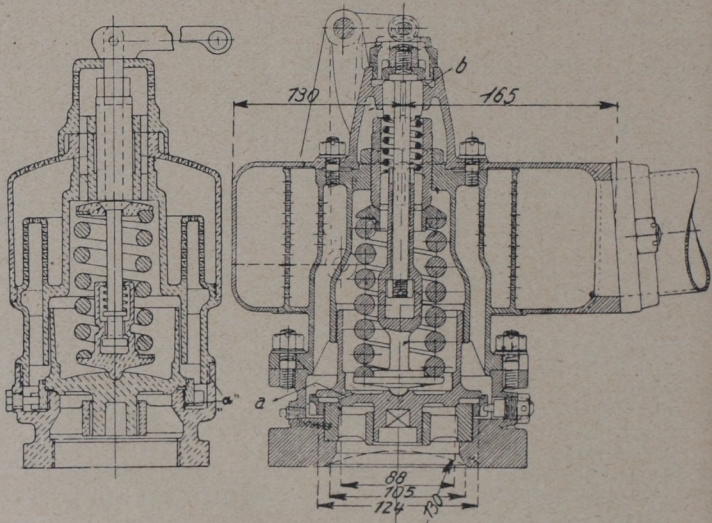


Abb. 164. Sicherheitsventil Eauart „Coale“. Abb. 165. Sicherheitsventil Bauart „Maihak“.

Hörbares Signal. Es soll eine Pfeife mit Doppelton sein, und zwar wird der leisere Ton z. B. für Verschiebezwecke verwendet. Sind auf Neben- und Lokalbahnen unbewachte Wegübergänge vorhanden, so ist auf der Lokomotive eine Läutevorrichtung (Dampfbläutwerke Bauarten „Latowsky“, „Höltken & Dunkel“, „Hofmann“) anzubringen.

Außer dem Fabrikschild ist ferner notwendig an der Lokomotive die „Angabe der größten zulässigen Fahrgeschwindigkeit“ nach Maßgabe der Lokomotivbauart, sowie die „Angabe der Eigentumsverwaltung, die Bezeichnung, Name oder Ordnungsnummer der Maschine“.

Ferner sind auf dem Führerstand des Kessels, und zwar teils am Dampfentnahmekopf, teils am sogen. Hilfsdom angeschlossen: Heiz- und Reduzier-Ventile, Bremsventil, Ventil für die Schmierpumpen und Stutzen für die Dampfentnahme zum Aus-