

lich aus Gasrohr. Vorder- und Seitenwände sind durch flache hölzerne Andreaskreuze versteift. Das Dach trägt Lüftungsclappen oder einen Lüftungsaufsatz zum Absaugen der Wärme vom Führerstand. Zur Milderung von Stößen der Bodenbelag, auf dem die Bedienungsmannschaft steht, manchmal abgefedert. Die seitlichen Türen sollen rd. $\frac{1}{2}$ m breit sein.

Zwei Gesichtspunkte sind bei dem Ausbau des Führerhauses zu berücksichtigen: im Sommer muß die Bedienungsmannschaft vor großer Hitze, im Winter vor großer Kälte geschützt werden. Nach Messungen auf österreichischen Bahnen vom August 1914 beträgt die Temperatur, der die Bedienungsmannschaft auf dem Führerstande ausgesetzt ist, (bei mittleren Verhältnissen bezüglich der Außentemperatur¹⁾) etwa 30 bis 35 ° C. Um bei Lokomotivfahrten im Sommer die Mannschaft vor der brennenden Sonne zu schützen, hat die preußische Staatseisenbahn das Führerhausdach soweit verlängert, daß es 1020 mm über die hintere Kante der Seitenwand hinausragt. Zum Schutze gegen

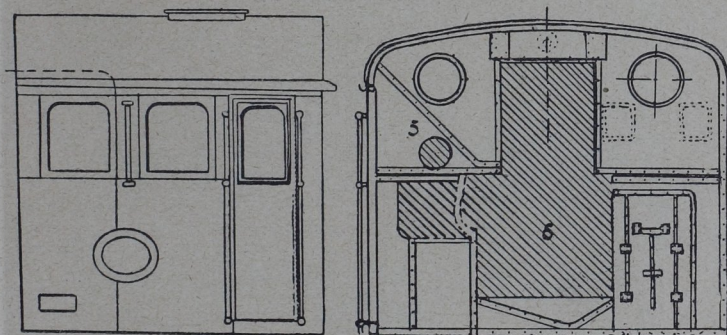


Abb. 168. Geschlossenes Führerhaus.

Kälte werden bei Schlepptenderlokomotiven zwischen Lokomotive und Tender Rückwände an das Schutzhaus oder halbohohe Türen angebracht. Vielfach hat man in nördlichen Ländern den Tender mit einer Schutzwand und einem nach vorn gerichteten Dach versehen, so daß die Bedienungsmannschaft in fast von allen Seiten geschlossenem Raum tätig ist. Auch für tropische Länder ist diese Bauart empfehlenswert, da hierdurch Führer und Heizer vor Sonnenglut und starken Regengüssen geschützt werden. Außerdem dienen Schiebeflächen an den Seitenfenstern zum Schutze gegen Tropenregen und Sonnenstrahlen.

Abb. 168 zeigt ein Führerhaus, das zum Schutze der Bedienungsmannschaft völlig geschlossen ist. Die Öffnungen in den Seitenwänden können durch Schiebefenster geschlossen werden. Innen ist das Führerhaus teilweise mit Holz verschalt. Die schraffierten Flächen,

¹⁾ Etwa + 25 ° C Lufttemperatur.