

Ministerstwo Spraw Wojskowych
Inspektorat Wojsk Kolejowych



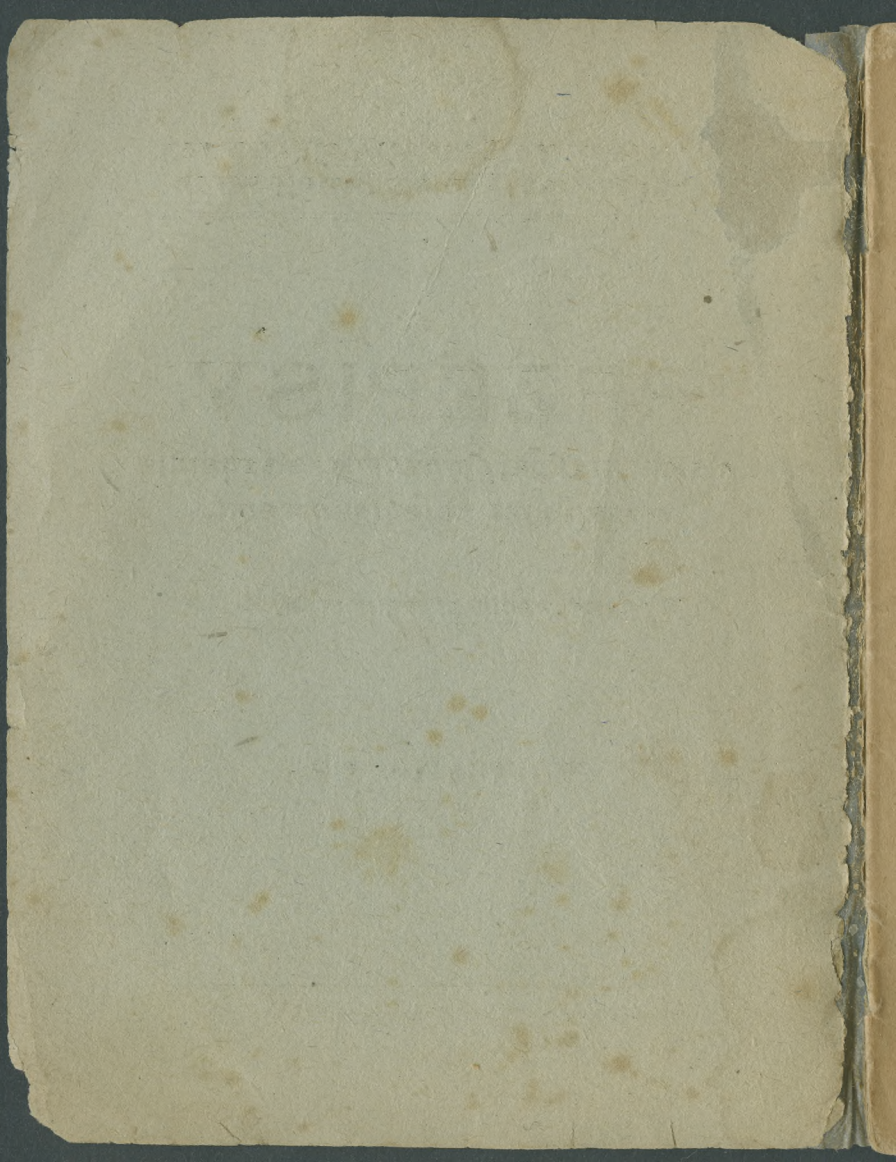
PRZEPISY

dla obsługi parowozów z żelaznemi
skrzyniami paleniskowemi.

Wydane wedle przepisów M. K. Ż.

WARSZAWA 1919.

Wydawnictwo „Wiedzy Technicznej” w Poznaniu



PRZEPISY

dla obsługi parowozów z żelaznemi skrzyniami paleniskowemi.

I. Uwagi ogólne.

1) Dla zmniejszenia kosztu budowy parowozów jeszcze przed wojną zaczęto budować parowozy z żelaznemi skrzyniami paleniskowemi; podczas zaś wojny, z powodu braku miedzi, państwa centralne szeroko stosowały zamiast miedzianych skrzyń na żelazne.

2) Parowozy z żelaznemi skrzyniami paleniskowemi wymagają szczególnej uwagi przy obsłudze, przeto dla odróżnienia od innych noszą one specjalne znaki, a mianowicie:

a) parowozy Rzeszy Niemieckiej ze skrzyniami paleniskowemi i zespórkami żelaznemi (z żelaza zlewnego) są oznaczone na tylnej ścianie płaszcza kotłowego przez E. F. St., co oznacza po niemiecku: „skrzynia paleniskowa i zespórki —

żelazne“. Parowozy o skrzyniach paleniskowych miedzianych i żelaznych zespórkach mają w tem samem miejscu napis: E. St. — „zespórki żelazne“. Parowozy o żelaznych skrzyniach paleniskowych, żelaznych ścianach sitowych, albo z żelaznemi zespórkami są oznaczone na bokach budki maszynisty z prawej strony obok znaku serji parowozu za pomocą czerwonego koła:

b) parowozy, których skrzynie paleniskowe są wykonane ze specjalnego materiału „H. E. K.“ fabryki stali lanej Krupa w Essen, zamiast czerwonych kół na bokach budki maszynisty, oznaczających wogóle skrzynie paleniskowe z żelaza, mają czerwone koło z okalającym go czerwonym pierścieniem o średnicy zewnętrznej 12 cm. Parowozy byłej monarchji austriackiej z żelaznemi skrzyniami są oznaczone: na tylnej ścianie płaszcza kotłowego przez czerwony napis w takiejże ramce „Eiserne Feuerbüchse“, na zewnątrz mają niebieską kreskę na budce maszynisty, umieszczoną nad znakiem serji i Nr. parowozu.

3) Ścianki żelaznych skrzyń paleniskowych są słabsze i działka nicenia jest mniejsza niż w skrzyniach miedzianych. Żelazne zespórki są wywiercone na całej swej długości i zzewnątrz zamknięte.

Płomieniówki są wwalcowane zwykłym sposobem w ściankę sitową skrzyni paleniskowej z założeniem cienkiej skówki miedzianej pomiędzy płomieniówką i ścianą. W ostatnich czasach jednak zastosowuje się wpawanie płomieniówek zamiast ich wwalcowywania.

4) Dla zapobieżenia możliwym uszkodzeniom parowozu należy ściśle przestrzegać niżej przytoczone przepisy obsługi i obchodzenia się z żelaznymi skrzyniami paleniskowymi. Zwierzchnicy parowozowni i warsztatów powinni sprawdzać, czy podwładny im personel, a mianowicie: zawiadowcy warsztatowi, drużyny parowozowe, palacze przy parowozowniach, rzemieślnicy, ślusarze i oczyszczacze kotłów obeznani są dokładnie z temi przepisami i czy się do nich stosują.

II. Obsługa parowozów w ruchu.

5) Żelazne skrzynie paleniskowe są bardzo wrażliwe na wahania (zmiany) temperatury. Wskutek tego należy bezwarunkowo unikać szybkiego podniesienia i zaraz za tem obniżenia ciepła (ogrzewania i ochładzania) w skrzyni paleniskowej.

6) Przy rozpalaniu parowozów ruszty powinny być pokryte paliwem możliwie równo-

miernie. Podczas zaś biegu pociągu trzeba uważać, aby cała powierzchnia rusztu na dostateczną grubość była pokryta paliwem, gdyż w ten sposób da się uniknąć przepływu przez ruszty niedostatecznie ogrzanego powietrza. Szczególniejszą uwagę trzeba zwracać na to przy ruszaniu pociągu z miejsca, ponieważ, jak uczy doświadczenie, przy pierwszych silnych uderzeniach pary przedostają się przez palenisko wielkie masy źle ogrzanego powietrza: tak, że w razie niedostatecznego przykrycia rusztu, obawiać się należy gwałtownego ochłodzenia ścianek skrzyni paleniskowej.

7) Podczas ruchu parowozów z żelaznemi skrzyniami paleniskowemi należy jeszcze staranniej, niż u parowozów z miedzianemi skrzyniami regulować siłę ognia w ten sposób, żeby wytwarzanie pary zawsze odpowiadało każdorazowemu jej zużyciu. Należy stanowczo unikać pozostawiania drzwiczek paleniskowych, szczególnie w zimie, otwartemi w okresie silnego tworzenia się pary.

8) Na parowozach o żelaznych skrzyniach paleniskowych, mających podgrzewacze wody, szczególniejszy nacisk trzeba kłaść na odpowiednią obsługę pompy podgrzewacza. Mianowicie, ażeby uniknąć wprowadzenia do kotła chłodnej wody,

trzeba używać pompy smoczka parowego przy zamkniętym regulatorze, t. j., gdy się nie korzysta z pary odlotowej.

Dla możliwie powolnego wyrównania wahań temperatury skrzyni paleniskowej należy przed zamknięciem regulatora dbać o to, ażeby w kotle znajdował się dostateczny zapas wody, jak również i wówczas, gdy za jazdą pod górę następuje jazda ze spadku.

Po zamknięciu regulatora oraz pompy podgrzewacza należy w miarę możliwości zamknąć również smoczek parowy, aby przedewszystkiem osiągnąć równomierne chłodzenie skrzyni paleniskowej.

Do następnego zasilenia kotła wodą należy przystąpić dopiero w jakiś czas po zamknięciu regulatora. Wówczas również lepiej nie wprowadzać odrazu zbyt dużych ilości wody do kotła, lecz zasilać go z przerwami, aby go oziębiać nie nagle, lecz stopniowo.

9) Podczas krótkich postojów na stacjach albo jazdy ze spadków można używać pompy podgrzewacza, dając jej 2 do 3 skoków na minutę; wtedy woda doprowadzana w nieznacznej ilości dostatecznie się ogrzewa parą odlotową samej pompy podgrzewacza. Zabezpiecza to również

od możności ochłodzenia w czasie dłuższej jazdy na spadku.

10) O ile maszynista podejrzewa, że podniebienie paleniska było podczas jazdy niepokryte jakiś czas wodą, winien o tem obowiązkowo złożyć raport, choćby korki łatwotopliwe nie były wytopione. W tym wypadku monter parowozowni powinien dokładnie zbadać skrzynię paleniskową parowozu.

11) Przy czyszczeniu parowozu po skończonej jeździe należy trzymać się następujących przepisów: dymnicę należy oczyszczać od popiołu po zamknięciu klap popielnika i drzwiczek paleniskowych, poczem trzeba zamknąć szczelnie dymnicę, otworzyć drzwi skrzyni paleniskowej i oczyścić ruszty. Po oczyszczeniu rusztów i zamknięciu drzwiczek przystąpić należy do oczyszczania popielnika, poczem klapy jego zamknąć.

Odstawiając parowóz po skończonej jeździe, baczycy należy, aby nadprężność pary nie była wyższa nad 4 atmosfery i kocioł był napełniony wodą więcej niż do połowy.

12) O ile podczas poprawiania ognia i czyszczenia rusztów, nie można się obyć bez użycia

dyszy, trzeba ją odmykać tylko tyle, aby dym i gazy nie podchodziły do drzwiczek paleniskowych.

13) W razie zaszlakowania i konieczności przepchnięcia resztek szlaki przez ruszty, należy wyjmować nie więcej nad parę prętów rusztowych.

Przytem należy odgarnąć ogień na jedną stronę rusztów, podczas gdy z drugiej strony usuwa się szlakę. Po ułożeniu prętów rusztowych, należy znowu rozsunąć żar możliwie równomiernie na całą szerokość rusztów.

14) Podczas przerw w ruchu należy troszczyć się o możliwie stopniowe ochładzanie i ponowne stopniowe ogrzewanie skrzyni paleniskowej. Po powrocie z jazdy należy, o ile warunki na to pozwalają, nie oczyszczać odrazu parowozu ze szlaki, lecz pozostawić parowóz w parowozowni z żarem, który pozostał jeszcze od jazdy, podtrzymując możliwie powolne spalanie się.

Do oczyszczania od szlaki trzeba przystępować dopiero wówczas, gdy parowóz ma być na nowo rozpalony dla następnej jazdy. Resztki popiołu i szlaki należy usunąć do popielnika po wyjęciu kilku prętów rusztowych i opróżnić popielnik po wyjeździe z parowozowni.

O ile wskutek warunków ruchu lub nieodpowiedniego urządzenia parowozowni nie można

zastosować powyższego sposobu postępowania, należy przynajmniej podczas przerw w jeździe utrzymywać słaby ogień przy samej ścianie sitowej.

Przedmuchiwanie rur żarowych i płomieniówek należy dokonywać możliwie na chłodno, o ile zaś to jest niewykonalne — przy możliwie ostudzonym kotle.

15) Stawiając parowozy do parowozowni mającej urządzenie ze wspólnem odprowadzeniem dymu przez kaptur, należy uważać, aby zasuwki wyciągowe były zamknięte, albo otwarte tylko trochę, gdyż inaczej wysokie kominy będą ciągnęły przez kocioł wielką ilość zimnego powietrza.

Zasuwki powietrzne ogólnego dymnika można otworzyć dopiero wtedy, gdy parowóz ma być podpalony dla następnej jazdy i żar został rozsunięty po całej powierzchni rusztu.

III. Obsługa parowozów w warsztatach.

a) p o d r ę c z n y c h.

16) Jeżeli się stawia parowóz dla wymycia kotła, to nie należy podsycać ognia, pozostałego na ruszcie przy usuwaniu szlaki, lecz dać mu się wypalić zupełnie.

17) Po dostatecznem ostygnięciu kotła, należy wypuścić z niego wodę. Nie wolno wypuszczać wody dopóki jest ciśnienie pary w kotle, nie wolno również przyspieszać spadku ciśnienia przez wypuszczanie pary.

18) Kocioł powinien być myty i napełniany tylko gorącą wodą. Tam gdzie brakuje urządzeń dla gorącego mycia, i napełniania wodą kotłów, należy brać do tego parowóz, stojący pod parą.

19) Usuwanie szlamu (mulu i kamienia kotłowego) powinno być dokonywane jak najdokładniej.

20) Szczególny nacisk należy kłaść na utrzymanie w dobrym stanie sklepienia paleniskowego. Parowozy, których sklepienie opadło, mogą tylko rozpocząć już jazdę doprowadzić do końca, lecz pod żadnym warunkiem nie powinny być używane dla dalszej służby, zanim nie będzie wprawione nowe sklepienie paleniskowe. Maszynista, prowadzący parowóz, powinien, w razie gdyby sklepienie osłabło lub przepaliło się, złożyć w swoim czasie o tem raport w parowozowni. Monter parowozowy winien zarządzić zmianę sklepienia.

21) Uszkodzenia płomieniówek, ich uszczelnień, zespolerek, nitów i szwów w parowozach z żelaznymi

paleniskami, powinny być dawane do naprawy tylko doświadczonym rzemieślnikom.

22) Wskutek łatwego osłabienia żelaznych ścianek, należy poprzedzej zmieniać każdą oberwaną zespórkę: ze zmianą nie można czekać, jak przy znacznie grubszych miedzianych ściankach, aż do oberwania kilku sąsiednich zespórek.

23) Kierownik warsztatów parowozowych winien notować skrzętnie wszystkie obserwacje, dotyczące użycia parowozów o żelaznych skrzyniach i zespórkach i meldować je przy odsyłaniu parowozów, celem naprawy do warsztatów głównych lub pomocniczych.

b) głównych lub pomocniczych.

24) W razie przybycia do warsztatów głównych lub pomocniczych parowozu z żelazną skrzynią paleniskową i żelaznymi zespórkami, warsztaty powinny ściśle zbadać w nim: ściany skrzyni paleniskowej, rury płomienne, zespórki i szwy nitów; datę badania, jak również rezultat takowego należy zapisać do specjalnej książki (patrz wzór książki w załączniku) gdzie winny być notowane obserwacje nad częściami, zbudowanymi z materiałów zastępczych. Zjawiska szczególnie rzucające się w oczy należy meldować

do Wydziału mechanicznego odpowiedniej Dyrekcji.

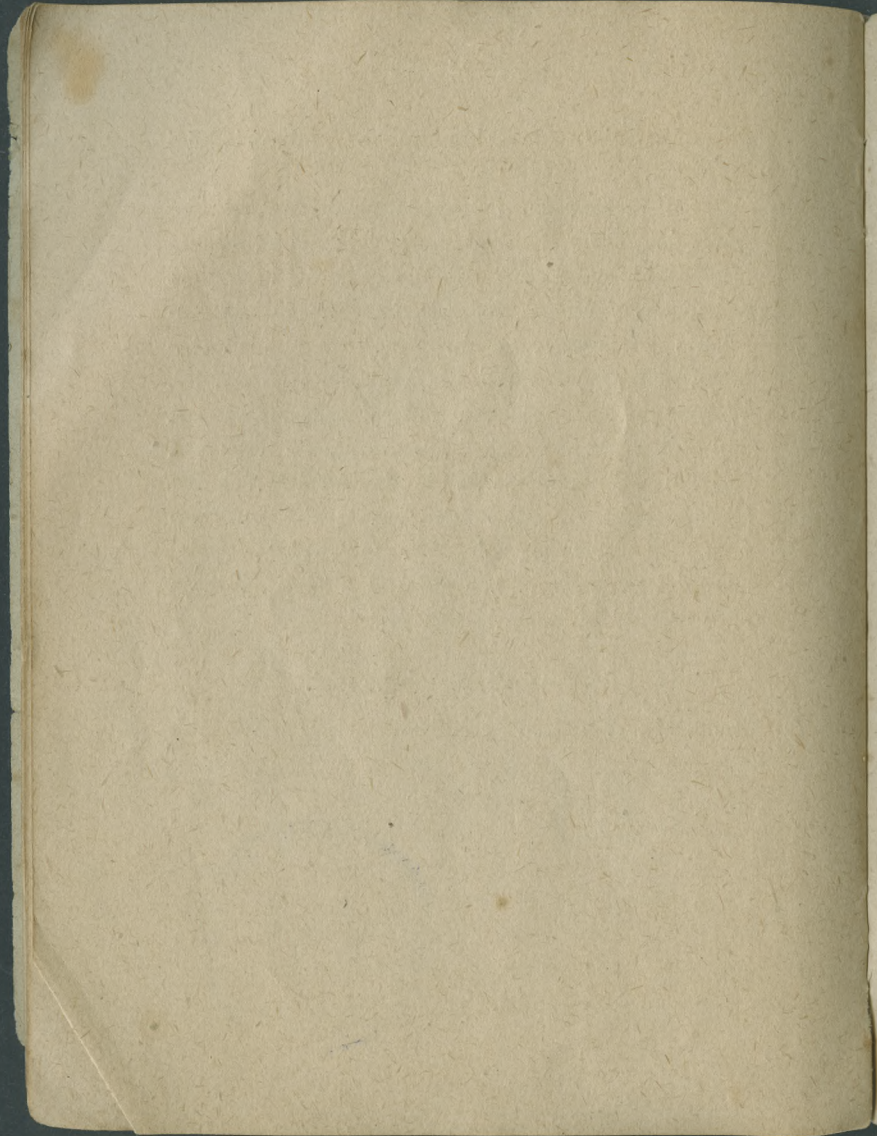
25) Każdorazowo przyjmując do warsztatów parowóz o skrzyni paleniskowej żelaznej i takichże zespórkach, należy stwierdzić, czy kocioł i skrzynia paleniskowa nie są pokryte znaczną ilością kamienia kotłowego, co świadczyłoby o niedostatecznym oczyszczeniu kotła podczas jego służby. W podobnym wypadku należy zanotować ten szczegół w akcie przyjęcia parowozu do naprawy.

26) Do uszczelnienia płomieniówki ze ścianką sitową służy obrączka miedziana bez szwu. Do tego celu używa się miedzianą rurą odpowiedniej grubości walcowaną bez szwu, i z niej wycinają się obrączki potrzebnej szerokości.

Szef Sekcji **Krzyżanowski.**

Naczelnik Wydziału Technicznego inż. **I. Wolicki.**





..... Dyrekcja Kolejowa Warsztaty.....

Wydział Mechaniczny Stacja

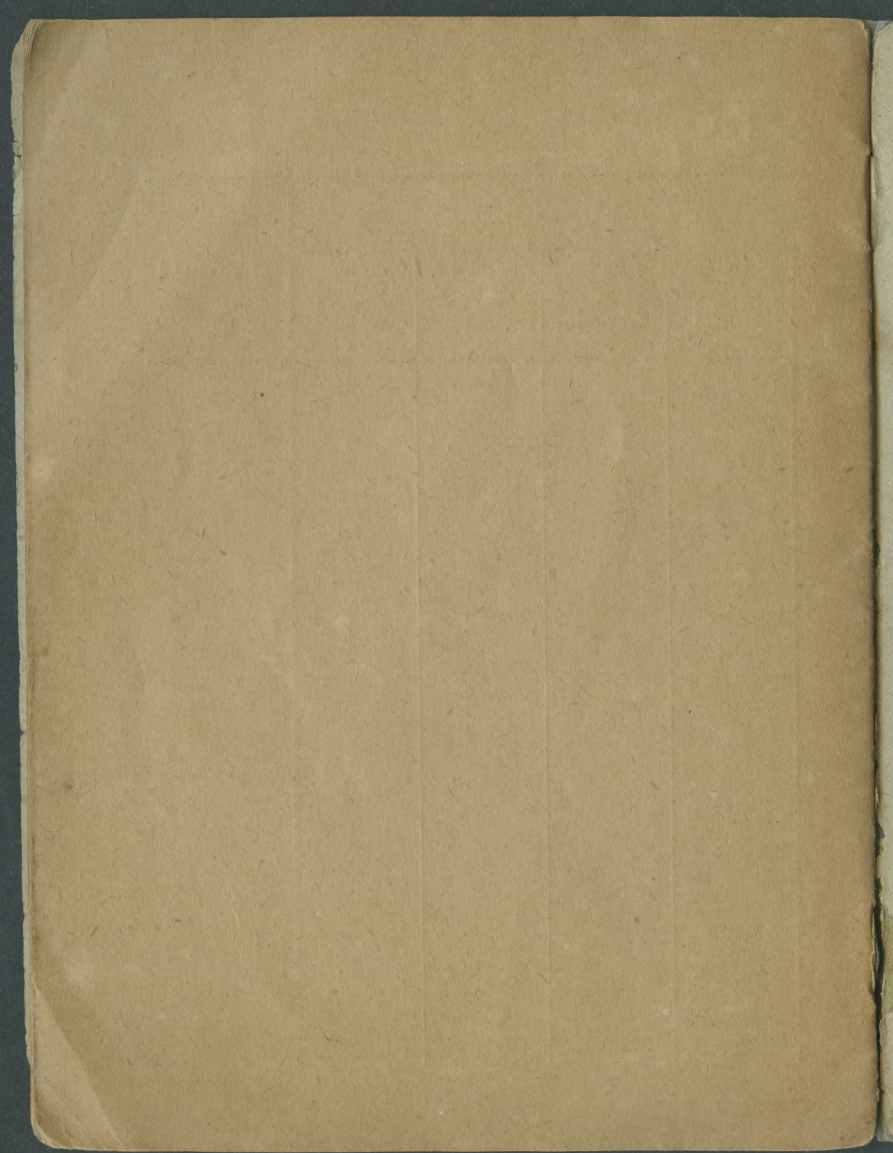
Księga Meldunkowa

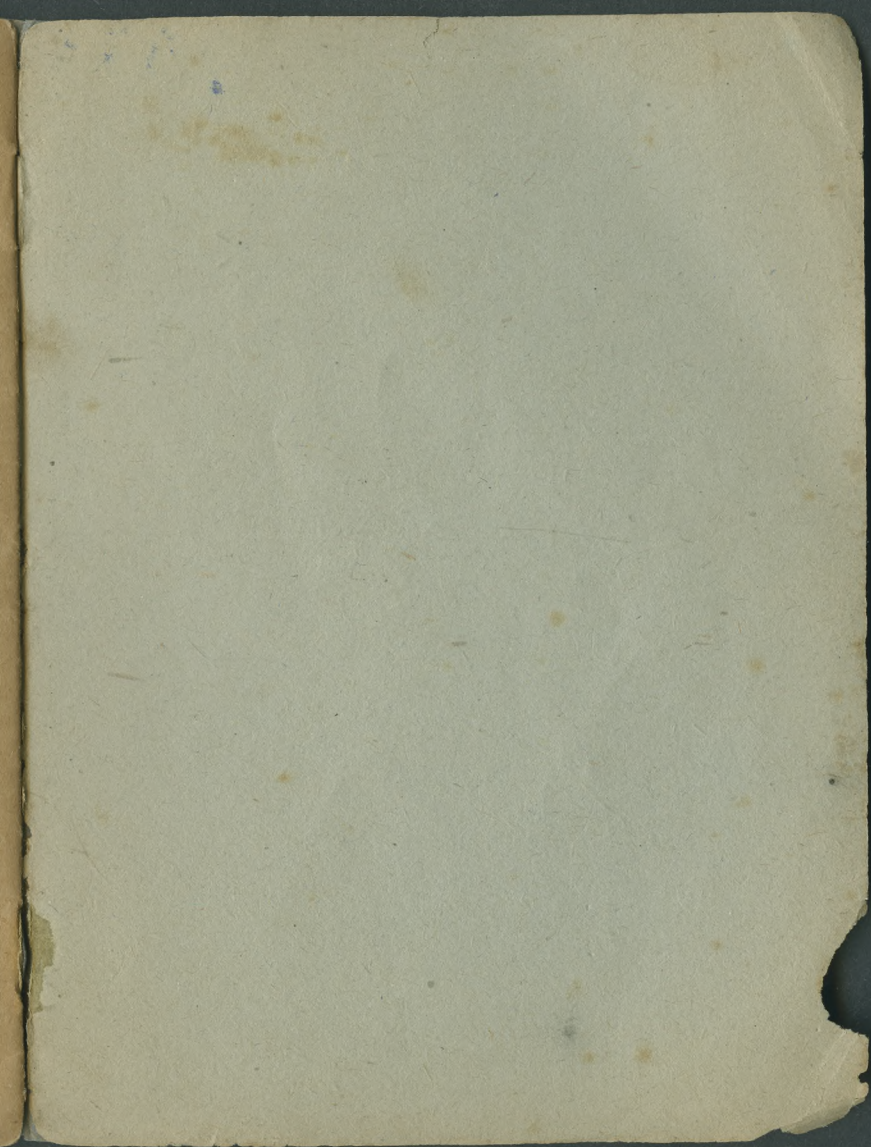
uszkodzeń zauważonych w parowozach
z żelaznami skrzyniami parowozowymi.

19..... rok

Serja	Nr. parowozu	Nazwa wy- twórni	Data, od której pracuje z żelazn. skrzyn.	S T	
			Data ostatniej na- prawy głównej lub średniej	Ściany sitowej	Ściany tylnej

A N				U w a g i
Ścian bocznych		podnie- bienia	zespórek	
prawej	lewej			





2938



Akt. pr. i adm.

2938

29 P.

Drukarnia
Wojeicka Stranża
Gniezno, ul. Tumskall