

Stillstand

Der Bläser wird aktiviert, damit das Feuer in der Feuerbüchse noch Luft bekommt. Zusätzlich sind die Luftklappen geöffnet. Das Wasser wird hier mit dem Injektor (kalt), nicht mit der Kolbenpumpe, nachgespeist.

Vorbereitung zur Fahrt

Die Zylinderhähne sind noch geöffnet und die Steuerung noch auf neutral.

In diesem Zustand den Regler einmal öffnen und dann wieder schließen. Dann werden die Zylinderhähne geschlossen und der Vorgang mit dem Regler wiederholt. So wird der Nassdampf in die Überhitzerheizrohre geleitet.

Dann werden die Bremsen gelöst und der Regler noch einmal geöffnet und geschlossen. Die Lok bewegt sich dabei nicht.

Wird jetzt die Steuerung für eine Richtung betätigt, fährt die Lok auch bei geschlossenem Regler durch den noch vorhandenen Druck im System.

Bei Rangierfahrten ist daher der Regler nur kurz zu öffnen bei geöffneten Zylinderhähnen.

Anfahren

Schwerer Zug am Haken. Steuerung 50%, Zylinderhähne offen, Lokbremse angelegt. Dann den Regler auf Minimum öffnen, Zug steht. Zylinderhähne werden geschlossen, der Druck steigt und der Zug beginnt, sich zu bewegen. Lokbremse lösen, der Zug beschleunigt, bis sich die Reglerstellung und die Geschwindigkeit eingependelt haben.

Nun sind die Dampfenahme aus dem Kessel und der Verbrauch gleich groß.

Wird jetzt die Steuerung z.B. auf 30% zurückgenommen, beschleunigt der Zug wieder. Wird der Regler weiter geöffnet, passiert dasselbe.

Bis etwa 30 km/h wird die Geschwindigkeit noch über den Regler gesteuert. Dann Regler „voll auf“ und Geschwindigkeit mit der Steuerung regeln.

Fahren

Es wird grundsätzlich nie unter 20% Füllung gefahren. Der Hilfsbläser wird nur im Stillstand und in Tunnelfahrten aktiviert.

Der Bläser ist abgeschaltet, die Luftklappen bleiben in Fahrtrichtung und an der Seite offen.

Der Regler wird auf die Geschwindigkeit gestellt, die gefahren werden soll, auch bis zur vollen Öffnung. Geregelt wird mit der Steuerung. Der Regler wird nur bei Fahrten auf einer Gefällestrecke zurückgenommen, oder wenn der Kesseldruck zu hoch wird.

Steigt der Druck weiter, Wasser mit der Kolbenpumpe nachspeisen. Hier wird vorgewärmtes Wasser eingeleitet.

Bremsen

Gebremst wird nicht mit der Bremse. Diese dient lediglich dazu, den langsam ausrollenden Zug zum Stillstand zu bringen und an Bahnhöfen für den Fahrgastwechsel bzw. zum Be- und Entladen in den Güterbereichen zu fixieren.

Fahrtrichtung vorwärts. Der Regler wird auf null zurückgestellt. Die Steuerung über Neutral auf max. 20% in Richtung rückwärts gestellt. Mit dem Regler wird äußerst vorsichtig Druck eingesteuert. Der noch in Vorwärtsfahrt befindliche Zug wird durch den in die Zylinder eingesteuerte Gegendruck gebremst.

Wird zu viel Druck bei zu hoch ausgelegter Steuerung und zu viel ausgelegter Reglerstellung eingesteuert, beginnt die Lok im besten Falle zu gleiten. Im schlimmsten Fall werden Kolben und Zylinder zerstört.

Abstellen

Handbremse anlegen, Steuerung in Mittelstellung arretieren, Zylinderhähne öffnen.

Riggenbach Gegendruckbremse

Nie über 30 bis max. 50 km/h anwenden.