

VIII. Anlæg paa Stationerne til Brug for Lokomotiverne.

Remiseanlæg.

De nyere og større Lokomotivremiser kan enten være byggede i Cirkelform med en Drejeskive i Cirkelns Centrum og Sporene løbende radiale ud herfra mod Bygningen eller byggede teleskopisk firkantede med parallelle Spor, paa tværs af hvilke der med passende Afstand findes Skydebroer. Medens der i den første Slags Remiser i Reglen kun er een Lokomotivplads paa hvert Spor, er der gerne flere saadanne paa hvert Spor i den anden Slags Remiser og saaledes, at der paa Sporlængden mellem to Skydebroer er indtil fire Pladser. Bygningens teleskopiske eller aftrappede Grundplan skyldes Hensynet til, at hver Skydebro ved den ene eller ved begge Sider af Remisen kan faa direkte Indkørselsspor fra det udvendige Spornet. Et Eksempel paa denne Slags Remiser er den store Remise paa Kjøbenhavns nye Centralbanegaard.

Remisesporene er forsynede med Fyrgrave, hvorfra Lokomotiverne kan efterses og renses underne. Fra Vandcisternen er der ført en Ledning til Remisen til Brug ved Udvadskning og Paafyldning af Kedlerne, og paa Stationer med Vandrensningsanlæg findes yderligere en Ledning for rensset Vand, som da kun anvendes til Kedlernes Paafyldning, medens det urensede Vand anvendes til Udvadskning og Remisens øvrige Brug. Ledningerne er forsynede med Haner eller Ventiler til Paasætning af Udvadske-slanger. Endvidere findes i Remiserne Sandvarmeovne, hvor Sandet tørres grundigt, inden det fyldes i Lokomotivernes Sandkas-

ser. I de Remiser, hvor der er stationeret Lokomotiver med Overheder, haves yderligere elektrisk drevne Kompressor anlæg, der frembringer den Trykluft (af 6 à 7 Atm. Tryk), der skal anvendes ved Sodudblæsningen af Overhederkedlens Rør.

De mindre Remiser er i Reglen byggede i rektangulær Form og har parallelt løbende Spor med to eller flere Pladser bag hverandre, hvilket sidste dog er mindre hensigtsmæssigt, naar Remisen ikke er forsynet med en indvendig Skydebro.

Uden for Remiserne findes som oftest en eller flere Fyrgrave, over hvilke Lokomotivernes Askekasse og Røgekammer kan renses. Disse Fyrgrave er almindeligvis forsynede med Vandledning og Slange til Slukning af Slagger og Røgekammeraffald, som derefter samles i den i Fyrgravens Nærhed værende Askekasse.

Drejeskiver.

Drejeskiverne bestaar af to Dragere, paa hvilke Skinnerne er fastgjorte; disse Dragere sammenholdes dels af Midtstykket, som omslutter den i Drejeskivegrubens Midte staaende Bæretap, dels af en i hver Ende anbragt Tværafstivning. Drejeskiven er i begge Ender forsynet med to Løbehjul, baarne af Konsoller, der er anbragte paa Dragernes Sider. Disse Hjul, der løber paa en Kransskinn i Grubens Bund, skal kun støtte Drejeskiven under Paa- og Afkørsel samt Drejning men derimod ikke bære, idet Lokomotivet anbringes saaledes paa Drejeskiven, at denne balancerer paa Bæretappen og kan drejes ved Hjælp af to paa Skivens Plankedæk fastgjorte Drejestænger. Nogle ældre Drejeskiver er dog forsynede med Spil, som ved Tandhjul staar i Forbindelse med Løbehjulene, der da foruden at bære en Del af Byrden tillige ved deres Friktion mod Kransskinnen tjener som Drivhjul under Drejningen. Til at fastholde Drejeskiven i bestemte Stillinger, korresponderende med de fastliggende Spor, findes anbragt Paler, der kan bevæges ved Palstænger, som er førte gennem Drejeskivens Dæk.

De nyeste og største (20 Meter lange) Drejeskiver bevæges ved Elektricitet, idet en Elektromotor med tilhørende Tandhjulsudvekslinger er anbragt i en lille, tung Vogn, som løber paa Kransskinnen nede i Gruben. Igangsætteren findes oppe paa Drejeskiven, og dennes Bevægelse betjenes herfra.

Vandforsyning.

Til Lokomotivernes Forsyning med Vand er der paa Stationer med passende Mellemrum — Vandforsyningsstationer — bygget Cisternehuse med højtliggende Vandbeholdere, hvortil Vandet enten pumpes op ved Hjælp af Damppumper, Pulsometre eller Pumper drevne af Vindmotorer eller, hvis det er en Station med Vandværk, føres gennem en Ledning fra dette til Cisternen, hvorfra det atter i større Ledninger, for at fremskynde Vandtagningen, føres til Vandkraner, som er anbragte paa passende Steder paa Stationspladsen. Foruden de egentlige Vandstationer, hvor der daglig tages Vand, findes ogsaa Reservevandstationer, paa hvilke Lokomotiverne kun undtagelsesvis maa vandforsynes. Disse Stationer har kun Cisterner med ringe Højde, og Vandet pumpes ofte op ved Haandkraft.

Cisternehusene er ikke større i Omfang end nødvendigt for at optage Cisternen og har paa de egentlige Vandstationer en Højde af ti til femten Meter. Hvor der anvendes Damppumpe, anbringes baade denne og den tilhørende Dampkedel (se 15, Fig. 31) i Cisternehuset, og Kedlens Skorsten (se 16, Fig. 31) er da ført gennem Cisternen og giver i Forbindelse med Varmen fra Kedlen tilstrækkelig høj Temperatur til Forhindring af Vandets Frysning. I Cisternehuse, hvor der ikke findes Kedel, maa der opstilles en Forvarmer, der ved Cirkulationsrør staar i Forbindelse med Cisternen, og ved Hjælp af hvilken Vandet holdes opvarmet i Frostvejr. Pulsometre anbringes i Reglen i selve Brønden og faar den fornødne Damp enten fra en Dampkedel eller fra et Lokomotiv. Pumper, der drives ved Vindmotorer, opstilles i Reglen i en tør Brønd under Vindmotoren dels for at formindske Sugehøjden og dels for lettere at kunne beskytte Pumpen mod Frost. Vindmotorerne er selvregulerende, det vil sige saaledes indrettede, at Vingerne kan indstille sig efter Vindens Styrke og derved bevirke, at Omdrejningshastigheden og altsaa tillige Pumpens Gang bliver nogenlunde ensartet. Vindmotorens øverste Del er drejelig om en lodret Akse og forsynet med en stor Vindfløj, der kan indstille Vingerne i Retning mod Vinden. Vindmotoren kan automatisk bringes til Standsning ved Hjælp af et Traadtræk, som paavirkes af en i dette ophængt Spand, der fyldes, naar Cisternen er fuld, og derved sænkes, men atter hæver sig, naar Vandet gennem en lille Hane er løbet ud.

Vandkranerne er lodret staaende Rør med vandret Udligger,

der kan drejes ind over Tenderens Paafyldningstragt. De er forsynede med Skydeventil, der paavirkes enten ved Sving, Haandhjul paa Udliggeren eller Træk anbragt ved Siden af Kranen, og denne er gjort frostfri enten ved, at det i Røret staaende Vand løber ud i Gruben, naar Ventilen lukkes, eller ved, at der om det lodrette Rør er anbragt en Kappe med et lille Fyrsted, der kan holde Luften mellem Kappen og Røret opvarmet og derved forhindre Vandets Frysning i Røret.

Nogle nyere Vandkraner er forsynede med forskydelig Udligger, der medfører den Fordel, at Grænserne, inden for hvilke et Lokomotiv maa bringes til Standsning for at forsynes med Vand fra Kranen, ikke er saa snævre som ellers, hvor det altid maa ske nøjagtigt paa samme Sted. Dette har navnlig Betydning paa Mellemstationer, hvor Togmaskinerne tager Vand.

Kulforsyning.

Lokomotivernes Kulforsyning foregaar paa de større Kulforsyningsstationer enten ved Hjælp af en Maskinkulkran eller ved en Haandkran, og Kullene afvejes i Kulvogne, som rummer en Ton. Ved Maskinkulkranerne er Kæden ført gennem Kranens Stamme over en Fodblok, som er anbragt i Kulsporets Midte, og Kædens Bøjle hæftes, naar Kranen skal benyttes, til Tenderens eller Lokomotivets Trækkrog. Anbringes nu Kulvognen i Kæden, vil Vognen ved Maskinens Fremadkørsel løftes, og Kædens Længde er afpasset saaledes, at Vognen, naar dens rette Højde er naaet, sammen med Kranens øverste Del kan svinges ind over Tenderens Midte, hvor Tømning foregaar ved Aabning af Bundlemmene. Paa mindre Kulforsyningsstationer sker Kuludleveringen med Spande eller Kurve, der sættes op med Haandkraft eller med en Kulvippe.

Er Kullene for store til at fyre med, slaas de i Stykker med den Kulhammer, hvert Lokomotiv er forsynet med; medens Kulhammeren spalter Kullene uden at give meget Smuld, er dette ikke Tilfældet, naar man sønderdeler dem ved Hjælp af en almindelig Hammer med flad Bane; en saadan maa derfor ikke anvendes i nævnte Øjemed.
