

a) Kitten; unter diesen sind die meist verwendeten Mennigekitt und Mangankitt. Der Hauptbestandteil des Mennigekittes, die Mennige, ist eine Verbindung von Bleioxyd und Bleisuperoxyd, die aus Bleiglätte, d. i. Bleioxyd, durch Erhitzen bei beständigem Umrühren hergestellt wird. Mennige, ein gelbrotes bis hochrotes Pulver von kristallinischem Gefüge, muß vor Verarbeitung zum Kitt fein zerrieben werden. Zu Dichtungskitt wird die Mennige mit gekochtem Leinöl oder Leinölfirnis verarbeitet, indem man zuerst beide Bestandteile auf einer glatten eisernen Reibplatte dünn anrührt, nach und nach trockene Mennige zusetzt und die Masse mit dem Hammer bearbeitet, bis sie die gewünschte Konsistenz hat. Der Kitt wird in Verbindung mit einem festeren Körper, der das Herausdrücken durch die Flüssigkeiten oder Gase verhindert, angewendet. Hierzu benutzt man dünne Drahtsiebe für Dampfdichtungen, gewöhnliche (2–3 mm dicke) Pappe für Wasserrohre, durch die nur kaltes Wasser fließen soll, und Hanf für Wasser- und Dampfrohre.

Mangankitt wird ähnlich wie Mennigekitt aus pulverisiertem Braunstein und Kalk durch Verreiben mit Firnis und Teer hergestellt. Mangankitt ist weniger beständig als der teure Mennigekitt, eignet sich aber trotzdem für viele Flanschverbindungen bei Lokomotiven, da diese, der Revisionen wegen, häufiger demontiert werden, als ortsfeste Leitungen u. s. w.

b) Dichtungsplatten aus organischen Substanzen, Pappe aus Holzstoff und Lumpen oder Filzpappe und Gummipplatten finden nur Verwendung für Dichtungen, die geringem Druck und keiner hohen Temperatur widerstehen müssen.

c) Dichtungsplatten aus anorganischen Substanzen; zu diesen gehören die vielen Handelsmarken von Asbestplatten oder Asbestpappe, die an allen, geringem Dampfdrucke ausgesetzten Dichtungsstellen gute Verwendung finden.

d) Dichtungsplatten aus Verbindung von organischen und anorganischen Substanzen, umfassen die überwiegende Mehrheit der seit Ende des vorigen Jahrhunderts aufgetauchten D., wie Klingerit, Moorit u. s. w. Diese Platten bestehen in der Regel aus Asbestfasern, verbunden durch Paragummi. Die Herstellung dieser Platten erfolgt auf einem mit Dampf geheizten Walzwerk dadurch, daß die vorher zu einem harten Brei verrührten Bestandteile auf die eine Walze aufgetragen, beim Durchgang durch die zweite Walze getrocknet und verdichtet werden. Diese Dichtungen eignen

sich für die höchsten Drücke, für hochüberhitzten Dampf und sind auch — gutes Rohmaterial vorausgesetzt — säurebeständig.

e) Dichtungsplatten aus Metallen bestehen aus dünn gewalztem Kupfer- und Messingblech, seltener Blei. Platten aus Kupferblech finden viel Verwendung zum Abdichten von Dampfeinströmröhren bei Lokomotiven.

f) Dichtungsplatten, Dichtungsringe oder Rahmen aus Metallen werden oft, insbesondere bei größerer Unebenheit der zu dichtenden Flächen mit nachgiebigem Material, Hanffaser oder Asbestschnur umwickelt. Zu dieser Art der D. gehören auch die vielen Arten von Dichtungsringen, die aus dünnem „U“-förmigem Kupferblech bestehen, und bei denen die Füllung zwischen den Schenkeln des „U“ durch Asbestschnur ausgefüllt ist.

Zur Verbindung von Armaturstücken mit dem Kessel oder zur Dichtung von Rohren an Zylindern und untereinander verwendet man im Lokomotivbau in ausgedehntem Maße sog. Linsen — gedrehte Ringe — aus Bronze oder Kupfer.

Die an Dampfkolben und Stopfbüchsen verwendeten Dichtungsarten und Materialien s. Dampfzylinder und Stopfbüchsen.

Gölsdorf.

Dienstabteil (*service compartment; compartiment de service; compartimento del servizio*), ein in den Zügen für dienstliche Zwecke besonders eingerichtetes oder frei gehaltenes Wagenabteil. — Bei allen Zügen, besonders bei denen, die keine Personenwagen mit sich führen, ist es nötig, für die am Zuge dienstverrichtenden Beamten (s. Zugbegleitung) besondere Räume bereitzuhalten, in denen sie ihre Arbeit verrichten und ihre Geräte aufbewahren können. Auf Hauptbahnen darf bei Personenzügen im allgemeinen der erste Wagen hinter der Lokomotive mit Reisenden nicht besetzt werden (s. Schutzwagen). Um ihn auszunutzen, wird er für die Gepäckbeförderung verwendet. Da vom ersten Wagen aus eine Verständigung mit dem Lokomotivführer am leichtesten möglich ist, auch Zug- und Bahnstrecke von hier am besten zu übersehen sind, so eignet sich der Gepäckwagen (s. d.) in erster Linie für den Aufenthalt des Aufsichtsbeamten des Zuges, des Zugführers (s. d.). In den Gepäckwagen wird deshalb ein für allemal ein D. eingerichtet, das in erster Linie für den Zugführer bestimmt ist. Begleitet ein Fahrladebeamter — Packmeister oder Gepäckschaffner — den Zug zur Beaufsichtigung des durch eine innere Tür vom D. aus zugänglichen Gepäckraumes oder der sonst im Zuge befindlichen Gepäck-