

Feld wird zur Hälfte von einer gemeinsamen Zugstange aus durch einen Aufsteckhebel bewegt. Die schrägen Abstreifbleche können in Schraubenschlitzten leicht verstellt werden; ebenso die Förderrinnen, um die jeweilige günstigste Lage für jede Kohlengattung erproben zu können. Die Zerkleinerung der Kohle besorgt eine Brechmaschine am Tender, die von einer Dampfmaschine angetrieben wird. Letztere treibt auch einen Gurtförderer, der die Kohle zu den vier Trögen der Förderschnecke bringt.

Bauart „Elvin“¹⁾ (Abb. 109). Durch einen Gitterrost im Boden des Tenders fällt die Kohle auf eine Förderschnecke a, die nach vorn etwas ansteigt. Eine zweite Förderschnecke b, die mit ersterer durch ein Kugelgelenk verbunden ist, stellt die Verbindung zwischen Lokomotive und Tender her. Durch ein Gelenk am anderen Ende wird Förderschnecke b an das Gehäuse G der Beschickungsvorrichtung auf der Lokomotive angeschlossen. In diesem Gehäuse, das unterhalb der Feuertür der Lokomotive

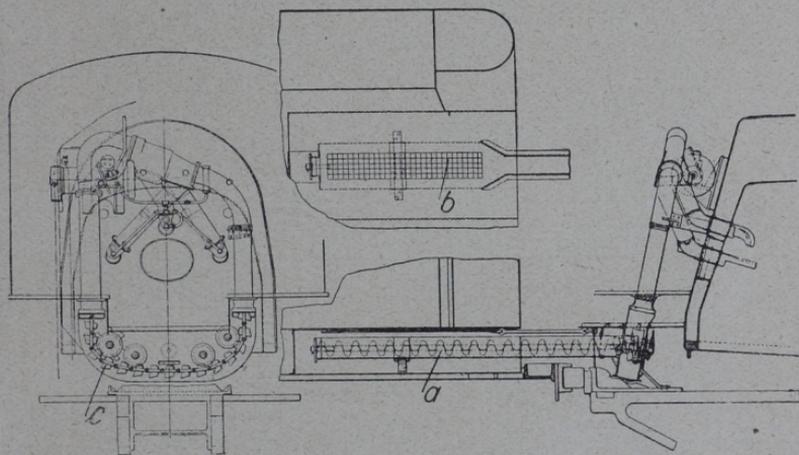


Abb. 110. Rostbeschicker Bauart „Street“.

sitzt, ist die eigentliche Rostbeschickungsvorrichtung eingeschlossen. Eine kleine Dampfmaschine dient zu ihrem Antrieb. Durch einen Schlitten werden die mit den Förderschnecken vom Tender her unter dem Führerstand herangeschafften Kohlen auf eine unten im Feuerloch liegende Schürplatte gehoben. Die Kohle kommt nunmehr auf zwei um senkrechte Zapfen sich drehende, an jeder Seite der Tür sitzende flügelartige Schaufeln (Löffel) A und B, mittels derer — bei ihrer Schwingung nach innen — die Kohlenstücke (von beiden Löffeln abwechselnd) auf den Rost gestreut werden. Durch Geschwindigkeitsregelung der Schaufeln läßt sich die Leistung des Rostbeschickers ändern. Gewöhnlich werden in einer Minute 34 Schaufeln mit Kohle auf den Rost geworfen. Antrieb der Förder-

¹⁾ Railway Age 1919, Januar, S. 200; Organ 1919, Tafel 42.