

langt, durch die Ölfilterbüchse 4 gehen. Diese ist mit feinem Messinggewebe ausgekleidet, das die im Öl enthaltenen Unreinigkeiten zurückhält und gereinigtes Öl durch die Tropfdüsen und Zerstäuberdüsen zu den Schmierstellen gelangen läßt. Beide Vorrichtungen können von außen herausgeschraubt oder gereinigt werden. 8 ist ein Ablaßventil.

Sichtöler „Galena“ (Abb. 372).

Schmierung ist nicht von der Wartung der Lokomotivbediensteten abhängig. Das Gußgehäuse der Schmiervorrichtung ist in seinem unteren Teil als Ölbehälter mit mehreren (hier drei) Tropfkammern ausgebildet. Der sich verjüngende obere Teil enthält das Überdruckrohr und den Raum für das Niederschlagwasser. Bei Zweizylinder-

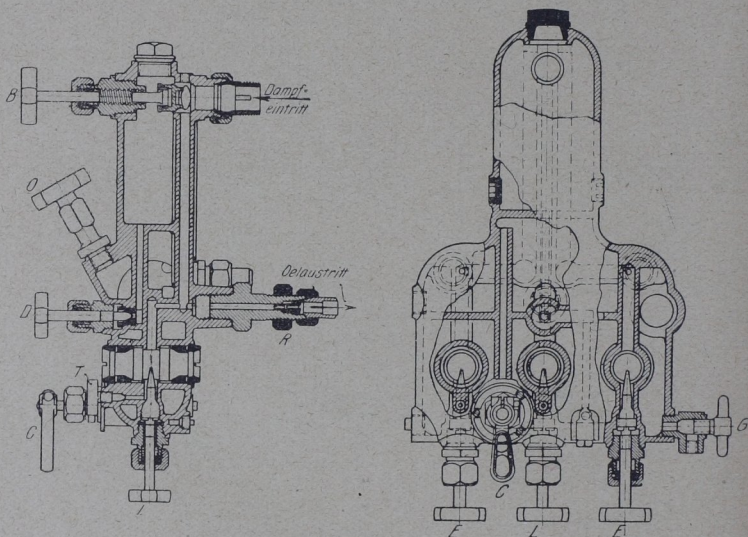


Abb. 372. Sichtöler „Galena“.

lokomotiven sind zwei, bei Vierzylinderlokomotiven vier Tropfkammern für die Zylinder und Schieberschmierung vorgesehen. Eine besondere Tropfkammer ermöglicht die zentrale Schmierung des Dampfzylinders der Luftpumpe. In der Abb. 372 bedeuten B das Dampfventil, O den Füllstutzen, D das Kondensventil, L und E die Regulierspindeln, T die Reinigungsschraube, C den Ölstellhahn und R das Rückschlagventil.

Die Wirkungsweise der Galena-Schmiervorrichtung ist die gleiche, wie die des De Limon Fluhme-Ölers. Mittels der Regulierspindeln wird die minutliche Anzahl der Öltropfen eingestellt. Der Abstellhahn C gestattet durch einfaches Umlegen eines Handgriffes die Tropfenschmierung aller Abgabestellen dem Lauf der Maschine entsprechend zu regeln bzw. an- und abzustellen, oder lediglich die Pumpenschmierung einzuschalten.