

pumpen vielfach vorn auf dem Laufblech Aufstellung, wo sie von der Schwinge, auch von der Steuerung oder vom Kreuzkopf aus angetrieben werden. Dabei ist das Antriebsgestänge so zu bemessen, daß der Schalthebelauschlag (etwa 40 bis 200 mm am Hebelende gemessen) dem erforderlichen Ölbedarf entsprechend, eingestellt werden kann.

Einen bemerkenswerten Antrieb zeigt Abb. 373; hierbei ist ein Zwischenkurbelantrieb eingeschaltet, der verhindert, daß bei der Fahrt auftretende Stöße durch die Antriebsstange unmittelbar auf den Öler übertragen werden. Der Einbau mehrerer gleicher Öler zur unabhängigen Schmierung der Zylinder, Lager und Gestänge kann über- oder nebeneinander erfolgen.

Für jede Lokomotivmaschine sind drei unabhängige Schmierstellen vorzusehen, eine für den Dampfkolben, zwei für die beiden

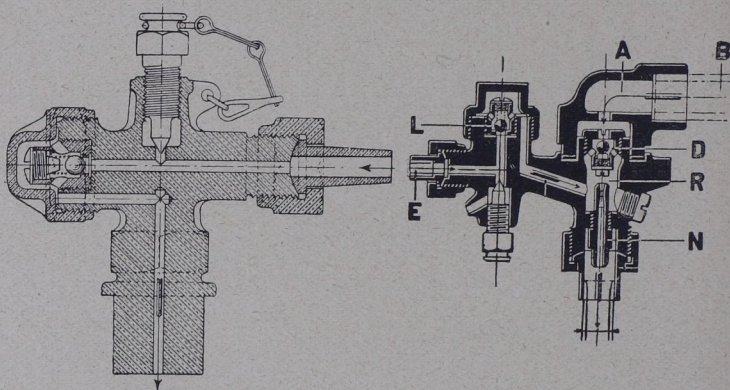


Abb. 374. Rückschlagventil „De Limon Fluhme“. Abb. 375. Ölzerstäuber Bauart „Friedmann“.

Kolbenkörper des Schiebers. Um die Ölförderung dem Einfluß des Druckwechsels an den Verbrauchstellen zu entziehen und ein Entleeren der Leitungen bei Stillstand und bei Leerfahrt zu verhüten, wird das Öl durch Rückschlagventile (auch Ölsparer genannt) an den Verbrauchstellen unter Druck gehalten. Wird die Ölleitung stark erhitzt, so kann bei eintretendem Unterdruck ein Überkochen des eingeschlossenen Öls nach der Verbrauchstelle stattfinden.

Rückschlagventil „De Limon Fluhme“ (Abb. 374). Das der Erhitzung ausgesetzte Ventilgehäuse kann nur eine geringe Ölmenge aufnehmen. Bei mangelhafter Abdichtung des Ventilkörpers wirkt gleichzeitig das die engen Bohrkanäle ausfüllende Öl wie ein Kolben und dichtet so die Schmierleitungen gegen eindringenden Dampf ab. Ein Leersaugen der Schmierleitungen ist aus diesen Gründen unmöglich.

Ölzerstäuber Bauart Friedmann (Abb. 375). Er besitzt eine Dampfkammer A, an der soviel Zerstäuberelemente