

wand des Ölbehälters eingestellt werden können. Hierdurch ist eine weitgehende Regelung der minutlichen Tropfenzahl möglich. Die durch den Vorgelegeantrieb langsamer als die Zubringerpumpen laufenden Druckpumpen können Öldrücke bis zu 400 at erzeugen; derartige Preßdrücke kommen natürlich für den Lokomotivbetrieb nicht in Frage. Das von den Zubringerpumpen zu den Druckpumpen abtropfende Öl ist in den Schaugläsern sichtbar.

Schmierpumpe „Bosch“ (Abb. 381).

Vorstehende Bauart ist eine zwangsläufig wirkende Hochdruck-Zentral-Schmiervorrichtung für eine Drillinglokomotive, wie sie für Einheitslokomotiven der Reichsbahn Verwendung findet. Der mittels Heizschlange heizbare Ölbehälter enthält drei Kammern (7) von je 3,5 l Inhalt, mit je drei um eine gemeinsame Antriebswelle 1 angeordnete

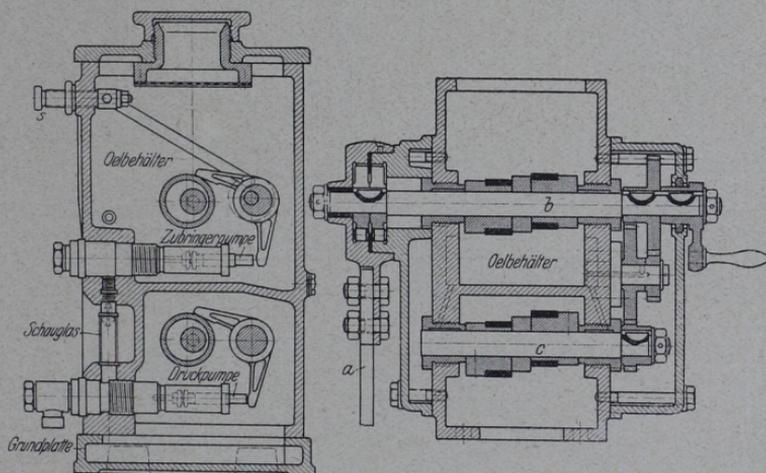


Abb. 380. Schmierpumpe der „Blanke-Werke“.

Kolbenpumpen für jede Schmierstelle. Die Schwinghebelbewegung wird durch ein Rollenschaltwerk 12 auf Welle 1 und durch Schraubenträger 13 und 14 auf Pumpenwelle 2 übertragen. Bei Drehung der Pumpenwelle werden Arbeitskolben 3 und Steuerkolben 4 durch Hubräder 5 und 6 auf- und abwärts bewegt. Das so durch Arbeitskolben 3 aus dem Ölbehälter 7 angesaugte Öl wird durch Steuerkolben 4 derart gesteuert, daß es abwechselnd in die Druckleitung 8 und die Schaulleitung 9 gepreßt wird. Das aus der Schaulleitung im Gehäuse 10 abtropfende Öl fließt wieder in die Ölkammer zurück. Die Gesamtfördermenge des Ölers kann durch Änderung des Hebelausschlages entsprechend verkleinert oder vergrößert werden. Außerdem wird die Fördermenge jeder einzelnen Ölpumpe durch Veränderung des Rollenschlages an den Verstellerschrauben geregelt. Bei größtem Hub des Arbeitskolbens beträgt die Fördermenge 0,32 ccm (ungefähr 8 Tropfen). Durch Drehen der auf der Antriebswelle angeordneten Handkurbel