

Der von der letzten Kuppelachse abgeleitete Schalthebelantrieb der Pumpe drückt einerseits durch Bewegung der Exzenterwelle J und Pumpenkolben E das Öl in die Tropfkammer, andererseits unter den abgedruckten Kolben N, hebt Kugelventil M und gibt so den zum Zerstäuber P führenden Dampfkanal frei. Bei Stillstand der Lokomotive hört die Bewegung der Pumpenkolben E auf, der in B herrschende Überdruck sinkt, die mittels Federkraft herabgedrückte Kolbenstange N gibt den Sitz des Kugelventils M frei und führt so den Dampfabschluß herbei. Die Tropfenzahl läßt sich am Schau-

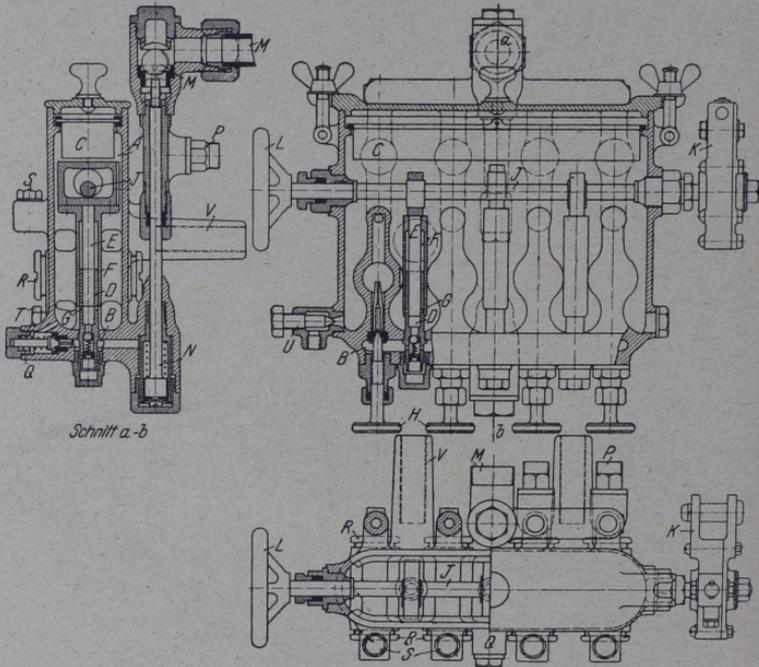


Abb. 388. Schmierpumpe „Wakefield & Co.“.

glas R überwachen, die zu fördernde Ölmenge am Ventil H regeln. Überschüssiges, nicht durch die Tropfdüsen abgeführtes Öl tritt durch Ausgleichventil Q in den Ölbehälter A zurück.

d) Graphitzusatzschmierung.

Außer den in Amerika und England allgemein verwendeten Sichtschmierern findet in Amerika zur Ölersparnis auch Graphitzusatzschmierung Verwendung. In besonderen, über der Schmierstelle angeordneten Vorrichtungen wird Graphit in Stückform durch einen von der Schieberstange bewegten Fräser abgefräst und, mit Öl und Dampf vermischt, der Schmierstelle zugeführt.