



Der Kreuzkopfszapfen 65 Millimeter dick und 80 Millimeter lang empfing den hohen Schalendruck von 167 Atmosphären.

Die Schubstange, 5mal so lang als die Kurbel, begann beim Kreuzkopf mit einem geschlossenen und endete beim Kurbelzapfen mit einem offenen Kopf, dessen Bügel durch einen, in ein Gewinde ausgehenden Keil und zwei Zangenbeilagen gehalten war.

Der Kurbelzapfen steckte in der schmiedeeisernen Kurbel und hatte 90 Millimeter Durchmesser bei 100 Millimeter Länge, was 97 Atmosphären Schalendruck und 1·1 Kilogramm-Meter spezifische Abnützarbeit auftreten ließ.

Die Welle lag 170 Millimeter dick, 260 Millimeter lang im Lager, in welchem 20 Atmosphären Auflagedruck und 0·41 Kilogramm-Meter spezifische Abnützarbeit herrschten. Gegen die Kurbel zu hatte die Welle keinen Bund, sondern deren Nabe (1·1 Mal so lang als die Bohrung aufgekeilt) schloß dicht an die Borten der Lagerchalen, welche knappe und gute Construction auch zwischen Kurbelzapfen und Schubstangenkopf auftrat, um so den schädlichen Hebelarm, der übrigens durch die Bettform hier weniger fühlbar als anderwärts ist, aufs Geringste herabzubringen.

Das Kurbellager stand mit verfenkter und verkeilter Fußplatte auf dem Grundrahmen, auf welchem es jederseits zwei Schrauben hielt, während dieser selbst durch vier symmetrisch stehende Fundamentschrauben niedergehalten war. Das Lager war viertheilig, der Deckel verchnitten und übergreifend und die Seitenschalen durch je eine hinterlegte Druckkeilplatte und einer Druckschraube im Deckel nachstellbar.

Die Verschneidung der Lagernasen mit den wohlgerundeten Formen des Grundrahmens, die in die Höhenkanten knorrig eingebauten Angüsse für die