

Gabelkreuzkopf gekeilt, dessen Zapfen innen die Schubstange aufnahm, während seine Aufsensverlängerungen in Geradföhrungsblöcken ruhten.

Die nicht nachstellbare Geradföhrung geschah zwischen den direct an die Balken des Rahmens angegoffenen unteren und je einer oberen Föhrungsbarre, welche letztere sich an den Enden niederbogen und so ohne Zwischenstück aufgeschraubt wurden. Die Föhrungsflächen maßen je 90 Millimeter Breite und 235 Millimeter Länge, was bei 5 Atmosphären Dampf am Kolben und der Schubstangenlänge von 5·2 Mal der Kurbel einen Maximal-Föhrungsdruck von 3·5 Kilogramm per Quadratcentimeter gibt.

Der Kreuzkopffzapfen war 66 Millimeter dick und 100 Millimeter lang. Der Schalendruck wird daher 117 Atmosphären betragen.

Die Schubstange endete innen und außen je mit einem Bügelkopf; der Keil am Kurbelende wurde von einer Schraube an der verlängerten Einlagzange gehalten, wie dies jetzt ein verbreitetes Detail ist, welches nicht nur eine feine Stellung gestattet, sondern auch einen wirksamen Schutz gegen das Hinausschleudern des Keiles vom auf- und abschwingenden Arm abgibt.

Der Kurbelzapfen, 88 Millimeter dick und 105 Millimeter lang, erfährt 83·5 Atmosphären Schalendruck und 10 Kilogramm Meter Abnützarbeit. Er steckte, von einem kurzen Hinterkeil gehalten, in einer schmiedeeisernen Kurbel, in welche sowohl der Bund des Aufsens- als des Lagerzapfens zu drei Viertheilen verkeilt war, was die schädlichen Momente möglichst verkleinert.

Das Kurbellager war wie der Cylinder auf das Bett, jedoch mit völlig eingelassener Platte geschraubt. Die Nafen, welche sich hier von selbst ergeben, waren wohl durch eine Linie schwach angedeutet, aber nachdem der Antrich die Zusammenstoßfuge deckte, so war der solide Eindruck eines angegoffenen Lagers gewonnen und in der That auch dessen Gutes, die kurzen Hebelarme theilweise erreicht. Die Schalen waren viertheilig und jede Seitenschale mit zwei Schraubenkeilen ohne Zwischeneinlagen stellbar. Der Deckel war wohl feitlich entlastet, aber nicht übergreifend und gleich der Lagerplatte von jederseits einer Schraube gehalten.

Das Lager hatte 160 Millimeter Bohrung und 210 Millimeter Länge, wodurch der Lagerdruck 23 Atmosphären und die Abnützarbeit 0·50 Kilogramm-Meter per Quadratcentimeter der Schale und per Secunde wird.

Unmittelbar hinter den Borten, und diese streifend, kamen die beiden Excenter, in deren Gußringe die Excenterstangen conisch eingesteckt und verkeilt hielten.

Das verzahnte Schwungrad hatte 3·79 Meter Theilkreis-Durchmesser. Es bestand aus zwei Theilen, welche einfach durch vorn aufgezoogene Ringe an der Nabe und Mittelkeile im Kranze verbunden waren. Die vorhandenen 180 Zähne waren 155 Millimeter breit und in einer Theilungstärke von 66 Millimeter an den unteren 210 Millimeter radial messenden Kranz angegoffen und an den Flächen bearbeitet.

Das rückwärtige Lager der fast durchwegs 184 Millimeter dicken Radwelle hatte gleiche Dimension mit dem Kurbellager.

Ein über den Geradföhrungen brückenförmig stehender Watt'scher Regulator griff mit einem einfachen Gestänge an eine Dampfdröffel. Seit der Ausstellung nahm die Fabrik den Pröll'schen Regulator an.

Die Maschine trieb noch mit einer auf 180 Millimeter hubverkürzenden Gegenkurbel die Speisepumpe ihres Kessels, welche horizontal und nach Innen zu auf dem Rahmen lag. Der Antrieb derselben geschah durch eine kurze Lenkstange an den Seitenzapfen einer Gleithölfe der verlängerten Kolbenstange, welche durch eine Klemmschraube mitgenommen wurde.

Die ganze Maschine machte einen wohl nicht übermodernen, aber höchst soliden und gefälligen Eindruck, welcher hauptsächlich von der tiefen Lagerung ihrer Theile auf den Grundrahmen, dessen eigener, außen geböfchter, ein