

Die Kolbenstange fand eine hintere Stopfbüchsenführung und trieb vorn 90 Millimeter dick und mittelst eines aufgekeilten gabelförmigen Gufs-Kreuzkopfes das weitere Gestänge.

Die Führung fand an den beiden Enden der Traverten und zwar nur unten mit jener, diefer Fabrik von jeher eigenthümlichen Plattenform statt, welche aus einer Verticalrippe mit breiter Grundflanke auf der äußeren Seite besteht. Letztere läuft dann entweder auf der Fußfläche einer ausgehobelten Bettrinne oder mit der oberen Fläche unter einem überschraubten Schmiedeisenlineal.

Die Führungsflächen hatten je 92 Millimeter Breite und waren 342 Millimeter lang. Nachdem nun die Maschine mit Dampf von höchstens 3 5 Atmosphären Ueberdruck betrieben werden soll und die Schubstange circa 4 4 Mal so lang

als die Kurbel war, so ergiebt sich hier der für nicht nachstellbare Flächen etwas ungewöhnliche Druck von 2 9 Kilogramm per Quadratcentimeter.

Der Kreuzkopfszapfen mit 97 und 118 Millimeter erfuhr 88 Atmosphären Schalendruck.

Die Schubstange war an beiden Enden mit Bügeln geschlossen, welche durch je zwei Quer-Einlagkeile und eine mitten durch diese hindurchgesteckte Schraube gehalten waren.

In den unter 90 Grad auf die Welle gezogenen schmiedeisernen Kurbeln steckten Kugel- als Kurbelzapfen. Der Durchmesser derselben von 112 Millimeter bedingt einen Schalendruck von 90 Atmosphären und eine spezifische Abrutzarbeit von 0 61 Kilogramm-Meter, indem sie ungefähr nur mit 100 Millimeter Länge arbeiten, wenn auch die Länge von der Wurzel weg 118 Millimeter beträgt.

Die Kurbellager waren an die Hauptbalken angegossen; ihre Schalen waren viertheilig und seitlich durch je eine Druck-Keilplatte von oben stellbar. Die Deckel waren nicht übergreifend, aber durch je zwei in die Lagerwangen gekeilte Schrauben gehalten. Im Lager maß die Welle 224 Millimeter Durchmesser und fand 316 Millimeter Auflaglänge. Der Horizontal-

