

Der Ansatz a ist gemacht, um das Nachgießen von Del und die Entfernung der alten Schmiere zu ermöglichen, ohne vorher den ganzen Lagerunterkasten losnehmen zu müssen. Der Anguß muß an der inneren Seite des Lagers gemacht werden, weil außen das Rad in den Wege sein würde; die verkröpfte Form ist gewählt, um den Treibrädern und dem Schafte sowie den Excentrics aus dem Wege zu gehen. Das Schmierloch muß so gebohrt sein, daß man nach Entfernung der kleinen Schrauben ii dasselbe überall mit einem Draht reinigen kann, im Falle es verstopft sein sollte; bei o ist es durch einen Kork geschlossen, nach dessen Entfernung frisches Del hinzugegossen werden kann. Die Schraubchen ii dienen zugleich zum Ablassen des schlechten alten Deles.

Die Gleitflächen des Achslagerkastens sind mit Messing belegt und gedacht. Die Lagerschaale besteht ganz aus Messing und ist nicht mit Composition ausgegossen.

### 9. Federn und Balanciers.

Mag eine Bahn noch so gut unterhalten sein, es werden beim Befahren derselben immer Stöße vorkommen; dieselben treten bei den Schienenstößen ein, ferner überall dort, wo die Lagerung der Schwellen nicht ganz vollkommen ist. Diese Stöße treffen zunächst die Räder und werden von diesen durch die Achslager auf den Frame, die Maschine- und den Kessel übertragen. Je schneller die Locomotive fährt, desto heftiger werden sie und desto zerstörender wirken sie auf Maschine und Bahn. Um die Schädlichkeit dieser Stöße und Unregelmäßigkeiten abzuschwächen bringt man zwischen Achslager und Frame besondere Federvorrichtungen an und müssen diese um so vollkommener gemacht werden, je schneller die Locomotive fahren soll.

Schlägt Jemand mit einem Hammer wiederholt auf eine Schiene, so wird dieselbe bald zerstört, während sie ein ruhig auf ihr liegendes bedeutend größeres Gewicht, als das des Hammers war, ohne