

her bewegt, welche Bewegung durch die Kolben- und Kurbelstange auf das Treibrad und, wenn solche vorhanden, durch die Kuppelstangen auf die Kuppelräder übertragen wird. Dem Dampfcylinder ist der Schieberkasten, das ist der Raum, in welchem die schon behandelte Dampfvertheilung vor sich geht, gleich angegossen, ebenso ist er mit besonderen Flantschen, durch welche seine Befestigung an den Frame bewirkt wird, und mit zwei Stützen zur Anbringung der Röhren für die Dampflein- und -ausströmung versehen.

Die Cylinder werden in Deutschland meist horizontal zu beiden Seiten der Rauchkammer, also außerhalb der Frame, angebracht, es kommen jedoch auch schräg liegende Cylinder vor, ferner solche, welche mehr in der Mitte des Langkessels oder auch unterhalb der Rauchkammer liegen. *) Liegen die Cylinder unterhalb der Rauchkammer, eine Construction, die besonders in England sehr beliebt ist, so giebt man sie oft zusammen in einem Stück. Außerhalb der Frame liegende sog. Außencylinder werden dagegen immer einzeln gegossen.

Die Vortheile und Nachtheile, welche die Anbringung der Cylinder an diesen verschiedenen Stellen mit sich bringt, werden wir bei einem späteren Kapitel näher behandeln.

Die Fig. 248, 249, 250 u. 251 stellen einen Cylinder in größerem Maaßstabe dar, im Längenschnitte Fig. 248, Querschnitte Fig. 250, in den beiden Seitenansichten Fig. 249 u. 251, mit den zugehörigen Cylinder- und Schieberkastendeckeln und Stopfbüchsen. Kolben, Schieber, Schieberrahmen, die Ausströmungs- und Einströmungs-Röhren und der Frame sind durch punctirte Linien angedeutet. In Fig. 251 ist der Schieberkastendeckel F fortgedacht. Der Cylinder wird stets aus Gußeisen hergestellt, die Stopfbüchsen bestehen meist

*) Auf der Wiener Ausstellung war eine Locomotive ausgestellt, bei der die Cylinder zu beiden Seiten der Feuerkiste lagen. Die Bewegung der Kolben wurde durch zwei noch weiter rückwärts liegende Balanciers auf die Kurbel- und Kuppelstangen übertragen.