

schräg liegenden Hebel *d* eine entsprechend geradlinige Bewegung ausführen muss; diese wird durch die in der Schwungradnabe geführten und mit der Scheibe *e* verschraubten Stangen auf eine zweite, innerhalb des Schwungrades gelegene Scheibe *g* (Fig. 16) übertragen, deren kreisförmige Nuten mit den Zähnen eines am äussersten Ende der schräg liegenden Stange *k* befestigten kleinen Hebels *h* in Eingriff stehen. Durch Drehung der Stange *k* wird dann der an ihrem unteren Ende befestigte, cylindrische und mit zwei gegenüber liegenden Ausschnitten versehene Drosselschieber (Fig. 18) je nach dem Ausschlagen der Gewichtshebel des Regulators den Dampfeinströmquerschnitt mehr oder weniger verengen.

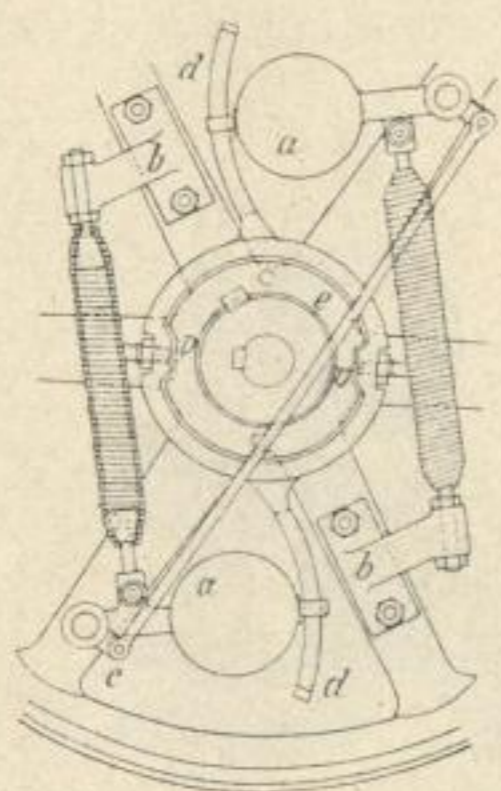


Fig. 17.

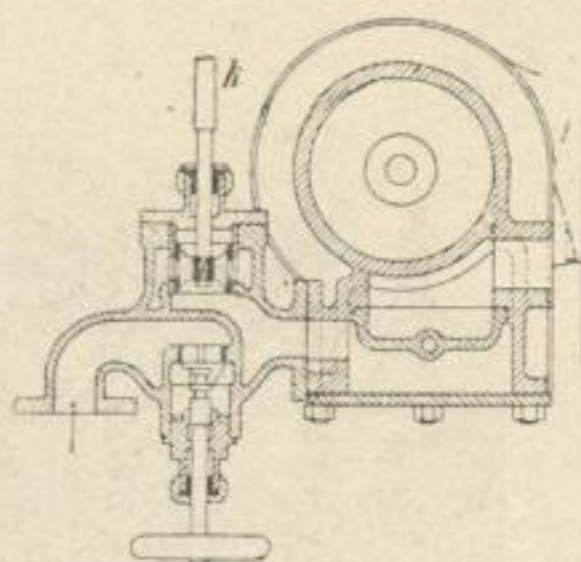


Fig. 18.

Die Relativstellung des gezahnten Hebels *h* in Bezug auf die Stange *k* des Drosselschiebers lässt sich übrigens, je nach der Geschwindigkeit, mit welcher der Motor arbeiten soll, ändern, da man einen auf der Stange *k* befestigten Hebel *i* mittels Schraubenbolzen in einem Schlitz des kleineren Armes vom Hebel *h* beliebig feststellen kann. Behufs Erzielung einer möglichst gleichförmigen Bewegung sind auf den gekröpften Armen der Schwungradwelle zwei hohle gusseiserne, mit Gegengewichten armierte Scheiben aufgeschraubt, die von einem am Gestell scharnierartig befestigten Schutzbleche umgeben sind, welches wieder das Umherspritzen von Oel verhütet. Die gusseisernen Schalen der Schwungradlager und diejenigen des Kurbelstangenkopfes sind mit Weissmetall ausgegossen.