

dem hier eintretenden zweiten Strome der Betriebsluft zusammen und wird wiederum völlig verbrannt, wodurch dem Gasgemenge eine hohe Temperatur und dem entsprechende Spannung ertheilt wird.

Die Theilung des Luftstromes soll gleichzeitig ein Mittel an die Hand geben, um den Gang der Maschine in zweckdienlicher Weise durch den Schwungkugelregulator regeln zu lassen. Zu dem Ende bewegt der Regulatormuff unmittelbar einen Röhrenschieber derart, daß derselbe bei sinkender Geschwindigkeit der Maschine den unter den Rost führenden Kanal weiter öffnet und den Weg nach den Verbrennungskammern mehr schließt. In Folge dessen tritt eine grössere Luftmenge durch das Brennmaterial und es wird eine grössere Menge brennbarer Gase gebildet. Dem entsprechend steigt die Temperatur und Spannung der Gase bei der endlichen Verbrennung in der Verbrennungskammer und die Leistung der Maschine wird erhöht, so daß bald die regelmässige Geschwindigkeit erreicht ist. Es geht hieraus hervor, daß der Brennmaterialverbrauch der Leistung entspricht. Ausserdem wird aber noch der Füllungsgrad des Arbeitscyinders durch den Regulator beeinflusst, indem derselbe bei zu schnellem Gange einen vorzeitigeren Schluß der Einlaßventile für die heisse Luft veranlaßt. Die entsprechende äussere Steuerung ist in Fig. 10 und 11 Taf. 1 in Ansicht und Grundriss dargestellt.

Wie hieraus ersichtlich, gleicht die ganze Einrichtung durchaus der Anordnung des Bewegungsmechanismus gewisser Ventilsteuerungen mit durch den Regulator verstellbarem Füllungsgrade. Ueber der Kurbelwelle liegt nämlich rechtwinkelig zu letzterer eine kurze Stange h , welche an einem Ende mit dem Lenker h_1 , am anderen Ende mit dem auf die Ventilspindel i wirkenden Hebel h_2 drehbar verbunden ist. Diese Stange trägt nach abwärts gerichtet eine Nase h_3 , vor welcher das Gleitstück j liegt. Beim Umlaufe der Kurbelwelle trifft nun im gegebenen Zeitpunkte eine Nase k auf derselben gegen dieses Gleitstück j , wodurch die Stange h nach links gedrückt und unter Vermittelung des Winkelhebels h_2 das Einlaßventil gehoben wird. Sobald die Nase k das Gleitstück verläßt, schließt sich vermöge seines Gewichtes und des auf demselben lastenden Gasdruckes das Einlaßventil und zieht den Hebel h_2 und die Stange h nach rechts in die alte Lage zurück. Nun ist das Gleitstück j durch das Gestänge j_1 derart mit dem Regulator verbunden, daß es beim Fallen desselben sinkt, beim Steigen heraufgezogen wird. Im ersteren Falle, bei abnehmender Geschwindigkeit, wird demnach die Nase k länger mit dem Gleitstücke j in Berührung bleiben, mithin eine grössere Füllung eintreten als im letzteren Falle, somit auch hierdurch eine Regulirung des Ganges bewirkt werden. Um die Maschine abzustellen, können die Gleitstücke j mittels des Handhebels l gehoben werden, so daß die Einlaßventile geschlossen bleiben und die Maschine so zur Ruhe kommt. Damit beim Heben der Gleit-