zu stehen haben, weil sonst die auf Seite 689 näher besprochenen Störungen unvermeidlich sind. Eintretende Abnutzungen sollen durch Auswechseln der Linsen und des Laufzapfens oder durch Nachstellen in axialer Richtung leicht ausgeglichen werden können.

Die Fliehkraft verlangt, daß das Öl in der Zapfenmitte oder am inneren Rande zu-, am äußeren abgeführt wird. Beispielweise sieht man zu ersterem Zwecke an Stirnzapfen eine zentrale Bohrung, Abb. 1157 und 1587, zur Verteilung des Öls aber radiale oder auch schräg angeordnete gerade oder gekrümmte Nuten vor, die zweckmäßigerweise nach dem äußeren Rande zu enger werden, vgl. Abb. 1124. Am Kammzapfen Abb. 1991 führen die unteren radialen Bohrungen der Lagerschale das Öl zu, das durch die Löcher im Scheitel wieder abfließt. Auch Preßöl pflegt bei hohen Belastungen in entsprechender Weise zu- und abgeleitet zu werden.

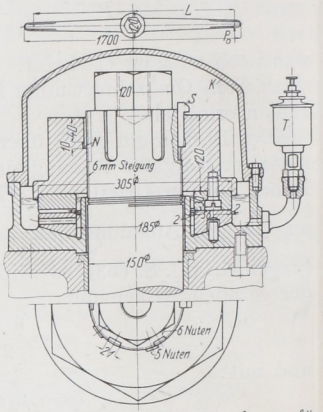

Abb. 1588. Turbinenstützlager für 5000 kg Druck. M. 1 : 10 und 1 : 50.

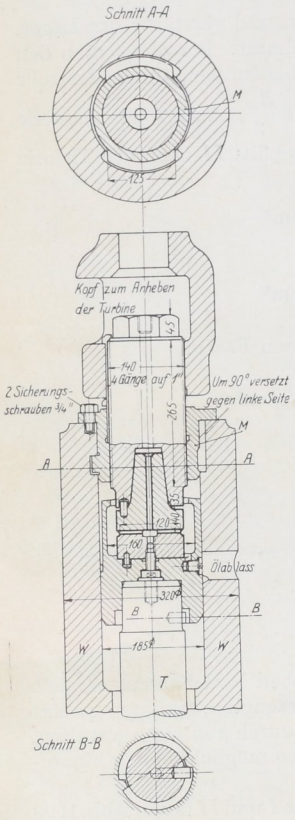

Abb. 1587. Oberwasserturbinenzapfen. (Nach Pfarr).

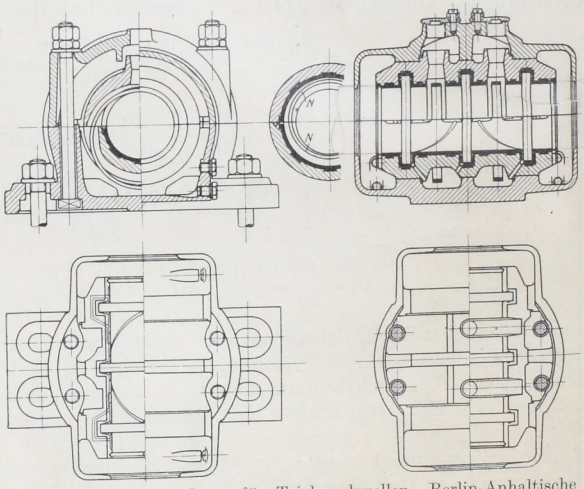

Abb. 1589. Kammlager für Triebwerkwellen. Berlin-Anhaltische Maschinenbau A.-G., Dessau.

An Stützzapfen liegender Wellen ist Ringschmierung nach Abb. 1590 möglich. Vom Spurzapfen wird ein Schmierring mitgenommen, der das Öl an die Nut N im Scheitel der Linse L abgibt, von wo es durch Bohrungen der Zapfenmitte zufließt. An der Drehung ist die Linse durch einen Stift in der Kappe K gehindert.

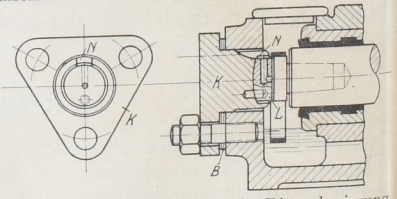

Abb. 1590. Stützzapfen mit Ringschmierung.