

2) Locomotive. Nach gleicher Weise behandelt, ergibt die Formel (7)

unter der Annahme des Gewichtes den größten bei jedem Hub
der hin- u. hergehenden Theile zur Ingangsetzung derselben
von Locomotivmaschinen nöthigen Druck in Atm.

e) ohne Kuppelstangen

$$\frac{P}{f \cdot l} = \cdot 33 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad q_1 = \frac{1}{6} v^2 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad (7e)$$

$v = \sqrt{62} = \sqrt{26}$

f) mit Kuppelstangen

$$\frac{P}{f \cdot l} = \cdot 45 - \cdot 55 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad q_1 = \frac{1}{4 \cdot 5} - \frac{1}{3 \cdot 6} v^2 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad (7f)$$

für unendliche Schubstangen. Für endliche Schubstangen ist der Werth rechts vom Gleichheitszeichen mit $\left(1 + \frac{r}{L}\right)$ zu multipliciren. Wären beispielsweise in einer Locomotive 6 Atm. freier Druck zur Beschleunigung ihrer Kolben- und Gestängemassen verfügbar, so würde dies nach Gl. (7e) einer Kolbengeschwindigkeit von 6 *m* per Sec. entsprechen, was sich durch die Rücksicht auf die etwa 5fache Stangenlänge auf 5·5 *m* per Sec. stellt, und anstandslos zulässig ist.

3) Schiffsmaschinen (Torpedoboote) nach Gleichung (7) bei der Annahme der Gestängs- der größte zur Massenbeschleunigung nöthige Druck
gewichte der

g) Hochdruckseite

$$\frac{P}{f \cdot l} = \cdot 45 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad q_1 = \frac{1}{4 \cdot 5} v^2 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad (7g)$$

h) Mitteldruckseite

$$\frac{P}{f \cdot l} = \cdot 20 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad q_1 = \frac{1}{10} v^2 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad (7h)$$

i) Niederdruckseite

$$\frac{P}{f \cdot l} = \cdot 12 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad q_1 = \frac{1}{16} v^2 \quad \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \quad (7i)$$

Für endliche Stangenlängen sind die Werthe rechts der Gleichungen mit $\left(1 + \frac{r}{L}\right)$ zu multipliciren.