

Die Lager-, Schieberkasten-, Luftpumpen-Deckel etc. waren gleich den Schub- und Excenterstangen und der Achse und selbst die Kanten der Maschinenständer waren blank bearbeitet und polirt. Dabei war Bronze und Kupfer wo nur immer thunlich breit verwendet, und es ist zu bedauern, daß all der Geschmack und all die Mühe an eine Maschine verschwendet wurden, bei welcher ein langsamgehender Regulator nur eine Drosselung bewirkt, deren Expansion überhaupt während des Ganges nicht verstellbar ist, in welcher Hochdruck-Dampf in den Niederdruck-Cylinder kommen kann, bei welcher die vielen das Vacuum dichtenden Flanschen in die Tragconstruction fallen, deren Welle in vier Lagern liegt und die noch zu allem Ueberflusse in Folge ihrer Aufstellung schwerer sein muß, als irgend eine liegende Form.

Die Dampfwegs-Querschnitte, Flächendrücke und Abnützarbeiten habe ich hier nicht nachgerechnet, denn einestheils konnte ich die Tourenzahl an der kaltliegenden Maschine nicht entnehmen oder authentisch erfahren und anderntheils werden die Drücke etc. wegen der vielen Lagerung und der dicken Kurbelachszapfen, theilweise also aus anderen als directen Gründen klein, theilweise aber auch unbestimmbar sein.

#### L. & A. Quillacq in Anzin

L. & A. Quillacq in Anzin stellten eine zweicylindrige Fördermaschine aus, welche an und für sich durch Größe und schöne Ausführung vortheilhaft ausfah, aber doch mit Ausnahme der Steuerung etwas veralteter Construction war.

Der **L**förmige Bettbalken bestand aus zwei Hälften, welche vor der Geradföhrung mit Flanschen zusammenstießen und nur mit vier Schrauben verbunden waren. Unmittelbar hinter den Fugen waren je zwei Fundamentschrauben, je eine auf jeder Seite der Verticalrippe. Die Lagerkörper waren wohl ans Bett gegossen, aber ohne Vorrichtung gegen die seitliche Abnützung ausgeführt.

Die Cylinder hatten aufgeschraubte Schieberkästen mit gefonderten Ober- und Stirndeckeln und die Kolbenstange war vorne in eine Traversse gekeilt, an welche die flache und hinten gegabelte Schubstange mit zwei stellbaren Köpfen griff. Die Traversen-Enden gingen in Doppelföhrungen, deren Oberschienen schwerer ausfahen als der Bettbalken, und mit je einer Seitenschließe in der halben Länge nach abwärts versichert waren.

Der Schubstangen-Kopf hatte beim Kurbelzapfen die Schiffsmaschinen-Construction mit durchgehenden Deckelschrauben. Die vor den Muttern stehenden Bolzentheile der Schrauben waren alle mit angedrehten kleinen Rotationsparaboloiden geschmückt.

Die Steuerung war die von Guinotte, das ist eine Zweifchieber-Steuerung deren Deckschieber eine flache Platte ist, welche von einer Couliße mit zwei Excentern bewegt wird. Der Umsteuerung halber waren auch die Grundschieber von einer Couliße angetrieben, so daß jederseits der Maschine (nachdem das mittlere Excenter doppelt benützt wurde) drei Excenter und zwei Coulißen wirkten. Letztere waren geradlinig (wie bei der Allan-Steuerung), hatten je ein Doppelgehänge und und das Ganze war so eingerichtet, daß von der fortschreitenden Drehung der Seiltrommel-Welle eine durch Kegelräder angetriebene Schraube mitgenommen werden sollte, deren Mutter unter dem passend gekrümmten Steuerhebel der Expansionscouliße hingleitend diese bewegt und folglich die Füllung ändert. Diese mit jedem Hub verstellte Füllung, welche dem Gewichte des ablaufenden Seiles Rechnung trägt, wird hier thatsächlich jedoch mit einem ungemein verwickelten Plan von Stangen, Hebeln, Wellen etc. erreicht, deren Beschreibung es hier aber umfoweniger bedarf, als diese im politechnischen Centralblatt 1871 zu finden ist.