

so sieht man, wie auch das Streckwerk zur gehörigen Zeit gestellt werden kann.

2) Aber geht von dem konischen Getriebe a auch die mechanische Bewegung des Wagens aus. Das Getriebe f (Fig. 2.) greift nämlich auch in das Rad n ein, und treibt dadurch die Rolle s, welche mit r durch ein endloses Seil verbunden ist. Dieser Theil heißt die Maindouce.

Ist nun, während n sich bewegt, der Wagen auf irgend eine Weise an einer Stelle des untern Seiles befestigt, so muß er vorwärts gezogen werden, so wie die Bewegung der Rolle a das obere Seil hinterwärts zieht. Dieses Vorziehen des Wagens bewirkt demnach die Maschine oder der Moteur; da aber der Wagen jedesmal wieder zurück geschoben werden soll, so muß er abwechselnd wieder frei gemacht werden können. Dazu sind allerlei Mechanismen erdnen worden. Ich bemerke nur Folgendes.

In ältern Maschinen ist der obere Wagenpfosten geradezu an das untere Seil befestigt; aber die Einrichtung getroffen, daß, so wie der Wagen seinen Gang vollendet hat, das Rad n vorwärts gerückt, und also ausgehoben wird. Der Wagen wird dann vom Spinner mit der Hand zurückgestossen, ohne Einwirkung auf das übrige Räderwerk &c.; und das Seil wieder in die vorige Lage gebracht. Schon diese beständige Erschlaffung des Seils, und das erschütternde Einschlagen des Rades n, wodurch oft Zähne gebrochen werden, machen aber diese Methode verwerflich.

Gewöhnlich wird jetzt das untere Seil über eine 3te Rolle q (Fig. 2) geführt, die mit einem Sperr-Rad versehen ist; in diesen Sperr-Rad drückt dieselbe Bewegung der Einwindstange, die bei Ausziehen des Fadens erforderlich ist, ein Sperr-Haken, wodurch die Rolle q unbeweglich wird, so, daß der Wagen ebenfalls vorwärts geht, bis die Einwärtsbahn jener Stange den Sperr-Haken aushebt. Nun kann