

Ausschnitt der innern Ringsfläche zurückzuschieben und unter denselben durchzugehen; worauf die Klappe p sich wieder öffnet, und der Dampf die Spitze o wieder eben so fortschiebt, als es vorher bei der Spitze n geschah u. s. w. Dieser ganze Verlauf wird Jedem sogleich einleuchten, wenn man ein sphärisches Dreieck von der nämlichen Größe aus Papier schneidet und um den Mittelpunkt der Achse c dreht.

Für stehende (zumal Hochdruck-) Dampfmaschinen scheint diese Construction ungemeine Vortheile zu versprechen, da ihre große Einfachheit die Anschaffungskosten um ein Bedeutendes vermindern muß, und die stets in einer Richtung fortschreitende Bewegung denjenigen Kraftverlust vermeidet, den die entgegengesetzte Bewegung der Pumpenstängel und ihre Uebertragung auf die Kurbel nebst der Friction der vielen Hülfapparate nothwendig verursacht. Dabei vertritt das rotirende Dreieck (zumal wenn es zwischen den Deckblechen mit einer passenden Masse ausgefüllt wird) vielleicht hinreichend die Stelle des Schwungrads. Ob auch bei Niederdruck der Condensator entbehrlich sey, lasse ich dahin gestellt, obgleich ich es vermüthe, bei Hochdruck aber dürfte er um so leichter entbehrt werden können. Sogar eine unvollkommene Dampfdichtigkeit wird von geringerem Nachtheil seyn, weil sie, wenn auch nicht ohne Kraftverlust, doch nirgends der Bewegung hinderlich wird. Da jedoch beim Mangel des Condensators die eintretende Luft zwischen k und r , so wie zwischen l und t zusammengedrückt wird, so wird es nöthig seyn, bei r und t Oeffnungen im Ring zu machen, die stets unverschlossen bleiben können weil in jenen Strecken sich niemals eingesperrter Dampf befindet.

Dagegen scheint die Umsezung der Bewegung in eine rückläufige wegen der Rotationsklappen so große Schwierigkeiten darzubieten, daß für die wünschenswerthe Anwendung des rotirenden Dreiecks auf die Dampfschiffe und Locomotiven wohl wenig Hoffnung bleiben möchte.

Augustenburg, im December 1847.