

Prächtigt gebaut waren ferner die Locomobilen von Cleyton & Shuttelworth in Lincoln (Filiale in Wien), diesen Meistern im Bau von Locomobilen, deren sie schon an 13,000 Stück verfertigten. Doch zeigten diese in ihrer Anordnung nichts Neues. Die Maschinen arbeiten ohne Expansion, die Cylinder haben Dampf-Mäntel (bei Volldruck-Maschinen ein Luxus), die Excenter sind umstellbar und die Vorwärmer von der oberwähnten einfachen Construction.

K. Hornsby & Söhne in Grantham legen nach wie vor die Dampf-Cylinder ihrer vortrefflichen Locomobilen in den eine Ueberhöhung des Feuerkastens bildenden Theil des Kessel-Dampfraumes und verdanken es zum grossen Theil dieser Anordnung, dass ihre Locomobilen unter den besten Englands rangiren und in hervorragendster Weise durch erste Preise ausgezeichnet wurden. Das Materiale ist sehr gut und das Gusseisen wo nur immer möglich z. B. bei der Führung durch Schmied-Eisen oder Stahl ersetzt, Cylinder- und Schwungrad-Lager sind durch Zugstangen versteift. Auch die Locomobilen von Marshall, Sons & Comp. in London sind aus vorzüglichem Materiale angefertigt. Ungleich den meisten anderen übertrieben blank geputzten Locomobilen der englischen Abtheilung, zeigten diese — und nicht zu ihrem Nachtheile — nur die nothwendigsten Theile bearbeitet. Sie arbeiten mit variabler, nach dem Patente von

in diesem Falle die erstgenannte Anordnung nicht allein entbehrlich ist, sondern sogar vor einer directen Feuerungs-Anlage zurücksteht. Es soll sich auch gemäss Versuchen bei den Garret-Locomobilen der Heiz-Effect des Strohes zu einem gleichen Gewichtstheile Fünfkirchner Kohlen-Briquets verhalten wie 9:20. Bemerkenswerth ist bei diesen sonst sehr einfach gebauten Locomobilen die Construction des Vertheilungs-Schiebers. Er wird von einem fixen Excenter bewegt und sperrt bei 0.5^{er} des Hubes ab; die Maschine arbeitet daher mit fixer halber Expansion. Um nun einerseits die hiedurch bedingte zu lange Compressionsdauer zu vermindern, ist die innere Ueberdeckung durch eine innere Oeffnung ersetzt und, um andererseits die Einstromung günstiger zu gestalten, ist der Schieber, ähnlich dem Hick'schen Schieber, hohl gebaut, in der Art, dass bei beginnender Eröffnung der Dampf sowohl ausserhalb als auch durch die Höhlung innerhalb des Schiebers von der Gegenseite des Schieberspiegels her zugleich einzuströmen vermag. Der Vorwärmer ist in der bereits beschriebenen einfachen Weise eingerichtet.