

Die Steuerung selbst geschah auf folgende Art: Der Stirnzapfen der Kurbelscheibe nahm eine Schleppkurbel mit, deren Welle um die Größe der Excentricität gekröpft und von zwei auf den vordersten Arm des Bettbalkens der Maschine geschraubten Lagern gehalten war.

Knapp vor der Welle befand sich eine Couliſſe, an deren Fuß zwei nach aufwärts gebogene Lappen geschmiedet waren, mittelst welchen sie sich beiderseits auf tiefer untengestützte schwingende Hebel stützten. Ferner hatte die Couliſſe noch ein Lager angeschmiedet, mittelst welchem sie die Kröpfung der Steuerwelle umfing, und so deren Horizontal- und Verticalschwingungen mitzumachen gezwungen war.

In dieser (Fink'schen) Couliſſe hing durch den Regulatorhebel getragen der Gleitbalken und das Ende der Schieberstange derart, daß sich daselbe hob, wenn die Manchette sich senkte und umgekehrt, wodurch wie bekannt desto kleinere Füllungen erzeugt werden, je näher der Gleitbalken dem Schwingungsmittelpunkte kommt, das heißt je tiefer ihn der steigende Regulator drückt.

Daß die Excentricität der Steuerwelle genau der Treibkurbel gegenüber stand, daß die Couliſſe nach der Stangenlänge gekrümmt und jede andere mit dem System Fink zusammenhängende Rücksicht erfüllt war, ist selbstverständlich. Eines muß aber betont werden: Dieses Steuerungssystem gibt gleiche Voreilungen für jede Füllung. Dies ist ein Vortheil, der wohl positiv, aber doch verschwindend gegenüber dem mehr minder auch den anderen Couliſſensteuerungen anhaftenden Nachtheil wird, daß sich für kleinere Füllungen die Dampfwege nicht nur nicht ganz, sondern auch nur sehr zögernd öffnen. Bei 5 Percent Kolbenweg kann die Eröffnung desselben Canales 1 oder 4 betragen, je nachdem später der Abschluß bei 20 oder 60 Percent erfolgt. Die schlechte Wirkung dieses, wenn geringer Effect beansprucht wird, trübseligem aufmachenden Schiebers, zeigt eben das obere Diagramm dieser Maschine und der Arbeitsausfall der oberen Ecken entspricht dem baarem Verlust.

Diesen Mißstand kennt die Corlisssteuerung absolut nicht und selbst die Meyer-Steuerung enthält ihn sehr gemildert, wenn man sich nur nicht einbildet, mit ihr alle Füllungsgrade geben zu wollen, deren Möglichkeit allerdings auch dieser besprochenen Couliſſe nachgerühmt wird.

Die Couliſſenstange war hier möglichst lang gehalten und selbst eine kleine Ausschreitung nicht gescheut. Die Schieberstange war nämlich vor der Stopfbüchse nochmals in einem Auge geführt und zwischen beiden griff die Couliſſenstange an. Damit aber erstere stellbar blieb, fand die letztere kein centrisches Auge als Angriffspunkt, sondern eine von zwei Müttern zwischengehaltene Hülse mit aufrechtstehenden Daumen, wodurch der Angriffspunkt oberhalb der Stangenachse zu liegen kam.

Der Schieber selbst lag seitlich vorne und war derart getrennt, daß ganz gerade kurze Canäle zum Cylinder führten. Mit dem wurde der Schieberkasten sehr lang und stand vor die Cylinderdeckel ziemlich bedeutend vor, was nicht schlecht aber unschön ist.

Der Dampfverlust, den etwas längere Canäle gebracht hätten, wäre aber gerade bei der Wolf-Maschine am wenigsten empfindlich, denn der Dampf expandirt ja aus ihnen in die Cylinder und je höher die Expansion ist, desto weniger verdienen die Dampfwege den Namen „schädlicher Raum“. Betrachtet man noch überdies das Diagramm der dampfverschwendenden Steuerung, so verliert das ängstliche Sparen an den Canallängen noch mehr an Werth.

Die Ausströmung aus dem kleinen in den großen Cylinder und von dort in den Condensator war durch zwei je gleichfalls getrennte Schieber besorgt, deren erster fast unzugänglich und ganz unüberwachbar zwischen den beiden Cylindern lag, während deren zweiter seitlich außen am Niederdruck-Cylinder arbeitete.