

Durch ein Klemmgesperre bekannter Konstruktion, das fest auf der Achse sitzt, wird die Bremsscheibe, bezw. das mit derselben fest verbundene Ritzel nur dann mitgenommen, sobald die Antriebswelle vom Elektromotor aus betätigt wird.

Der Antrieb der Drehbewegung erfolgt vom Motor aus auf ein wagrecht angeordnetes Schnecken-

den aus geschmiedetem Stahl hergestellten Königszapfen bewirkt, der durchbohrt ist, um somit in einfachster Weise die Stromzuführung zu erzielen. Als Zuleitung sind eisenbandarmierte Kabel von 310 qmm Querschnitt und 740 m Länge verwendet.

Der Kran arbeitet mit folgenden Geschwindigkeiten und Motorenstärken:

Heben von 10 000 kg mit 9 m i. d. Min.	} Motor: 42 PS bei 700 Um- drehungen.
" " 5 000 kg " 18 m " "	
" des leeren Hakens " 36 m " "	

Die Senkgeschwindigkeit kann bis zu 60 m in der Minute gesteigert werden.

Das Drehen kann bis zu einer Umfangsgeschwindigkeit von 60 m in der Minute am Lasthaken bei einer Belastung von 10 000 kg erfolgen mit einem Motor von 12 PS und 900 minutlichen Umdrehungen.

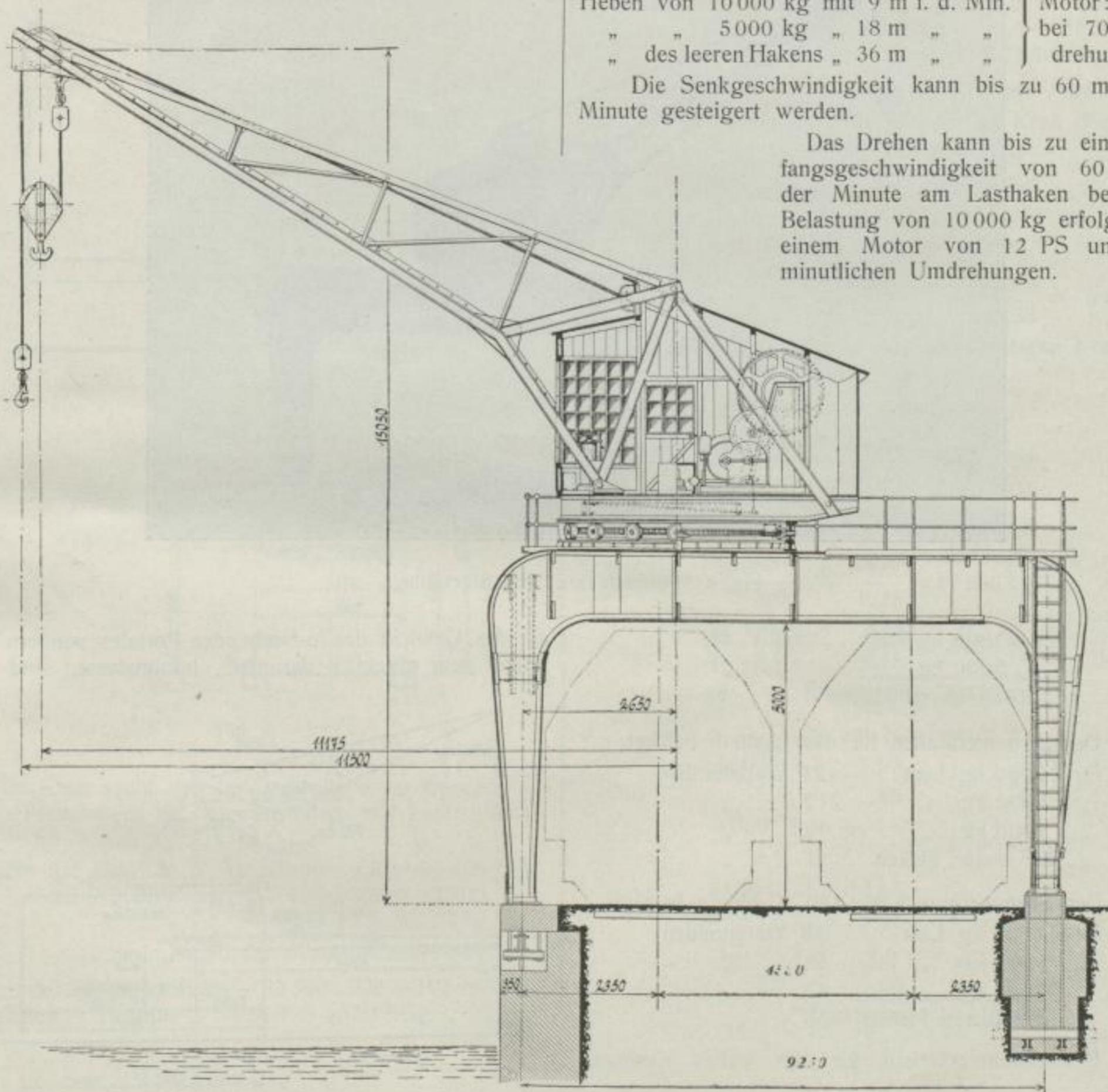


Fig. 2.

getriebe, dessen Achsialdruck durch Kugellager aufgenommen wird. Die senkrechte Schneckenradwelle ist nach unten verlängert und zu einer verzahnten Achse ausgebildet, die in einen Zahnkranz eingreift. Für letzteren wurde Triebstockverzahnung gewählt, weil dieselbe infolge der mit grösserer Genauigkeit ausführbaren Durchbildung gegenüber dem Antrieb mit gegossenen Zähnen vorteilhafter ist. Um dem bei derartigen Drehscheibenkränen in der Praxis sich häufig sehr rasch zeigenden Verschleiss des Druckrollenringes Rechnung zu tragen, ist für dessen rasche und bequeme Auswechslung gesorgt durch Herstellung desselben aus einzelnen Stahlgusstelementen, die mit dem schmiedeeisernen Träger einfach verschraubt sind. Die Zentrierung des ganzen Rollenringes und der oberen Drehscheibe ist durch

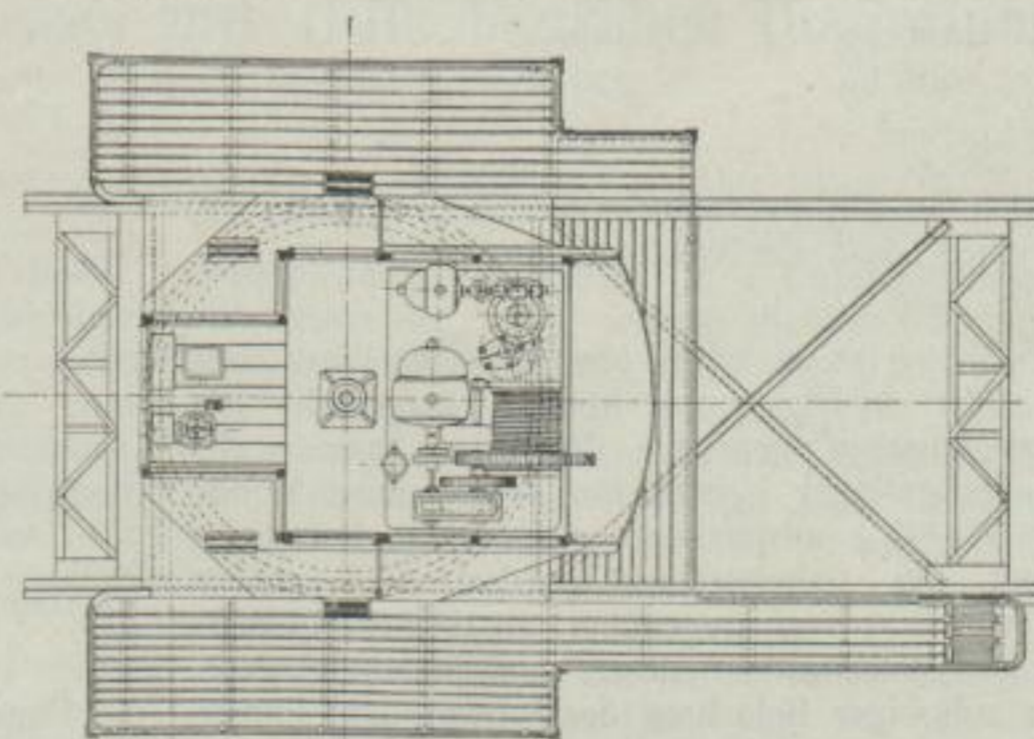


Fig. 3.

Dinglers polyt. Journal Bd. 319. Heft 1. 1904.