

II.

Transmissions-Aufzug von W. Mason.

Mit Abbildungen auf Tab. I.

Bei der vielfachen Verwendbarkeit von Transmissions-Aufzügen zur Personen- und Lasten-Beförderung in Fabriksanlagen und Magazinen wird die Vorführung eines amerikanischen Musters, welches einige recht gelungene Constructions-Details aufweist, nicht uninteressant erscheinen. Figur 11 stellt diesen Aufzug (nach dem Scientific American, Juli 1874 S. 47) in perspectivischer Ansicht, Fig. 12 im Längsschnitt und Fig. 13 im Querschnitt durch die Riemenscheibe mit Frictionsvorrichtung dar, welche letztere — verbunden mit der Bremse und automatischen Auslösevorrichtung — das eigenthümliche dieser Construction darstellt. Die Windetrommel wird nämlich mit Schneckenrad und Schnecke von einer Querstange M aus getrieben, die mittels zweier Riemenscheiben mit offenem und gekreuztem Riemen die aufwärts oder abwärts gehende Bewegung des Seiles S vermittelt. Die Riemenscheiben sitzen selbstverständlich lose auf der Welle M und können mit derselben nur durch die in Fig. 12 deutlich skizzirte Frictionskuppelung fest verbunden werden. Dieses geschieht durch Verschiebung der in Feder und Nuth beweglichen Schiebemuffen H mittels der Stange I, so daß entweder der offene oder der gekreuzte Riemen zur Bewegung der Seiltrommel wirksam wird, oder auch — für den Stillstand — beide Riemenscheiben leer laufen. Um nun die Stange I von der Plattform des Aufzuges aus bewegen zu können, steht dieselbe durch das Verbindungsstück k (Fig. 12) mit der Kurbel einer Welle L in Verbindung, mit welcher das Rad R fest verbunden ist und durch ein aufgelegtes Seil P (vergl. Fig. 11) hin- und herbewegt werden kann. Außer dieser Einrichtung, welche in ähnlicher Gestalt bei anderen Aufzügen gleichfalls vorhanden ist, besitzt jedoch die hier vorgesehene Construction grade in dem Abstellmechanismus noch einige Details von besonderem Interesse.

Zunächst ist auf der Welle L unmittelbar neben der erwähnten Kurbel ein Excenter ausgedreht, welches von dem Ringe einer Stange O erfaßt wird und mittels derselben die Schmiervorrichtung N (Fig. 12), welche zugleich als Bremse dient, gegen die auf der Welle M befestigte Schraube preßt und dadurch für die Mittelstellung der Kurbel, und beiderseitig ausgelöste Frictionskuppelungen, die Welle M sofort zum Stillstande bringt. Der Zugstange O gegenüber befindet sich in der Schale N