

erhält, hindurch gesteckt und durch ein vor diesem Regelrad am Gestelle angebrachtes Einspannfutter centrisch festgeklemmt. Auf der Rückseite des Regelrades ist zunächst die Abschneidvorrichtung (mit selbstthätiger Verschiebung des Messers) angeordnet und weiter rückwärts das Schneidzeug, mit welchem die Gewinde geschnitten werden. Dasselbe ist längs zwei am Regelrad befestigten Bolzen frei verschiebbar, welche zugleich die drehende Bewegung des Rades auf die Schneidbacken übertragen.

Die Maschine nimmt eine Fläche von  $381 \times 432$  Millim. ein, wiegt etwa 45 Kilogramm. und kostet 600 Mark. 3.

### Holland's Tyre-Befestigung.

Mit Abbildungen auf Taf. I [d/3].

Seit dem kürzlich in England bei Shipton erfolgten großen Eisenbahnunglück, welches durch den Bruch und darauf folgendes Auspringen einer Radbandage verursacht war, tauchen wieder neuerdings zahlreiche Vorschläge zur rationelleren Verbindung des Tyre mit dem Radkörper auf, von denen einer der interessantesten in Figur 19 bis 23 (nach dem Engineer, März 1875 S. 168) dargestellt ist.

Hier wird der Tyre, ohne Vermittelung von Schrauben oder Beilagerringen nur durch entsprechend geformte Zähne des Radsternfranzes gehalten und durch dieselbe sowohl vor seitlicher Verschiebung geschützt, als auch, selbst bei eintretendem Bruche, noch immer mit dem Radkörper verbunden erhalten. Zwischen je zwei Speichen des Rades springt nämlich ein Zahn z über den Radsternfranz hervor, während der in Fig. 20 (beziehungsweise mit geringerer Modification in Fig. 22) angedeutete Querschnitt der Bandage den Breiten der Zähne entsprechend bei o ausgestoßen ist (vergl. Fig. 21 bezieh. 23), so daß das Aufziehen des Tyre ermöglicht wird. Dieses geschieht wie gewöhnlich mit angewärmtem Tyre, welcher dann sofort um den halben Speichenwinkel verdreht wird, so daß die Zähne z des Radsternes in die Ruthen n der Bandage eingreifen und dieselbe nach eingetretenem Erkalten mit vollkommener Sicherheit festhalten.

Inwieweit die hier vorliegende Befestigung vor der kürzlich (1874 213 116) beschriebenen Befestigung von Gratton und Beal den Vorzug verdient, könnte wohl nur die Praxis lehren; die zur Durchführung von Holland's System erforderliche theilweise Bearbeitung von Rad und Tyre auf der Stoßmaschine würde aber jedenfalls die Kosten eines Radersatzes beträchtlich erhöhen. M.