

bei *Watson, Laidlaw und Company* in Glasgow angefertigt wird, beschreibt *Iron* in seiner Nr. vom 3. Juni 1887. In der Fig. 15 Taf. 4 bezeichnet *A* die auf der Achse *B* lose befindliche Riemenscheibe, *C* ist ein mit der Achse verkeilter Doppelarm, an welchem zwei Hebel *I* in *K* drehbar befestigt sind. An den Hebeln sind die Arme *F* angeschlossen, welche sich in das Ende *D* des Doppelarmes *C* legen und mittels des beweglichen Bandes *E* hier anschließen. Die Arme *F* endigen in breite Schuhe *H*, welche sich mit einer Lederbekleidung an die Innenfläche der Riemenscheibe anpressen können. Wird der Arm *C* bewegt, so rücken die Arme *F* nach ausen und drücken durch Vermittelung der genannten Stücke die Bremsklötze *F* an. Aus der Figur ist ersichtlich, daß diese Bewegung durch die Muffe *L* mit den Knaggen *M* verhindert wird, welche jedoch durch einen Handhebel verschoben werden kann, wodurch die Wirkung sofort eintritt.

Eine Reibungskuppelung mit recht vielen einzelnen Theilen, und nach dieser Richtung nicht empfehlenswerth, ist die von *T. Schofield und F. Barker* in Manchester. Die lose Scheibe *B* wird dadurch mitgenommen, daß sich der Arm *D* des festen Kreuzes an die Innenfläche der Scheibe legt (Fig. 16 und 17 Taf. 4). Das Andrücken und Lösen des Armes *D* wird durch die Bewegung der Schraube *E* mittels des Schneckenrades *F₂* und der conischen Rädchen *F₄* von dem Handrade *K* aus bewirkt. Die benutzten Mechanismen sind ebenso zahlreich als empfindlich, so daß ein Vortheil weder bezüglich des Kostenpunktes noch des zuverlässigen Gebrauches zu erkennen ist.

Tonsson's Reibungskuppelung ist mit einer Vorrichtung versehen, welche bei zu raschem Gange die Verbindung selbsthätig auslöst. Die Bewegung geht von der festen Scheibe *a* (Fig. 18 und 19 Taf. 4) aus, um welche die mit der Scheibe *b* verbundenen, um die Bolzen *f* drehbaren Hebel *gh* greifen. Diese werden durch den Bolzen *i* und die Spirale *j* angedrückt. Bei zu raschem Gange wird in Folge der von den Hebeln *h* ausgeübten Centrifugalkraft die Kraft der Spiralfeder aufgehoben und die Verbindung der Kuppelung gelöst, durch das Anstellen der Spiralfeder kann die zulässige größte Geschwindigkeit geregelt werden.

Bei der Reibungskuppelung von *R. Heywood und Bridge* in Salfort, Lancaster (Englisches Patent * Nr. 6004 vom 25. April 1887) (Fig. 20 und 21 Taf. 4) befindet sich die verspannbare Scheibe *d* im Inneren der Riemenscheibe *n*, welche nur um ein Geringes weiter ist als die erstere im äußeren Durchmesser. Die Spannscheibe ist bei *ee* geschlitzt und befindet sich an der Trennungsstelle ein Bolzen *f* mit Rechts- und Linksgewinde, an dessen mittlerem quadratischen Theile der Hebel *l* angreift, welcher durch *l₁* an die verschiebbare Muffe *m* angelenkt ist. Nähert man diese Muffe der Nabe *b*, so werden die elastischen Enden der Scheibe *d* bei *e* von einander entfernt, dadurch legt sich die Spann-