

scheibe fest an die umgebende Riemenscheibe, so daß das Mitnehmen derselben erfolgen muß. Wegen der Schraubenwirkung und der Hebelübersetzung ist zum Anziehen der Muffe *m* nur eine geringe Kraft erforderlich.

Nach demselben Grundgedanken ist die Kuppelung von *Edmeston* construirt (*Engineering*, 1888 Bd. 45 \* S. 185). Die Riemenscheibe derselben ist auf die Nabe der Reibungsscheibe *A* aufgekeilt (Fig. 22 und 23 Taf. 4). Letztere ist links zur Aufnahme der Bremsvorrichtung eingerichtet und drückt sich hier die Bremsscheibe *B* von innen an dieselbe. Die Bremsscheibe ist auf die Achse gekeilt und, wie vorhin beschrieben, durch eine Schraube mit Rechts- und Linksgewinde anstellbar. Die Anstellung geht von der Hülse *c* aus mittels der aus der Zeichnung zu ersehenden Hebelvorrichtung. Die Nachstellbarkeit wird dadurch ermöglicht, daß die Nabe des Hebels *D* durch eine Stellschraube auf der Anzugschraube nach Bedarf festgestellt werden kann. Die einzelnen Theile sind leicht zugänglich angeordnet.

Die nachstehend beschriebene *Sterling*-Reibungskuppelung von *Cranston und Company* in New York benutzt zur elastischen Verbindung eine Feder von spiralförmig gewundenem Flachstahl. Fig. 1 bis 3 Taf. 5 zeigen dieselbe für eine gewöhnliche Wellenkuppelung und Fig. 4 für eine Riemenscheibe. Auf der treibenden Welle *B* (Fig. 1 und 2) ist die Scheibe *T* fest aufgekeilt, auf dieser ist die Spiralfeder *G* mittels der Schrauben *M* befestigt. Das Ende der Feder ist zu einem Haken *C* umgeformt, welcher in einen Stift *L* des Reibungsrings *H* greift. Die bisher genannten Stücke bewegen sich mithin mit der treibenden Welle, und zwar der Reibungsring lose auf dem Kuppelungsstück *E*, welches mit der getriebenen Welle *A* verkeilt ist. Durch Verschieben der Hülse *S* werden mittels der Hebel *O* die Reibungsbacken *W* an das Innere des Kuppelungsrings *H* angedrückt, wodurch die Verbindung hergestellt ist. Die Hebel *O* haben ihren Stützpunkt an den Vorsprüngen *U* und werden nach Zurückziehen der Hülse *S* durch Federn *P* in ihre Ruhelage zurückgebracht. Soll die Kuppelung aus irgend einem Grunde in eine starre verwandelt werden, so kann dies durch Einstecken eines Schraubenbolzens in die durchgehende Oeffnung *Z* (Fig. 2) geschehen. Die Kuppelungsvorrichtung für die Riemenscheibe (Fig. 4) ist hiernach wohl ohne Weiteres verständlich. Es erhellt übrigens aus der Einrichtung, daß die Verbindung nur bis zu einem gewissen, durch das Anlegen der Spiralwindungen an einander begrenzten Maße elastisch ist (nach *The Engineering and Mining Journal* vom 18. Juni 1887).

*Raffard* benutzt zur Herstellung einer elastischen Verbindung Gummiringe, welche die in dem Umfang einer Scheibe der treibenden Welle vertheilten Stahlzapfen mit entsprechenden Zapfen der getriebenen Welle verbinden. Bei seiner Construction (Fig. 5 und 6 Taf. 5) hat *Raffard* hauptsächlich auf hohe Umdrehungszahl gerechnet, wie sie beim Be-