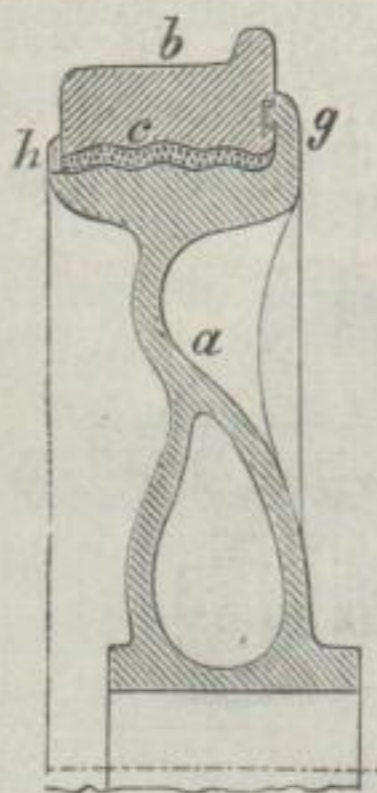


einem cylindrischen Fortsatze des Lagers der treibenden Wellenleitung *A* laufende Leerscheibe *C* gegenüber liegt. Ist der Riemen gleichzeitig auf den beiden festgekeilten Scheiben *D* und *F*, so wird die Bewegung von der treibenden Welle *A* auf die getriebene *E* übertragen. Wird während kurzer Stillstände der Riemen nach rechts auf *D* und *C* verschoben, so kommt die getriebene Welle *E* zur Ruhe, während der Riemen weiter läuft. Wird aber der Riemen in die äußerste Lage nach rechts auf die Scheiben *C* und *G* geschoben, so bleibt derselbe selbst stehen.

Atwood's elastisches Eisenbahnwagenrad.

Mit Abbildung.

Auf einer Versammlung von Eisenbahn-Ingenieuren, welche vor einiger Zeit zu Boston stattfand, besprach *Anson Atwood* die Eigenschaften, welche ein Eisenbahnwagenrad künftig besitzen sollte, und schlug dabei nach der *Railroad Gazette* die nachstehend abgebildete Radconstruction vor. Danach besteht das Rad aus einer hohlgegossenen Scheibe *a* aus Gufseisen und einem stählernen Reifen *b*, welcher indess nicht fest auf dem Umfange der Radscheibe aufliegt; vielmehr ist ein beträchtlicher Zwischenraum *c* zwischen Kranz und Scheibe gelassen, in welchen Werg fest eingestemmt werden soll. Auch ist der Umfang der Radscheibe und die Innenfläche



des Kranzes mit unregelmäßigen Wellen versehen, welche die Wergpackung festhalten sollen. Auf der Innenseite ist der Radkörper mit einer Flansche *g* versehen, welche mit einem schwalbenschwanzartigen Vorsprunge in eine Ringnuth des Kranzes eingreift, um diesen im Falle des Springens auf dem Rade festzuhalten. Außerdem ist die Wergpackung durch einen Ring *h* überdeckt, welcher indess nicht unbedingt erforderlich sein soll. Bei der Wahl dieser immerhin etwas eigenthümlichen Construction war der Grundsatz maßgebend, daß ein Eisenbahnwagenrad aus möglichst wenig Theilen zu bestehen habe, welche zudem weder durch Nieten, noch durch Schrauben

verbunden sein sollen. Auch soll durch die Zwischenlage der elastischen Wergschicht das Erzittern des ganzen Wagens und das Geräusch beim Fahren vermindert werden. Als weitere Vorzüge werden beansprucht: die einfache Ausführung, welche ein leichtes Auswechseln des Kranzes gestattet und die Herstellung der Räder in den kleinen Werkstätten der Bahnen selbst ermöglicht; ferner eine vollkommene Sicherheit, da das durch das Einschneiden der Niet- oder Schraubenbolzen eintretende Spiel vermieden ist.