

des Hebels so weit niedergedrückt wird, daß es auf dem Bügel (staple or cleat) i ruht, wie Fig. 5 deutlich zeigt, den mittleren Theil des Hebels gänzlich von dem Rade abheben und eine sehr geringe Kraft wird hinreichen, das Seil soweit ausziehen als es nöthig ist.

Der Vortheil, den ich von dem grossen Gewichte an der Bremse erwarte, besteht darin, daß keine innerhalb der bestimmten Gränzen der Kraft eines Krahnes gelegene Last jemahls zureichen wird den Widerstand zu überwältigen, welchen die zur Erreichung dieses Zweckes bestimmten Theile des Krahnes erzeugen, und daß sie folglich nur durch Beihülfe eines Arbeiters nach dem Willen desselben herabgelassen werden kann. Dieß wird hier zugleich mit der größten Sicherheit, welche in der Eigenheit des Universal-Hebels gelegen ist, durch die Wirkung der beiden Fänge auf die gegenüberstehenden Punkte der Peripherie des Rades, welche sich wechselseitig im Gleichgewichte erhalten, geleistet, und dieser Krahn gewinnt also dadurch die schätzenswerthe Eigenschaft der vollkommensten Gefahrlosigkeit.

Nachdem man eine Last gehoben oder niedergelassen hat, und es folglich nothwendig wird, den Widderkopf oder Hacken von derselben abzunehmen, wird man dieses beinahe unmöglich finden, weil der Regulator mit seiner ganzen Schwere auf das Seil oder auf die Kette drückt, und folglich dieselbe in der vorigen Spannung erhält. Um dieser Unbequemlichkeit abzuhelpen, machte ich folgende Zugabe. e ist ein Schenkel oder Fuß, welcher mit dem Regulator leicht verbunden ist. Wie dieser aufsteigt, so zieht er das Ende dieses Fußes über den Zahn einer Bremse, in welchem derselbe fest stehen bleibt, wenn der Regulator wieder niedersteigt, und auf diese Weise, während der Zeit als die Last losgemacht wird, diesem zur sicheren Stütze dient. f ist die Bremse: eine walzenförmige Eisenstange mit sägeförmig eingeschnittenen