

Rand des äußeren Blattes d in die gewöhnliche und gehörige Entfernung von dem Bewegungsmittelpunkte der Sperrstange b und von dem Rande des inneren Blattes a bringen, oder daß es dieses äußere Blatt d gegen das innere Blatt niederlegen kann, damit der Rand von d dem Bewegungsmittelpunkte der Sperrstange b näher und ganz außer den Bereich der Zähne der Wagen gebracht wird. Zur Verhütung der Biegung dieses Stäbchens c ist dasselbe an mehreren Stellen ganz genau in die Furche der Stange b eingepaßt, und mit gehörigen Klammern, die an diesen Stellen über das Stäbchen geführt sind, fixirt. Die Enden dieser Klammern a gehen durch Oeffnungen, welche in der Nähe des Stäbchens oder der Achse c in das Blatt d geschnitten sind, um dann mittelst Schrauben an der unteren Seite der Sperrstange b festgemacht zu werden. Die Zapfen, mit denen die beiden Enden dieser Art von Sperrstange b auf die übliche Weise aufgehängt sind, haben den gewöhnlichen Bau und sind durch einen punktirten Kreis angedeutet; denn das Stäbchen c reicht nicht ganz bis an die Enden der Sperrstange b und kann also deren Zapfen nicht beeinträchtigen. Aus jedem Ende des Stäbchens oder der Spindel c ragt ein kurzer Arm f hervor, und dieser stemmt sich gegen einen entsprechenden, an der unteren Seite der Sperrstange b befestigten Aufhälter. Die Einrichtung dieser Theile ist so getroffen, daß wenn der Arm f mit dem eben erwähnten Aufhälter in Berührung erhalten wird, die beiden Blätter a und d eben so weit von einander entfernt stehen, als nöthig ist, um nach Art der gewöhnlichen doppelblättrigen Sperrer an den Morlay'schen Maschinen wirken zu können. Die Sperrer, wie sie hier beschrieben sind, werden wie gewöhnlich mit Zahnstangen und Getrieben, Hebeln und Muschelrädern in alle jene drehenden Bewegungen versetzt, die die doppelblättrigen Sperrer an den Morlay'schen Maschinen zu vollbringen pflegen; so wie jedoch der Zeitpunkt eintritt, zu welchem die zur Erzeugung von Tullstreifen nöthige Umkehrung zu geschehen hat, wird das äußere Blatt d lose, so daß es sich um das Stäbchen c gleichsam wie um seine Achse dreht, und sich niederlegt, damit sein Rand dem Bewegungsmittelpunkte der Sperrstange b um so viel näher kommt, daß er die Zähne des Wagens nicht mehr erreichen kann. Diese Bewegung des Blattes d und seines Stäbchens c läßt sich auf verschiedene Weise erzielen: eine sehr geeignete Methode scheint jedoch die in Fig. 4 abgebildete. Der kurze Arm f steht nämlich durch ein Gelenkstück g mit einem Hebel h in Verbindung, der sich um einen horizontalen Zapfen i bewegt; letzterer wird von einer Latte k getragen, die an die untere Seite der Sperrstange b geschraubt ist und nach Auf- und Abwärts aus derselben hervorragt.