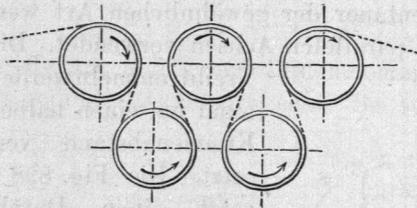


und regelmässig so viele und lange Fahrten zu Berg als zu Thal stattfinden. In der That aber finden im regelmässigen Verkehr der Kettenschlepperei weit weniger Thalfahrten als Bergfahrten an der Kette statt. Demzufolge wird diese im Laufe des Dienstes mehr und mehr verwunden, und zwar sammeln sich die Ver-

Fig. 839.



drehungen an den ausspringenden Gestadewinkeln an, weil sich dort die Kette stark auf dem Flussgrunde reibt. Von Zeit zu Zeit muss daher an solchen Punkten die Kette aufgehoben, ihre Schekelung geöffnet und die Drehung herausgebracht

werden. Wollte man die Verdrehungen vermeiden, so könnte man eine Anordnung etwa wie die in Fig. 839 angedeutete wählen. Hier sind einfache, in einer Ebene liegende Trommeln angenommen, welche untereinander durch Zahnräder so in Verbindung stehen, dass sie einander den Pfeilrichtungen gemäss umtreiben.

§. 276.

Gesperre der Zugorgane.

Die Zugorgane lassen sich durch Klinken sperren, die Seile mit Reibungsklinken, namentlich Klemmdaumen (§. 248 und 249), die Ketten mit Zahnklinken, welche zwischen die Schaken wie zwischen die Zähne einer Zahnstange greifen.

Die Fabrikanten Felten und Guillaume in Mülheim a. Rh. wenden für Schlepptrassen ein Gesperre an*), in welchem das Seil durch einen evolventischen Daumen in den ruhenden Ausschnitt eines Hohlrades eingeklemmt wird; eine beigefügte Seilwinde gestattet, die Trosse nach Wunsch heranzuziehen oder nachzulassen; ein Buffer mit Kegelfedern mildert die Stösse.

Klinkengesperre für Ketten, meist in der Form von Theilgesperren, finden vorzügliche Verwendung bei den schweren Bugankerketten der grossen Seedampfer; Bernier in Paris hat sie indessen auch bei Kettenwinden, welche zur Lastenhebung dienen, mit Vortheil verwendet.

*) Von ihnen Neptun-Seilklemme genannt.