

backen *A* durch S-förmig gebogene Federn *BC* in die Rillen der äußeren Scheibe gepreßt. Das eine Ende der Federn greift durch Bolzen *B* an den Backen, das andere *C* an der auf der Scheibennabe und Welle verschiebbaren Muffe *M* an. In der gezeichneten geschlossenen Stellung der Kupplung haben die Federn die Strecklage etwas überschritten, um ein selbsttätiges Öffnen zu verhüten und Muffe und Welle von der Einrückkraft völlig zu entlasten. Das Öffnen der Kupplung geschieht in Abb. 1437 durch Verschieben

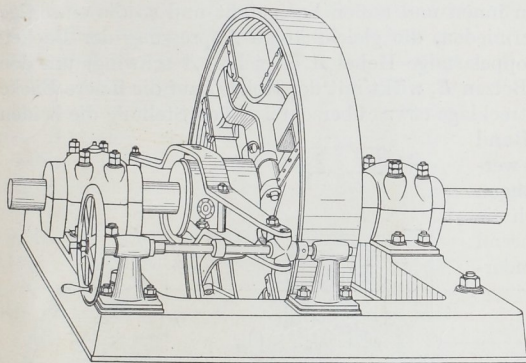


Abb. 1438. Dohmen-Leblanc-Kupplung. Ausführung der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau A.-G., Dessau.

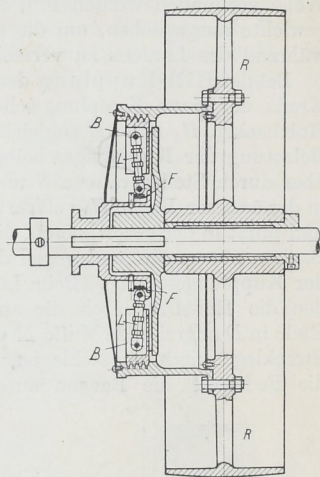


Abb. 1439. Kupplung von G. Polysius, Dessau.

der Muffe nach rechts, wobei die Federn zunächst die Strecklage durchlaufen, dann aber entspannt werden und schließlich die Backen von der äußeren Scheibe abziehen. Gegengewichte *G* dienen dazu, die Fliehkraft der Backen auszugleichen, dürfen aber bei mäßigen

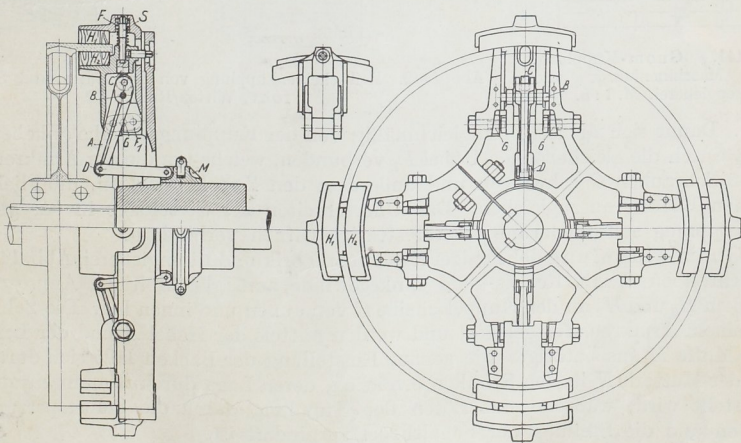


Abb. 1440. Hill-Kupplung des Eisenwerks Wülfel vor Hannover.

Geschwindigkeiten und in dem Falle, daß das Armkreuz mit den Kupplungsbacken auf der getriebenen Welle sitzen kann, weggelassen werden.

G. Polysius, Dessau, benutzt einen federnden, kreisrunden Ring *F*, Abb. 1439, gegen den sich die Lenker *L* der Kupplungsbacken *B* stützen und erreicht dadurch eine gleichmäßige Anpressung aller Backen. Die Lenker sind mittels Rechts- und Links-