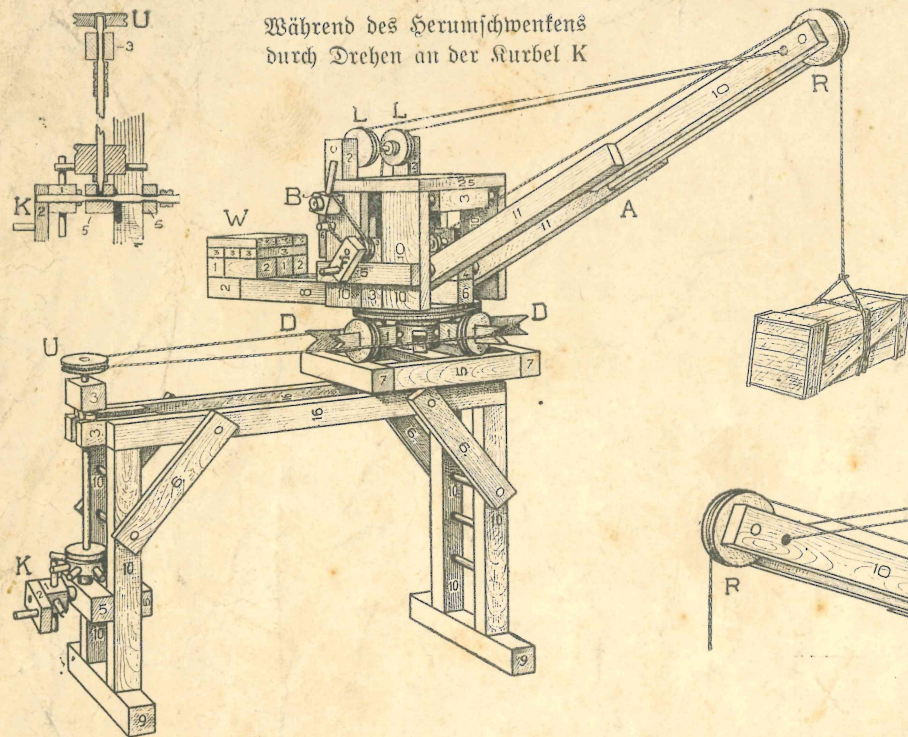
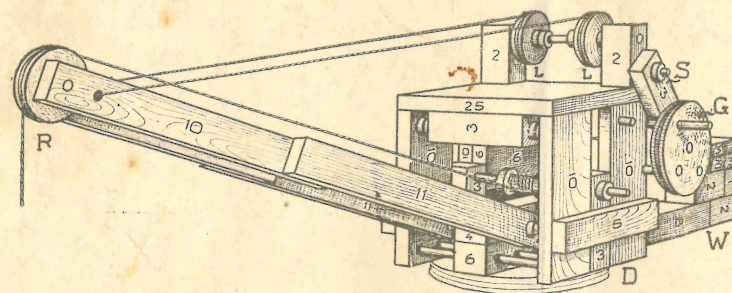


369. Halbportalfran.

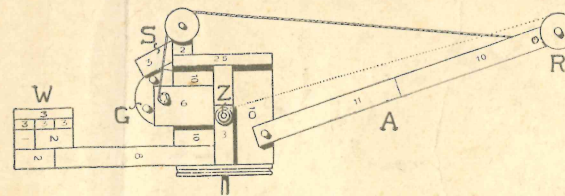


Während des Herumschwenkens
durch Drehen an der Kurbel K

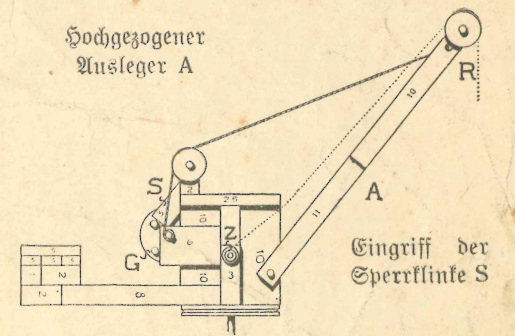
Betätigung des Auslegers;
in dieser Stellung ist auch die Aufzugswinde ersichtlich



Der gesenkte Ausleger.
Die Sperrklinke S ist ausgeschaltet.

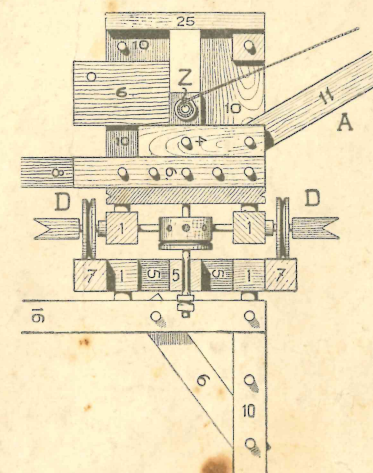


Hochgezogener
Ausleger A

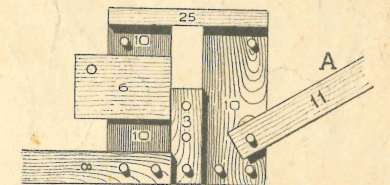


Eingriff der
Sperrklinke S

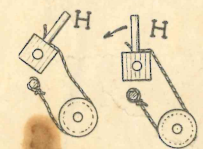
Mittelschnitt
durch Drehscheibe und Hütte



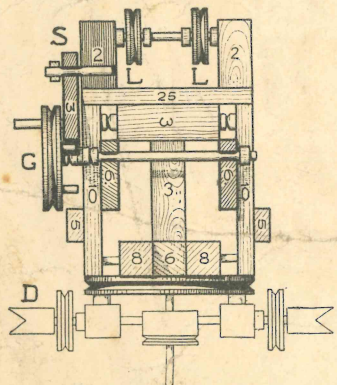
Seitenwand in der Hütte



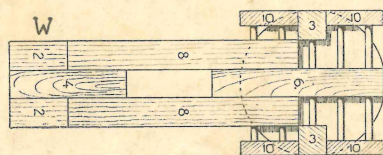
Bandbremse
locker — angezogen



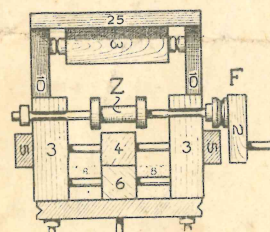
S Sperrklinke
L sind Ablenkrollen
G Kurbel für den Ausleger



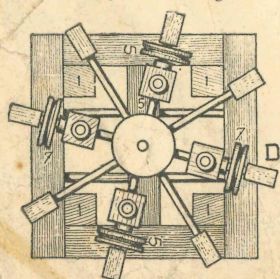
Draufsicht von Drehscheibe
und Gegengewicht



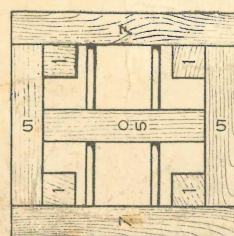
Lastenaufzug
F Kurbel, Z Seiltrommel



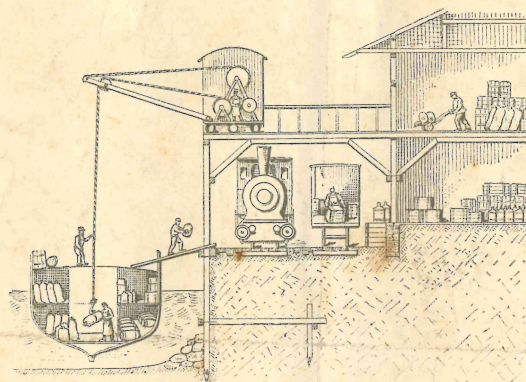
Drehscheiben-Wagen



Auflage (Bettung) für den
Drehscheiben-Wagen



Zwischen
Brücke und
Auflage wird
durch Ein-
schieben
eines halben
Röllchens
ein Abstand
von 5 mm
gebildet.



Wir sehen wie der Güterzug unter die Brücke fährt, damit die Lasten auf die Bahnwagen umgeladen werden können. Um die Güter im Obergeschoß des Schuppens lagern (verstauen) zu können, hebt sie der Kran unmittelbar aus dem Schiffe auf die Brücke. Dieser Kran hat 3 Bewegungen. Er wird von einem Manne bedient, der sich in der Kranhütte aufhält. Beim Modelle wurde die Kurbel K, welche die Kreisbewegung bewirkt, an den Ständer verlegt. Die Kurbel G für den Aufzug, und F für den Ausleger, sind außerhalb der Hütte verlegt.

Um das Aufzugsseil über der Last einzustellen, hat der Ausleger A eine Vertikalbewegung. Durch die Sperrklinke S wird er in einer entsprechenden Lage festgehalten.

Die Bandbremse B hält die Last, während der Kran dieselbe über den Ort bringt, wo sie abgeladen werden soll, in der gleichen Höhenlage. Damit die Umfangsreibung, deren Handhabe mit H bezeichnet ist, größer sei, schlinge den Faden, wie weiter unten abgebildet, um das Eiserrad.

Anordnung der Bremsseil
zwecks erhöhter Brems-
wirkung

