

Kettentransport-Bahn. Hier ist das System zu erwähnen, welches in der belgischen Abtheilung in Modellen exponirt war und eine ganz neue Förderungs-Anlage mittelst hängender Kette auf einer der Steinkohlen-Gesellschaft in Micheroux bei Lüttich gehörigen Bahn darstellt. Es handelt sich hiebei um den in 8 Stunden zu bewerkstelligenden Transport von 1000 Tonnen Kohlen auf einer Strecke von 3200^m, welche sich in einem Tunnel befindet und Krümmungen von 4, 5 und 7 Grad hat*).

Jos. Hainisch.

ist, dass bei deren Umdrehung ein Wagen aufgezogen und der andere hinabgelassen wird.

Das Wichtigste, nämlich die Sicherheits-Vorrichtung gegen ein Hinabgleiten des Wagens beim allfälligen Reissen des Zug-Seiles, besteht in einem zweiten Seile, dessen Enden an beiden Waggonn befestigt sind und das über eine unter dem Fussboden der oberen Station angebrachten horizontalen Trommel von dem der Geleise-Distanz entsprechenden Durchmesser von 6^m geht, das beim gewöhnlichen Gange todt mitläuft. Dadurch wird erzielt, dass im Momente der Gefahr beide Waggonn aneinander hängen und sich so selbst theilweise oder ganz ausbalanciren. Ueberdies kann durch eine Dampf-Bremse das Fang-Seil auf der horizontalen Rolle gebremst werden, um beide zur Bewegung mit beliebig gemässigter Geschwindigkeit oder ganz zum Stillstande zu bringen.

Die Ofener Seil-Bahn, in geringeren Dimensionen ausgeführt, ist zweigeleisig, hat circa eine Länge von 100^m und eine Neigung von 30° zum Horizonte, bildet in der horizontalen und verticalen Projection eine vollkommene gerade Linie (ein Vorzug vor der Kahlenberger-Bahn). Die Aufzug-Maschine befindet sich auf der unteren Station, die Sicherheits-Vorrichtung ist wesentlich verschieden von jener der Kahlenberg-Bahn und ist unter dem Wagengestelle so angebracht, dass beim Reissen des Seiles sich der Waggon zwischen den, beiden längs der Geleise eingemauerten, Langbäumen festkeilt.

*) Die Bahn hat zwei Geleise, von denen das eine Geleise für beladene, das andere für leere Wagen dient. Die Kette geht am Ende des Tunnels um ein horizontales fixes Scheiben-System, ist über der Mitte der beiden Geleise aufgehängt und läuft zwischen horizontalen, auf Holzgestellen befestigten, Rollen bis zu den zwei mit Hohlkehlen versehenen Trommeln, welche mittelst Zahnrad-Uebersetzung von Dampfmaschinen in Bewegung gesetzt werden. Die Kette nimmt die auf den Geleisen stehenden Waggonn in Folge Berührung der in der Mitte gezahnten Wagenwände mit und gibt sie am Anfang und Ende der Bahn wieder ab, worauf das Ein- und Ausladen stattfinden kann.