

Bremsanlage am Scheitelpunkte errichtet, der Lagenbau eingeführt (Ržiha, „Der englische Einschnittsbetrieb“, 1872) und die Wagen durch das Seil bis an die Kippstätte im Damme geschafft werden.

Nicht selten wird auch die Bremsbergbeförderung mit dem Locomotiv-Erdtransporte in Verbindung gebracht und nur zum Zwecke der rationelleren Dammbildung ausgenützt, wie dies z. B. der hohe Damm bei Stroit im Zuge der Buke-Kreienener Bahn veranlasst hat, woselbst normalspurige, mit Boden beladene Waggons zu Thal gefördert wurden.

Die Anwendung der Bremsmaschine, welche bei Abgrabungen immer in dem Maasse gesenkt wird, als sich die Einschnittsgeleise vertiefen und die Dammegeleise erhöhen, hat allerdings in der Neuzeit durch die grosse Errungenschaft des sogenannten englischen Einschnittsbetriebes (Stollenbau) in ihrer ursprünglichen Bedeutung beim Eisenbahnbau verloren; immer aber bleibt diese Förderart dem Praktiker von grossem Werthe, und war es desshalb nicht ohne Interesse, auf der Wiener Weltausstellung ihre Vertretung zahlreich vorzufinden, obschon meist in dem Rahmen des Bergbaues, namentlich des kärntnerischen, welcher auf dem Gebiete der Bremsberganlagen, wie jeder Bergmann weiss, Grosses geleistet hat.

Wir entnehmen indess aus der Gesamt-Vertretung nur die folgenden Beispiele.

1. Bremsberg der Venlo-Hamburger Bahn.

Derselbe war durch Zeichnungen vertreten und bot keine besonderen Abweichungen von den Typen, die Henz aufgestellt hat und welche von den Ingenieuren in Hannover und in Braunschweig häufig verwendet werden.

2. Bremsberganlage zu Dognácska in Ungarn.

Dieselbe war Seitens der Bergwerksdirection der k. k. Staatsbahn durch ein schönes Modell in $\frac{1}{12}$ der natürlichen Grösse und durch Text zur Ausstellung gebracht. Die Förderanlage ist deshalb von Interesse, weil sie eine sogenannte Windbremse hat, wie solche in den österreichischen Alpenländern gebräuchlich sind