

Als Schmiere der Schmierbüchsen wird ein aus Petroleumrückständen fabricirtes Product angewendet. Die Wagen sind mit Nummern versehen und erfolgt das Schmieren durch einen besonders hierzu angestellten Arbeiter alle 6—12 Wochen, je nach der stärkeren oder schwächeren Benutzung des Wagens. Eine Füllung der Büchsen beträgt ca. 2 Kg. Ausserdem werden nach jeder Wiederkehr eines Wagens die Berührungsflächen zwischen den Radnaben und den Büchsen nach Aufhebung der kleinen Deckel mit einigen Tropfen gewöhnlichen Schmieröles, das mit Petroleum versetzt ist, befeuchtet.

Eine Zugstange geht unter der ganzen Länge inmitten des Wagens hindurch und ist mit dem schmiedeeisernen Boden, den Vorder- und Hinterringen verschraubt.

Die Spurweite beträgt 726 Mm.

Berginspection IV. Grube Dudweiler-Jägersfreude.

(Tafel VI.)

Der Förderwagen der Berginspection IV ist auf einem festen Holzrahmen, wovon die zwei seitlichen Längsschwellen mit ihren hervorragenden, durch eiserne Kappen verstärkten Enden als Puffer dienen, aufgebaut und besteht aus Brettern von Eichenholz, die durch die eisernen Beschläge mit einander verbunden sind. Der Wagenkasten hat 0,6 Kubikmeter Inhalt.

Mit dem Holzrahmen ist ein geschlossener, schmiedeeiserner Rahmen verbunden, welcher zum Tragen der Achsen mittelst der dieselben umschliessenden Schmierbüchsen dient. Auf dem Bodenbrette innerhalb des Wagens geht die Zugstange hindurch, welche mit den Vorder- und Hinterringen und dem Bodenrahmen verschraubt ist.

Das Gewicht des Wagenkastens mit den Beschlägen beträgt	212 Kg.,
das der Achsen mit Büchsen	48 „
das der Räder	80 „
	Summa 340 Kg.

Die zum Schmieren verwandte Schmiere ist sogenannte consistente Wagenschmiere, und wird jeder Wagen monatlich zweimal in der Weise geschmiert, dass vermittlest einer Spritze die Schmiere in die Büchse eingepresst wird. Ausserdem werden aber je zwei und zwei kreuzweise auf der Nabe losen und festen Räder mit gewöhnlicher flüssiger Schmiere geschmiert.

An den Giebelenden sind Handgriffe zum Heben angebracht.

Die Spurweite beträgt 673 Mm.

Berginspection V. Grube Sulzbach-Altenwald.

(Tafel VII.)

Der Inhalt des zur Aufnahme der Kohlen dienenden Wagenkastens beträgt 0,57 Kubikmeter. Der Kasten ist in dem Boden aus starken eichenen Bohlen gebildet, während die Seitenbretter aus Kiefern- oder Tannenholz bestehen, die durch die Beschläge zu einem festen Ganzen verbunden sind.

Ebenso wie das Obergestell gewissermassen ein Stück für sich darstellt, ist auch das Untergestell mit Achsenrahmen, Achsen und Rädern etc. ein zusammenhängendes Skelett.

Die Büchsenlager aus Gusseisen sind mit Schmiervorrichtungen für feste und flüssige Schmiere versehen; letztere wird aber ausschliesslich angewandt.

Unter dem Bodenbrette, über Bodenrahmen und Beschläge, zieht sich die schmiedeeiserne Zugstange durch die ganze Länge des Wagens, welche mit den ersteren durch Schrauben verbunden ist. Zwei

Pufferstücke, mit schmiedeeisernen Schuhen versehen, ragen an den beiden Giebelenden hervor und nehmen die Stöße der Wagen gegen einander auf.

Die Achsen sind rund, mit Bund wegen der seitlichen Verschiebung versehen, und ist je ein Rad auf der einen Seite fest mit der Achse durch Keil verbunden, während das andere lose um den Keil in einer Nute läuft. Auf der andern Seite liegt das feste Rad diagonal dem losen der ersteren gegenüber.

Das Gewicht eines vollständigen Wagens beträgt:

1) in dem Holzkasten	86 Kg.,
2) „ den Beschlägen	88 „
3) „ „ zwei Achsen und vier Achsenlagern	30,5 „
4) „ „ vier gusseisernen Rädern	75 „
	Summa 279,5 Kg.

Bei Anwendung von Gussstahlrädern, welche nur 54 Kg. wiegen und in der

Folge mehr beschafft werden sollen, reducirt sich das Gewicht auf . . . 258,5 Kg.

Das Schmieren der Achsen geschieht mit flüssiger Schmiere und zwar durch die als Schmier-
vorrichtungen construirten Achsenlager-Halter. Ausserdem sind durch die Naben der Räder Löcher gebohrt,
so dass die losen Räder mit Schmiere versehen werden können.

Die Spurweite beträgt 673 Mm.

Berginspection VI. Grube Reden-Merchweiler.

(Tafel VIII und IX.)

Die Berginspection VI hat zwei verschiedene Modelle von Förderwagen in Gebrauch, die sich hauptsächlich in dem Untergestelle von einander unterscheiden.

1) Der erste, ursprüngliche Wagen ist auf Tafel VIII dargestellt.

Derselbe hat bei einem Wagenkasten-Inhalte von 0,58 Kubikmeter ein Gewicht von 298 Kg., wovon 75 Kg. auf die Räder kommen und 17,5 Kg. auf die Achsen.

Die vierkantigen, in einem festen schmiedeeisernen Rahmen, der an den Seiten in Winkeleisen construiert ist, eingeschlossenen Achsen sind vermittelt durchgehender Schrauben an dem Boden befestigt, während die vier Räder lose auf den Achsenschenkeln laufen.

Besondere Schmiervorrichtungen sind nicht vorhanden, die Schmiere wird in den Zwischenraum zwischen Radnabe und Spille eingegossen. Zwei Zughaken befinden sich an den Seitenwänden, ausserdem an dem Bodenbrette angeschraubt.

Als Puffer dienen die zwei Bodenbretter, welche über die Giebelenden hervorragen und an je zwei Stellen mit eisernen Bändern versehen sind.

Ausserdem ist der Wagenkasten an einem Giebel mit einer oben in Charnieren sich bewegenden Thüre versehen, die einen Handgriff trägt und Riegel zum Verschluss.

2) Das zweite Wagenmodell hat gleichen Inhalt wie das erste, bei einem Gewichte von 234 Kg.,
dazu für Räder 71 „
Summa 305 Kg.,

und ist auf Tafel IX gezeichnet.

Diese Sorte Wagen wurde für den Betrieb der früher in Gang gewesenen horizontalen Seilförderung beschafft und hat bewegliche Achsen und kreuzweise festsitzende resp. lose Räder. Die Schmiervorrichtung ist ähnlich wie die der Berginspection V und besteht aus dem, an dem Bodenrahmen angeschraubten Schmierlager von Gusseisen, dem dazu gehörigen Deckel von Gusseisen und dem aus Flacheisen geschmiedeten Bügel, mittelst dessen Lager und Deckel zusammengehalten werden. Am Lagerstück selbst