

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

befindet sich ein mit Klappe versehenes Schmierloch und in einer Aushöhlung des Deckels ein plüschähnlich gewebtes, baumwollenes Schmierpolster, welches die Bestimmung hat, die flüssige Schmiere aufzufangen und zu reserviren. Dieses Schmieraugpolster wird durch den Deckel permanent gegen die Achsschenkel gedrückt, welche auf solche Weise gleichmässig geschmiert werden.

Der übrige Theil des Wagenkastens sammt Beschlägen stimmt mit dem des ersten Modelles überein. Die Spurweite beträgt 670 Mm.

### Berginspection VII. Grube Heinitz-Dechen.

(Tafel X.)

Der Heinitz-Dechener Förderwagen weicht in seiner Construction wesentlich von denjenigen der meisten übrigen Gruben ab und nähert sich mehr dem englischen Typus, während die andern das deutsche Gepräge bewahrt haben. Er ist breit und kurz gedungen, der andere etwas schlanker, länger und schmaler, aber tiefer.

Bei einem Inhalte des Kastens von 0,66 Kubikmeter beträgt das Gewicht:

des Kastens mit Beschlägen etc. . . . .	194,60 Kg.,
dazu das Gewicht der zwei Achsenbüchsen mit . . . . .	29,70 „
und vier Räder . . . . .	42,40 „
	<u>Summa 266,70 Kg.</u>

Während ein Rahmen von Eichenholz dem eigentlichen Kasten von Tannenholz zur Stütze dient, ist der Boden mit Blech Nr. 16 der Dillinger-Blechleere bekleidet, der übrige Theil mit schmiedeeisernen Bändern zusammengehalten.

Als Schmiervorrichtung ist ein ähnlicher Apparat an den Achsen angebracht, wie er bei den Wagen der Grube Dudweiler gebräuchlich ist, und wird hier, wie dort, die consistente Schmiere mit einer Handspritze durch eine vermittelst einer Schraube zu schliessende Oeffnung in den Schmierbehälter eingespritzt.

Von den vier Rädern sind zwei abwechselnd auf der Achse fest, zwei auf derselben lose.

Die Spurweite beträgt 680 Mm.

Die Zugstange geht unter dem Bodenrahmen hindurch und ist an den Querschwellen vermittelst Schrauben befestigt.

### Berginspection VIII. Grube König-Wellesweiler.

(Tafel XI.)

Der bei der Berginspection VIII in Gebrauch stehende Förderwagen besitzt einen Inhalt von 0,8 Kubikmeter und ist in dem Bodenbrette aus Eichen- und in den Seitenbrettern aus Buchenholz zusammengesetzt und vermittelst schmiedeeiserner Beschläge befestigt.

Das Gewicht des Wagenkastens mit den Beschlägen beträgt . . . . .	197 Kg.,
das der Achsen . . . . .	17 „
das der Räder . . . . .	86 „
	<u>Summa 300 Kg.</u>

Das aus starken eichenen Bohlen zusammengesetzte Bodenbrett ist an den zwei Giebelenden pufferartig verlängert und mit eisernen Schienen bekleidet, um Stösse besser ertragen zu können, ohne sich breit zu schlagen.