

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 Schmierpolster 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 ihrem Inhalte des Kastens von 0,46 Kubikmeter beträgt das Gewicht:

des Kastens mit Beschlägen etc.	194,40 Kg.,
dazu das Gewicht der zwei Achsenbüchsen mit	29,70 „
und vier Räder	42,46 „
	<u>Summa 266,56 Kg.</u>

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

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.

In einem geschlossenen Rahmen von Winkelisen liegen die viereckigen Achsen, hierdurch vor seitlicher Bewegung oder Verschiebung geschützt. Die Achsen selbst sind durch Achsenschrauben mit Rahmen und Bodenbrett verbunden.

Zwischen je zwei Puffern ragt an jedem Giebelende ein Zughaken hervor, der, sich nach Innen gabelförmig theilend, vermittelt Schrauben an den schmiedeeisernen Fundamentrahmen und an dem Vorder- resp. Hinterringe angeschlossen ist.

Während die Achsen festliegen, laufen die Räder lose in den Schenkeln derselben.

Besondere Schmiervorrichtungen sind nicht vorhanden. Die flüssige Schmiere wird zwischen Nabe und Spillen geschüttet.

An einem Giebelende ist eine Thüre angebracht, welche sich charnierartig um einen Bügel dreht, der über dem Wagen liegt und zur Befestigung desselben beiträgt. Die Thüre klappt nach oben auf und trägt zum Verschluss einen nach unten verschiebbaren Riegel.

An jedem Giebelende ist ein Handgriff und an einer Seite ein Bremsaken zum Sperren eines Rades angeschraubt.

Die Spurweite beträgt 668 Mm.

Berginspection IX. Grube Friedrichsthal-Quierschied.

(Tafel XII.)

Der Förderwagenkasten hat einen Inhalt von 0,595 Kubikmeter und besteht in dem Boden und den Seitenbrettern aus Kiefernholz.

Derselbe ruht auf zwei Längsbalken von Doppel-T-Eisen, welche durch die ganze Länge des Wagens hindurch gehen und in ihren, an den Giebeln hervorragenden Enden als Puffer dienen. Sie tragen gleichzeitig die Achsen mit den Lagern, welche letztere hohl und so eingerichtet sind, dass sie als Schmierbassins verwendet werden können, wozu flüssige Schmiere gebraucht wird. Zum leichteren Schmieren sind noch seitliche Zuführungsröhren nach den Schmierbüchsen angebracht.

Sämmtliche Räder sind beweglich auf den Achsen, während letztere an dem Untergestell befestigt sind.

Wegen der horizontalen Seilförderung sind an jedem Giebelende zwei Zughaken an den Seiten angebracht, ausserdem für das Anhängen der Wagen an einander bei der Pferdeförderung noch je eine Oese zwischen den Puffern. Alle diese hervorspringenden Gegenstände zum Kuppeln sind an den kräftigen Vorder- und Hinterringen befestigt.

Die Spurweite beträgt 673 Mm.

Das Gewicht des vollständig beschlagenen Wagens beträgt 237 Kg.,

das der Achsen 20 „

„ „ vier Räder 88 „

Summa 345 Kg.

Wenn auch die Wagen und Räder etc. bei den einzelnen Inspectionen mannigfache Verschiedenheiten zeigen, und selbst die Spurweiten nur bei wenigen ganz gleiche Maasse haben, so ist es wenigstens gelungen, einheitliche Schienenprofile durchzuführen, wie sie in Naturgrösse auf Tafel XIII dargestellt sind.

Das hauptsächlichste Profil, welches am meisten auf allen Gruben gebraucht wird und zwar vorzugsweise in Querschlägen, Grundstrecken, Bremschächten und sowohl auf Bahnen für die geladenen wie