

des Förderkorbes wird auch von den Hilfein-
steigstellen die Fertigmeldung unmittelbar zum
Maschinenraum gegeben. Die Abgabe der Fertig-
meldung von den einzelnen Anschlagpunkten
geschieht durch Drücken einer Taste, wobei dann
als Kontrolle für den Anschläger eine Lampe in
der Taste aufleuchtet. Die Fertigmeldungen wer-
den durch Relais im Maschinenraum solange
gespeichert, bis sämtliche Fertigmeldungen ab-
gegeben sind. Daraufhin wird das Signal zur
Abfahrt optisch und akustisch angezeigt. Mittels
eines Kontaktes am Fördermaschinenbremshebel
werden die Kontrollleuchten in den Fertigmel-
de-tasten sowie das Abfahrtsignal beim Lösen der
Bremsen gelöscht.

Um dem Förderbetrieb bei Seilfahrt die größte
Sicherheit zu geben, wurden die Fertigsig-
nalanlagen eingerichtet, daß bei nicht vollzähliger
Abgabe der Fertigmeldung sofort das Notsignal
ertönt, falls der Bremshebel vorzeitig gelüftet
wird.

Diese Sicherheitseinrichtungen wurden auf
Verfügung des Oberbergamtes in allen Fertig-
signalanlagen eingebaut.

Neben den hier beschriebenen besitzt jede
Signalanlage noch folgende zusätzliche, aber
nicht minder wichtige Einrichtungen:

— Ein Schachthammersignal zur Signalgabe
bei Schachtrevisionen und Reparaturarbeiten
im Schacht. Es ist dies ein Signalschalter über
der Hängebank, an dessen Betätigungshebel ein
durch den ganzen Schacht reichendes Zugseil
befestigt ist. Als Signalempfänger befindet sich
im Maschinenraum ein Einschlagwecker.

— Eine Notsignaleinrichtung zur Durchgabe
von Notsignalen, die, um ihre mißbräuchliche
Benutzung zu vermeiden, mit einer Zeitein-
richtung versehen ist, die bewirkt, daß die Not-
hupen bei jeder Betätigung fünf Sekunden lang
ertönen.

— Eine Schachtfernsprechanlage sowie op-
tische Signale „Bremsen zu“, „Seilfahrt“ usw.

Im Gegensatz zur Gestellförderung, bei der
volle Wagen zu Tage und leere Wagen zurück-
gebracht werden, steht die Gefäß- oder Skip-
förderung, bei der die Kohle in einem Gefäß
(Fassungsvermögen bis zu 10 t) gehoben wird.

Da bei der Skipförderung nur an der Belade-
stelle ein Bedienungsmann erforderlich ist, der
den Kreislauf der beladenen und leeren Wagen
regelt, wurden selbsttätige Signalanlagen ent-
wickelt. Bei diesen werden die Signale durch
Schalter gegeben, die mechanisch mit den För-
der- und Füllvorrichtungen verbunden sind. Die
Funktion der Anlagen ist wie folgt:

Das leere Gefäß fährt in Füllstellung, wobei
es den sogenannten Gefäßschalter betätigt. Die-
ser schaltet eine Lampe „Gefäß I in Füllstel-
lung“ ein und gibt über ein elektromagnetisches
Luftventil die Preßluft zur Betätigung der Füll-
klappe und des Spaltschiebers durch den Be-
dienungsmann frei. Der Spaltschieber ist eine
Vorrichtung, die bei Betätigung den Spalt zwi-
schen der Füllöffnung des Gefäßes und der Füll-
klappe am Füllort überbrückt. Ist der Spalt-
schieber vorgeschoben, so wird die Füllklappe
geöffnet und das Gefäß gefüllt. Spaltschieber
und Füllklappe betätigen je einen Schalter, die
das Abfahrtsignal vorbereiten. Nach dem Zurück-
nehmen des Spaltschiebers und nach dem Schlie-
ßen der Füllklappe wird das Abfahrtsignal auto-
matisch durch die oben erwähnten Schalter in
den Fördermaschinenraum gegeben. Das aku-
stische Abfahrtsignal erlischt bei der Abfahrt
und das optische dann, wenn Gefäß II den Ge-
fäßschalter betätigt. Diese Skipsignalanlagen
haben sich seit ihrer Einführung bestens bewährt.

Zum Schluß seien noch die vollautomatischen
Fördereinrichtungen, wie sie sich in Luisenthal
und Ste. Barbe befinden, erwähnt. Bei diesen
Anlagen mit Gestellförderung vollzieht sich das
Umsetzen und das Treiben in Verbindung mit
der Schachtsignalanlage vollautomatisch. Der
Maschinist überwacht nur das Fördergeschehen
sowie die Kontrollgeräte ohne selbst einzugrei-
fen; bei Seilfahrt jedoch übernimmt er wieder
selbst die Steuerung der Maschine.



Ein Zeichen der Verbundenheit

**In allen Gruben
Neunkircher Material**

Neunkircher Eisenwerk A.G.

vormals Gebr. Stumm