

fortwährend 18 000 bis 20 000 t Erz dort lagern, und, wenn erforderlich, vier bis sechs Schiffe gleichzeitig beladen werden können.

An den einzelnen Stationen sind die im Anschluß an die Tragseile angebrachten Hängeschienengeleise mit entsprechenden Reservegeleisen versehen, damit man beim etwaigen Abfahren der Bahn die Wagen der einzelnen Theilstrecken auf den resp. Stationen in geeigneter Weise unterbringen kann. Die Betriebssignale werden durch

elektrische Läutewerke gegeben und außerdem sind zur Verständigung der Bedienungsmannschaften unter sich sämtliche Stationen telephonisch mit einander verbunden. Die Bahn wurde trotz der ungeheuren Boden- und Montage-Schwierigkeiten innerhalb zehn Monaten betriebsfertig hergestellt und betragen die Anlagekosten insgesamt 520 000 *M.* Auf besonderen Wunsch der Gesellschaft habe ich den Betrieb der Bahn auf eine Reihe von Jahren zum

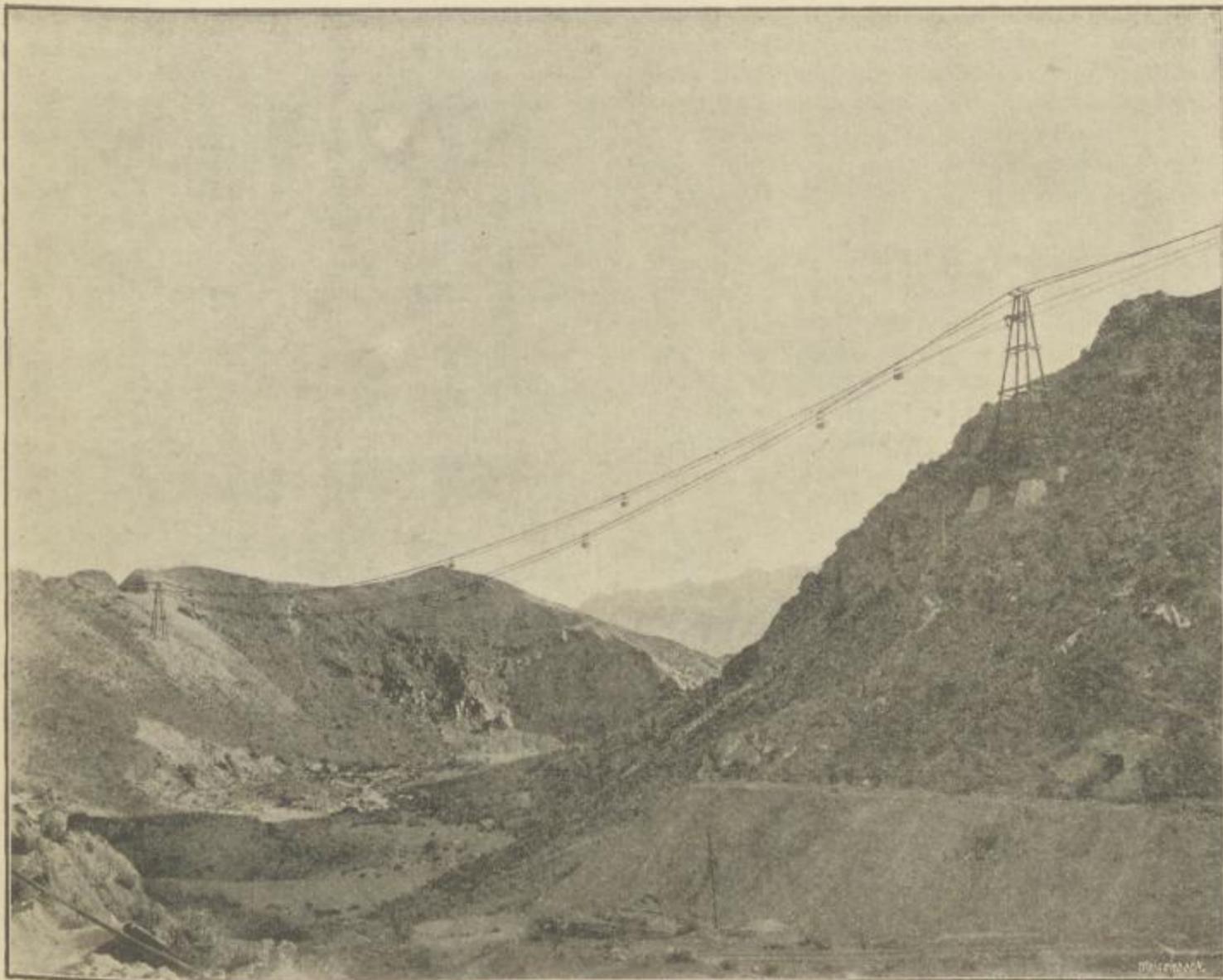


Fig. 9.

Satze von 1 *M* 20  $\frac{1}{2}$  für jede Tonne übernommen, in welchem Preise die Stellung der Bedienungsmannschaften, die vollständige Instandhaltung und Reparaturen u. s. w. einbegriffen sind.

Eine andere ebenfalls interessante Anlage befindet sich auf dem *Völklinger Eisenwerk*. Dieselbe ist bestimmt, die Schlacke von vier Hochöfen, sowie sämtliche Asche und Abfälle des ganzen Eisenwerks vom Hüttenplatz über die Saar hinweg auf ein entfernt gelegenes Terrain zu bringen und auf dem Rückwege von einer benachbarten Zeche Steinkohlen fürs Walzwerk mitzunehmen.

Wie aus dem Lageplan Fig. 1 Tafel VIII er-

III,11

sichtlich, umfaßt die ganze Anlage drei Strecken, die Hochofenbahn, Walzwerksbahn und Hostenbachbahn, von zusammen etwa 3,300 km Länge, welche von einer gemeinschaftlichen Centralstation betrieben werden. Die als Hängeschienenbahn mit Seilbetrieb construirte Hochofenbahn Fig. 2 Taf. VIII ist unterirdisch in einem zwischen den Hochöfen und den Gießhallen angebrachten Tunnel derart, daß der Hüttenplatz durch diese Bahnanlage in keiner Weise beeinträchtigt wird. Die zur Verladung kommende Schlacke wird den Seilbahnwagen in granulirtem Zustande zugeführt. Zu dem Ende ist zwischen je zwei Hochöfen ein großes eisernes Reservoir von 100 bzw. 200 cbm

2