

Abbildung 3. Brückenkopf mit Auflaufzungen.

für die vollen Wagen, als auch in der fallenden für die leeren.

Aus der Tasche wird das Erz durch Oeffnungen mit Schieber in die darunter befindlichen Eisenbahnwagen nach Bedarf abgezogen.

Da die Geschwindigkeit des Kettenseiles 0,5 m/Sek. und die Länge zwischen zwei Kettenstücken etwa 12 m beträgt, so beläuft sich die in einer Stunde geförderte Wagenzahl auf

$$\frac{0,5 \cdot 60 \cdot 60}{12} = 150 \text{ Stück,}$$

während die gestürzte Erzmenge bei 1500 kg Nutzlast der Selbstentladewagen $= 1500 \cdot 150 = 225 \text{ t}$ ist, so daß die garantierte Lei-

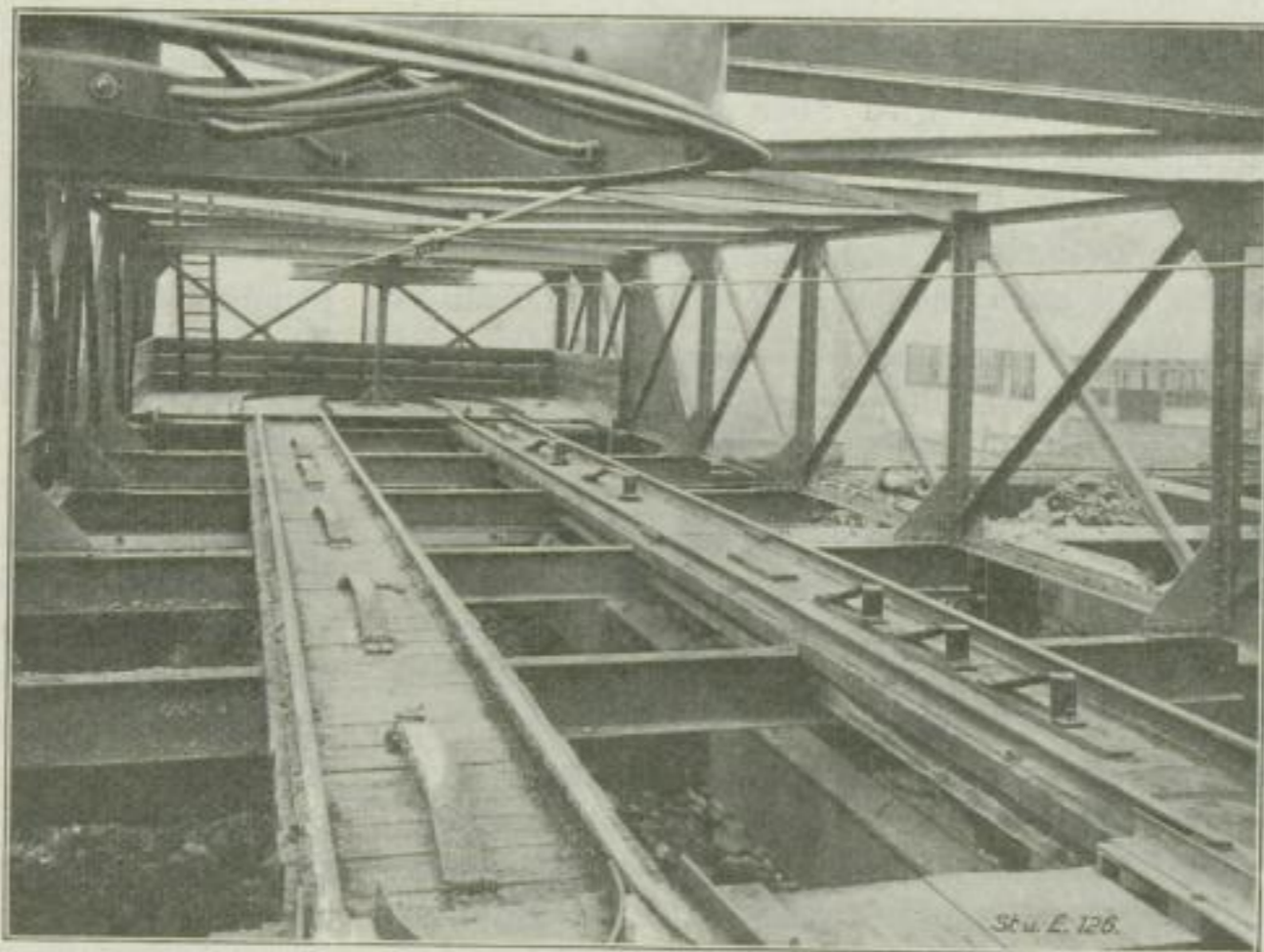


Abbildung 4. Ansicht des inneren Teiles der Brücke.

stung von 180 t reichlich überschritten wird.

Der Kraftverbrauch der Anlage ist verhältnismäßig unbedeutend. Die Motoren mit 20 PS für den Kettenseilantrieb, 10 PS für das Brückenverfahren und 10 PS für die kleine Kettenförderung sind dafür sehr reichlich gewählt.

Außer dem Maschinisten auf der Brücke und den Leuten an der Hängebank des Schachtes, wo die Wagen indessen durch natürliches Gefälle laufen, sind für das Füllen der Taschen Bedienungsmannschaften nur an einer Stelle, nämlich zum An- und Abschlagen und Füllen der Wagen unter den Fülltrichtern, erforderlich.

(Schluß folgt.)

Ueber die Brauchbarkeit ausländischer Spezialeisensorten und die Zusammensetzung von Gußschrott.

Von Ingenieur Max Orthey in Aachen.

Die Wahl der zu verschmelzenden Roheisensorten und damit zusammenhängend die Zusammenstellung der Gattierungen wird trotz vielfacher Bemühungen fachmännischerseits auf zahlreichen Werken noch nicht in gebührender Weise berücksichtigt. Hiermit soll nicht gesagt

sein, daß man die nötige Sorgfalt bei der Wahl der zu bestellenden Roheisensorten außer acht läßt, sondern lediglich, daß man die erhaltenen nicht nach ihrer tatsächlichen chemischen Beschaffenheit gattiert. Man macht in dieser Beziehung noch zu häufig den Fehler, die all-