Seil hindurchgeht, das mit der Laufvorrichtung verbunden ist. Von der letztern wird die Schiene zangenförmig umfafst. Auf der Laufvorrichtung befindet sich der schon erwähnte Wasserbehälter, der während der Fahrt durch den Aëronauten geöffnet werden kann. Laufvorrichtung und Wasserbehälter wiegen zusammen 300 kg; bei Windstille wird der Behälter mit 500 kg Wasser halb angefüllt, das Gesammtgewicht beider beträgt dann also 800 kg. Bei Wind wird die Spannung zwischen Ballon und Laufvorrichtung dadurch vermindert, dafs man je nach Bedarf Wasser aus dem Behälter ausläfst. Die Differenz wird alsdann für den Uebertrieb gewonnen. Die Gewichtsdifferenzen, die sich durch das Ein- und Aussteigen von Personen ergeben, werden durch besondere Gewichte, die sich auf jeder Station in genügender Anzahl in Reserve befinden, ausgeglichen; man fährt also stets mit annähernd gleichem Gewicht. Der Ballon ist in einem Durchmesser von 20 m gedacht und mit einer Auftriebskraft von 4800 kg für das Kubikmeter mit 1,15 kg Auftrieb berechnet. Ballon, Gondel, Netze und Seile usw. wiegen 2100 kg, für Passagiere und Aëronauten sind 1500 kg veranschlagt, somit verbleiben 1200 kg für den Auf- und Uebertrieb. Bei Sturm ist der Betrieb einzustellen; der Ballon verbleibt dann in einer eigens für ihn zu erbauenden Halle. Da Stürme von der Seewarte rechtzeitig avisirt werden können und kleinere Gewitterstürme sich ebenfalls von der Spitze des Berges aus leicht vorher bestimmen lassen, so würde dieser Umstand jedenfalls kein wesentliches Argument gegen die Einführung dieser Luftballon-Eisenbahn sein. Dafs die neue Bahn, um Störungen im Betrieb thunlichst vorzubeugen, natürlich auch mit allen erdenklichen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet wird, bedarf kaum der Erwähnung. Wie verlautet, besitzen die Erfinder bereits die Konzession zur Anlage einer aërostatischen Bergbahn nach ihrem System für den Hochstauffen bei Bad Reichenhall. Mit dem Bau soll im nächsten Frühjahr begonnen werden.

Eine neue Gebirgsbahn.

Bericht über die Motorwagen in Frankreich.

(Mit 10 Abbildungen.)

(Fortsetzung und Schlufs von Seite 12.)

Während die vorbeschriebenen Wagen alle durch Dampfmaschinen betrieben wurden, haben die beiden letzten der sieben Wagen, welche den Anforderungen des Preisfahrens genügten, einen Petroleummotor, und zwar ist der eine dieser beiden Wagen, nämlich der von Panhard & Levassor als Omnibus für Transport von Personen, der andere von Dietrich & Co. für Lastverkehr eingerichtet. Der Petroleum-Omnibus von **Panhard & Levassor** zunächst trägt die No. 10. Er ist zur Aufnahme von 14 Passagieren eingerichtet und zwar für 10 im Innern, 2 auf dem vorderen Sitz zur Seite des Maschinisten und 2 auf der hinteren Plattform. Die Gepäckstücke werden auf dem Verdeck des Wagens innerhalb des Gitters untergebracht. Der Omnibus kann auf ebener Bahn eine Geschwindigkeit von 16 bis 18 km in der Stunde erreichen. Diese Geschwindigkeit fällt auf starken Steigungen bis zu 4 km. Der Preis für den Omnibus beträgt 14 400 M.

Wie aus den Fig. 6 und 7 ersichtlich ist, besteht der Wagen aus einem geschlossenen Kasten, vor welchem sich der Sitz des Kondukteurs befindet. Der Zugang zum Wagenkasten geschieht von hinten mittelst einer Plattform. Das Ganze ist auf einem metallenen Gestell befestigt, welches mittels Federn auf den Achsen ruht. Unter dem Wagen-Gestell zwischen den Vorderrädern befindet sich der Petroleummotor, welcher aus

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden http://digital.slub-dresden.de/id33405056Z/41