

heit als die senkrechte Hebung, doch sind die Kosten der Fundierung hoch und der Kraftverbrauch infolge von Rei-

Hubhöhe beschränkt, da die Geschwindigkeit der gewaltigen bewegten Massen nicht beliebig gesteigert werden kann. Das System *Oelhafen-Löhle* vereinigt die Vorzüge

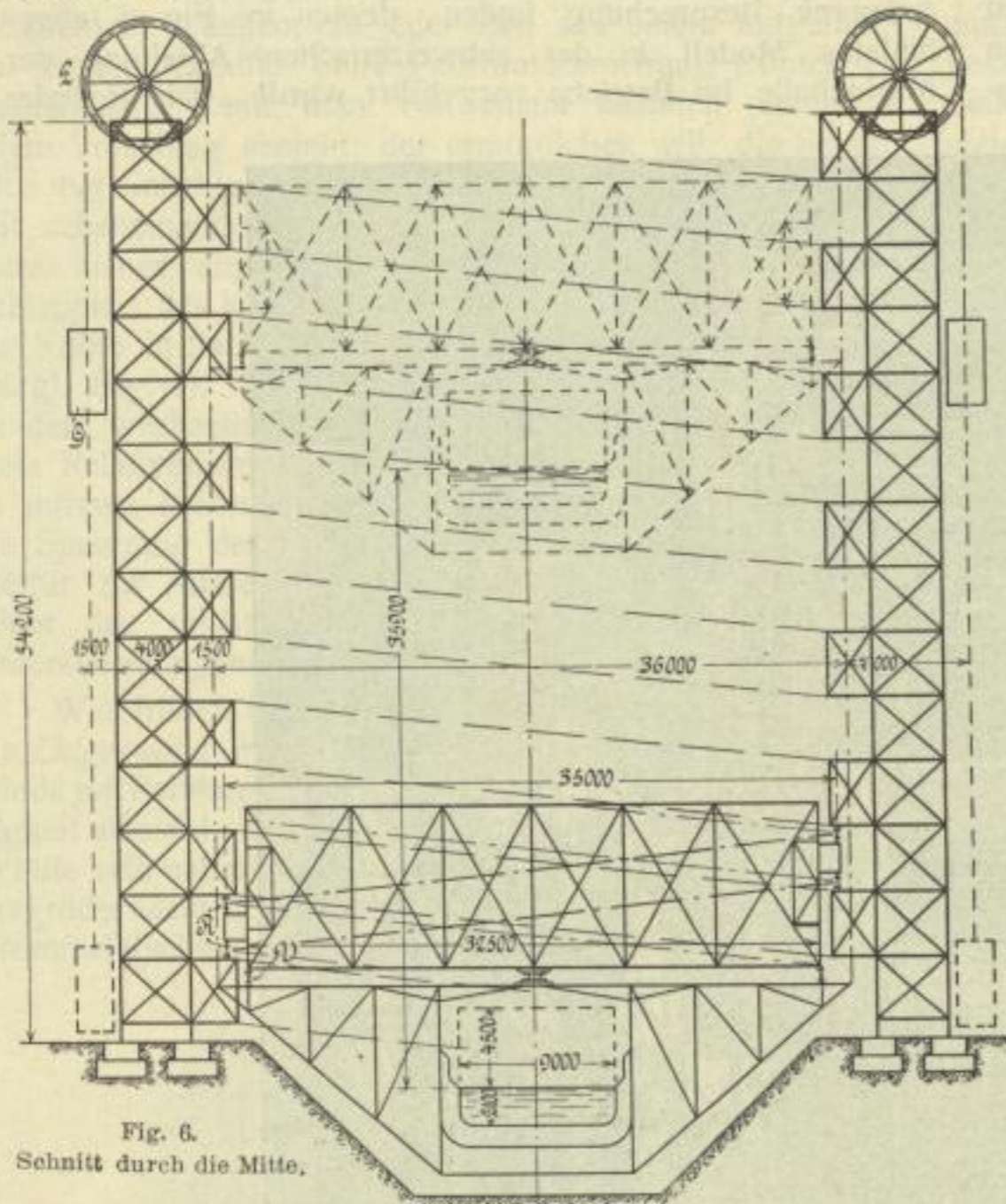


Fig. 6.
Schnitt durch die Mitte.

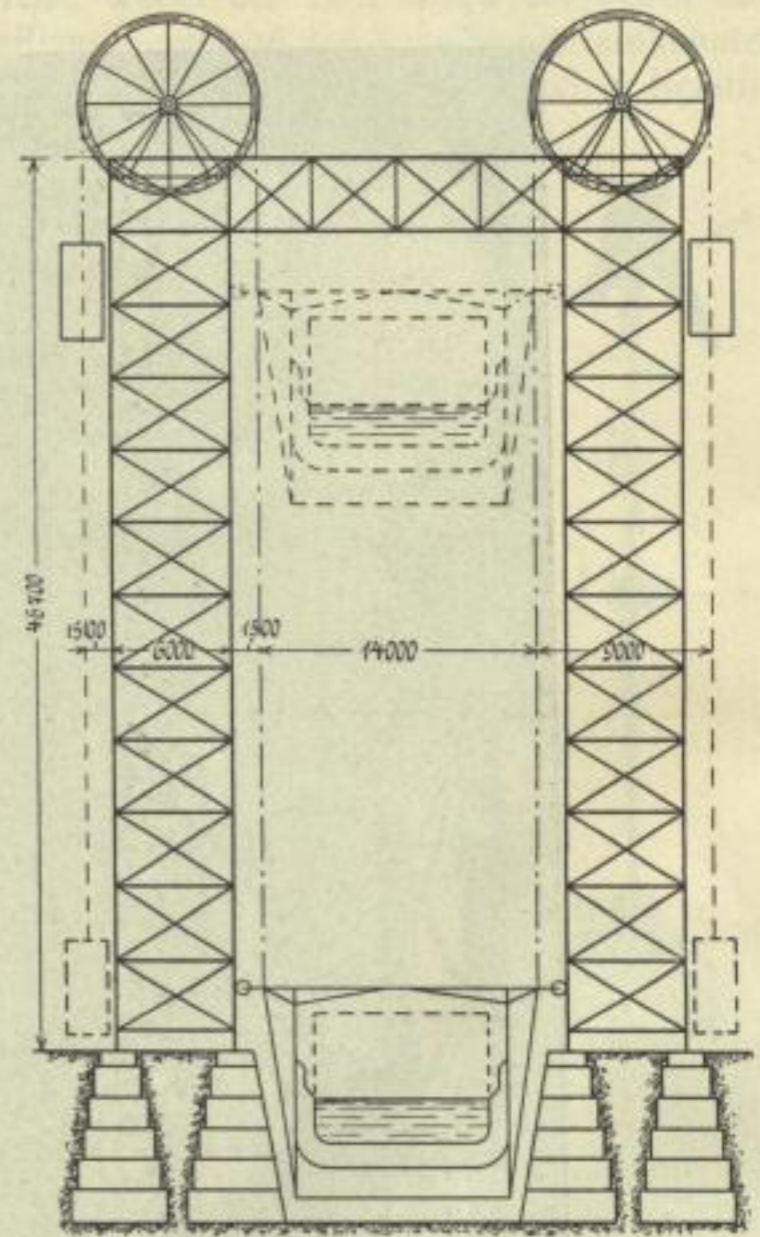


Fig. 7. Schnitt durch die Aussenpfeiler.

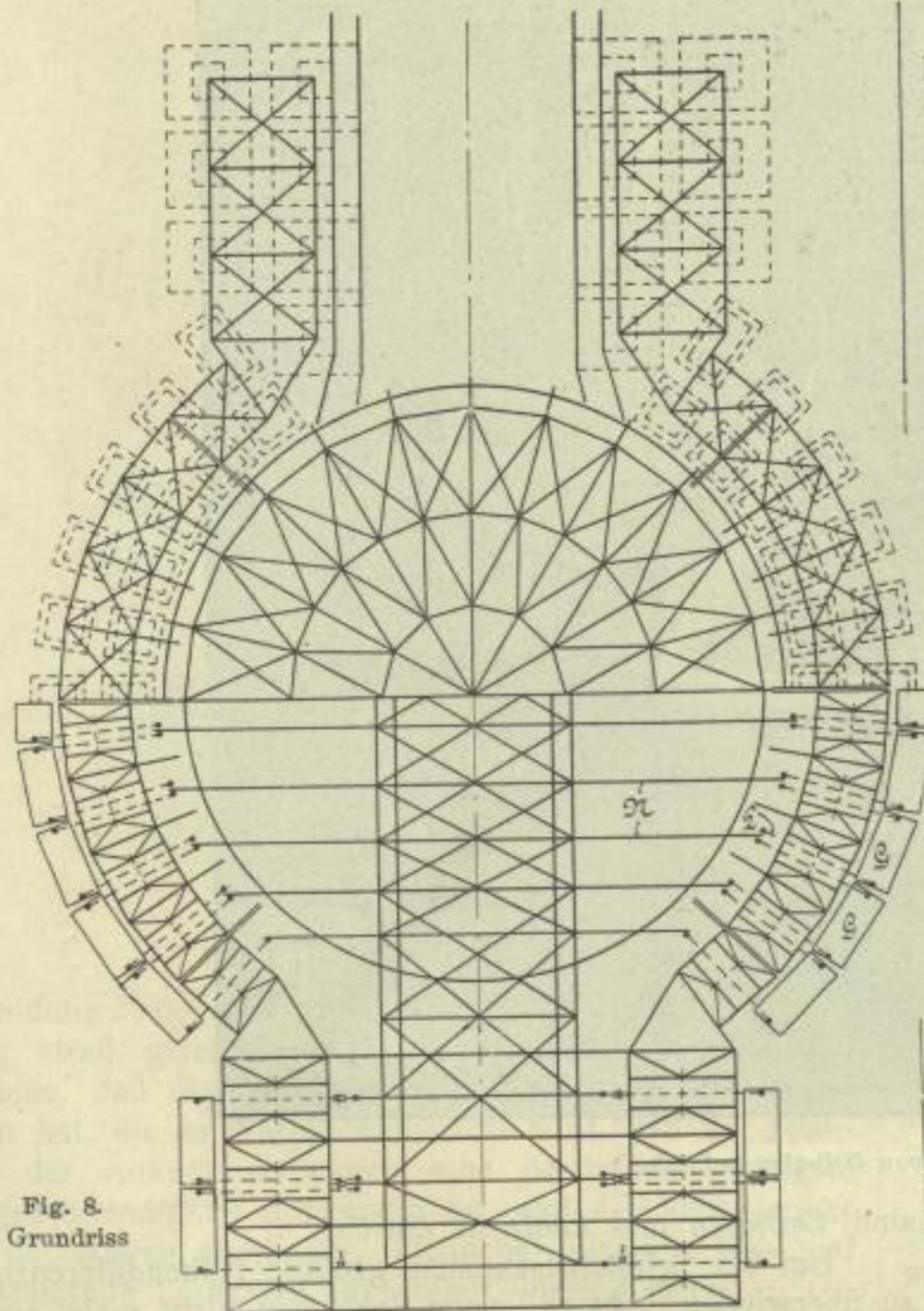


Fig. 8.
Grundriss

Fig. 6-8. Schiffshebewerk von Oelhafen & Löhle.

bung bedeutend, da die ganze Last von Schiff und Trog sich auf Rollen fortbewegt. Die Leistung ist bei größerer

beider Methoden. Die Hauptlast erhält senkrechte Bewegung, aber gleichzeitig kommt eine schiefe Rollbahn zur Anwendung, die indessen jetzt in Form einer Schraubenlinie auf einem Zylinder aufgewickelt ist.

Fig. 6-8 zeigen die Gesamtanordnung. Wie aus dem Grundriß ersichtlich, führt sich das Troggestell in einem Gerüst, das aus vier Eckpfeilern und einem zylindrischen Mittelteil besteht, welches jene verbindet. An den Querträgern *N* des Gestelles greifen die über Leitrollen *L* geführten Seile zahlreicher Gegengewichte *G* an, die sich außen an dem Aufzuggerüst auf- und abbewegen. Durch einen Mittelzapfen ist mit dem Troggestell eine Drehscheibe verbunden, um die außen in Form eines Schraubenganges zwei Schienen *R* herumgelegt sind. Diese stützen sich oben und unten gegen Rollen, die, ebenfalls einer Schraubenlinie folgend, in dem zylindrischen Teile des Gerüsts verteilt sind. Sie bilden gewissermaßen die Gewindgänge einer Mutter und die Drehscheibe ein Stück einer Schraube, die sich, in Drehung versetzt, in dem Gerüst auf- oder niederschrauben muß und hierbei das mit ihr verbundene Troggerüst mitnimmt.

Aus Fig. 9 und 10 sind die wichtigsten konstruktiven Einzelheiten zu ersehen. Die Tragrollen *G* sind auf Konsolen am Aufzuggerüst montiert, zwischen welche die Querträger des Troggestelles hineinragen (vergl. Fig. 8). Seine seitliche Führung erhält der Trog zwischen den äußeren Pfeilern. Die Schraubengänge im Zylinder müssen natürlich dort, wo der Trog hindurchtritt, unterbrochen werden, doch bleibt ein genügender Bogen für eine gute Stützung der Drehscheibe.

Die Rollen haben, da das Gewicht der bewegten Teile vollständig ausgeglichen ist, nur zufällige Ueberlasten aufzunehmen. Damit sie auch bei ungenauer Ausführung oder bei ungleichmäßigem Setzen des Gerüsts alle ziemlich gleiche Belastung erhalten, sind sie auf