

V. Capitel.

T e r t i ä r b a h n e n .

Bearbeitet von

Edmund Heusinger von Waldegg,

Oberingenieur in Hannover.

(Hierzu Tafel LXXVI bis LXXXI.)

Zu den Tertiärbahnen rechnen wir alle diejenigen Bahnen für untergeordnete Transporte aber noch auf starren, zwei- oder einschienigen Gleisen, namentlich Förderbahnen auf geneigten oder ansteigenden Strecken mittelst Seil- und Kettenbetrieb, die einschienigen Bahnen im Strassenniveau nach System Larmanjat und Wiesenburg, die einschienigen schwebenden Bahnen nach System Fell, Le Roy Stone und Castel, die zweischienige, schwebende Bahn nach System Lo Presti, die Bahnen mit hölzernen Schienen (Langschwellsystem), die fliegenden Bahnen für landwirtschaftliche Zwecke und in den Torfmooren.

A. Förderbahnen auf geneigten oder ansteigenden Strecken mittelst Seil- und Kettenbetrieb.

§ 1. Förderbahnen mit Seilbetrieb werden in sehr verschiedener Weise und meist für vorübergehende Zwecke auf geneigten Strecken sowohl für Berg- als Thaltransporte geeignet angelegt. Ein interessantes Beispiel der Art ist die maschinelle Förderung aus dem Voreinschnitte des Žižkaberg-Tunnels bei Prag. (Siehe Taf. LXXVI).

Beim Bau der Turnau-Kraluper Eisenbahn, in der Richtung nach Prag, musste ein tiefer Einschnitt vor dem Žižka-Tunnel gemacht werden. Dieser Einschnitt war 398^m,0 lang und die Erdbewegung wurde auf 118,000 Cubikm. Inhalt berechnet. Durch den Tunnel durften diese Massen nicht geführt werden, und es blieb keine andere Wahl, als dieselben senkrecht zur Bahnrichtung auf die Plateauhöhe des Žižkaberges zu schaffen. Dieses Plateau befindet sich in einer Höhe von 34^m,1 über der Sohle des Voreinschnittes. Man hatte zu diesem Zwecke eine doppelgleisige Seilbahn angelegt. Dieselbe war ca. 150^m lang (Fig. 8 im Grundriss) und bekam eine durchschnittliche Steigung von 22,2%. Die Maximalsteigung betrug 34,4%. Die Betriebsmaschine (Fig. 1), wurde oben angebracht, und zwar bestand der Motor aus einer