



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.
PATENTSCHRIFT N^{R.} 102133.

ADOLF BLEICHERT & CO. IN LEIPZIG-GOHLIS.

Leichte Seilbahn.

Angemeldet am 7. November 1916; Priorität vom 23. Jänner 1915 (Anmeldung im Deutschen Reiche).
Beginn der Patentdauer: 15. Oktober 1921.

Die bisher gebräuchlichen Seilbahnen sind der Regel nach ortsfest und können nicht wie Feldbahnen von heute auf morgen verlegt werden. Versetzungen erfolgten bisher nur ausnahmsweise, erforderten dann aber Konstruktionsänderungen und viele Tage und Wochen zum Abbruch und Wiederaufbau. Es zeigte sich, daß die vorhandenen Konstruktionen viel zu sehr vom Gelände abhängig waren und daß jede Ortsveränderung konstruktive Änderungen bedingte, die zu ihrer Vornahme viele Tage beanspruchten.

Die Erfindung einer leicht versetzbaren Seilbahn mit umlaufendem Betrieb ist von diesen Mängeln frei. Durch Vereinigung aller Teile der Antriebs-, End- und Zwischenstationen auf besonderen beweglichen Grundrahmen und verschiebbliche Anordnung der Stationen als Ganzer (einschließlich der Kuppelteile) ist es gelungen, leicht versetzbare Seilbahnen beliebiger Länge in wenigen Tagen aufzubauen, in Wochenfrist fortzunehmen und wieder an anderer Stelle aufzustellen.

Bei solchen Seilbahnen wird die Anordnung vorteilhaft so getroffen, daß die Seilbahn aus gleichen Elementen von bestimmter Länge zusammengesetzt ist, beispielsweise aus Strecken von je 1 km Länge und daß an denjenigen Punkten, wo die einzelnen je ein endloses Förderseil für sich besitzenden Elemente zusammenstoßen, durch Hängebahnschienen Verbindungen zwischen den Elementen geschaffen werden, über die die Fahrzeuge von Hand auf das nächste Element gebracht werden. Man ist so in der Lage, die Bahn sowohl in der lotrechten Richtung beliebige Aufwärts- und Abwärtsknicke ausführen zu lassen, wie auch in wagrechter Richtung Knickpunkte jeder Winkelgröße einzuschalten, indem sich die Bahn wie eine Kette dem Gelände einfügt, wobei in diesem Vergleich die einzelnen Bahnelemente den einzelnen Kettengliedern entsprechen würden.

Es kann nun der Fall eintreten, daß eine Bahn zu bauen ist, die an sich kürzer ist als ein Bahnelement. In einem solchem Falle kann nach der Erfindung eine versetzbare Zwischenstation benutzt werden, die die weiter unten beschriebene Abhebevorrichtung für die Fahrzeuge besitzt, so daß die Fahrzeuge an jeder Zwischenstation der Bahn abgenommen und auf der andern Seite wieder auf das rücklaufende Förderseil aufgesetzt werden können, während das Förderseil selbst über diese Zwischenabhebevorrichtung hinaus bis zur vollen Länge des Elementes durchgeführt werden kann. Erfindungsgemäß werden auch diese Abhebevorrichtungen für das Fördermittel als Ganzes verschiebbar angeordnet, so daß sie an beliebiger Stelle des Bahnelementes zur Unterteilung der Förderstrecke eingesetzt werden können. Dadurch wird vermieden, daß in das Förderseil neue Spleissen eingelegt werden müssen, die die Aufstellung der Drahtseilbahn unter Umständen um Tage verzögern würden.

Die Fig. 1—4 lassen die Erfindung in beispielsweise Lösungen erkennen.

Fig. 1 zeigt das Längsprofil eines Elementes, *A* ist die Antriebsstation, von der aus die Bahn nach oben oder unten abgelenkt, über Stützen zur End- und Spannstation *B* führt, die aus einer Umführungsrolle für das Seil besteht, die durch einen Flaschenzug oder andere Mittel gegen einen Spannbock gezogen oder von demselben abgedrückt wird. *C* ist eine Zwischenabhebevorrichtung bei verkürzter Strecke oder einem Vertikalknick des Seiles. Sowohl

die Antriebsstation *A*, als auch die End- oder Spannstation *B* und die Zwischenabhebestation *C* sind gemäß der Erfindung als Ganze verschiebbar auf einem Grundrahmen aufgebaut.

Die Antriebsstation *A* ist in Fig. 2 noch einmal deutlich für nach oben abgelenktes Förderseil gezeichnet. Auch hier ist eine Spannvorrichtung *a*, beispielsweise eine Flaschenzug 5 oder Spill vorhanden, durch die ein Nachspannen des Förderseiles erfolgen kann, indem die Station als Ganze gegenüber ihrem Grundrahmen verstellt wird.

Fig. 3 zeigt eine beispielsweise Ausführungsform des Elementendpunktes *B*, die als Bahnende oder als Winkel- oder Übergangspunkt dienen kann. In diesem Falle können die 10 feste Hängbahnschiene übergehen, über die sie auf die andere Seite des Förderseils oder auf die Anfangsstation des nächsten Elements übergeführt werden können. Die gesamte Station, sei sie nun als End- oder Übergangspunkt ausgebildet, ist auf einem gemeinsamen Grundrahmen als Ganze verschiebbar angeordnet und kann zwecks Spannung der Seile auf irgendeine bekannte Weise, z. B. mittels eines Flaschenzuges *b*, verschoben werden. Derartige 15 Stationen können fertig auf Lager gehalten und sofort an den Ort des Bedarfs versandt und dort ohne jede Detailmontage als Ganze aufmontiert werden. Ebenso einfach kann die Verlegung oder der Abtransport vorgenommen werden.

Fig. 4 zeigt die beispielsweise Ausführung der Antriebseinrichtung einer Antriebsstation *A* mit der zur Abnahme der Fahrzeuge von dem Förderseil dienenden abgeschragten Zungenschiene *c*. Die Anordnung der Seilscheibe und ihres Antriebes kann irgendeiner bekannten 20 Bauart angehören. In der dargestellten Ausführungsform läuft das Förderseil beispielsweise über eine mit Zähnen versehene Scheibe *d*, die vermittels eines Kegelradtriebes *t* von einem Motor *e* angetrieben wird, wodurch das Seil und somit auch die Fahrzeuge bewegt werden. Das Seil kann dabei durch eine Rolle *f* in der richtigen Höhenlage zu der Scheibe *d* ab- 25 gelenkt werden; oberhalb des Seiles befindet sich eine feste Tragschiene *g*. Mit dieser ist gemäß der Erfindung beweglich ein Schienenstück *h* verbunden, das vermittels eines Winkelhebels oder anderer geeigneter Einrichtungen drehbar angeordnet ist und sich in die schon erwähnte Zunge *c* fortsetzt, deren Spitze durch Federzug od. dgl. stets vom Seil abgezogen wird, während eine unter das Seil greifende Gegenhaltevorrichtung in Form einer an der 30 Zunge angebrachten Rolle *i*, die von unten gegen das Förderseil drückt, da sich auf der andern Seite an dem beweglichen Schienenstück *h* eine Feder *k* od. dgl. befindet, die die Rolle *i* nach oben zieht. Es ist auf diese Weise möglich, das Förderseil sowohl horizontal, wie auch nach oben oder unten von der Förderscheibe *d* aus innerhalb eines reichlich großen Winkels abzulenken, es ist dann nur bei einer Ablenkung nach oben die Gegenseibe *f* ober- 35 halb des Seiles anzuordnen. In allen Fällen zwingt die Feder *k* die Zunge *c* nach oben und es wird vermittels der in konstantem Abstand von der Zunge *c* befindlichen Gegenrolle *i* der erforderliche konstante Abstand der Zunge von dem Förderseil eingehalten. In der Gegenstellung auf der andern Seite des Elementes ist die Anordnung dieselbe, vergl. Fig. 3, und es können die Zwischenabhebevorrichtungen, vergl. Fig. 1, mit derselben Einrichtung versehen 40 werden.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Leichte Seilbahn mit umlaufendem Betrieb, dadurch gekennzeichnet, daß alle Teile der Antriebs-, End- und Zwischenstationen auf besonderen beweglichen Grundrahmen aufgebaut und die Endstationen als Ganzes (einschließlich der Kuppelstelle) verschiebbar gelagert sind, so daß sie vermittels Flaschenzuges od. dgl. eingestellt werden können.
- 45 2. Seilbahn nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß Abhebevorrichtungen für das Fördermittel vorgesehen sind, die als Ganzes verschiebbar sind, so daß sie an beliebiger Stelle des Bahnelementes zur Unterteilung der Förderstrecke eingesetzt werden können.
3. Seilbahn nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß zur Abnahme der Fahrzeuge vom Seil eine drehbare Zungenschiene od. dgl. angeordnet ist, deren Spitze durch 50 Federzug od. dgl. stets vom Seil abgezogen wird, während eine unter das Seil greifende Gegenhaltevorrichtung den Abstand der Zunge vom Seil begrenzt.

