



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.  
PATENTSCHRIFT N<sup>R</sup> 105408.

ADOLF BLEICHERT & CO. IN LEIPZIG-GOHLIS.

**Drahtseilbahn mit stillstehendem Trag- und umlaufendem Zugseil.**

Zusatzpatent zum Patente Nr. 101380.

Angemeldet am 20. Oktober 1925; Priorität der Anmeldung im Deutschen Reiche vom 15. Dezember 1924 beansprucht.

Beginn der Patentdauer: 15. August 1926. — Längste mögliche Dauer: 14. Mai 1943.

Nach dem Stammpatent wird ein selbsttätiges Umfahren von Krümmungen oder Kurven in der wagrechten Ebene der Seilbahnlinie dadurch ermöglicht, daß das Zugseil auf der dem Lastgehänge gegenüberliegenden Seite durch die Zugseilklemme so tief unterhalb der Laufbahnoberkante geführt wird, daß ein sicheres Einlegen des Zugseiles in die in Aussparungen der Hängebahnschiene gelagerten Leitrollen ermöglicht wird.

Bei dieser Ausführung ergeben sich mit Rücksicht auf die Freihaltung des Durchgangsprofils für die tiefliegende Seilklemme Schwierigkeiten bei der Durchbildung der Weichen in den Drahtseilbahnstationen, sowie der Aufhängungen (Hängeschuhe) für die Hängebahnschienen, wodurch diese Teile erheblich verteuert werden.

10 Zweck der Erfindung ist, durch eine weitere Ausbildung der Klemmenanordnung diese Nachteile zu beseitigen. Sie ist in der Zeichnung in einem Ausführungsbeispiel in Fig. 1 im Aufriß, Fig. 2 im Seitenriß und Fig. 3 im Grundriß dargestellt.

Die Klemmenschenkel  $a$ ,  $a^1$  werden bei  $b$ ,  $b^1$  mittels Federn  $c$ ,  $c^1$  mit dem Laufwerkskörper  $d$  verbunden, so daß die Klemme  $e$ , nachdem sie vom Zugseil  $f$  losgekuppelt ist, durch die Federwirkung nach oben gezogen wird (punktierter Stellung). Der Klemmenhub nach oben ist so groß, daß die unteren Klemmenteile  $e$  noch etwas über die Fahrbahnoberkante  $g$  zu liegen kommen. Er ist nach oben durch einen Anschlag bei  $h$  begrenzt. Die Spannung der Federn ist nur so groß bemessen, als für das sichere Anheben der Klemmenteile erforderlich ist, so daß die beim Hauptpatent beabsichtigte Lastverteilung auf Trag- und Zugseil hiedurch fast nicht beeinträchtigt wird. Erst nachdem der von der Strecke an-  
20 kommende Seilbahnwagen die Kuppelstelle in der Station befahren, die Klemme also das Zugseil freigelassen hat, hebt die Feder diese bis über die Fahrbahnoberkante. In dieser Klemmenlage durchfährt der Seilbahnwagen den Schienenstrang der Station. Das Befahren von Weichen ist dann ohne weiteres möglich, desgleichen bereitet die Aufhängung der Schienen keine Schwierigkeiten mehr. Das Anheben der Klemme kann auch durch Gegengewicht oder eine sonstige Kraft bewirkt werden.

PATENT-ANSPRUCH:

25 Drahtseilbahn nach Patent Nr. 101380, dadurch gekennzeichnet, daß die Seilklemme nach der Lösung vom Zugseil durch eine Feder oder sonstige Kraft in eine für die Ausbildung von Weichen günstige Lage hebbar ist.

Fig. 1

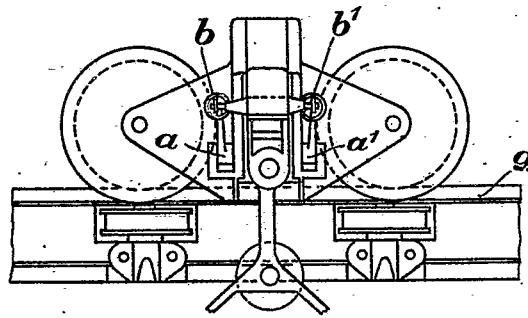


Fig. 2

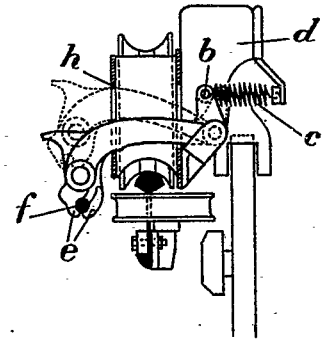


Fig. 3

