



## PATENTSCHRIFT

— № 13979 —

KLASSE 81: TRANSPORTWESEN, VERLADUNG UND VERPACKUNG.

AUSGEBEBEN DEN 16. JUNI 1881.  
200. 12

ADOLF BLEICHERT IN LEIPZIG.

### Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Viertes Zusatz-Patent zu No. 2934 vom 23. September 1877.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 17. November 1880 ab.

Längste Dauer: 29. Juli 1889.

Die auf beiliegender Zeichnung dargestellte Vorrichtung hat den Zweck, die Laufseile oder Laufdrähte der Drahtseilbahnen auf der freien Strecke derselben zu verankern oder zu spannen, d. h. derart, daß die Vorrichtung von den Drahtseilbahnwagen passirt werden kann, ohne daß dieselben von dem Zugseil losgekuppelt werden müßten, wie dies bei den bis jetzt angewendeten Spannvorrichtungen der Fall ist, und ferner in solcher Weise, daß die Verticalebene der Laufbahnen der Wagen annähernd oder vollständig in der durch die Laufbahnen gehenden Verticalalebene bleibt. Diese Vorrichtung gestattet, im Gegensatz zu den bis jetzt bekannten, die Laufbahnen stets da zu spannen, wo es nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse am zweckmäßigsten erscheint, also z. B. in möglichster Nähe vorkommender großer Spannweiten u. s. w., ohne deshalb an einer solchen Stelle Unterbrechungen des Betriebes und somit Bedienung oder Beaufsichtigung anordnen zu müssen.

Die Fig. 1, 2 und 3 zeigen in Aufrifs, Grundrifs und Querschnitt die Anordnung der Vorrichtung für den Fall, daß zwei angrenzende Sectionen der Laufbahnen auf der freien Strecke der Bahn gespannt werden sollen. Das Laufseil  $A_1$  für die beladenen und das Laufseil  $A_2$  für die leeren Wagen der einen Section sind zunächst über Rollen  $B_1$  bzw.  $B_2$  seitlich abgelenkt; sie sind hierauf mit Ketten gekuppelt, die über Rollen  $C_1$  bzw.  $C_2$  nach unten geführt sind und die Belastungsgewichte  $D_1$

bzw.  $D_2$  tragen. In derselben Weise sind die Laufseile  $a_1$  und  $a_2$  der anderen Section über Rollen  $b_1$  bzw.  $b_2$  seitlich, und dann sie selbst (wenn die folgenden Rollen, um die Biegsamkeit nicht erheblich zu vermindern, groß genug gemacht werden) oder ihre Verlängerungen über Rollen  $c_1$  bzw.  $c_2$  nach unten geführt, wo sich die Belastungsgewichte  $d_1$  bzw.  $d_2$  anschließen. Durch diese Anordnung ist zunächst erreicht, daß die Haupttheile der Spannvorrichtung aus dem Profil, dessen die Drahtseilbahnwagen  $H$  zur freien und ungehinderten Passage bedürfen, entfernt sind. Die noch nothwendige Verbindung der Laufbahnen der beiden Sectionen ist nun durch schlanke Zungen  $F_1$  und  $F_2$  bzw.  $f_1$  und  $f_2$  und ihre Fortsetzungen hergestellt, welche sich bei den Unterstützungen  $G$  bzw.  $g$  der Laufbahnen an die letzteren anschließen und dann entweder, wie Fig. 1 und 2 zeigen, nach der Außenseite der Bahn oder, wie Fig. 4 und 5 zeigen, nach oben abgelenkt sind, und zwar nur eben so weit, daß die Rollen  $B_1$ ,  $B_2$ ,  $b_1$ ,  $b_2$  nicht mehr in das nunmehr seitlich oder nach oben verschobene Durchgangsprofil der Wagen hineinragen.

Das Laufseil für die beladenen Wagen ist um einen kleineren Winkel aus seiner ursprünglichen Richtung abgelenkt, als das Laufseil für die leeren Wagen aus der seinigen, so daß der durch die Ablenkung des einen Laufseiles bewirkte Seitenschub vollständig oder theilweise durch den des anderen aufgehoben wird. Die

verschiedenen Rollen sind mit ihren Axen und Lagern auf einem gehörig verankerten Gestell befestigt. Infolge dieser ganzen Anordnung darf die Spannung der Laufseile in einer Section der Bahn durch irgend einen Umstand aufgehoben sein, ohne daß dadurch die Spannung in der anderen Section beeinflusst wird.

Fig. 6 zeigt die Modification der Vorrichtung für den in der Praxis häufig vorkommenden Fall, daß die Laufbahnen der einen Section dort gespannt werden sollen, wo die der anderen Section zu verankern sind, also die Zusammenstellung einer Spannvorrichtung mit einer Verankerung auf der freien Strecke. Die Anordnung der Spannvorrichtung der einen Section ist dieselbe, wie vorher beschrieben. Zum Zweck der Verankerung sind die Laufseile oder Laufdrähte  $a_1$  und  $a_2$ , Fig. 6, über Lagerschuhe (oder Rollen)  $b_1$  bzw.  $b_2$  seitlich abgelenkt und an dem Gestell verschraubt, das, wie vorher angegeben, gehörig verankert ist. Die Verbindung der beiden Sectionen der Laufbahnen für die beladenen bzw. für die leeren Wagen ist wieder durch Zungenschienen und ihre Verlängerungen hergestellt.

Die zuletzt beschriebene Verankerung der Laufbahnen der einen Section läßt sich ebenso auch für die andere Section anwenden, und man erhält dann eine bis jetzt neue Mittelverankerung der Laufbahnen auf der freien Strecke der Drahtseilbahn, die noch den Vortheil bietet, daß die Befestigungsschrauben der Laufseile oder Laufdrähte nachgezogen werden können; diese Mittelverankerung kann also auch als nicht selbstthätige Spannvorrichtung benutzt werden.

Eine solche Mittelverankerung läßt sich auch in der Weise herstellen, daß man die verticalen Fortsetzungen der Laufbahnen, statt Belastungsgewichte daran zu hängen, in Gewichtsfundamenten verankert.

#### PATENT-ANSPRUCH:

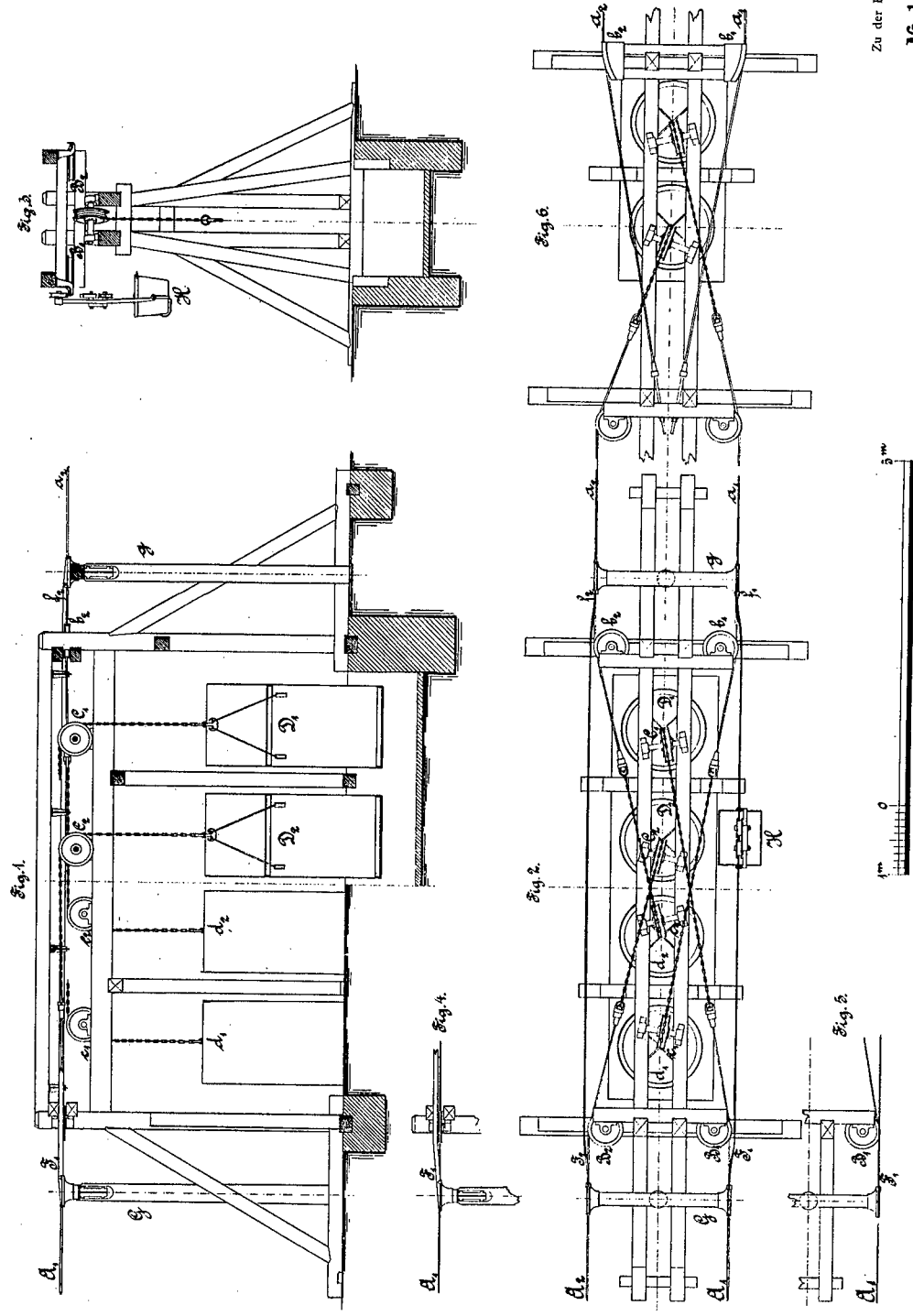
Die Anwendung einer Spannvorrichtung, einer Verankerung oder einer Combination beider für die Laufseile auf freier Strecke zum Zweck, die Wagen ohne Loskuppelung passiren zu lassen, in der Art, daß an der betreffenden Stelle feste Schienen  $Ff$  eingeschaltet sind.

---

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

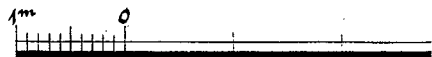
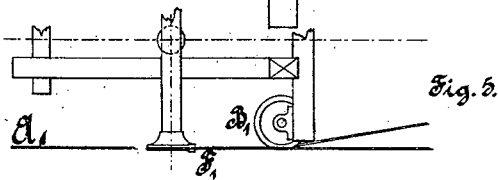
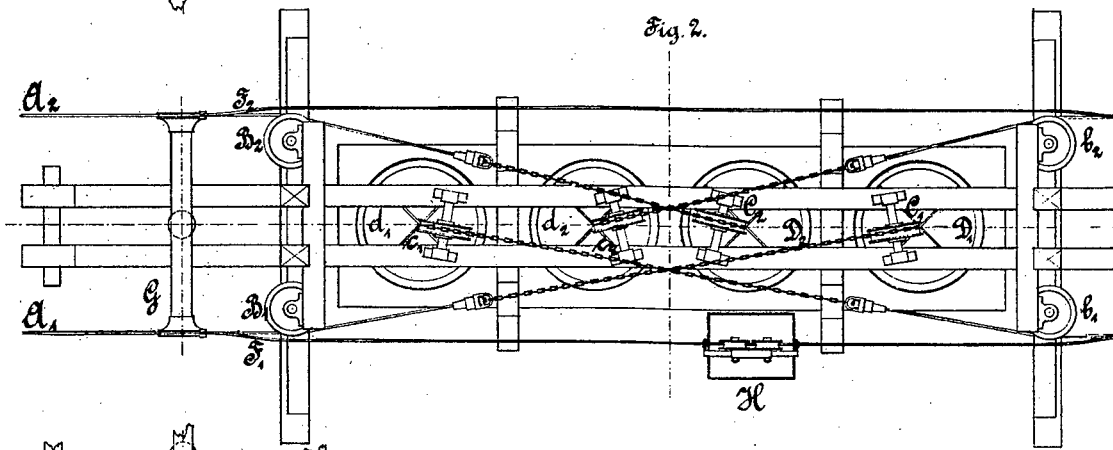
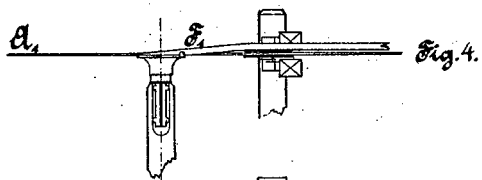
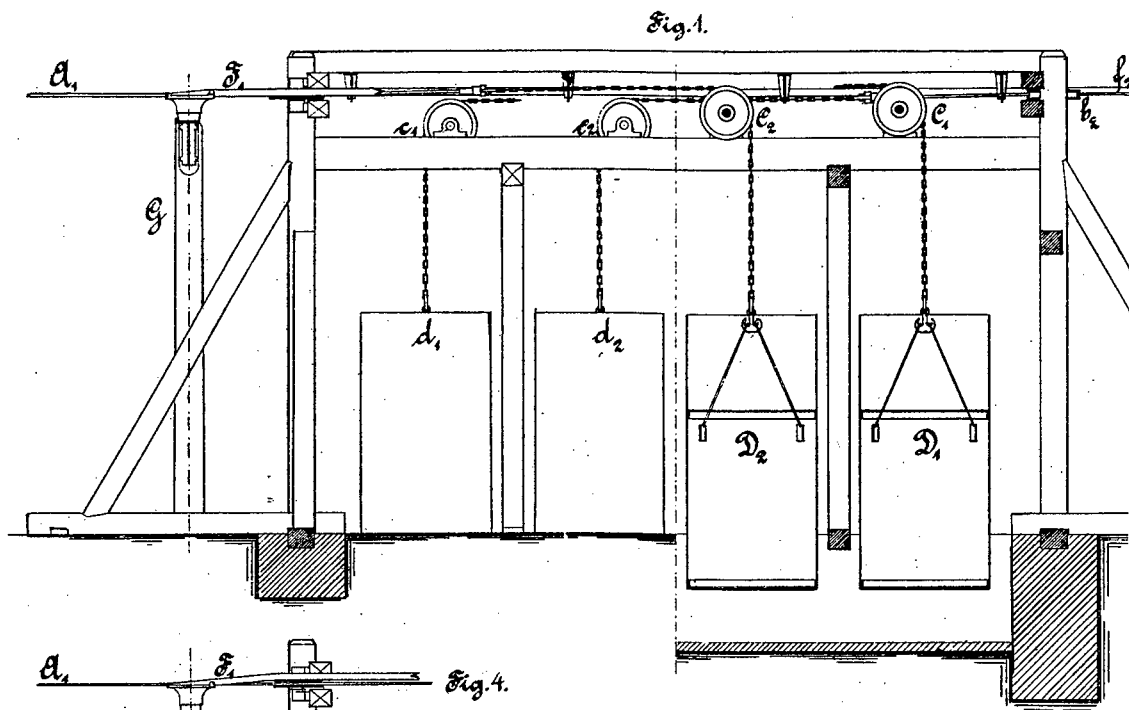
---

ADOLF BLEICHERT IN LEIPZIG.  
 Verbesserungen an Drahtseilhähnen.



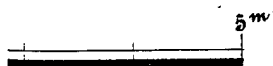
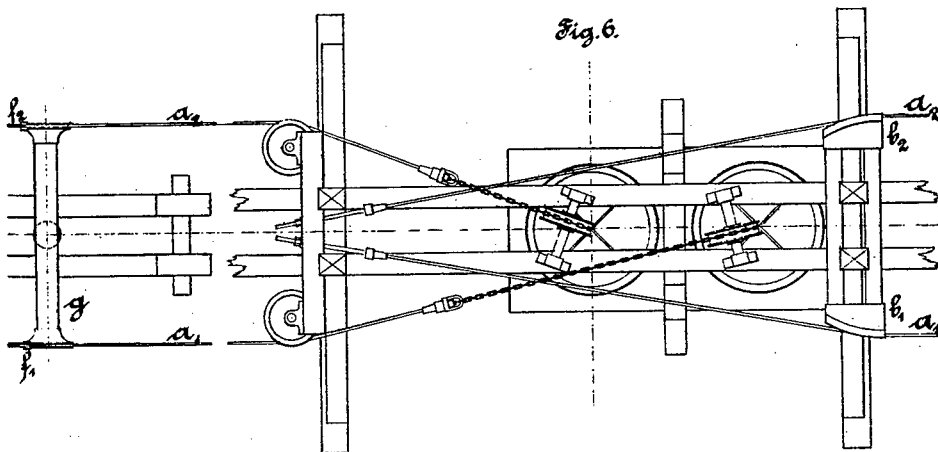
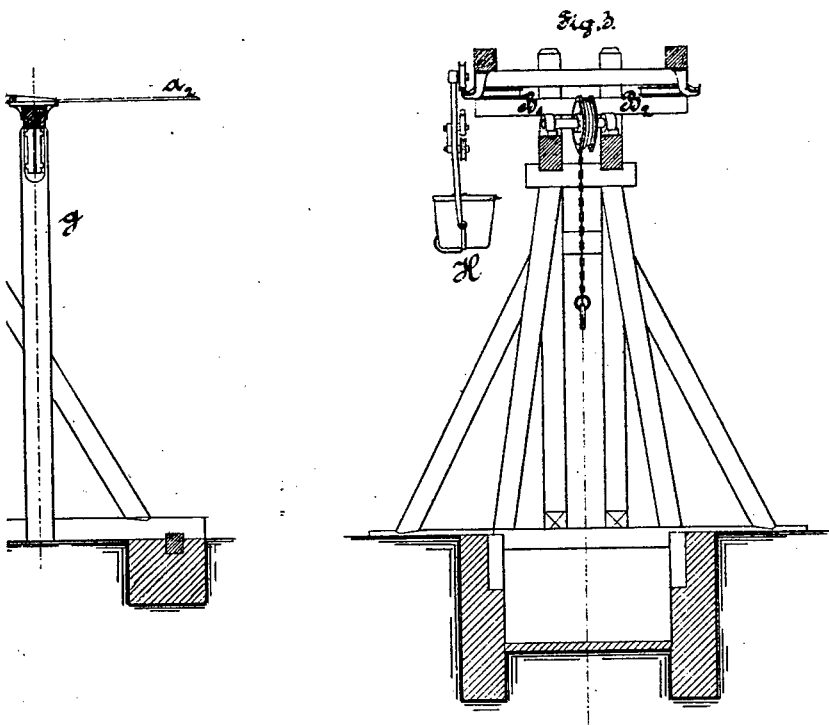
Zu der Patentschrift  
 № 13979.

ADOLF BLEICHERT IN  
 Verbesserungen an Drahts



LEIPZIG.

Seilbahnen.



Zu der Patentschrift

№ 13979.