


 REICHSPATENTAMT
 PATENTSCHRIFT

— № 319433 —

— KLASSE 20a GRUPPE 12

Adolf Bleichert & Co. in Leipzig-Gohlis.

Seilbahnwagen.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 20. Juli 1918 ab.

Die bisherigen Seilbahnwagenformen waren nur für bestimmte Zwecke und auf bestimmten Strecken geeignet, dergestalt, daß je nach der Form der Lasten das Fördermittel des Seilbahnwagens als Plattform, Kübel, Haken usw. ausgestaltet war und das Laufwerk mit Gehänge je nach der Neigung der Strecke eine bestimmte Ausbildung erfuhr. Z. B. brachte man, um eine steile Strecke mit Gewichtskuppelapparat befahren zu können, ohne daß eine größere Entlastung des oberen Laufwerktrades eintrat, im Laufwerk Anschläge an, gegen die sich die Arme des Gehänges in der Steigung anlegten, um so durch das von Gehänge und Last ausgeübte Drehmoment eine möglichst gleichmäßige Lastverteilung auf die Laufwerksräder zu erzielen (Patent 199405). Hierbei war das Gehänge möglichst tief am Laufwerk aufgehängt, es ergab sich aber trotzdem eine Schiefstellung des Fördergefäßes in der Steigung.

Die Einrichtung nach folgender Erfindung liefert nun einen Seilbahnwagen, der auf jeder Steigung verwendbar ist, ohne daß eine Schiefstellung des Fördergefäßes eintritt und bei dem eine Gehängeausbildung vorgenommen werden kann, die jedem Fördergut gerecht wird.

Die Einrichtung ist auf den beiliegenden Zeichnungen beispielsweise dargestellt. Im einzelnen stellen dar:

Fig. 1 einen Einzelwagen mit Kastenwagen in der Steigung,

Fig. 2 einen Wagen von der Seite gesehen,

Fig. 3 und 4 einen Doppelwagen mit Plattform,

Fig. 5 und 6 eine Sondereinrichtung für den Plattformdoppelwagen,

Fig. 7 einen Doppelwagen zur Förderung langer Lasten, beispielsweise Langholz.

Der Wagen nach der Erfindung besitzt ein Laufwerk *a* gewöhnlicher Art, bei dem zum Zwecke der Befahrung von Steigungen das Gehänge in bekannter Weise im Punkte *b* tief aufgehängt ist, so daß sich die Gehängearme *c c* in der Steigung gegen die bekannten Anschläge *d d* anlegen. Durch die Schiefstellung des Gehänges in der Steigung wird auf diese Weise infolge des Anlegens des unteren Armes *c* gegen den unteren Anschlag *d* um das untere Laufwerksrad ein Drehmoment erzielt, das bestrebt ist, den Druck auf das obere Laufwerksrad zu vergrößern und so der durch das Zugseil herbeigeführten Entlastung des oberen Rades entgegen zu wirken.

Um nun die Schiefstellung des Wagens zu vermeiden und eine leichtere Ausführung des Gehänges zu erzielen, als sie bisher bei Wagen zur Befahrung von Steigungen möglich war, ist nach der vorliegenden Erfindung das Gehänge geteilt und außerhalb der bekannten Anschläge *d d* im Punkte *e* mit einem weiteren Drehpunkt versehen, um den sich der untere Teil des Gehänges in der senkrechten Ebene einstellen kann, ohne daß die erforderliche Drehwirkung auf das obere Laufwerksrad in der Steigung hierdurch aufgehoben wird.

Hierbei ist gleichzeitig der untere Gehängeteil *f f* zweitellig hergestellt, so daß er auseinander gespreizt werden kann, wie in Fig. 2 gezeichnet, oder zusammengeklappt werden kann, wie in Fig. 2 punktiert gezeichnet. Man

hat dadurch die Möglichkeit, entweder, wie in Fig. 2 gezeichnet, Kasten zu befördern oder das Gehänge als hakenförmigen Träger für Langholz o. dgl. zu verwenden. Man kann den unteren Gehängeteil *ff* auch mit Leichtigkeit entfernen und dann beispielsweise bei Langholztransport mit dem im oberen Gehängeteil angebrachten Haken *g* die Lasten aufnehmen.

Bei der Beförderung langer Gegenstände werden zweckmäßig zwei Laufwerke als Doppelwagen verwendet (vgl. Fig. 7 und Fig. 3 und 4). Hierbei wird das Gehängeunterteil zusammengeklappt und man kann auf demselben eine Plattform anbringen (Fig. 3 und 4). Damit diese sich der jeweiligen Kurvenstellung des Wagens entsprechend einstellen kann, ist die Plattform gemäß Fig. 4 drehbar in den Gehängen aufgehängt, wobei gegebenenfalls Einschnitte *hh* in der Plattform eine seitliche Verdrehung des Gehänges gestatten. Um das teilbare Gehänge in diesen Fällen zusammenzufassen und eine Neigung der Plattform in der senkrechten Ebene zu ermöglichen, können Laschen *i* verwendet werden (Fig. 5 und 6), die sich auf die Ge-

hängearme auflegen und diese vermittels Schrauben zusammenhalten. Die Laschen *i* können dann auch den Drehzapfen für Ablenkungen in wagerechter Ebene aufnehmen. 30

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Seilbahnwagen, bei dem in bekannter Weise die von der Last beeinflusste Klemmenwirkung durch im Laufwerk oder Lastgehänge vorgesehene Anschläge in den Bahnneigungen eine Zusatzwirkung erfährt, dadurch gekennzeichnet, daß außerhalb dieser Anordnung ein zweiter Drehpunkt im Gehänge vorgesehen ist. 35

2. Seilbahnwagen nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch ein im zweiten Drehpunkt aufgehängtes längsgeteiltes, auseinanderpreisbares Untergehänge. 45

3. Seilbahnwagen mit Doppelgehänge für Plattformen, Kasten o. dgl., dadurch gekennzeichnet, daß die Auflager der Plattform o. dgl. auf dem Gehänge als horizontal und vertikal drehbares Drehgelenk, Kreuzgelenk o. dgl. ausgebildet ist. 50

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Fig. 1.

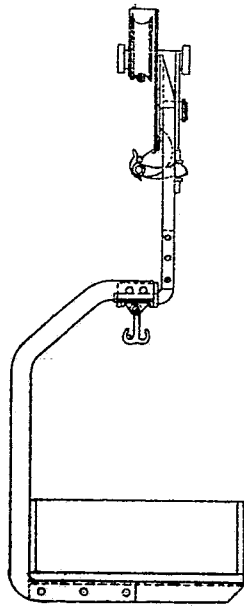


Fig. 2.

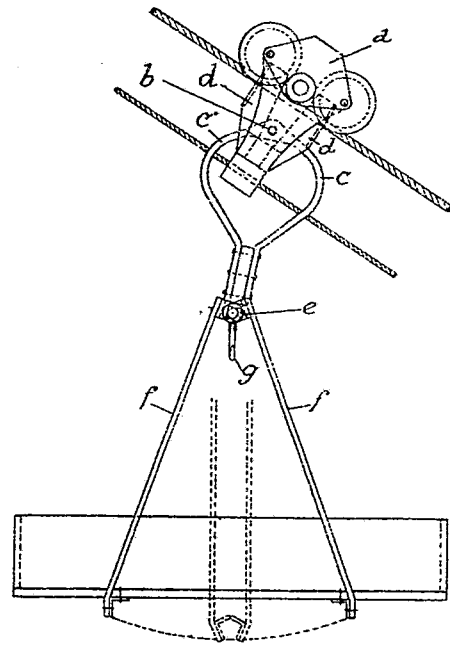


Fig. 7.

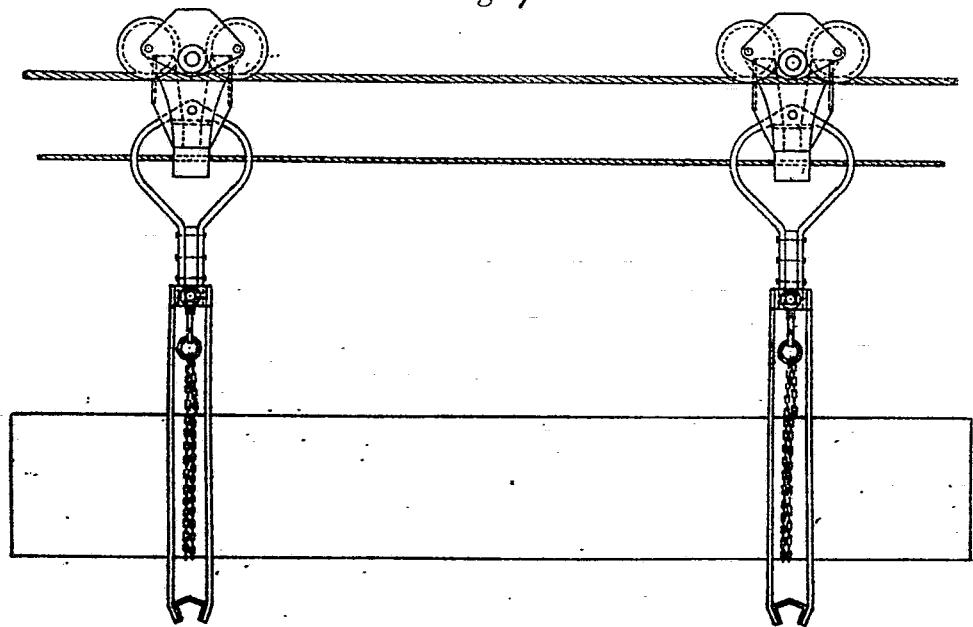


Fig. 3.

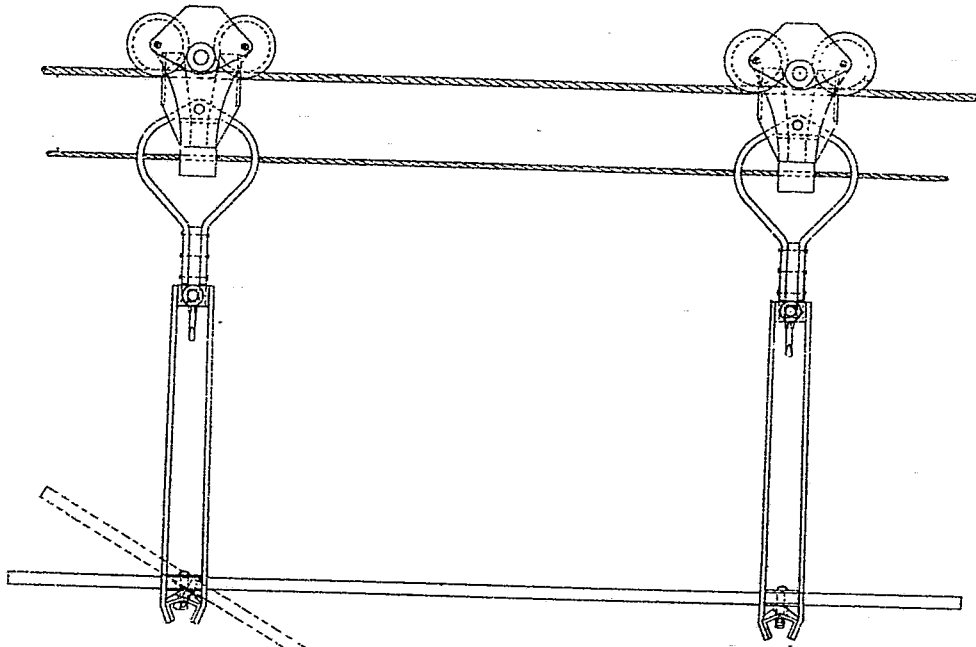


Fig. 4.

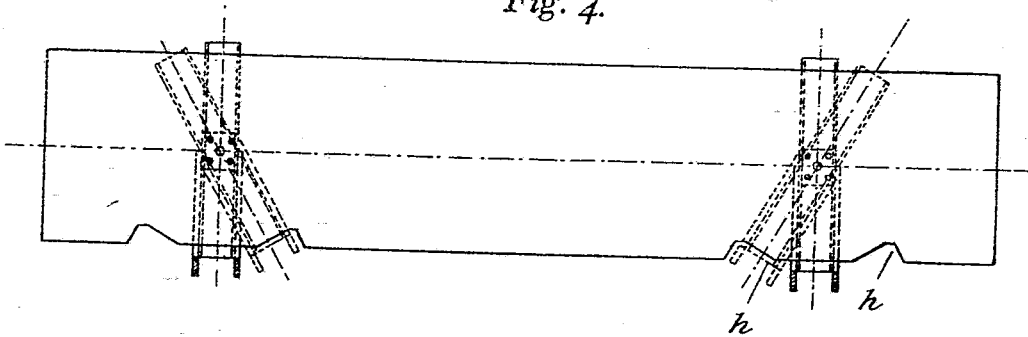


Fig. 5.

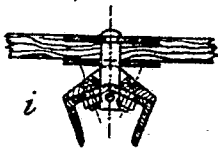


Fig. 6.

