

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM  
23. JULI 1932

REICHSPATENTAMT  
PATENTSCHRIFT

N<sup>o</sup> 555 465

KLASSE 20a GRUPPE 12

*B 149149 II|20a*

*Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 7. Juli 1932*

Adolf Bleichert & Co. Akt.-Ges. in Leipzig

Seilbahn

---

## Adolf Bleichert &amp; Co. Akt.-Ges. in Leipzig

## Seilbahn

Patentiert im Deutschen Reiche vom 27. März 1931 ab

Die Erfindung bezieht sich auf eine Seilbahn, bei der die Fahrbahn aus Schienenstücken mit kappenartigem Querschnitt und stark verlängerten Schenkeln gebildet ist, die auf sattelartigen, frei auf dem Tragseil aufliegenden Seilschuhen ruhen.

Das Neue der Erfindung besteht darin, daß die Schienenstücke durch Blattfedern miteinander verbunden sind, die um Bolzen gelegt sind. Dadurch wird einerseits eine nachgiebige Verbindung geschaffen und das Abheben der Schiene vom Tragseil verhindert, andererseits ein Zurückfedern der Schienenstücke beim Ausschwingen um die Seilachse ermöglicht. Bei der Verbindung einer Seilkupplung mit dem Schienenstück wird die Blattfeder zweckmäßig unmittelbar an der Seilkupplung befestigt. Dadurch wird auch hier ein Zurückfedern beim Ausschwingen um die Seilachse erreicht.

Die Erfindung ist auf der Zeichnung in einer beispielsweise Ausführungsform dargestellt, und zwar zeigen

Abb. 1 einen Schienenstoß im Längsschnitt,

Abb. 2 dasselbe im Querschnitt,

Abb. 3 die Verbindung einer Seilkupplung mit einem Schienenstück, teils im Schnitt.

Die die Fahrschiene bildenden Schienenstücke  $c^3$  haben ein U-förmiges, nach unten offenes Profil, das zweckmäßig an den unteren Kanten und an der Lauffläche Verstärkungen hat. Die Gewichtsverteilung ist dabei so gewählt, daß die Schiene stets senkrecht hängt. An den Enden der Schienenstücke  $c^3$  sind Bolzen  $n$  eingelassen, die Buchsen  $o$  zur inneren Überbrückung des Schienenspaltes tragen. Die Buchsen  $o$  sind mit

quer verlaufenden Fettriefen  $p$  versehen, die das Eindringen von Regenwasser verhindern. Auf diese Buchsen  $o$  legen sich die Schienenstücke  $c^3$  mit ihren Enden. Die Buchsen  $o$  sind derart gekrümmt, daß sie sich der Knickung des Seiles anpassen, ohne mit ihren Kanten die Deckdrähte zu berühren. Blattfedern  $q$  greifen um die Bolzen  $n$  und verbinden dadurch die Schienenstücke  $c^3$  nachgiebig, wobei sie gleichzeitig ein Verschieben in waagerechter und senkrechter Ebene sowie ein Drehen in Quer- und Längsrichtung verhindern. In Abb. 3 ist der Übergang von dem Schienenstück  $c^3$  auf eine Seilkupplung  $r$  dargestellt. Eine an der Kupplung  $r$  befestigte Feder  $q$  faßt dabei um den Bolzen  $n$  in dem Schienenstück  $c^3$ , das sich mit seiner Lauffläche an die Oberkante der Kupplung  $r$  anschließt.

## PATENTANSPRÜCHE:

1. Seilbahn, bei der die Fahrbahn aus Schienenstücken mit kappenartigem Querschnitt und stark verlängerten Schenkeln gebildet ist, die auf sattelartigen, frei auf dem Tragseil aufliegenden Seilschuhen ruhen, dadurch gekennzeichnet, daß die Schienenstücke ( $c^3$ ) durch Blattfedern ( $q$ ), die um Bolzen ( $n$ ) gelegt sind, miteinander verbunden sind, um auch ein Zurückfedern der Schienenstücke ( $c^3$ ) beim Ausschwingen um die Seilachse zu ermöglichen.

2. Seilbahn nach Anspruch 1 mit Verbindung zwischen Seilkupplung und Schienenstück, dadurch gekennzeichnet, daß die Blattfeder ( $q$ ) unmittelbar an der Seilkupplung ( $r$ ) befestigt ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

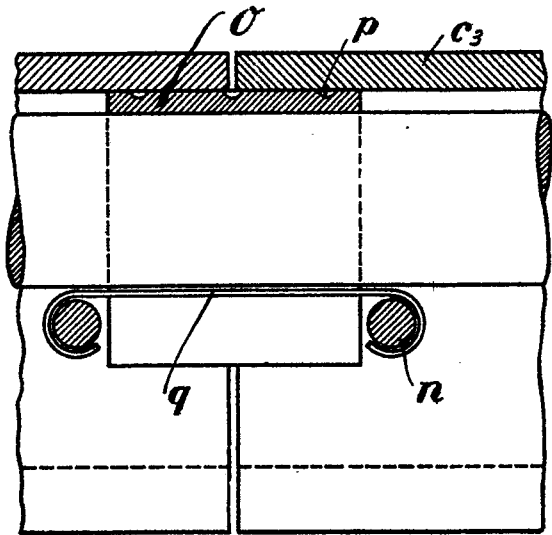


Abb. 2

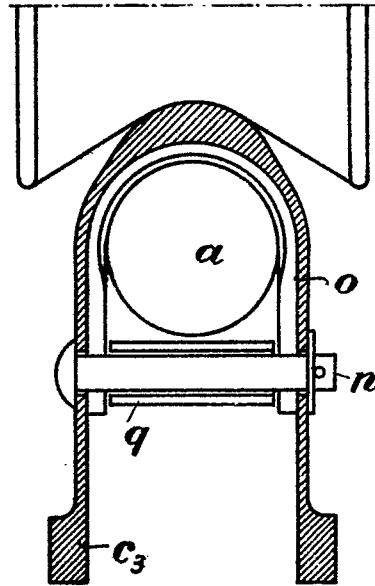


Abb. 3

