

KAISERLICHES



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 7095 —

KLASSE 81: TRANSPORTWESEN, VERLADUNG UND VERPACKUNG.

AUSGEGEBEN DEN 6. SEPTEMBER 1879.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.

Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

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

Patentirt im Deutschen Reiche vom 14. Februar 1879 ab.

Längste Dauer: 29. Juli 1889.

Die nachfolgend beschriebenen Verbesserungen beziehen sich auf:

a) Die Kupplungsvorrichtung für Transportgefäße bei Drahtseilbahnen, wie solche auf Blatt I beiliegender Zeichnungen dargestellt ist. Sie unterscheidet sich von der Kupplungsvorrichtung älterer Construction (Patentschrift No. 3761, Blatt III und IV) hauptsächlich in der Art und Weise der Auslösung des die Mitnehmer $B B^1$ tragenden Gehäuses K . Während sich bei der älteren Construction dieses Gehäuse mit den Mitnehmerklauen vertical in einer prismatischen Führung bewegen konnte, dreht sich bei der vorliegenden Kupplungsvorrichtung das Gehäuse K um den Zapfen O , und wird so die Auslösung des Zugseils vom Apparat bewirkt.

Der an dem T-Eisen des Transportgefäßes befestigte gusseiserne Lagerkörper G trägt am oberen Ende den Zapfen O , um welchen sich das Gehäuse K drehen kann. Im Gehäuse K befindet sich die durch eine Spiralfeder nach unten gedrückte Mitnehmerklaue B , welche beim Einschlüpfen der Muffe des Zugseils gehoben wird. Die Platte A begrenzt die tiefste Stellung dieser Mitnehmerklaue B und es befindet sich zugleich an der Platte A angeschmiedet die zweite Mitnehmerklaue B^1 .

Zum Arretiren des Gehäuses K in seiner eingerückten Stellung dient der Hakenbolzen L , welcher am unteren Ende die Nase F trägt. Dieser Bolzen L wird durch eine kräftige

Spiralfeder stets nach oben geprefst und greift mit seiner Nase F in eine entsprechende Aussparung des Zapfens O . Zur oberen Führung des Hakenbolzens und Spannen der Spiralfeder dient die Messingkapsel R . In gezeichneter Lage ist also der Apparat in der eingerückten Stellung; sobald eine Zugseilmuffe ankommt, hebt sie die Mitnehmergabel B und schlüpft darunter hinweg, stößt im nächsten Augenblick gegen die mit der Platte A fest verbundene Gabel B^1 , und nimmt so den Wagen mit.

Das Entkuppeln des Wagens wird durch den an bestimmter Stelle der Bahn befestigten Ausrücker J bewirkt. Dieser Ausrücker, in Form einer schiefen Ebene, drückt beim Passiren des Wagens den Hakenbolzen L zurück, die Nase F tritt aus dem Zapfen O , und das nun frei gewordene Gehäuse dreht sich um 90° , in welcher Stellung es durch die am Hakenbolzen L befindliche Nase F arretirt wird, indem diese Nase in die im Zapfen O angebrachte Oeffnung T tritt. Das Zugseil ist jetzt vollständig vom Apparat frei.

b) Eine zweite Kupplungsvorrichtung für die Transportwagen, wie solche auf Blatt II gezeichnet. Dieser Apparat ist nach demselben Princip, wie der soeben beschriebene construiert, nur wird hier die Arretirung des Gehäuses K durch den eigenthümlich geformten Hebel H , welcher sich um den Zapfen Z^1 drehen kann, bewirkt. Dieser Hebel H greift mit seiner Nase F in eine entsprechende Aus-

Lagerexemplar

sparung des Zapfens *O*, und bildet in dieser Stellung das Gehäuse *K* mit den übrigen Haupttheilen des Apparates ein starres System. Die Auslösung erfolgt wieder durch den Ausrücker *J*, gegen den an gegebener Stelle der Hebel *H* stößt; dadurch wird ein Umlegen desselben bewirkt, das Gehäuse *K* wird frei und dreht sich um eine Viertel-Umdrehung, so daß das Zugseil vom Apparat frei wird. Die Endstellung des Gehäuses *K* in der ausgerückten Lage wird durch den am Lager *G* angegossenen Knaggen *U* begrenzt, gegen welchen sich der am Gehäuse *K* angegossene Knaggen *V* legt.

c) Die complete Traverse mit den Laufrädern und der sogen. Rückwärtsbremse, wie solche auf Blatt III dargestellt ist. Diese unterscheidet sich gegen die früher beschriebene Construction (Patentschrift No. 3761, Blatt VII) hauptsächlich durch die Anordnung der Rückwärtsbremse. Da die inneren Laufflächen der Räder *R* und *R*¹ dem Verschleiß unterworfen sind und dadurch auch die sichere Wirkung der Rückwärtsbremse mit der Zeit beeinträchtigt wird, so sind die Räder jetzt mit besonderem Bremsrand *B B*¹ versehen. Dadurch ergibt sich auch der Vortheil, daß das Bremsexcenter *E* leichter zugänglich und ohne die Räder abzunehmen, sofort ein- und ausgewechselt werden kann.

Die Arretirung der Schmierkapseln *K K*¹ wird durch die Federn *F F*¹ bewirkt; diese tragen an ihrem freien emporstehenden Ende einen kleinen Stahlknopf, welcher in die entsprechenden Vertiefungen *L L*... der Kapsel *K* tritt und so letztere in den gegebenen Stellungen arretirt.

Dieser Löcher *L L*... befinden sich in jeder Schmierkapsel sechs, und ist dadurch auch gleichzeitig dem Arbeiter ein Anhalt gegeben, um wieviel er in gewissen Zwischenräumen die Kapsel zu drehen hat, um dem Zapfen das genügende Oel zuzuführen.

d) Verankerung der Laufdrähte inmitten der Bahnlinie, welche ein freies Passiren der Wagen gestattet, Blatt IV.

Bei längeren Bahnlinien wird man öfters genöthigt sein, an beiden Enden der Laufdrähte Spann-Vorrichtungen anzuwenden, um die wechselnden Spannungen in den Drähten, welche durch Temperaturdifferenzen und durch die daran hängenden Wagen entstehen, schneller und sicherer auszugleichen. Es ist in diesem Falle erforderlich, den Laufdrähten oder Laufseilen inmitten der Bahn einen Fixpunkt zu geben. Es müssen nun an dieser Stelle die Laufdrähte so befestigt sein, daß selbst bei einem Bruch in der einen Hälfte eines Lauf-

drahtes, wodurch also die Spannung der anderen Hälfte der Laufbahn voll auf die Verankerung wirken würde, kein Nachgeben oder Lösen eintreten kann, und daß zweitens auch die Wagen diese Verankerung ungehindert passiren können. Eine solche Verankerung ist auf Blatt IV dargestellt. Ein kräftig construirtes und auf soliden Fundamenten verankertes Holzgestell trägt an den oberen Lagerhölzern *L L*¹ die stählernen Gehänge *G G*¹ zur Aufnahme der Laufdrähte. Diese Gehänge endigen unten in einen an der oberen Seite halbrund geformten, durchbohrten und mit innerem Gewinde versehenen Kopf *K K*¹, in den die Laufdrähte direct eingeschraubt werden. Zur seitlichen Verstrebung des Gehänges *G G*¹ dient der starke Bügel *B B*¹; beide sind zusammen auf einer schmiedeisernen Platte *P P*¹ verschraubt. Die seitlich an den Lagerhölzern *L L*¹ angebrachten Hängelager *H H*¹ dienen zur nochmaligen sicheren Lagerung der Laufdrähte, um beim Passiren der Wagen ein Durchbiegen derselben an der Verschraubungsstelle bei *K* zu vermeiden, wodurch leicht ein Brechen am Gewindezapfen eintreten könnte.

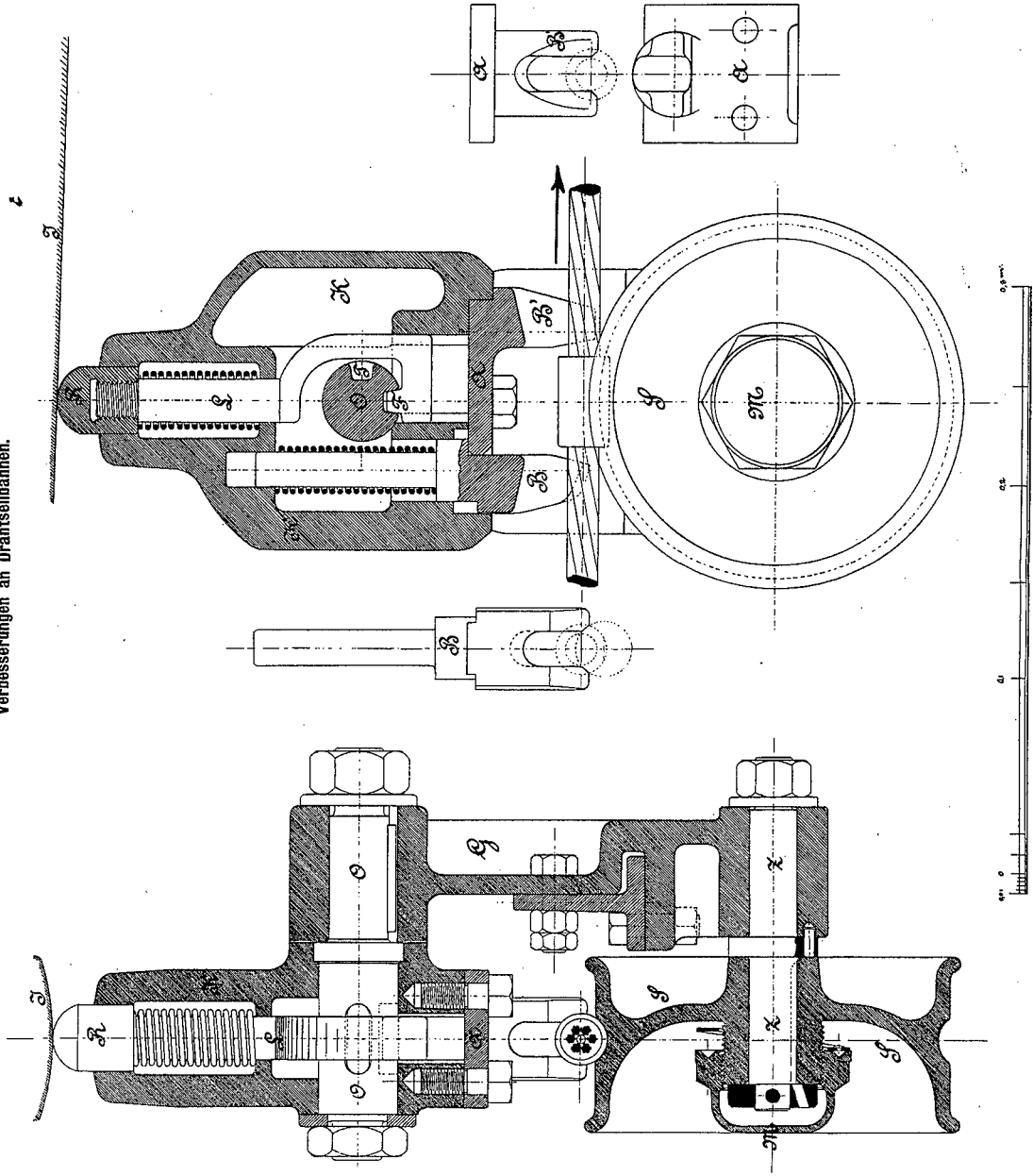
PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Die Kupplungsvorrichtung für die Transportgefäße, wie sie sich aus Blatt I ergibt, im besonderen also die Combination der Leitrolle *S* mit der Schmierkapsel *M*, dem Zapfen *Z*, Lagerkörper *G*, Zapfen *O*, Gehäuse *K*, der Mitnehmergabel *B*, der Platte *A* mit der Gabel *B*¹, dem Hakenbolzen *L* mit der Nase *F* und der Kapsel *R* bzw. des Ausrückers *J*.
2. Die Kupplungsvorrichtung, wie solche Blatt II erläutert, und zwar die Zusammenstellung der Leitrolle *S*, Schmierkapsel *M*, Zapfen *Z*, dem Lagerkörper *G*, Zapfen *O*, dem Gehäuse *K*, der Mitnehmergabeln *B* und *B*¹, der Platte *A*, dem Hebel *H* mit der Nase *F*, dem Zapfen *Z*¹ und den Knaggen *U* und *V* bzw. des Ausrückers *J*.
3. Die auf Blatt III veranschaulichte Traverse *T* mit dem Mittelbolzen *M*, den Zapfen *Z Z*¹, den Rädern *R R*¹ mit den angegossenen Bremsrändern *B B*¹, den Schmierkapseln *K K*¹, den Federn *F F*¹ und dem Bremsexcenter *E*.
4. Die Anwendung einer Verankerung der Laufdrähte bzw. Laufseile inmitten der Bahnlinie, welche das freie Passiren der Wagen gestattet, und insbesondere die Construction einer derartigen Verankerung, wie solche auf Blatt IV dargestellt.

Hierzu 4 Blatt Zeichnungen.

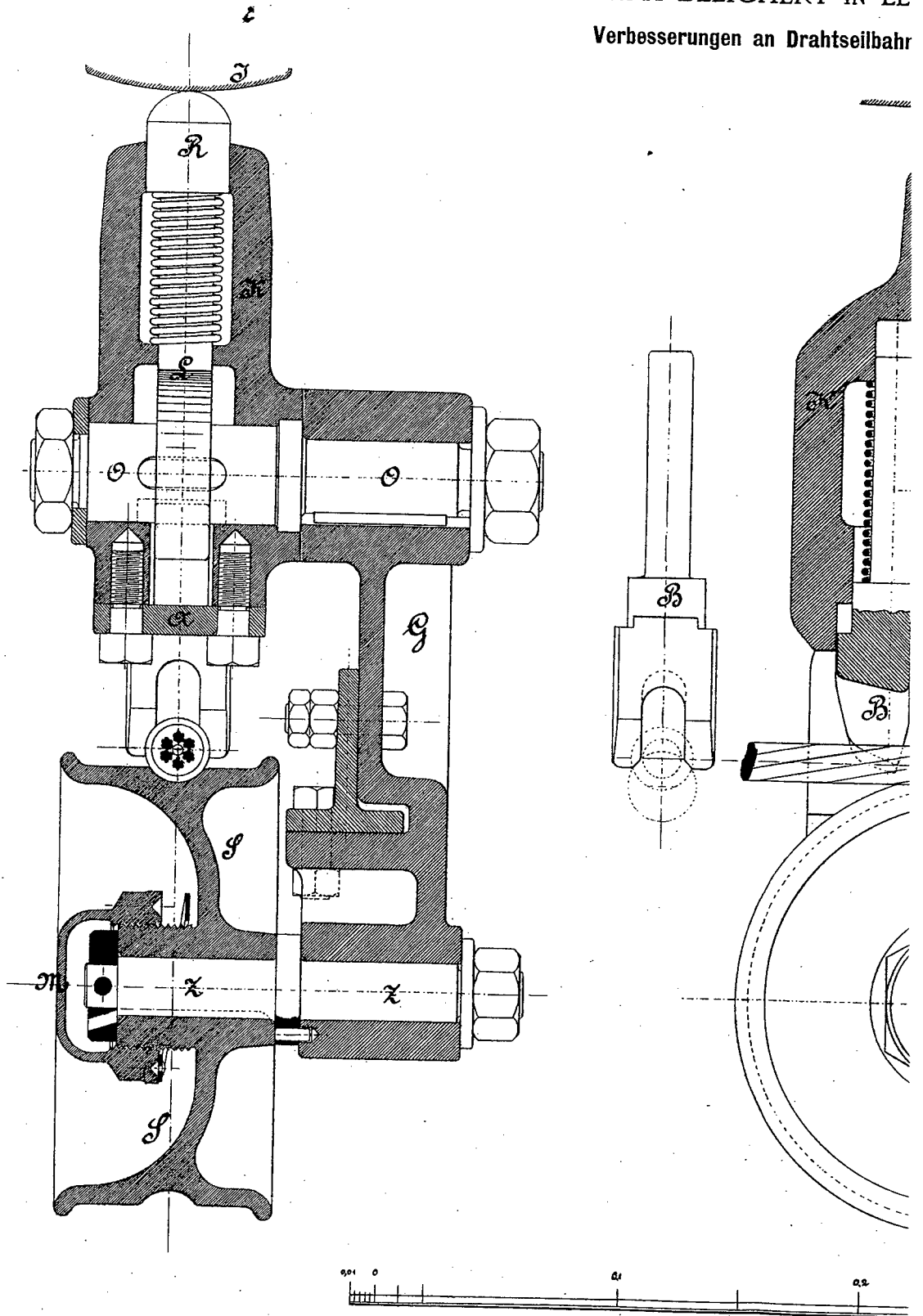
ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.
Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt I.



Zu der Patentschrift
№ 7095.

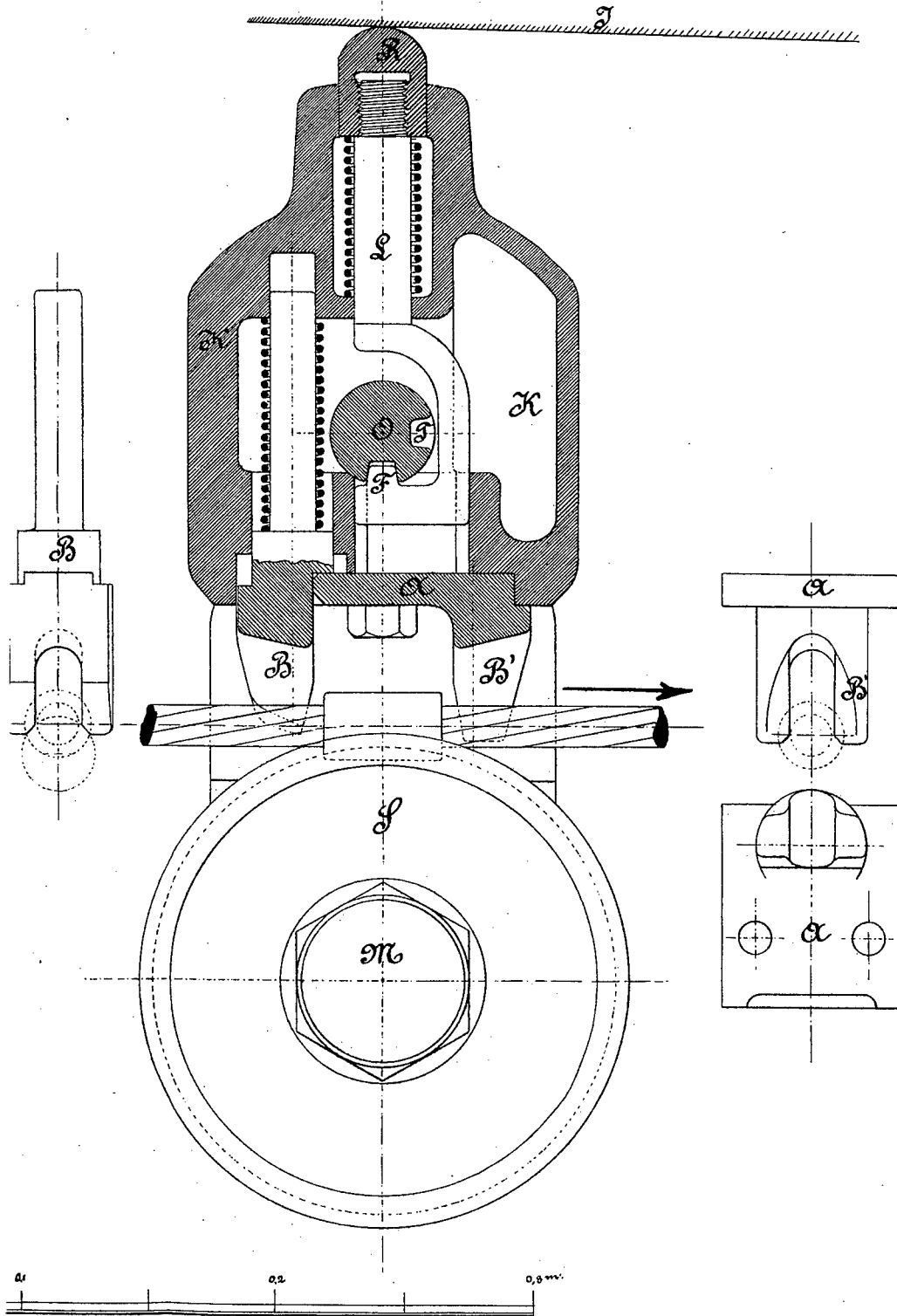
ADOLPH BLEICHERT IN LE
Verbesserungen an Drahtseilbahr



PH BLEICHERT IN LEIPZIG.

Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt I.

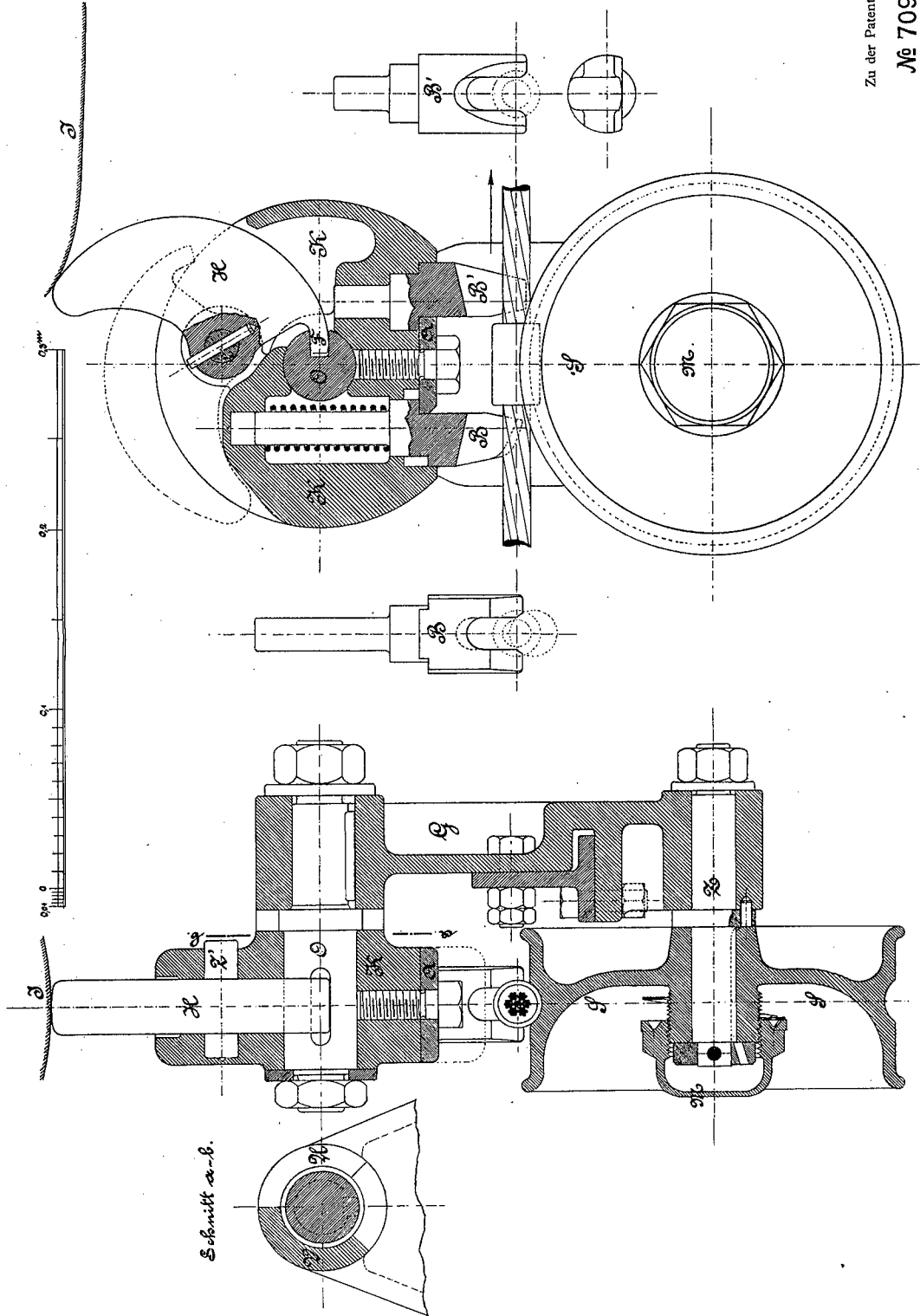


Zu der Patentschrift

№ 7095.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.
Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt II.



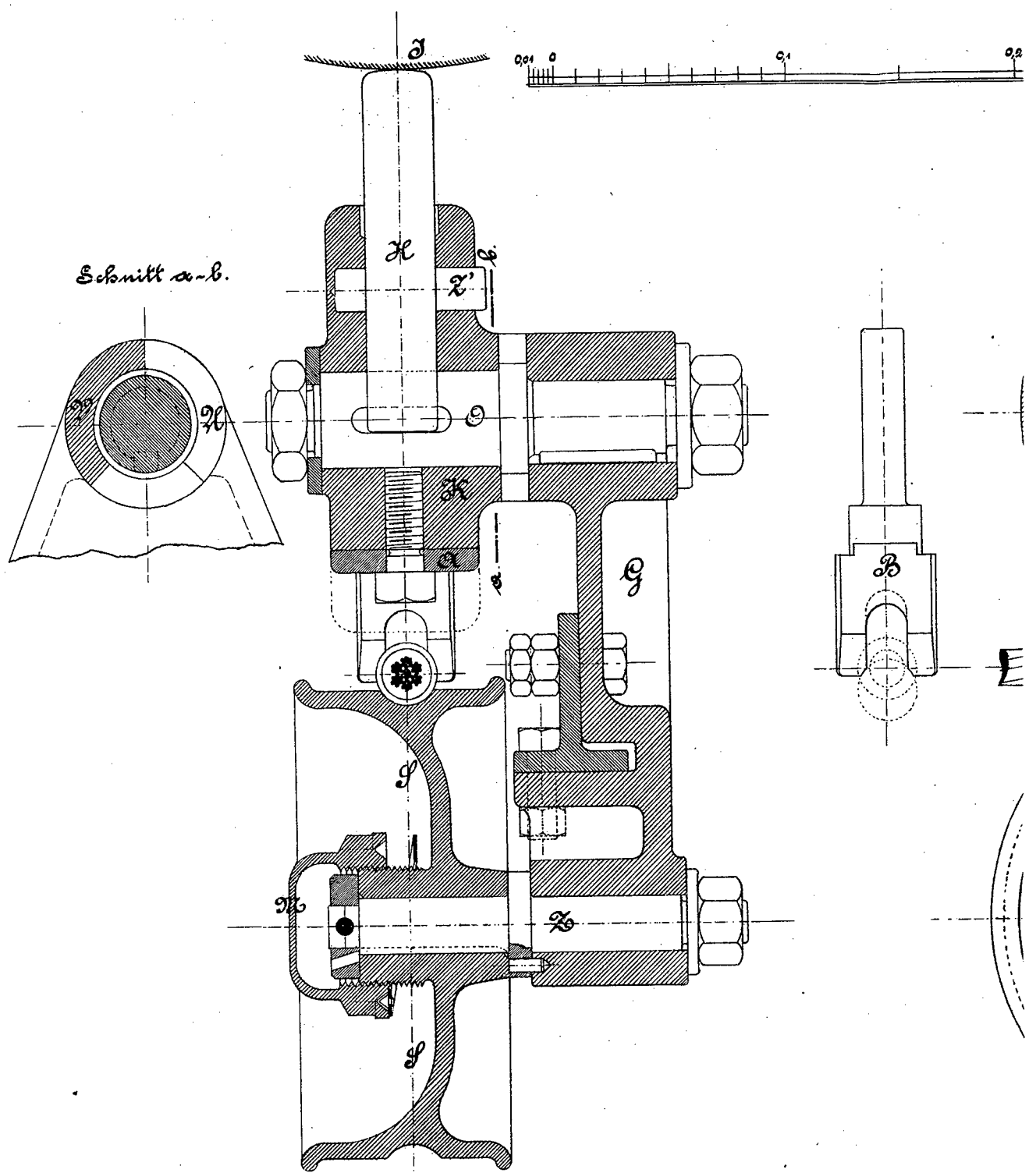
Zu der Patentschrift

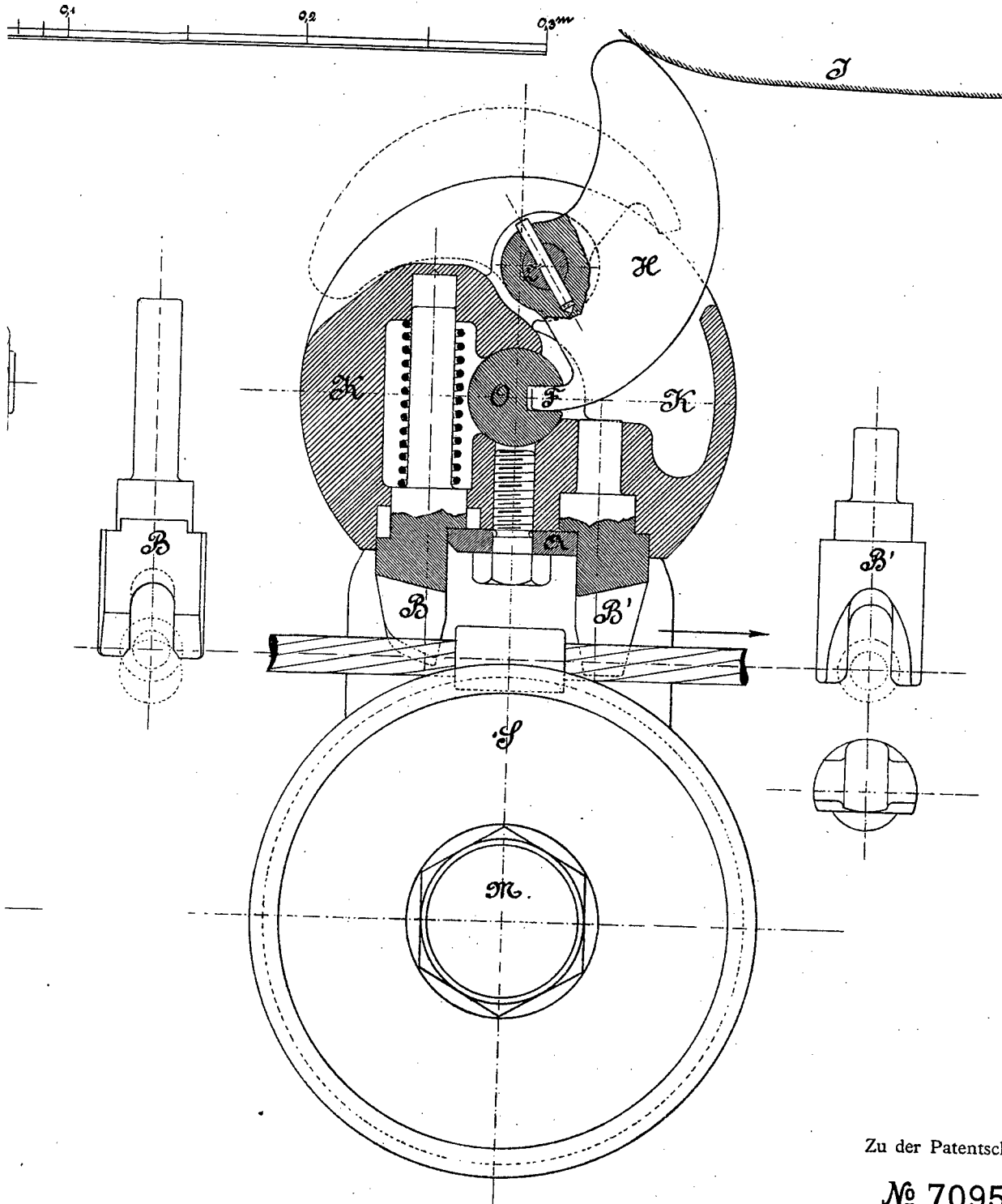
№ 7095.

PHOTOG. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZ.

Verbesserungen an Drahtseilbahnen.



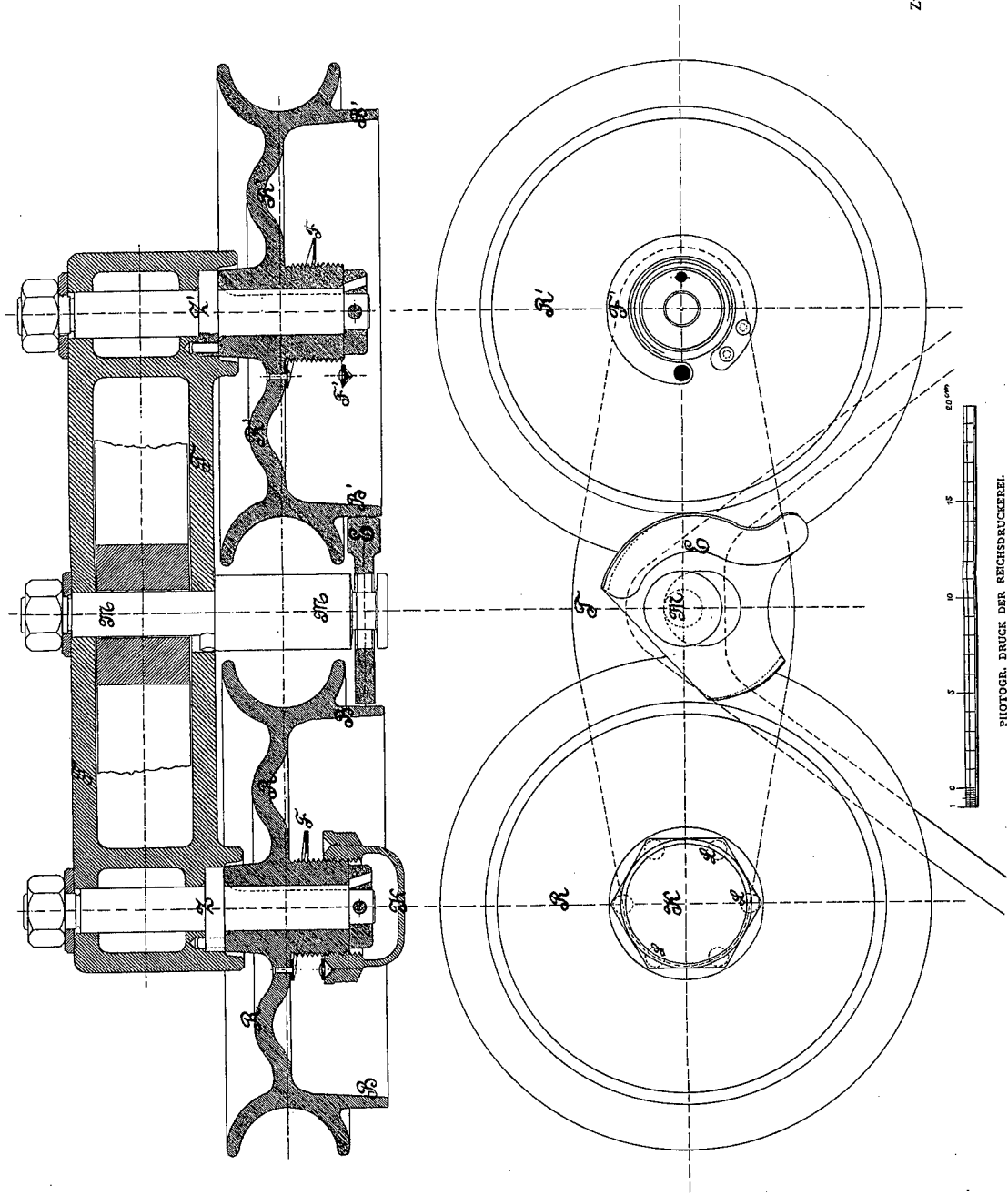


Zu der Patentschrift

№ 7095.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.
Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt III.



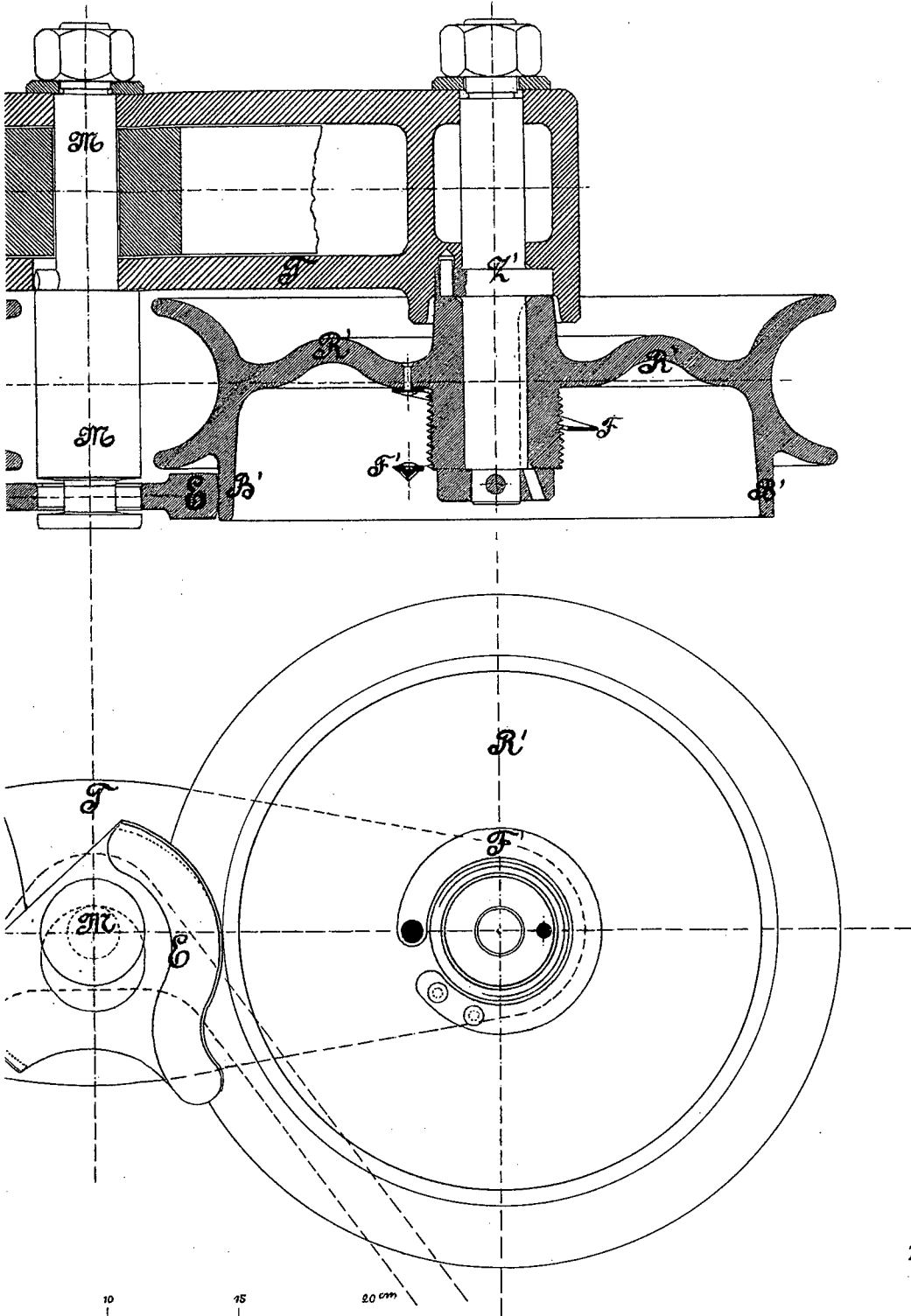
Zu der Patentschrift
№ 7095.

PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

BLEICHERT IN LEIPZIG.

ungen an Drahtseilbahnen.

Blatt III.

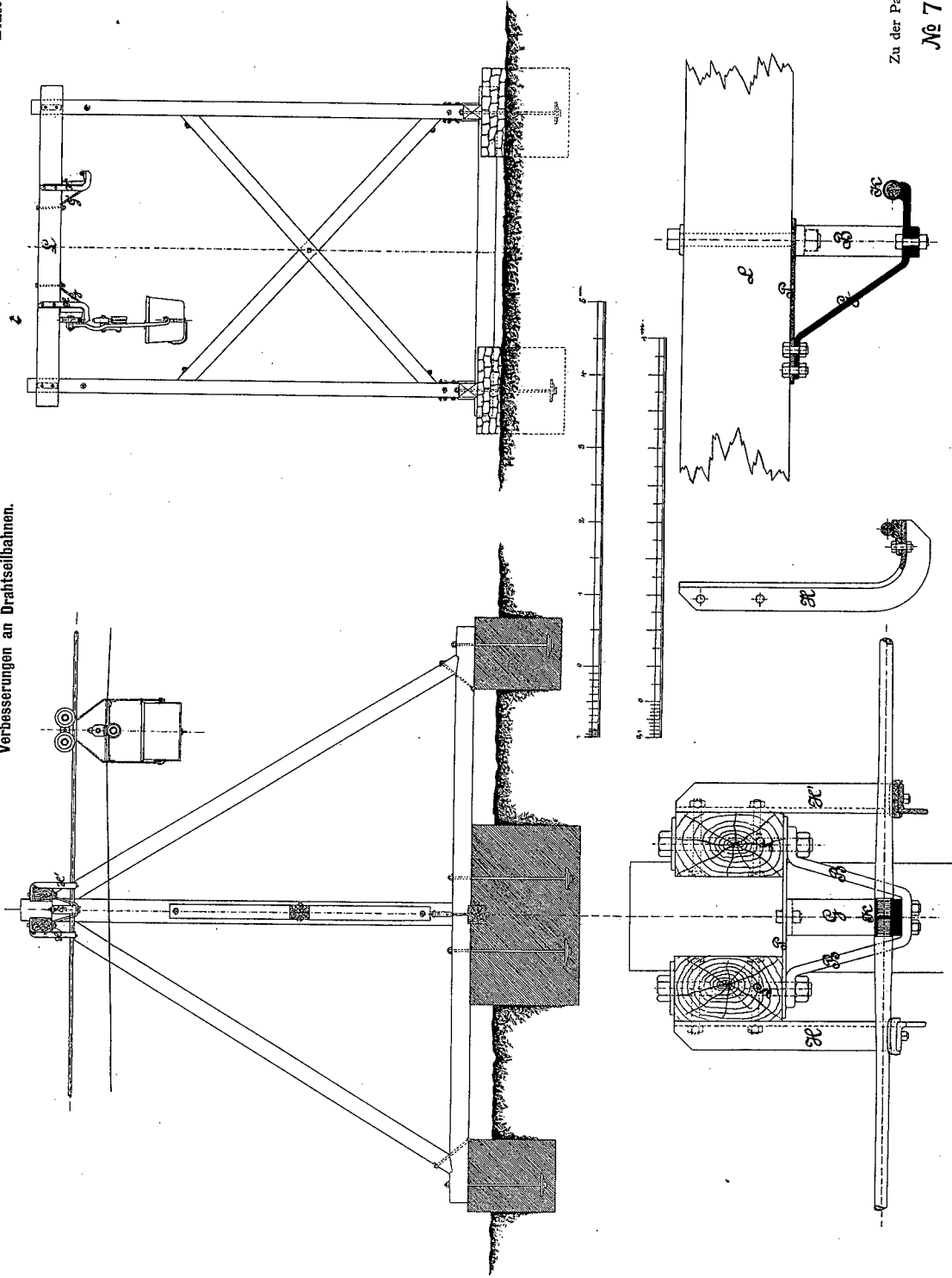


Zu der Patentschrift

№ 7095.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.
Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt IV.

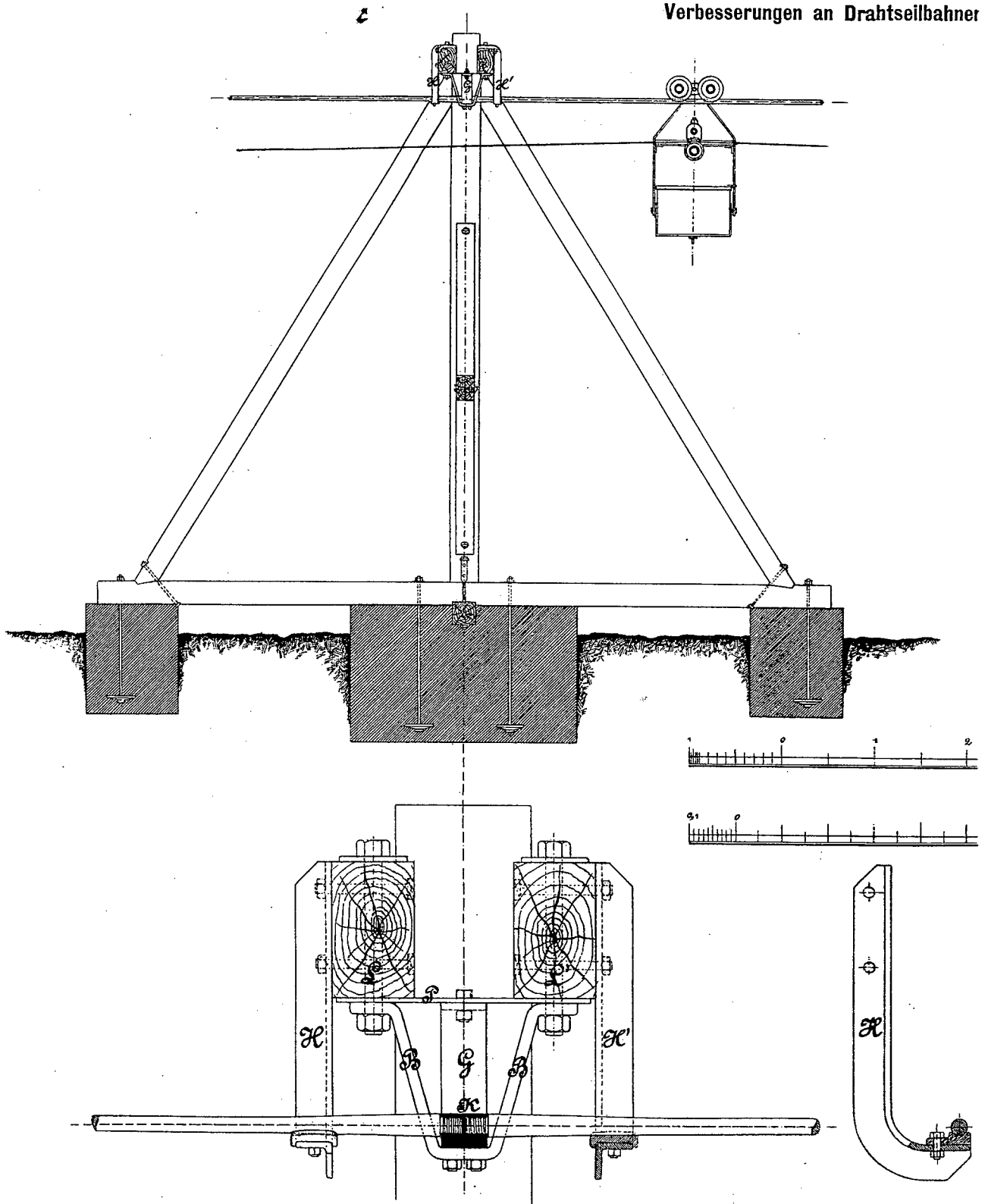


Zu der Patentschrift
№ 7095.

PHOTOG. DRUCK DER RECHENDRUCKEREI.

ADOLPH BLEICHERT IN LEIPZIG

Verbesserungen an Drahtseilbahnen

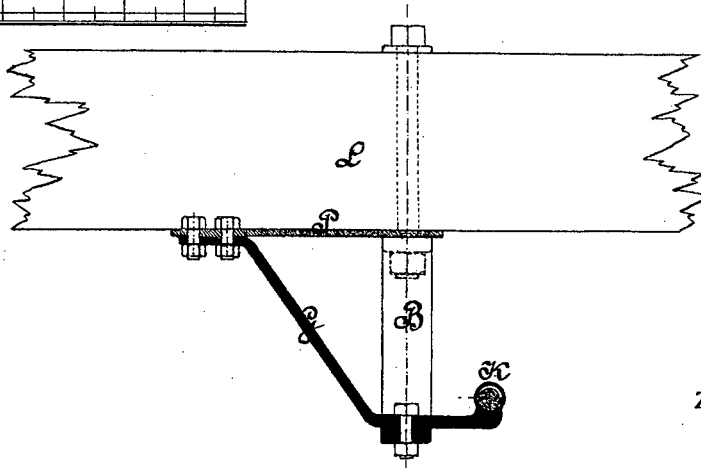
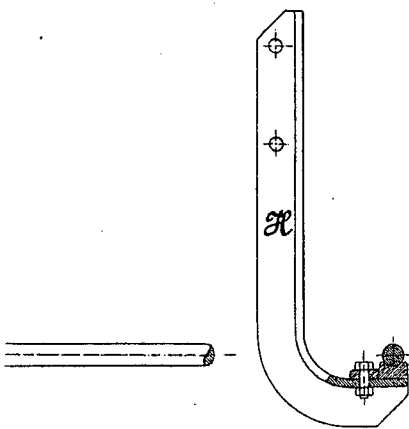
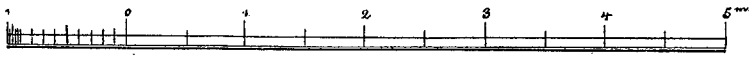
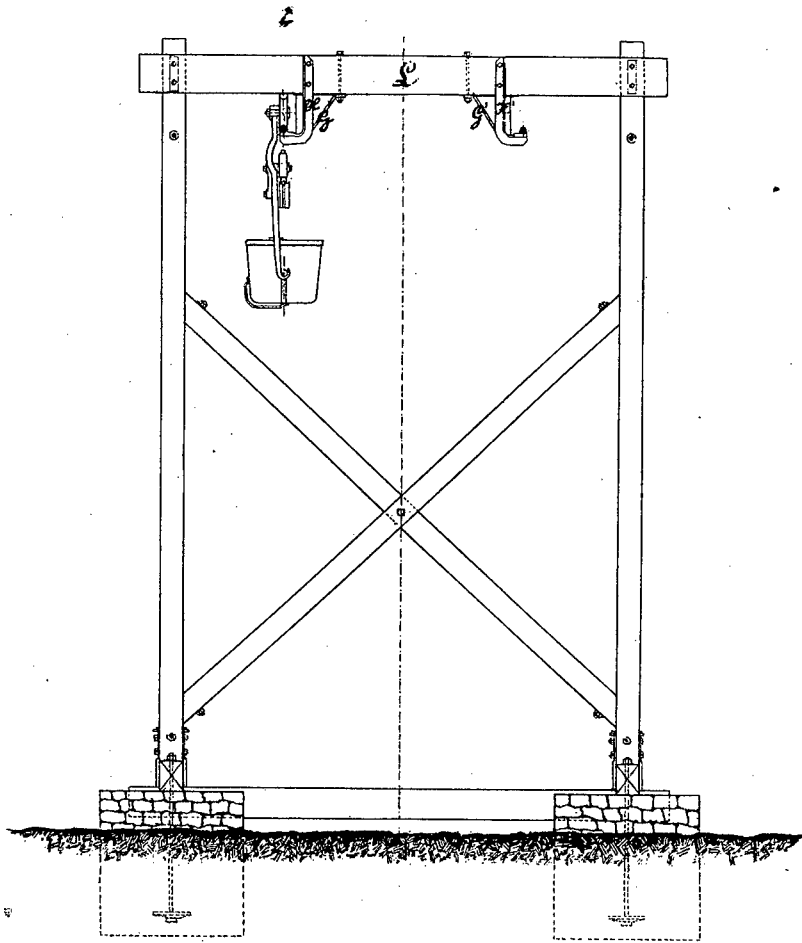
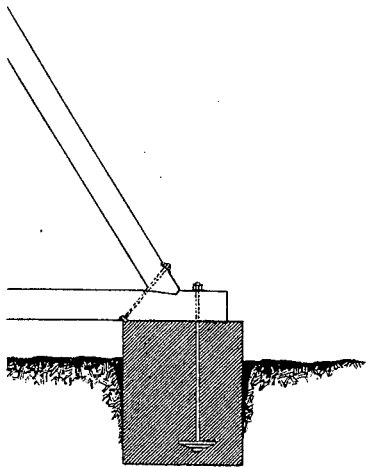
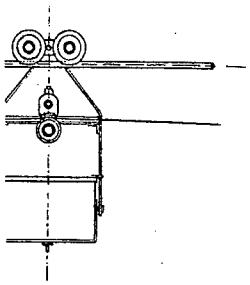


PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

OLPH BLEICHERT IN LEIPZIG.

Verbesserungen an Drahtseilbahnen.

Blatt IV.



Zu der Patentschrift

№ 7095.