



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT.
PATENTSCHRIFT N^{R.} 125819.

VIKTOR SCHAUBERGER IN PURKERSDORF BEI WIEN.

Einrichtung zum Transport von Langhölzern.

Angemeldet am 11. Jänner 1930. — Beginn der Patentdauer: 15. Juli 1931.

Die Erfindung bezieht sich auf eine Vorrichtung zum Transport von Langhölzern, darin bestehend, daß ein auf einer dreispurigen Rollbahn laufendes Fahrgestell mit einer mittleren auf einer oberen Schiene geführten Laufrolle und zwei gelenkig mit dem Fahrgestell verbundenen seitlichen Tragschenkeln versehen ist, die mittels Rollen auf unteren Längsschienen der Tragböcke laufen, so daß der Schwerpunkt der Last stets unterhalb der Führungsschiene liegt und die die Last aufnehmenden Tragschenkel durch Erhöhung oder Senkung der seitlichen Führungsschienen den Gefälls- und Krümmungsverhältnissen der Trasse angepaßt werden können.

In der Zeichnung sind mehrere Ausführungsformen der Erfindung dargestellt. Fig. 1 stellt ein Fahrgestell in der Fahrtrichtung gesehen dar. Fig. 2 dasselbe senkrecht zur Fahrtrichtung. Fig. 3 stellt eine beispielsweise Konstruktion des Fahrgestelles mit bogenförmigen Lastträgern, die im Gegensatz zur in Fig. 1 und 2 dargestellten Art auf Horizontallaufbahnen laufen, dar. In Fig. 4 ist eine Ausführungsform dargestellt, bei der die Laufschiene durch eine von zwei Winkeleisen gebildete Laufnut ersetzt ist. Fig. 5, 6, 7 stellen schematisch die Einstellung des Fahrgestelles in den Kurven dar.

Eine Laufrolle 10 gewöhnlicher Konstruktion läuft auf einer Laufschiene 1 oder Laufrinne 1', die an der Oberseite eines durchgehenden Längsträgers 1'' aus Holz liegt.

Die Rollachse 11 trägt eine Nabenkonstruktion 9, auf welcher um eine vertikale Achse 8 drehbar ein Träger 6 aufgesetzt wird. An diesem hängen zwei Lastarme 4, an deren unterem Ende die zu fördernde Last (z. B. Holzstämme) eingelegt wird; zwei hintereinander in beliebiger Distanz folgende Fahrgestelle bilden eine durch die Last verbundene Einheit. Durch Anschläge aus Eisen oder Winkel 6' wird die seitliche Neigung der Tragarme begrenzt. Zur Aufnahme der Fliehkraftwirkung in den Kurven dient fallweise eine Schiefstellung der Böcke (Fig. 5).

Durch stellenweises Höherlegen der Laufbahn der Lastarme (Fig. 7) oder Grätschen der Tragstützen, auf denen bei Konstruktion nach Fig. 6 die Lastarme laufen, wird eine dem Anheben der Last vom Niveau 19 auf 20 (Fig. 7) entsprechende Verlangsamung der Geschwindigkeit bzw. Bremsung eintreten.

Ergänzend kann auch eine Reibungsbremse 3 (Fig. 3) angeordnet werden, die streckenweise so angeordnet wird, daß der ankommende Lastarm auf dem Reibungswiderstand, z. B. einem Balken mit Bremsbelag 3', aufläuft und schleift.

Der Bergtransport der leeren Fahrgestelle erfolgt in der Weise, daß die in Gruppen zusammengeschobenen leeren Gestelle durch Seilzug, Wagentransport oder Motorzug bergauf geschafft werden.

Nach Beendigung der Bringung wird die Holzkonstruktion der Stützen von oben her abgebrochen und zu Tal geliefert; die Fahrgestelle können anderswo verwendet werden, da die zur automatischen Bremsung und Kurvenführung nötigen Einrichtungen nur an den Ständern angebracht sind, so daß die Fahrgestelle für jedes Terrain gleich bleiben können.

Fig. 1 zeigt überdies eine Einrichtung zum Schnellabladen durch einen Hebeldruck von einem geschützt unter dem Bock gelegenen Platz aus.

PATENT-ANSPRÜCHE:

1. Einrichtung zum Transport von Langhölzern, gekennzeichnet durch die Anordnung einer Rollbahn mit einer mittleren Laufschiene (1), die der Führung des Fahrgestelles, und beiderseits darunter befindlicher seitlicher Laufschiene (3), die zur Aufnahme der Lastarme des Fahrgestelles dienen.

2. Einrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch stellenweises Höherlegen der seitlichen Laufschienen zwecks Verzögerung der Geschwindigkeit des Fahrgestelles.
3. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Einknicken der gelenkigen Tragarme des Fahrgestelles durch Anschläge (6') begrenzt ist.



