

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11)

EP 0 710 597 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
08.05.1996 Patentblatt 1996/19

(51) Int Cl. 6: B61B 12/00

(21) Anmeldenummer: 95810661.9

(22) Anmeldetag: 26.10.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT CH DE ES FR IT LI

• Andrey, Maurice
CH-6430 Schwyz (CH)

(30) Priorität: 02.11.1994 CH 3271/94

(71) Anmelder: GARAVENTA HOLDING AG
CH-6410 Goldau (CH)

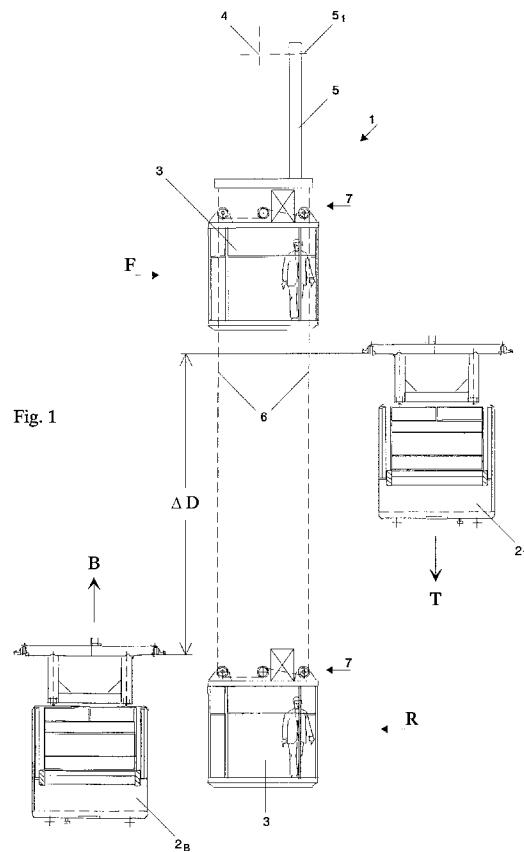
(74) Vertreter: Schick, Carl et al
Isler & Pedrazzini AG
Patentanwälte
Postfach 6940
CH-8023 Zürich (CH)

(72) Erfinder:

• Egli, Ernst
CH-8335 Hittnau (CH)

(54) Bergungsfahrzeug für eine Seilbahn

(57) Ein Bergungsfahrzeug 1 für die Transportfahrzeuge 2_B, 2_T einer Seilbahn wird in einer Fahrstellung F oberhalb der Transportfahrzeuge 2_B, 2_T am Seil 4 gefördert. Seine Bergungskabine 3 ist in der Fahrstellung F fest am Gehänge 5 angebracht, das am Seil 4 pendelnd (in 5₁) aufgenommen ist. Die Bergungskabine 3 ist vor Ort vom Gehänge 5 lösbar und über zumindest drei Hubseile 6 in seine Bergungsstellung B zum jeweiligen Transportfahrzeug 2_B ablaßbar, um dessen Passagiere aufzunehmen. Auf dem Dach der Bergungskabine 3 befindet sich eine Seilwinde 7 mit einer einzelnen Welle und drehfest auf ihr angebrachten Winden, auf denen die Hubseile 6 jeweils entsprechend aufgewickelt sind.
- Funitel -



Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Bergungsfahrzeug für die Transportfahrzeuge einer Seilbahn, insbesondere einer Umlaufseilbahn, das in einer Fahrstellung oberhalb der Transportfahrzeuge an zumindest einem Seil förderbar ist, mit einem am Seil pendelnd aufgenommenen Gehänge und mit einer Bergungskabine, die in der Fahrstellung fest am Gehänge angebracht ist.

Nach internationalen Standards sind Seilbahnen für den Notfall, bspw. Seilentgleisung, mit einem Bergungsfahrzeug auszurüsten, um die Passagiere aus blockierten Transportfahrzeugen zu holen, wenn ein schlecht begehbares Gelände überfahren wird, auf dem sie nicht abgesetzt werden können. Dank der heute allgemein erreichten hohen Betriebssicherheit von Seilbahnen handelt es sich bei den Bergungsfahrzeugen um wenig gebrauchte Einrichtungen, da solche Notfälle im allgemeinen nicht vorkommen. Die Bergungsfahrzeuge müssen aber nach den Vorschriften für den Notfall stets einsatzbereit zur Verfügung stehen und es ist alljährlich einmal eine Überprüfung der Fahrzeuge vorgeschrieben, bei der ihre Einsatzbereitschaft und Funktionsfähigkeit festgestellt und abgenommen wird.

Bei einem durch die EP 399 413 B1 bekannt gewordenen Bergungsfahrzeug mit den eingangs genannten Merkmalen hat die nicht lösbar am Gehänge angebrachte Bergungskabine ein Fassungsvermögen, das ebenso groß wie das einer Kabine der Transportfahrzeuge ist. An der Kabine des Bergungsfahrzeugs ist beidseits je eine zusätzliche Bergungseinheit angebracht, deren Bergungskorb über windengetriebene Hubseile zum jeweiligen Transportfahrzeug ablaßbar ist. Jeder Bergungskorb bietet für zwei Personen Stehfläche, hat eine Plattform, die zwischen einer aufgeklappten Fahrstellung und einer für das Begehen bei einem Bergungsvorgang abgeklappten Stellung verschwenkbar ist, und läßt sich zum Umsteigen sowohl am jeweiligen Transportfahrzeug als auch am Bergungsfahrzeug sichern.

Bei diesem bekannten Bergungsfahrzeug sind mehrere Bergungsoperationen erforderlich, um alle Passagiere des jeweiligen Transportfahrzeugs im Bergungsfahrzeug aufzunehmen; überdies sind bei jedem Bergungsvorgang zum Umsteigen der beiden Passagiere die Fahrzeuge zweimal aneinander zu sichern, nämlich der Bergungskorb der Bergungseinheit zum einen am Transportfahrzeug und zum anderen an der Bergungskabine des Bergungsfahrzeugs.

Bei einer in der Internationalen Seilbahnrundschau 8/1992, S. 24-25, veröffentlichten Variante verfügt das bekannte Bergungsfahrzeug über einen dieselmotorisch betriebenen hydrostatischen Antrieb, hat nur eine Bergungseinheit und ist wie ein Kran mit einer Handkurbel über ein Schneckengetriebe um jeweils 90° am Gehänge drehbar, verkürzt dadurch die Distanz zwischen den beiden Fahrbahnen zum jeweiligen Transportfahrzeug; der zwei Personen fassende Bergungskorb kann mit einem beinbetriebenen Motor auf Fahrzeughöhe abgesenkt werden.

Demgegenüber soll die Aufgabe gelöst werden, das Umsteigen aller Passagiere des jeweiligen Transportfahrzeugs in das Bergungsfahrzeug etwas rascher zu ermöglichen.

Diese Aufgabe wird bei dem erfindungsgemäßen Bergungsfahrzeug mit den Merkmalen gelöst, daß die Bergungskabine vom Gehänge lösbar mit einer aus zumindest drei synchron getriebenen Hubseilen bestehenden Aufhängung aus der Fahrstellung in eine Bergungsstellung zum Transportfahrzeug ablaßbar bzw. wieder zum Gehänge hebbar ist.

Bei der Erfindung wird das Bergungsfahrzeug in seiner Fahrstellung oberhalb der Transportfahrzeuge gefördert; die Fahrspur für das Bergungsfahrzeug kann aus einem Tragseil, an dem es mit einem Laufwerk gefördert wird, oder aus zwei Tragseilen bestehen und ein separates Zugseil haben, oder deren zwei. Das Zugseil für das Bergungsfahrzeug kann zu einer Seilwinde gehören oder umlaufend geführt sein. Die Fahrspur des Bergungsfahrzeugs kann zugleich auch die Fahrspur des Transportfahrzeugs sein, bspw. im Falle einer Pendelseilbahn; es läßt sich aber auch eine eigene Fahrspur nur für das Bergungsfahrzeug zwischen den beiden Fahrspuren für die Transportfahrzeuge einrichten, bspw. im Falle einer Umlaufseilbahn.

Bei der Erfindung kann das Tragseil für das Bergungsfahrzeug auch zugleich das Zugseil sein, an dem es schwenkbeweglich aufgenommen ist; in diesem Falle hat dieses Tragzugseil einen umlaufenden Seiltrieb und es ist wiederum eine eigene Fahrspur nur für das Bergungsfahrzeug oberhalb zwischen den beiden Fahrspuren der Transportfahrzeuge eingerichtet; es können auch zwei Tragzugseile vorgesehen sein.

In der Fahrstellung, in der das Bergungsfahrzeug zum blockierten Transportfahrzeug gefördert wird, ist die Bergungskabine fest am Gehänge arretiert. Am jeweiligen Transportfahrzeug wird die Bergungskabine vom Gehänge gelöst und über eine aus zumindest drei synchron auf- bzw. abwickelbaren Hubseilen bestehende Aufhängung in seine Bergungsstellung zum Transportfahrzeug abgelassen. Diese Aufhängung der Bergungskabine gegenüber dem Gehänge ist statisch bestimmt und ihr Schwerpunkt ist im Aufhängebereich angeordnet. Es lassen sich auch vier Hubseile anordnen, an jeder Ecke des Bergungsfahrzeugs eines.

Im Falle einer Umlaufseilbahn ist die Transportkapazität des Bergungsfahrzeugs vorzugsweise auf die Hälfte der eines Transportfahrzeugs ausgelegt, kann jedoch grundsätzlich auch der gesamten Transportkapazität eines Transportfahrzeugs entsprechen. Zusätzlich kann das Bergungsfahrzeug zwei Helfer aufnehmen.

Vorzugsweise ist der Seilwindentreiber oberhalb der Bergungskabine auf einem kabinenfesten Zwischenrahmen angeordnet. Dadurch ist der kabinenfeste Seilwindentreiber auch dann von Helfern zugänglich, wenn die Bergungskabine vom Gehänge gelöst ist.

In vorteilhafter Weiterbildung der Erfindung ist ein Seilwindentreiber vorgesehen, mit einer auf dem Zwischenrahmen

gelagerten Windenwelle und zumindest drei auf der Windenwelle drehfest angebrachten Winden, mit denen ebenso viele Hubseile die Bergungskabine an ihren Eckpunkten an Umlenkrollen aufhängen. Durch gegensinnige Wicklung der entsprechenden Seile wird bei Drehung der Welle für die gleichsinnige Aufwärts- bzw. Abwärtswicklung der Seile gesorgt.

5 In noch weiterer Ausbildung der Erfindung besteht die Aufhängung aus drei Hubseilen, die Windenwelle ist am Ende einer Seite auf dem Dach der Bergungskabine gelagert, und nur das Hubseil der mittleren Winde ist über eine zugehörige Umlenkrolle am gegenüberliegenden dritten Eckpunkt am Dach der Bergungskabine abgelenkt; die Hubseile der beiden äußeren Winden greifen jeweils unmittelbar an der zugehörigen Winde an.

10 Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung werden nachstehend unter Bezugnahme auf die Zeichnung näher erläutert: In

Fig.1 ist das an der Bergungsbahn geförderte Bergungsfahrzeug nach der Erfindung zwischen den beiden Fahrbahnen für die Transportfahrzeuge dargestellt;

15 Fig.2 zeigt einen Bergungsvorgang mit abgelassener und am Transportfahrzeug gesicherter Bergungskabine

- a) ist eine Vorderansicht,
- b) ist eine Draufsicht längs der Linie IIb-IIb in Fig.2a,
- c) zeigt eine Variante des Seilwindentreibs, und in

20 Fig.3 ist die Bergstation einer Seilbahn mit dem dort am Seilsattel einsatzbereit abgestellten Bergungsfahrzeug

- a) ist eine Seitenansicht,
- b) ist eine Draufsicht. In

25 Fig.4 ist die in Fig.2c gezeigte Variante des Bergungsfahrzeugs nach der Erfindung in zwei Seitenansichten a) und b) weiter detailliert dargestellt.

30 Fig.5 zeigt eine detaillierte Draufsicht in vergrößertem Maßstab längs der Linie V-V in Fig.4 analog Fig.2c und in

35 Fig.6 ist die Arretierung der Bergungskabine am Gehänge in zwei Seitenansichten a) und b) dargestellt.

Eine DMC(Duo Mono Cable)-Umlaufseilbahn hat gemäß Fig.1 im Bereich ihrer Förderstrecke je zwei bergwärts (in Richtung des Pfeils B) bzw. talwärts (in Richtung des Pfeils T) auf gleicher Höhe parallel geführte Tragzug- bzw. Förderseile. Je zwei gleichlaufende Förderseile bilden eine überfahrzeugbreite Bergspur B bzw. Talspur T, an die Transportfahrzeuge 2 mit Seilklemmen, an den Haltestationen abkuppelbar, angehängt sind. Das bergwärts geförderte Transportfahrzeug ist mit 2_B , das talwärts geförderte mit 2_T bezeichnet. Wegen unterschiedlicher Beladung der (über nicht dargestellte Seilstützen) berg- bzw. talwärts geförderten Transportfahrzeuge 2_B bzw. 2_T ergeben sich im Bereich der Förderstrecke zwischen den Stützen unterschiedliche Durchhänge zwischen den aneinander vorbeifahrenden Transportfahrzeugen 2_B bzw. 2_T , bspw. der in Fig.1 dargestellte Durchhang AD an den Förderseilen der Bergspur B bzw. der Talspur T. Mittig zwischen der Berg- und der Talspur der Transportfahrzeuge 2 befindet sich das Bergungsseil 4 einer Bergungsbahn, die ein insgesamt mit 1 bezeichnetes Bergungsfahrzeug oberhalb der Fahrspuren B bzw. T der Transportfahrzeuge 2 fördert.

40 Das Bergungsfahrzeug 1 besteht aus einem am Bergungsseil 4 schwenkbeweglich (in 5₁) aufgenommenen Gehänge 5 und einer Bergungskabine 3, deren Transportkapazität an die der Transportfahrzeuge 2 angepaßt ist; zudem finden zwei Helfer darin Platz. Zwischen dem Gehänge 5 und der Bergungskabine 3 ist ein insgesamt mit 7 bezeichneter Seilwindentreib fest auf dem Dach der Bergungskabine 3 angebracht, mit dem die Kabine 3 samt Windentreib 7 aus ihrer Fahrstellung F, in der sie am Gehänge 5 arretiert ist, lösbar ist und gegenüber dem Gehänge 5 mit drei Hubseilen 6 in eine zur jeweiligen Höhenlage der Transportfahrzeuge 2_B (bzw. 2_T) passende Bergungsstellung R ablaßbar ist.

45 Der Seilwindentreib 7 befindet sich gemäß den Fig.2a und 2b fest auf dem Dach der Bergungskabine 3. Auf einer gemeinsamen Windenwelle 7₁ sind drei Seilwinden 7₁₁, 7₁₂ und 7₁₃ fest angebracht; die Windenwelle 7₁ ist in Fahrtrichtung angeordnet und mittig auf dem Dach der Bergungskabine 3 gelagert. Auf jeder Winde 7₁₁ bis 7₁₃ ist je eines von drei Hubseilen 6₁ bis 6₃ aufgewickelt; die mittlere Winde 7₁₂ ist zu denen der beiden in Fahrtrichtung vorderen 7₁₁ bzw. hinteren Winde 7₁₃ gegensinnig gewickelt. In jeder Drehrichtung der Windenwelle 7₁ lassen sich somit die drei Hubseile 6₁ bis 6₃ synchron auf- bzw. abwickeln. Jedem Hubseil 6₁, 6₂ bzw. 6₃ ist je eine Umlenkrolle 7₂ zugeordnet, die es aus der Horizontalen in die Vertikale ablenkt. Zwei Umlenkrollen 7₂₁ bzw. 7₂₃ sind auf einer Seite an den Ecken der Bergungskabine 3 drehbar gelagert, die dritte Umlenkrolle 7₂ befindet sich auf der anderen Seite mittig auf dem Dach der Bergungskabine 3. Die drei Umlenkrollen 7₂₁ bis 7₂₃ vermitteln der Bergungskabine 3 eine statisch bestimmte

Dreipunktaufhängung mit Schwerpunkt im Aufhängebereich. Eine schematisch dargestellte Antriebsmaschine 7₃ besteht aus einem Dieselmotor mit hydraulischer Kraftübertragung auf die Windenwelle 7₁ über Hydraulikmotor und Hydraulikpumpe. Der Seilwindenantrieb 7 wird mittels einer im Innenraum der Bergungskabine 3 bedienbaren Steuereinrichtung 7₄ angesteuert.

Bei der in Fig.2c dargestellten Variante des Seilwindenantriebs 7 ist die Windenwelle auf einer Seite der Bergungskabine 3 am Dach gelagert, das mittige Hubseil 6₂ wird an der anderen Seite der Bergungskabine 3 mit einer Umlenkrolle 7₂₂ in die Vertikale abgelenkt, die beiden anderen Hubseile (6₁ und 6₃ in Fig.2b) greifen direkt an den zugehörigen Winden 7₁₁ und 7₁₃ an, so daß sich die in Fig.2b dargestellten beiden Umlenkrollen 7₂₁ und 7₂₃ erübrigen. Es ist wiederum ein hydrostatischer Antrieb vorgesehen; mit 7₃₁ ist die Antriebsmaschine samt Hydraulikpumpe, mit 7₃₂ der an der Windenwelle 7₁ angeflanschte Hydromotor samt Unterstellungsgetriebe dargestellt und bezeichnet.

Bei einem Bergungsvorgang wird das Bergungsfahrzeug 1 an der Bergungsbahn in seiner Fahrstellung F über das jeweilige Transportfahrzeug 2 gefördert und die Bergungskabine 3, wie nachstehend noch näher erläutert wird, vom Gehänge 5 gelöst und mit der Steuereinrichtung 7₄ in die Bergungsstellung B, d.h. auf die erforderliche Höhe relativ zum Transportfahrzeug 2 abgelassen, um die darin befindlichen Passagiere zu übernehmen. Die Bergungskabine 3 hat beidseits je eine ausklappbare Plattform 8 und wird mit je zwei Sicherungsseilen 9₁ und 9₂ am Gehänge des Transportfahrzeugs 2 gesichert, wonach alle Passagiere übersteigen können.

Nach erfolgtem Bergungsvorgang wird die Bergungskabine 3 mit der Steuereinrichtung 7₄ wieder in die Fahrstellung F gehoben, in der es am Gehänge 5 anschlägt, wird dort verriegelt, und dann in die in Fig.3 dargestellte Bergstation (oder in die ggf. näher gelegene Talstation) der Seilbahn gefördert, wo die Passagiere das Bergungsfahrzeug 1 oberhalb dem (nicht dargestellten) Perron auf einem Podest 14 verlassen und zum Perron hinabsteigen.

Im Dachfirst der Bergstation verbleibt das Bergungsfahrzeug 1 am Seilsattel 13 hängend abgestellt und steht, derart im wesentlichen unbemerkt, stets einsatzbereit zur Verfügung.

Eine besonders bevorzugte Ausführungsform des Bergungsfahrzeugs 1 ist in den Fig.4a,b und 5 detaillierter dargestellt:

Das Bergungsfahrzeug 1 wird mit einem achträdrigen Laufwerk 11 an zwei Tragseilen 4₁ und 4₂ gefördert. Das Laufwerk 11 nimmt das Gehänge 5 im Gelenk 5₁ pendelnd auf; am Gehänge 5 ist die Bergungskabine 3 samt Seilwindenantrieb 7 verklebt.

Die Bergungskabine 3 hängt fest an einem Zwischenrahmen 10, auf dem der Seilwindenantrieb 7 fest angebracht ist. Die Windenwelle 7₁ ist an einer Endseite der Kabine 3 angeordnet, mit dem treibenden Hydromotor 7₃₂ in Fahrtrichtung B bergwärts ausgerichtet und in zwei Wellenlagern 7₁₄ gleitgelagert. Das Hubseil 6₂ der mittleren Winde 7₁₂ ist gegenüber den beiden äußeren Winden 7₁₁ bzw. 7₁₃ gegensinnig gewickelt und wird in der Mitte der gegenüberliegenden Endseite der Kabine 3 mit der Umlenkrolle 7₂₂ in die Vertikale abgelenkt; die beiden anderen Hubseile 6₁ bzw. 6₃ greifen direkt an den zugehörigen Winden 7₁₁ bzw. 7₁₃ an. Die Enden der drei Hubseile 6₁, 6₂ und 6₃ sind am Gehänge 5 befestigt, indem sie drei gehängefeste Seilscheiben 6₁₁, 6₂₁ und 6₃₁ mehrfach umschlingen und in Endbefestigungen 6₁₂, 6₂₂ und 6₃₂ am Gehänge 5 verschraubt sind.

Die Windenwelle 7₁ wird von einem hydrostatischen Antrieb 7₃ getrieben. Die Dieselmashine mit dem Hydraulikmotor ist mit 7₃₁ bezeichnet und mit einem Pumpenaggregat 7₃₂ hydraulisch verbunden. Im Pumpenaggregat 7₃₂ ist ein Unterstellungsgetriebe und eine Betriebsbremse 7₃₃ integriert. Mit der Windenwelle 7₁ sind zwei Bremsscheiben 7₃₄ drehfest verbunden, die von je zwei Feststellbremsen 7₃₅ einbremsbar sind.

Das Kabel der Steuereinrichtung 7₄ ist auf einer Federleittrommel 7₄₁ aufgewickelt. Schließlich sind im Zwischenrahmen 10 auf beiden Seiten Ein-Ausstiege 10₁ bzw. 10₂ für die Helfer vorgesehen.

Die Bergungskabine 3 ist über eine insgesamt mit 12 bezeichnete Verklebung am Gehänge 5 arretierbar; im Innenraum der Kabine 3 befindet sich ein Handgriff 12₁₁ eines mit 12₁ bezeichneten Hebelgestänges, mit dem sie am Gehänge 5 verklebbar ist, wie dies im einzelnen aus den Fig.6a und b hervorgeht:

Beim Heben wird die Bergungskabine 3 gegen zwei gehängefeste Endschalter 12₃ gefahren, die den Seilwindenantrieb 7 abschalten. Der Handgriff 12₁₁ greift mit dem Ende einer Stange in Schlüsse an zwei in einer (mit strichlierten Linien dargestellten) Kniehebelanordnung am Zwischenrahmen 10 schwenkbeweglich (in 12₁₃) gelagerten Klinken 12₁₂ an und zieht die Hebel beim Verkleben in ihre (mit durchgezogenen Linien dargestellte) Strecklage. Dabei übergreifen die beiden Klinken 12₁₂ den Kragen 5₂₁ von je einem gehängefesten Bolzen 5₂ und sitzen nach dem Absenken der Kabine 3 formschlüssig auf den beiden Gehängebolzen 5₂ auf. Des Weiteren ist die Bergungskabine 3 noch über drei zwischenrahmenfeste Dämpfungspuffer 12₂ mit jeweils einstellbarer Dämpfung in drei Punkten am Gehänge 5 abgestützt, die in der Fahrstellung F allenfalls geringe relative Schwenkbewegungen zwischen Bergungskabine 3 und Gehänge 5 zulassen.

Bezugszeichenliste

5	1	Bergungsfahrzeug	8	Plattform
	2	Transportfahrzeug		
10	3	Bergungskabine	9	Sicherungsseil
	4	Bergungsseil	9 ₁ , 9 ₂	Sicherungsseile
15		Bergungsstellung		
	4 ₁ , 4 ₂	Tragseile		
			10	Zwischenrahmen
20	5	Gehänge	10 ₁ , 10 ₂	Ein-Ausstieg
	5 ₁	Gelenk		
	5 ₂	Gehängebolzen	11	Laufwerk
		5 ₂₁ Kragen		
25			12	Verklinkung
	6	Hubseil	12 ₁	Hebelgestänge
		6 ₁ , 6 ₂ , 6 ₃ Hubseile	12 ₁₁	Handgriff
30			12 ₁₂	Klinke
		6 ₁₁ , 6 ₂₁ , 6 ₃₁ Seilscheiben	12 ₁₃	Gelenk
		6 ₁₂ , 6 ₂₂ , 6 ₃₂ Endbefestigungen	12 ₂	Dämpfungspuffer
	7	Seilwindentrieb	12 ₃	Endschalter
35	7 ₁	Windenwelle		
		7 ₁₁ , 7 ₁₂ , 7 ₁₃ Hubwinden	13	Seilsattel
		7 ₁₄ Wellenlagerungen		
40	7 ₂	Umlenkrolle	14	Podest
		7 ₂₁ , 7 ₂₂ , 7 ₂₃ Umlenkrollen		
	7 ₃	hydrostatischer Antrieb		
		7 ₃₁ Dieselmaschine mit		
45		Hydraulikmotor		
	7 ₃₂	Hydraulikpumpe mit	B	Bergspur
		Untersetzungsgetriebe	T	Talspur
50	7 ₃₃	Betriebsbremse	R	Bergungsstellung
	7 ₃₄	Bremsscheiben	F	Fahrstellung
	7 ₃₅	Feststellbremsen		
	7 ₄	Steuereinrichtung		
55		7 ₄₁ Federleittrommel	Δ D	Durchhang

Patentansprüche

1. Bergungsfahrzeug (1) für die Transportfahrzeuge (2) einer Seilbahn, insbesondere einer Umlaufseilbahn, mit einer Bergungskabine (3), die in einer Fahrstellung (F) oberhalb der Transportfahrzeuge (2) an zumindest einem Seil (Bergungsseil 4)förderbar ist, mit einem am Seil (Bergungsseil 4) pendelnd (in 5₁) aufgenommenen Gehänge (5) und mit einer Bergungskabine (3), die in der Fahrstellung (F) fest am Gehänge (5) angebracht ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Bergungskabine (3) vom Gehänge (5) lösbar mit einer aus zumindest drei synchron getriebenen (Seilwindentreib 7) Hubseilen (6) bestehenden Aufhängung (6₁ bis 6₃) aus der Fahrstellung (F) in eine Bergungsstellung (R) zum Transportfahrzeug 2 ablaßbar bzw. wieder zum Gehänge 5 hebar ist.
- 10 2. Bergungsfahrzeug (1) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Seilwindentreib (7) oberhalb der Bergungskabine (3) fest auf einem kabinenfesten Zwischenrahmen (10) angeordnet ist.
- 15 3. Bergungsfahrzeug (1) nach Anspruch 2, gekennzeichnet durch einen Seilwindentreib (7) mit einer auf dem Zwischenrahmen (10) gelagerten Windenwelle (7₁) und zumindest drei auf der Windenwelle (7₁) drehfest angebrachten Winden (7₁₁ bis 7₁₃) mit denen ebensoviele Hubseile (6₁ bis 6₃) die Bergungskabine (3) an ihren Eckpunkten an Umlenkrollen (7₂₁ bis 7₂₃) aufhängen.
- 20 4. Bergungsfahrzeug (1) nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufhängung aus drei Hubseilen (6₁ bis 6₃) besteht, die Windenwelle (7₁) an einer Endseite auf dem Dach der Bergungskabine (3) gelagert ist, und daß nur das Hubseil (6₂) der mittleren Winde (7₁₂) über eine ihr zugeordnete Umlenkrolle (7₂₂) am gegenüberliegenden dritten Eckpunkt am Dach der Bergungskabine (3) abgelenkt ist.

25

30

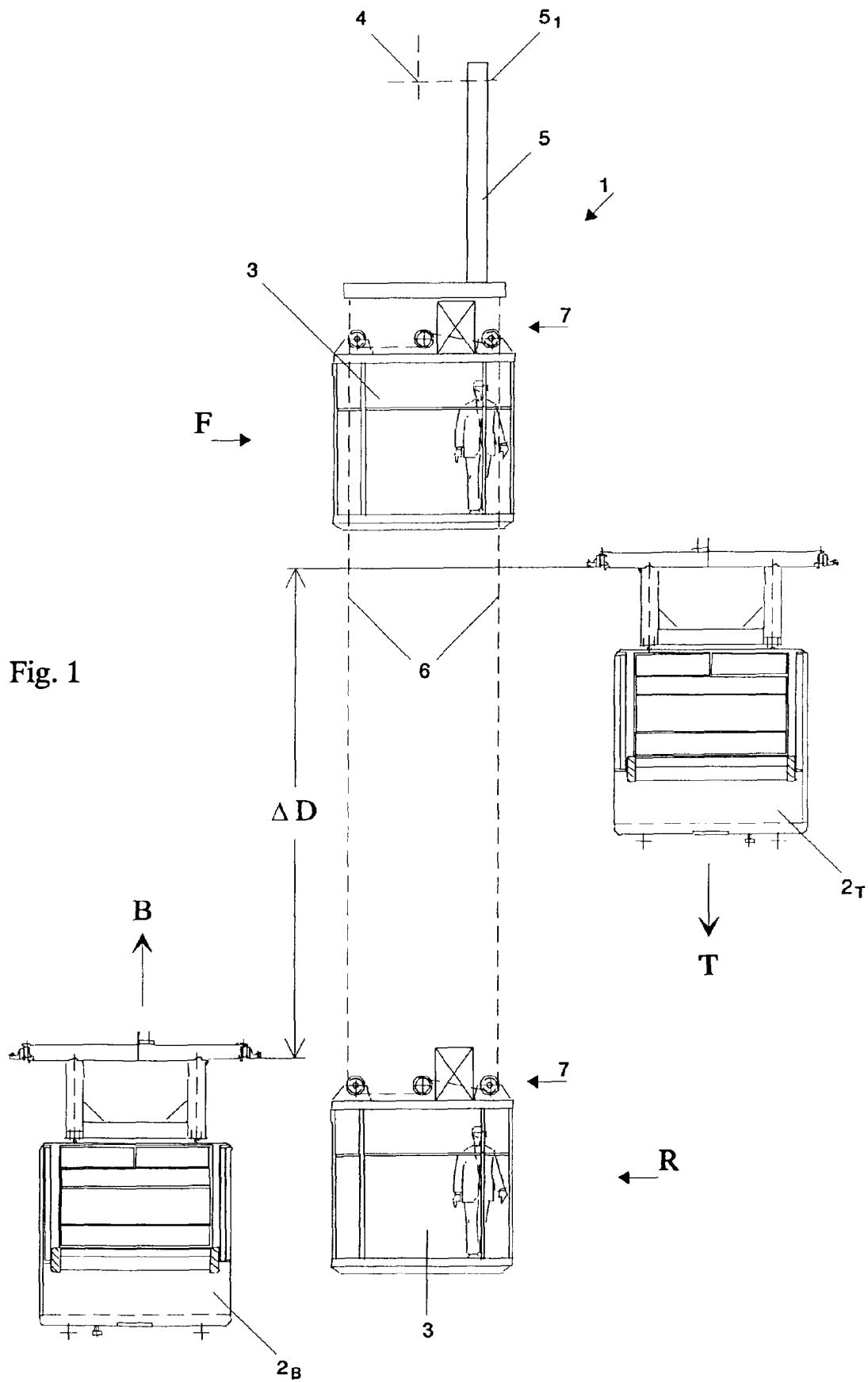
35

40

45

50

55



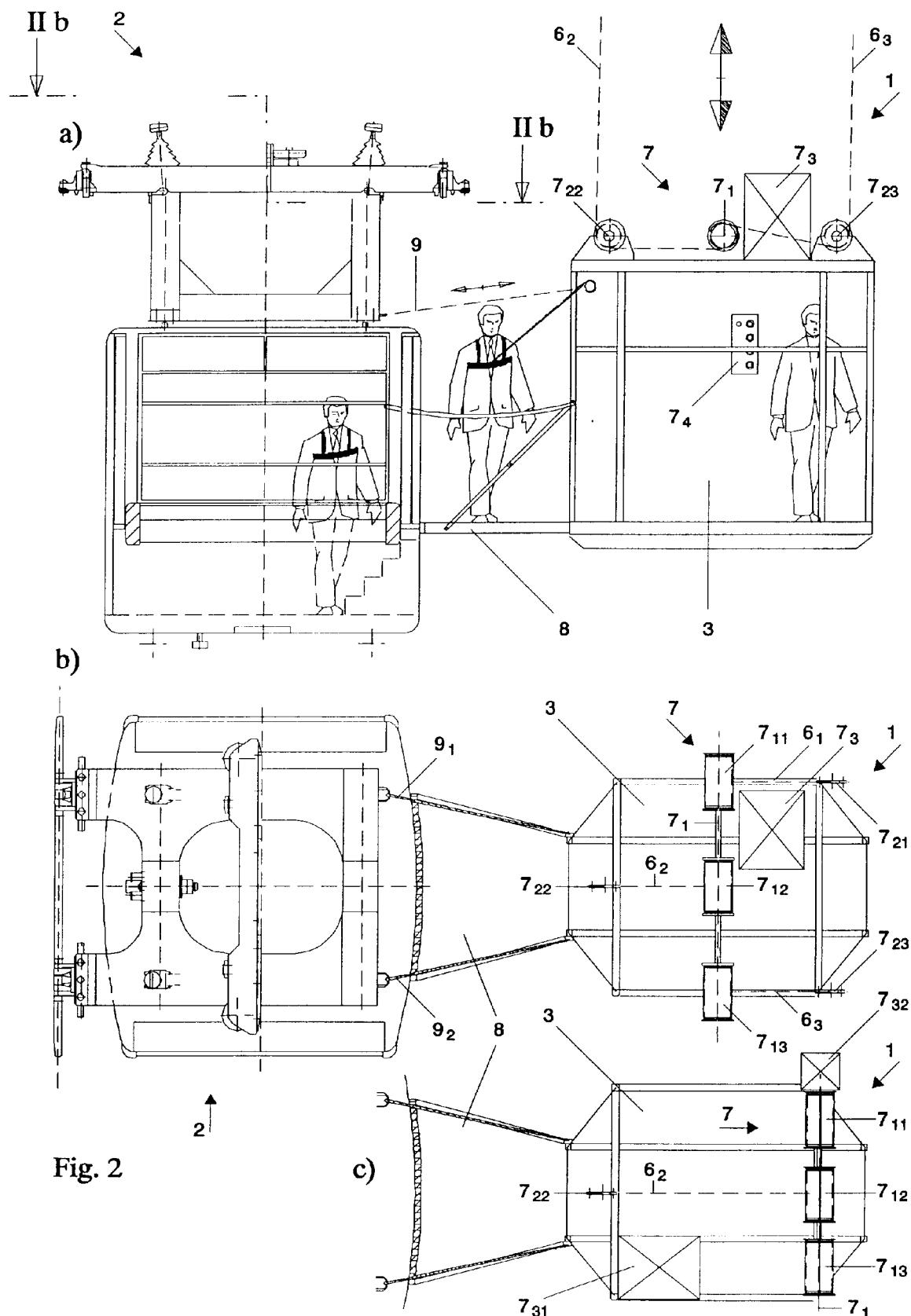


Fig. 2

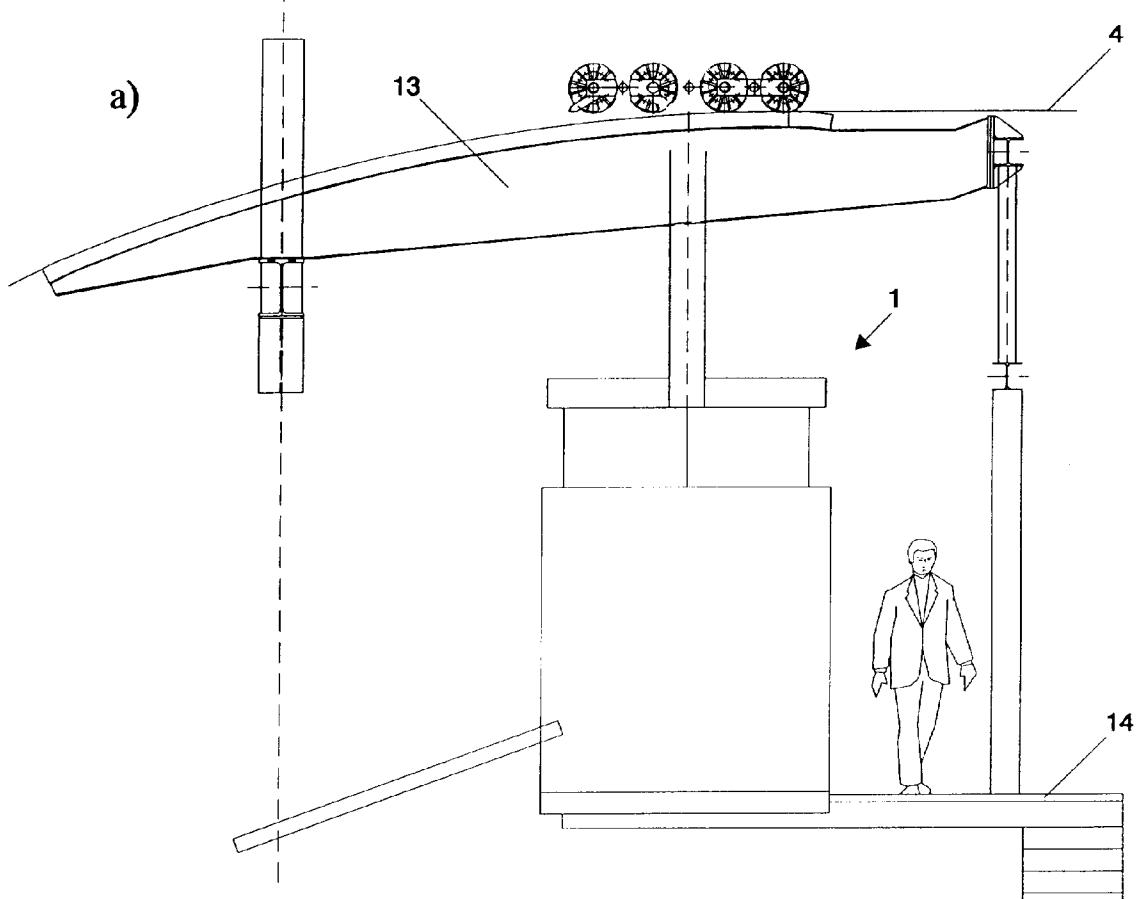
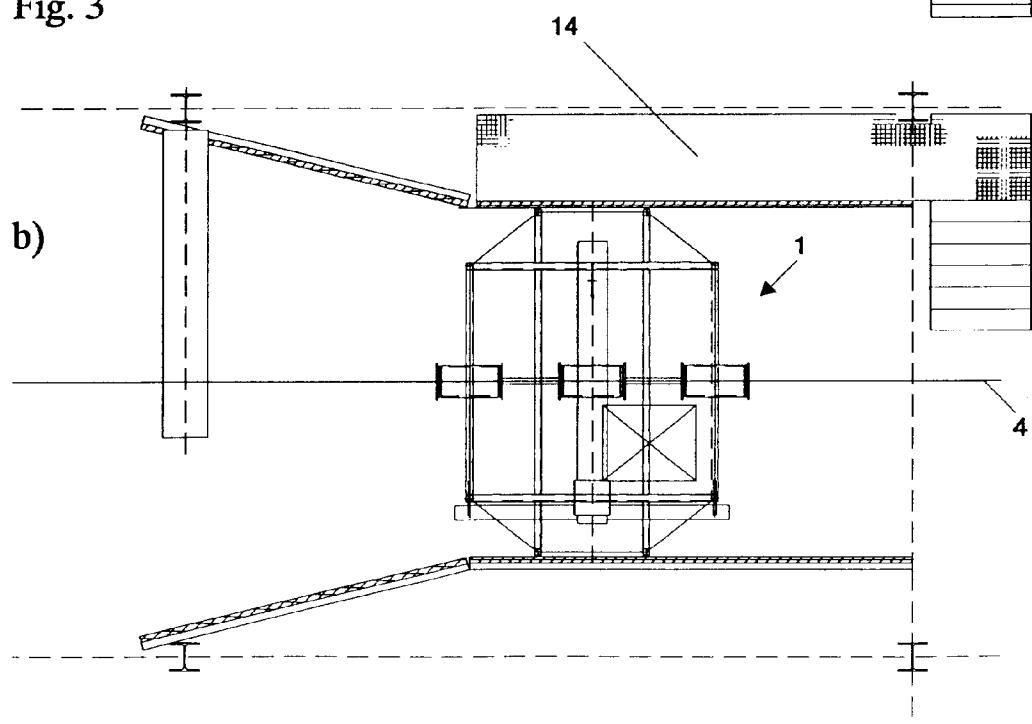


Fig. 3



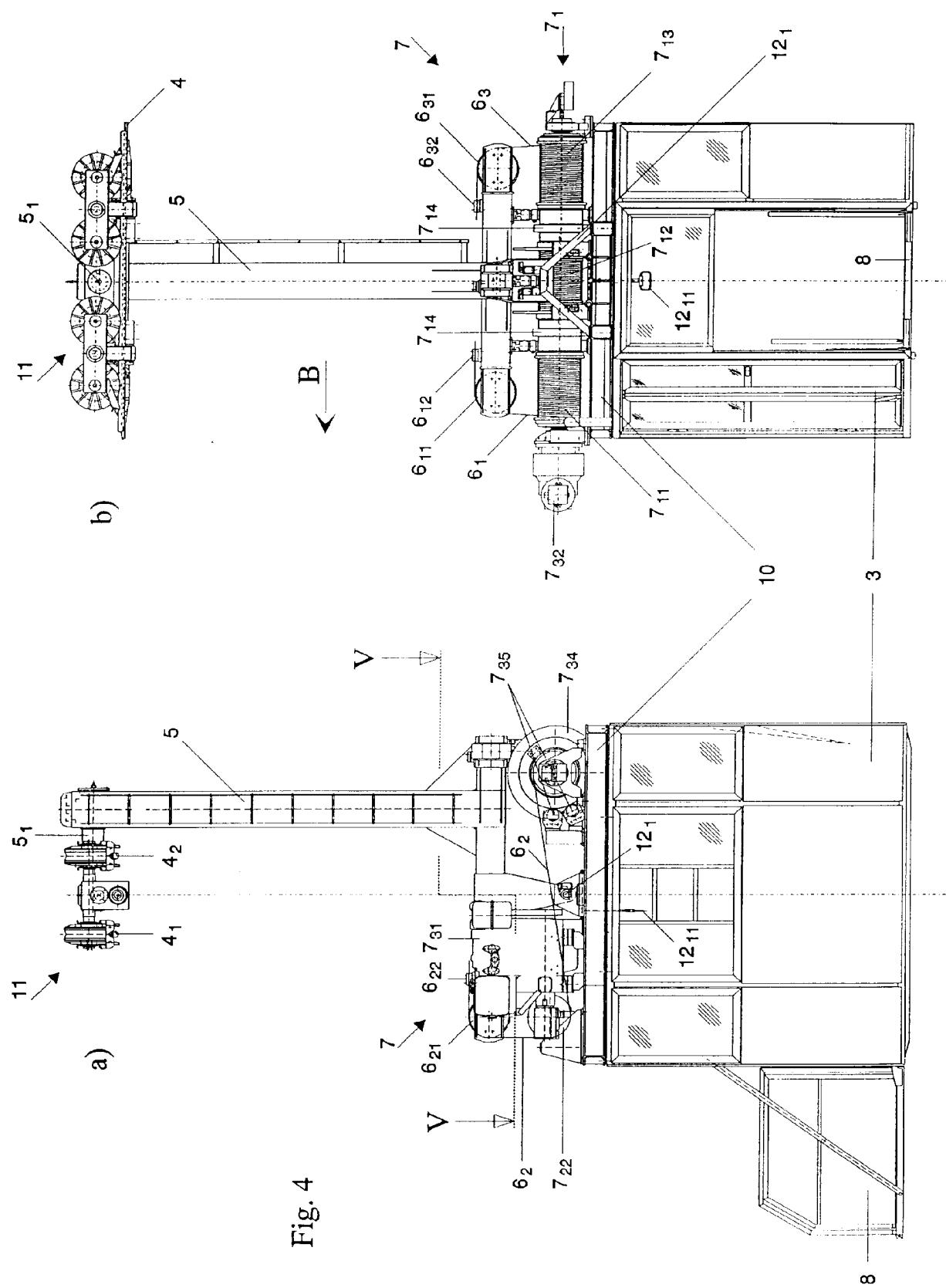
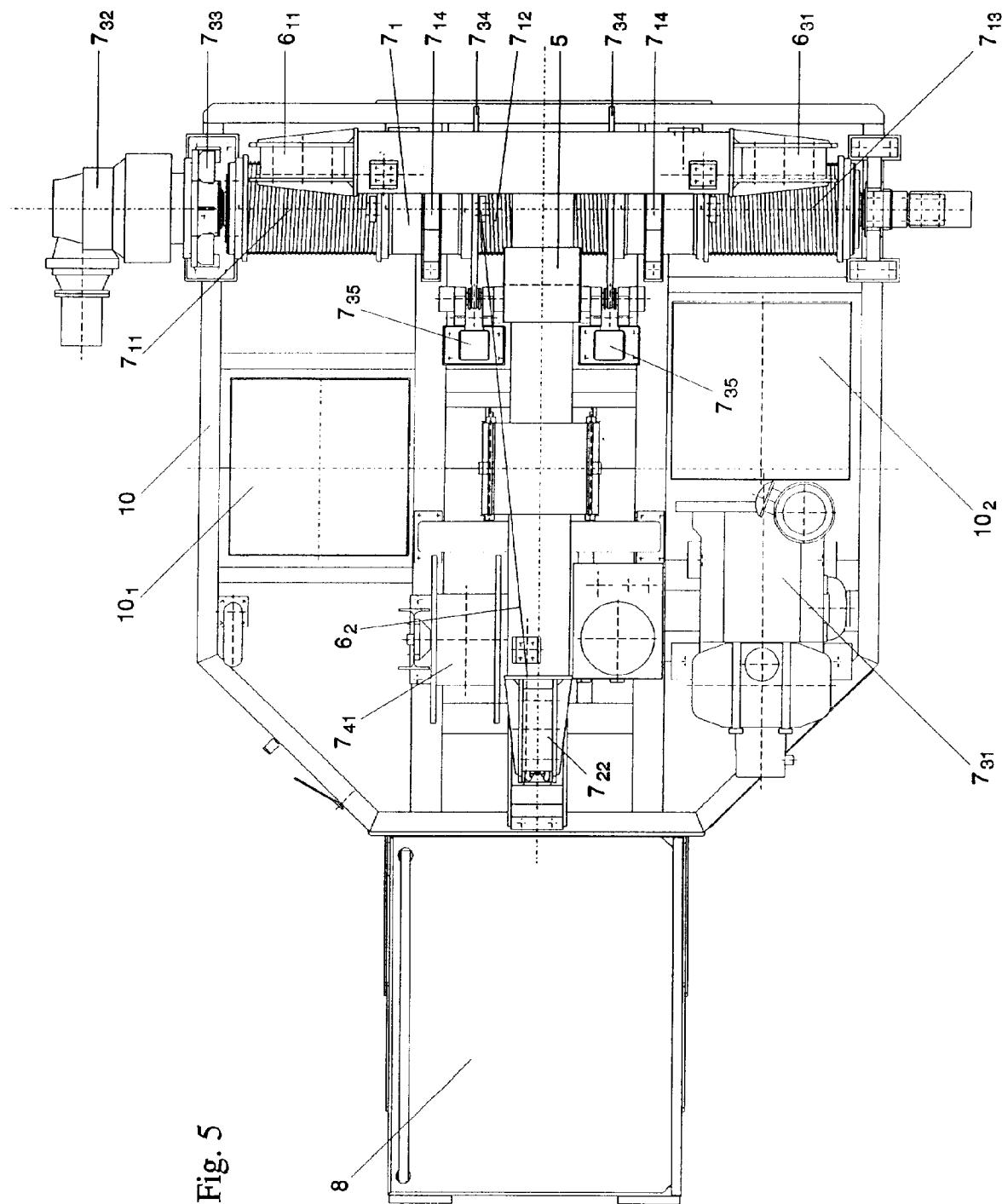


Fig. 4



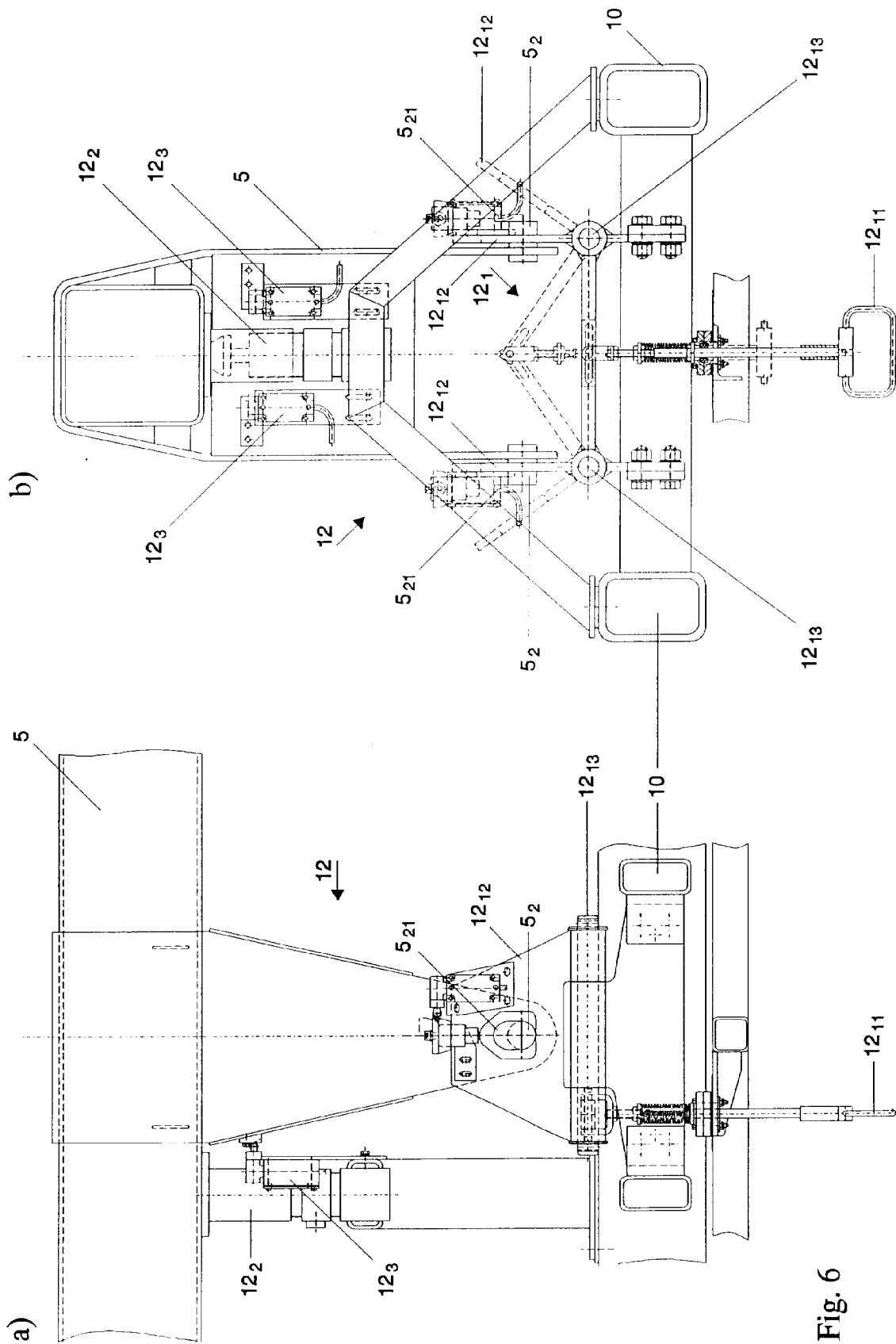


Fig. 6



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 95 81 0661

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betritt Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	DE-A-25 41 097 (UERDINGEN AG WAGGONFABRIK; SIEMENS AG) 17. März 1977 * Seite 2, Zeile 30 - Seite 3, Zeile 15; Abbildungen 1-4 * -----	1	B61B12/00
			RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.6) B61B E01D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchemort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
DEN HAAG	30. Januar 1996	Chlosta, P	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			