



NORGE

[NO]

**STYRET
FOR DET INDUSTRIELLE
RETTSVERN**

[B] (11) UTLEGNINGSSKRIFT Nr. 138723

(51) Int. Cl.² B 61 B 13/00, B 61 B 7/00

(21) Patentsøknad nr. 770910
(22) Inngitt 15.03.77
(23) Løpedag 15.03.77

(41) Alment tilgjengelig fra 24.07.78
(44) Søknaden utlagt, utlegningsskrift utgitt 24.07.78

(30) Prioritet begjært Ingen.

(54) Oppfinnelsens benevnelse Kollektivbane med forgreningsanordning.

(71)(73) Søker/Patenthaver TORLEIF SCHIANDER,
Strandpromenaden 49 E,
1500 Moss.

(72) Oppfinner Søkeren.

(74) Fullmektig -

(56) Anførte publikasjoner BRD off. skrift nr. 2105985

Den foreliggende oppfinnelse vedrører et kollektivbanesystem for person- og godstransport. Dens anvendelse er knyttet til en kombinertbane hvor stamlinjen er utført som høybane med underhengende løpende gondoler, fra hvilken lokale befordringsruter kan fragrenes ved stoppesteder. Av aktuelle fordringer til ulike trafikkmidler bør være at de i det minste i og nær byer og andre trafikerte steder kan gå uavhengig av annen trafikk. Under geografiske og andre forhold som her i landet, er det også vesentlig at driften kan foregå mest mulig uavhengig av nedbør, og at de uten for store anleggsomkostninger kan føres frem i kupert terreng såvelsom over fjorder, sund og lignende hindringer. Som ledd i oppfyllelsen av de sistnevnte krav, bør det siktes på begrenset størrelse/tyngde av gondoler og vogner for derved å oppnå at de øvrige konstruksjoner blir av en størrelsesorden som er egnet for prefabrikasjon, og som lar sig montere i marken og langs veier, forholdvis raskt med rimelige hjelpemidler. Av hensyn til passasjerbekvemmlighet og det ytre miljø, bør hele banesystemet kunne drives elektrisk.

Av kjente høybaner er de fleste brukt i forbindelse med større befolkningssteder, hvorfor stor kapasitet og hastighet er kommet i forgrunnen. Høybaner med underhengende gondol er blant annet kjent her i landet i forbindelse med transport av malm og annet masse gods. De førstnevnte baner betinger forholdvis tunge underbygninger mindre egnet for fremføring i kupert terreng, og for tettsteder av mer spredt karakter.

Oppfinnelsen har til formål å kombinere to for region-, forstads- og lokalbruk egnede trafikkmidler ved hjelp av tildels felles vogntyper for kollektiv person- og godstransport, som ved hjelp av koblings- og forgreningsanordning etter behov kan fordele de til ethvert sted ønskelige vogner innen vedkommende baneanlegg.

Løsningen av denne oppgave skjer i henhold til oppfinnelsen ved at antall av banens gondoler er utstyrt som selvdrevne motorvogner (12) eller (17b) hver koblet til en motorboggi (6), hvorfra den på stoppested/skiftestasjon i hvilket som helst nivå over bakken,

138723

- 2 -

kan frigjøres enten direkte til kjøreplattform i høybanenivå eller ved hjelp av senkeanordning (7) anordnet i boggi eller på bakken, til stedlige veiplan, henholdsvis for umiddelbar fortsatt befordring i lokalrute eller i driftmessig hensikt for ombytting av vogn/gondoltype. Herunder foretas samtidig oppsamling for ny tur og tilkobling i for eksempel stambanens motgående linje.

For å kunne til- eller frakoble boggiene, gondoler og de forskjellige lokalbanevogner i nivå med høybanen til stasjonsplattform, eller senket til bakken, er det ifølge oppfinnelsen mellom boggi og vogn innskudt en bærramme med fjernstyrt kobling, utført slik at det kan foretas rask kobling eller inn-utkjøring av vognene ved stoppested.

Med kollektivbanen ifølge oppfinnelsen kan personer og gods oppsamlet i en lokalrute uten omstigning/omlastning befordres til hvilket som helst stoppested på stambanen eller til anden lokalrute, eventuelt etter til - dør -prinsippet. I forbindelse med f.eks. øysamfunn uten veiforbindelse, lar dette sig gjøre ved transport av andre kjøretøyer innenfor dimensjonene av de regulære lokalvogner, under benyttelse av de hertil forutsatte bærrammer. På stambanestrekningen hindres ikke befordringen av anden trafikk eller nedbør. Forutsatt elektrisk drift av stambanen, er det samme også fordelaktig for lokalvognene, idet deres akkumulatorer kan opplades under befordringen på stambanen. Dermed vil dennes drift være velegnet for programstyring, med derav følgende personellbegrensning.

Et utførelseseksempel av oppfinnelsen er vist på tegningen, hvor:

Fig. 1 viser et baneanlegg med dobbelsporet stamlinje og tilknyttede lokalruter.

Fig. 2 viser snitt gjennom stambanens kjøredrager og bærramme for lokalvogner i to utførelser, samt antydning av motorboggi og lokalvogner.

På tegningen er med (1) betegnet stambanen, her vist dobbelsporet. Ved (2) er betegnet eksempler på forgreningsruter i forbindelse med banens endestasjoner, mens (3) og (4) viser til lokalruter med varierende tilknytning til stambanen. Stambanens bærramme eller kjøredrager (5) er her vist som hulprofil for beskyttelse mot nedbør.

Ved (6) er vist en motorboggi med heisespill (7), hvorfra wirer fører til fester (14) i bærramme. Ved (10) er vist en bærramme for lokalvogn (12), som her står på rammens bund under befordringen på stambanen, hvorfra den ved stoppested kan kjøre ut til lokalruten, som regel efter at rammen er senket til bakkenivå.

Denne rammetype kan ved hjelp av flensen (8) også kobles til rammen betegnet (15) hvis den raskt ønskes frakoblet på stoppested. Rammen betegnet ved (15) er utstyrt med en koblingsanordning antydnet ved (16), som fortrinnsvis er fjernstyrt i forbindelse med et stop- og avgreningsprogram.

I første rekke person- og godsvogner for lokalruter, men også stambanens gondoler (17a) kan ved hjelp av koblingsanordningen og de viste flenser (11) festet på vognene, koble disse fra og til bærerammen ved stoppesteder, enten denne med vogn er senket til bakken eller i forbindelse med stasjonsplattform i høybanens nivå. På tegningen er vognenes koblingsflenser (11) vist i likeartet utførelse på både bæreramme (10) og (15). Disse kan derfor etter behov på vedkommende bane kobles fast i boggi i de viste koblingssteder, (9) og (13).

I fig. 1 er stambanen vist i dobbelsporet utførelse, men en enkeltsporet bane medfører nærmest likeartede forgreningsmuligheter, som eksempelvis antydnet. Den enkeltsporede banes lengde vil imidlertid være bestemmende for rutefrekvensen, om det sees bort fra muligheten av vikespor.

P a t e n t k r a v.

1. Kollektivbane for person- og godstransport hvor stambanen (1) er utført som høybane (5) fortrinnsvis med den bærende kjøredrager utformet som hulprofil med innvendige skinner for motorboggier (6) hvori person- og/eller godsgondoler er opphengt, k a r a k t e r i s e r t v e d a t et antall av banens gondoler er utstyrt som selvdrevne motorvogner (12) eller (17b) hver koblet til en motorboggi (6), hvorfra den på stoppested/skiftestasjon i hvilket som helst nivå over bakken, kan frigjøres enten direkte til kjøreplattform i høybanenivå eller ved hjelp av senkeanordning (7) anordnet i boggi eller på bakken, til stedlige veiplan, henholdsvis for umiddelbar fortsatt befordring i lokalrute eller i driftsmessig hensikt for ombytting av vogn/gondoltype.

2. Kollektivbane som angitt i krav 1, karakterisert ved at wirene fra heve/senkespillet (7) enten er tilknyttet bæreramme (10) hvormed lokalvogn kan transporteres stående på hjulene, eller bæreramme (15) hvormed både gondoler/vogner utstyrt med koblingsflens (11), og bæreramme (10) kan fra- og tilkobles ved hjelp av fjernstyrt koblingsanordning (16).

138723

Fig1

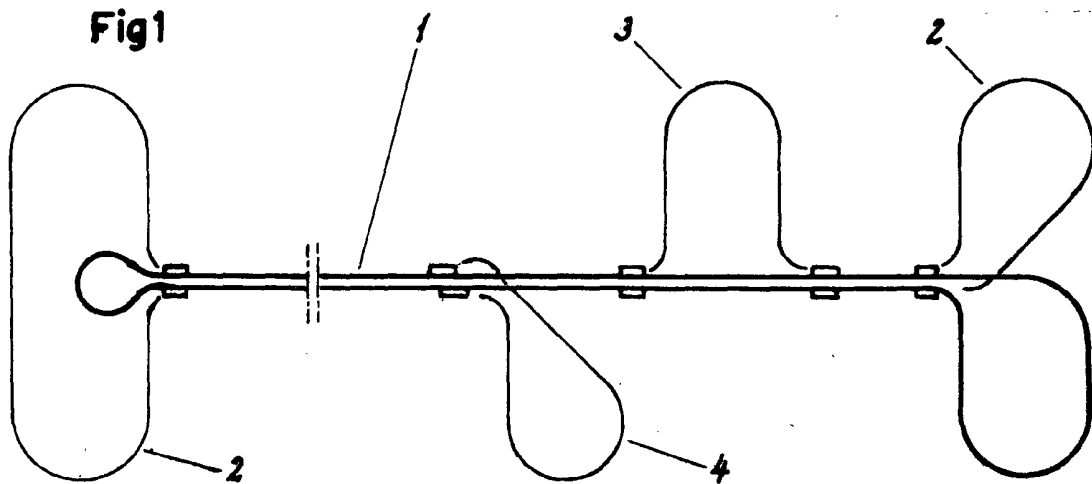


Fig2

