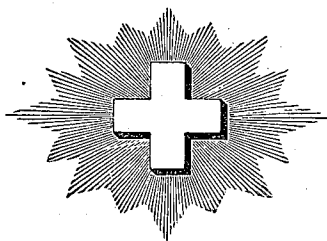


EIDGEN. AMT FÜR



GEISTIGES EIGENTUM

PATENTSCHRIFT

Nr. 45574

9. November 1908, 7¹/₄ Uhr p.

Klasse 126 a

HAUPTPATENT

Nikolaus LESZL, Mateócz (Ungarn).

Einspuriger Schlitten.

Vorliegende Erfindung betrifft einen Schlitten, bei welchem die Kufen, abweichend von den bisher gebräuchlichen Schlitten, nicht parallel nebeneinander, sondern in einer Linie hintereinander angeordnet sind, wobei die vordere Kufe drehbar ist und so ein Lenken dieses einspurigen Schlittens ermöglicht. Ein solcher einspuriger Schlitten bildet ein dem Fahrrad ähnliches Winterfahrzeug, das sich von den bisherigen Schlitten infolge der neuen Anordnung der Kufen und der leichten Lenkbarkeit durch ein gleichmäßigeres, stoßfreieres Gleiten, eine leichtere und raschere Fortbewegung und ein angenehmeres Fahren vorteilhaft unterscheiden soll.

Auf beiliegender Zeichnung ist eine beispielsweise Ausführungsform dieses einspurigen Schlittens dargestellt, und zwar zeigt:

Fig. 1 eine Seitenansicht desselben,

Fig. 2 den Vorderteil des Schlittens in größerem Maßstabe,

Fig. 3 den Grundriß der abgenommenen Vorderkufe,

Fig. 4 die untere Ansicht derselben,

Fig. 5 einen Schnitt nach 5—5 in Fig. 2, und

Fig. 6 einen Schnitt nach 6—6 in Fig. 2.

Der gezeichnete einspurige Schlitten besitzt zwei in einer Linie hintereinander angeordnete, in der Längsrichtung sanft gekrümmte Kufen *a* und *b*, die einen nach unten gewölbten Querschnitt haben, so daß deren Ränder schwach nach aufwärts gekrümmt sind. Die rückwärtige Kufe *b* trägt ein in vertikaler Ebene liegendes, flaches Rahmen-gestell *c*, auf welchem, ähnlich wie beim Fahrrad, ein Sattelsitz *d* befestigt ist. Am vordern Ende trägt das Gestell *c* eine senkrechte Hülse *e*, in welcher eine Stange *f* leicht drehbar gelagert ist. An das untere Ende dieser Stange *f* ist die vordere Kufe *a* etwa in ihrer Mitte mittelst eines Gelenkes *g* in einer durch ihre Längsrichtung gehenden, senkrechten Ebene drehbar angeschlossen und kann behufs Lenkung des Schlittens mittelst einer am oberen Ende der Stange *f* befestigten Lenkstange *h* in seitlicher Richtung beliebig verdreht werden. Die Stange *f* trägt über dem Gelenke *g* einen mit ihr starr verbundenen, in der Längsrichtung der Kufe *a* nach rückwärts ragenden Arm *i*, an welchem die Kufe *a* mittelst einer an ihr befestigten,

senkrechten Gabel *j* in vertikaler Richtung geführt ist. Das freie Ende dieses Armes *i* ist durch eine gespannte Schraubenfeder *k* mit dem rückwärtigen Ende der Kufe *a* verbunden, so daß letzteres stets nach aufwärts gegen den Arm *i* gespannt wird. Ein unter dem Arme *i* quer durch dessen Führungsgabel *j* hindurchgesteckter Bolzen *l* begrenzt die Aufwärtsbewegung des rückwärtigen Kufenendes, wogegen sich dieses beim Auflaufen des schnabelförmig nach oben gekrümmten vordern Kufenendes auf irgend ein Hindernis, unter gleichzeitiger Spannung der Feder *k* frei nach unten bewegen kann und so alle Stöße mildert, da die Feder *k* alle Stöße und Erschütterungen auffängt. Die Kufen *a* und *b* sind an ihrer Unterseite mit Längsrippen *m* versehen, welche ein seitliches Gleiten der Kufen verhüten. Ein am Gestell *c* über dem Vorderende der hintern Kufe *b* querüber befestigter Fußtritt *n* (Fig. 6) bildet die Stütze für die Füße.

Infolge der langen, in einer Linie hintereinanderliegenden Kufen werden die Unregelmäßigkeiten der Bahn, wie Gruben, Furchen, Erhebungen etc. beim Fahren viel weniger empfunden als bei bekannten Schlitten. Die vordere Kufe *a* ebnet die Bahn schon der rückwärtigen Kufe *b* vor und läuft letztere in deren glatten Spur. Die der vordern Kufe entgegretenden Hindernisse dagegen werden durch deren federnde Gelenkigkeit in der Fahrrihtung leicht überwunden. Die seitliche Drehbarkeit der Vorderkufe mittelst der Lenkstange *h* ermöglicht ein sicheres Durchfahren von allen Kurven und die Längsrippen *m* an den Kufenunterseiten verhüten seitliches Gleiten des Schlittens.

Um den einspurigen Schlitten als ein dem Motorzweirade ähnliches Verkehrsmittel

verwenden zu können, muß derselbe mit irgend einem entsprechenden Fortbewegungsmotor und mit Fortbewegungsorganen ausgestattet werden.

PATENTANSPRUCH:

Schlitten, dadurch gekennzeichnet, daß derselbe zwei in einer Linie hintereinander angeordnete, an den Gleitflächen mit ein seitliches Ausgleiten verhindernden Längsrippen versehene Kufen besitzt, von welchen die hintere ein starres, mit Reitsitz versehenes, rahmenartiges, in vertikaler Ebene liegendes flaches Gestell trägt, wobei die vordere Kufe behufs Lenkbarkeit des Schlittens mittelst Lenkstange in seitlicher Richtung verdrehbar an das dahinterliegende Gestell angeschlossen ist.

UNTERANSPRÜCHE:

1. Schlitten nach Patentanspruch, dadurch gekennzeichnet, daß die seitlich verdrehbare Vorderkufe auch in durch ihre Längsrichtung gehender Vertikalebene schwingend an das rahmenartige Gestell angeschlossen und durch eine Feder in ihrer normalen Neigungslage gehalten ist, um ein möglichst stoßfreies Überfahren von der Kufe entgegretenden Hindernissen zu ermöglichen.
2. Schlitten nach Patentanspruch und Unteranspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß derselbe mit einem dessen Fortbewegung bewirkenden Motor versehen ist.

Nikolaus LESZL.

Vertreter: E. BLUM & Co., Zürich.

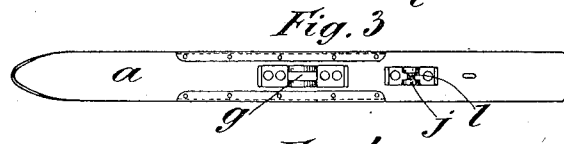
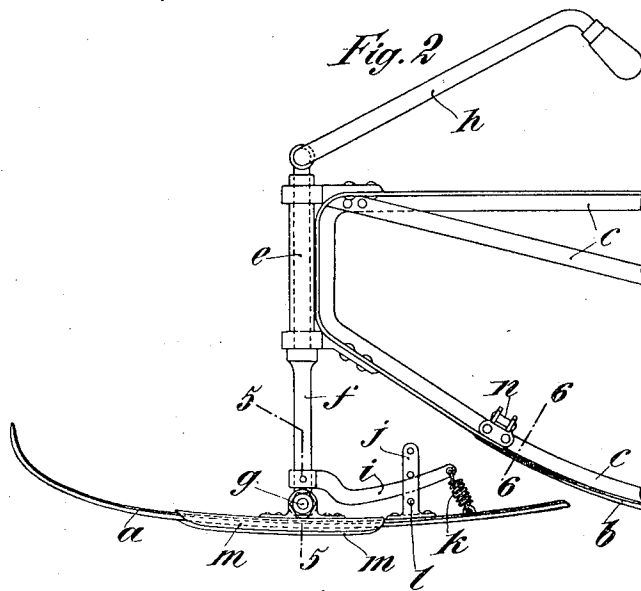
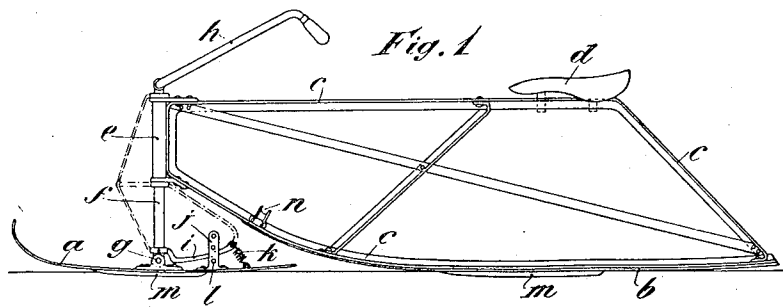


Fig. 5

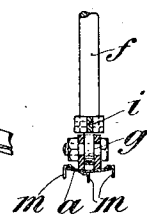


Fig. 6

