



Prüfbuch

Technischer Überwachungs-Verein Hannover e. V.

Dienststelle: HANNOVER

Aufzugs-Untersuchungsbuch

BETREIBER: STADTVERW. HILDESHEIM
HOCHBAUAMT

BETRIEBSORT: 3200 HILDESHEIM
MARKTSTR. 3

FABRIK-NR.: 7628

BAUJAHR: 1959

TRAGFAEHIGKEIT: 480 KG

OBJEKT-NR.: 52 442909/15-0225-002

Das Untersuchungsbuch ist von dem Aufzugsbesitzer zur Einsichtnahme durch die
Aufsichtsbeamten und Sachverständigen am Betriebsorte bereitzuhalten.

Technischer Überwachungs-Verein Hannover e. V.

Hauptstelle Hannover, Tiestestraße 16/18

Dienststelle:

Aufzugs - Untersuchungsbuch

Firma: Walter n. The Beste
Aufstellungsort: Verwaltungsgeb. der Stadt Hildesheim,
Hersteller: Schindler Marktplatz 3
Fabrik-Nummer: 7628, Akten-Nummer: 19-79-4, Baujahr: 1959
Tragfähigkeit: 480 kg 15-225-2

Art: PmFü, Selbstf, Uml, Lmfg, Lofg, KIL, Br, Ablv

Auszug aus der Polizei-Verordnung über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen
§ 13 Abs. II:

Das Untersuchungsbuch ist von dem Aufzugsbesitzer zur Einsichtnahme durch die
Aufsichtsbeamten und Sachverständigen am Betriebsorte bereitzuhalten.

Bescheinigung

über

die technische Untersuchung eines Aufzuges (Abnahme-Prüfung)

Der für eine Tragfähigkeit von 480 kg oder 6 Personen
bestimmte Selbstfahrer -Aufzug ~~XX~~
Walter und Ilse B e s t e , Hildesheim, Krähenberg 31
zu Hildesheim, Marktplatz 3
Verwaltungsgeb.d.Stadt Hildesh. welcher im Jahre 1959 von der Firma
Schindler Aufzügefabrik GmbH.
zu Berlin hergestellt wurde und mit der laufenden
Fabrik-Nr.: 7628 versehen ist, wurde heute gemäß § 12 Abschnitt II und III der
Verordnung vom 1. Februar 1927 über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen einer
technischen Untersuchung (Abnahme-Prüfung) unterzogen. Dabei wurde festgestellt, daß er hin-
sichtlich seiner maschinellen Einrichtung der genannten Verordnung und den technischen Grund-
sätzen über den Bau von Aufzügen entspricht.

Der Inbetriebnahme stehen Bedenken nicht entgegen.

Die baupolizeiliche Abnahme hat stattgefunden.
~~Bauleitung hat zugestimmt.~~

Hildesheim , den 27. November 1959

Der Sachverständige:



Dipl.-Ing. F. Kirsche
Ingenieur des Technischen Überwachungs-Vereins Hannover e. V.

Beschreibung einer Aufzugsanlage

Aufzug Nr. 7628

Der mitunterzeichnete Aufzugsbesitzer:

Name: Walter und Ilse Beste

Wohnort: Hildesheim, Krähenberg 31

beabsichtigt die Inbetriebsetzung eines Aufzuges auf dem Grundstück:

Ort: Hildesheim

Straße: Verwaltungsgebäude der Stadt Hildesheim

Der Aufzug soll dienen zur Beförderung von (s. § 2) Personen Selbstfahrer
Seine Tragfähigkeit beträgt 480 kg oder 6 Personen (einschl. des Führers)

Der Schachtquerschnitt des Aufzuges ist - ~~kleiner~~ - größer als 1,0 m². Der Antrieb des Aufzuges erfolgt durch Elektromotor 6,5 PS, n = 1000, Übersetzung 1 : 33 1/2,
Hub 16.09 m
(bei Selbstfahrern): Der Aufzug ist ~~nicht~~ hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt.

Den Vorschriften der Verordnung über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen und den Bestimmungen der Technischen Grundsätze für den Bau von Aufzügen wird entsprochen wie folgt:

I. Verordnung

1. Umschließung und Ausführung des Fahrschachtes sowie der Gegengewichtsbahn (§ 5 Abschnitt I und II):

Die Fahrbahn ist von Mauerwerk in ganzer - - - - - ~~his~~
~~auf - - - in Höhe vom Fußboden - - - - -~~ umgeben.

Das Gegengewicht befindet sich im Schacht und ist in der Schachtgrube
umkleidet von Drahtgeflecht 1,80 m hoch.

2. Obere Abdeckung (§ 5 Abschnitt III, IV und V):

Der Fahrschacht ist am oberen Ende feuersicher abgedeckt.

3. Lichtöffnungen (§ 5, Abschnitt VI):

Lichtöffnungen sind - - - - vorhanden. Ihre Größe beträgt - - - -

4. Fahrschachtzugänge (§ 6):
Der Fahrschacht ist durch 6 ^{schloßlos} Einflügeltüren zugänglich, die aus Stahlblech ^{steif} verwindungs- hergestellt sind.
5. Aufstellung des Triebwerkes (§ 7):
Das Aufzugtriebwerk befindet sich über dem Fahrschacht.
Der Triebwerksraum ist v. Mauern umwandet und hat 2,05 m lichte Höhe.
6. Beleuchtung (§ 8):
Die Fahrschachtzugänge sind ^{rohren} beleuchtet durch d. Raumbeleuchtung der Fahrkorb durch 4 Leuchtstoff, die im Masch.-R. eingeschaltet ~~wird~~ werden.
7. Fabrikschild (§ 9 Abschnitt I):
Der Aufzug trägt folgendes Fabrikschild: Erbauer: Schindler Aufzugfabrik GmbH., Jahr der Fertigung: 1959, Fabriknummer: 7628

II. Technische Grundsätze

8. Freie Höhe unter tiefster Fahrkorbstellung:
Die Schachtgrube hat eine Gesamttiefe von 1,46 m. Das Maß von Oberkante Fahrkorbfußboden bis Geschoßfußboden, nachdem der Fahrkorb auf seine festen Anschläge in tiefster Stellung aufgesetzt hat, beträgt 0,50 m. In dieser Stellung verbleibt zwischen Schachtsohle und Fahrkorbfußboden eine freie Höhe von 0,83 m.
9. Freie Höhe über höchster Fahrkorbstellung:
Über dem Fahrkorb in seiner höchsten Betriebsstellung verbleibt eine freie Höhe von 1,00 m.
10. Fahrschachtzugänge:
Die Fahrschachtzugänge haben eine lichte Breite von 0,80 m und eine lichte Höhe von 2,00 m.
11. Geschwindigkeit:
Der Fahrkorb erhält eine Betriebsgeschwindigkeit von ca. 0,8 m in der Sekunde.
Überschreiten der zulässigen Auslösegeschwindigkeit wird verhindert durch den Geschwindigkeits - Regulator
12. Triebwerk:
Als Antrieb dient eine durch Motor ^{winde} - ~~mittelbar~~ - unmittelbar betriebene Schneckenrad mit elektrischer Bremsvorrichtung.
13. Ausrückvorrichtungen:
Die Ausrückung in höchster und tiefster Fahrkorbstellung erfolgt durch die Steuerung. Bei Versagen dieser Endausrückungen tritt als Not-ausrückung ¹ Hauptstromendschalter in Tätigkeit. Schlaffseilbildung wird verhindert durch die Treibscheibe.

14. Steuerung und Türverriegelung:

mit Feinabstellung

Die Steuerung ist eine ~~Druckknopf-Sammelsteuerung~~ ^{Etagen} und wird betätigt von der Kabine u.d. aus.

Steuersperrung und Türverriegelung entsprechen Ziff. 23-25

15. Tragmittel:

Die Tragmittel für Fahrkorb und Gegengewicht werden beansprucht mit 653 kg/cm².

16. Fahrkorb:

Der Fahrkorb entspricht Ziff. 29-30

Sein Gewicht beträgt 600 kg.

17. Fang-, Brems- und Aufsetzvorrichtungen:

Der Aufzug ist mit einer ~~Rollenfangvorrichtung~~ ^{T1 BR} versehen.
Bauartprüfungsbescheinigung F 132

18. Gegengewicht:

Das Gegengewicht wiegt 840 kg.

19. Zeigereinrichtung:

Die jeweilige Fahrkorbstellung ist erkennbar gemacht durch Fenster in den Türen

20. Notrufvorrichtung:

Die Notrufvorrichtung im Fahrkorb besteht in Alarmglocke und ist hörbar außerhalb des Fahrkorbes.

21. Schilder:

Der Aufzug ist mit folgenden Schildern versehen Belastungs-, Seilschilder, Firmenschild, Benutzungsvorschriften.

III. Weitere Erläuterungen

- | | |
|---|--|
| 1 Anlagezeichnung 7627/28 A | 1 Zulassung T 97 |
| 1 Seilattest | 1 Skizze T 167 |
| 1 Berechnung | 9 Schaltbilder |
| 1 Ableitwellen-Berechnung | 1 Skizze T 218 mit Beschreibung |
| 1 Fahrkorbgew.-Bescheinigung | 1 Legende |
| 1 Gegengewichtsbescheinigung | Abnahmebescheinigung der Baupolizei für den Schacht. |
| 1 Zulassung F 132 der Fangvorrichtung T 1 B R | |

W. Beste, den 22. 10. 59

Berlin, den 19. Okt. 1959

Der Aufzugbesitzer:

Walter Beste
Ilse Beste

Der Hersteller des Aufzuges

Schindler Aufzügefabrik G. m. b. H.
Berlin-Marienfelde, Großbeerenstr. 169-171

Kampel

Geprüft

Hannover, den 25. Nov. 1959.

Technischer Überwachungs-Verein

Hannover o. V.

Der Ingenieur



Berechnungen

Treibscheibe:

Lose Rolle 2-f
 1/2 Fahrkorb $F = 600 \text{ kg}$
 1/2 Nutzlast $Q = 480 \text{ kg}$
 1/2 Gegengewicht $G = 840 \text{ kg}$
 Seilgew. (Hubhöhe) $S = 27 \text{ kg}$
 Unterseile $S_u = \text{--- kg}$
 Durchm. d. Seile $d = 1,1 \text{ cm}$
 Durchm. d. Scheibe $D = 52 \text{ cm}$
 Anzahl d. Seile $z = 4$
 Umschlingungswinkel $\beta = 163^\circ$
 Unterschnitt $b = 7,8 \text{ mm}$

Berechnung der Treibfähigkeit nach AV Blatt 18

Rillenform Fig. 3-3

$S_2/S_1 \varphi = e^{f(\mu) \beta}$ bei oben - ~~unten~~ - stehender Winde

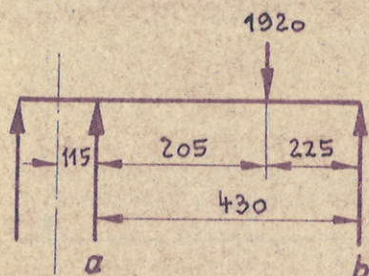
$$S_2/S_1 = \frac{840 + 27}{600} = 1,445 \quad \alpha = 90^\circ \quad \gamma = \text{---}^\circ$$

$$\text{Beschleunigungsfaktor } \varphi = \frac{e^{f(\mu) \beta}}{S_2/S_1} = \frac{1,693}{1,445} = 1,17$$

Berechnung der spezifischen Pressung

$$k = \frac{600 + 960 + 27}{4 \cdot 1,1 \cdot 52} \cdot 9,91 = \frac{1587}{228,8} \cdot 9,91 = 68,5 \text{ kg/cm}^2$$

Treibscheibenwelle wird belastet durch $F+Q+G$ $= 600 + 480 + 840 = 1920 \text{ kg}$



$$a = \frac{1920 \cdot 22,5}{43} = 1000 \text{ kg} \quad b = 920 \text{ kg}$$

$$M_b = 1000 \cdot 20,5 = 20500 \cdot 0,975 = 20000 \text{ cmkg}$$

$$M_d = 240 \cdot 26 = 6240 \cdot 0,25 = 1558 \text{ cmkg}$$

$$M_i = 21558 \text{ cmkg}$$

$$\sigma = \frac{21558}{33,67} = 639 \text{ kg/cm}^2$$

$$\text{Welle } 70 \text{ } \phi \quad W = 33,67 \text{ cm}^3$$

Mat.-St. 60.11

Führungsschienen:

Fangbelastung pr. Schiene $P = 2,5(F+Q) = 2700 \text{ kg}$ bei Keil-Rollenfangvorrichtung
 Fangbelastung pr. Schiene $P = (F+Q) = \text{--- kg}$ bei Puffer-Bremsfangvorrichtung
 Profil $\perp 70 \cdot 70 \cdot 9$ Mannstaedt gezogen

Auf Knicken:

Knicklänge = 2000 mm
 $F = 11,4 \text{ cm}^2$
 $i = 1,46 \text{ cm}$

$$\text{Nach Omega: } \lambda = \frac{200}{1,46} = 137 \quad \omega = 3,17$$

$$\sigma = \frac{2700 \cdot 3,17}{11,4} = 750 \text{ kg/cm}^2$$

Auf Zug: Querschnitt F nach Abzug der Schraubenlöcher --- cm^2

$$\sigma = \text{---} = \text{---} \leq 1400 \text{ kg/cm}^2$$

vorhanden --- Schrauben --- mit je $\text{--- cm}^2 = \text{--- cm}^2$ Gesamtquerschnitt

Seile:

Seilfirma	ϕ mm	Drahtzahl gem. Seilattest	F mm ²	Rechn. Bruch- festigkeit kg	Ges. Bruchfestigk. K für ... Seile	Belast. d. Seile $S = F + Q$	Bruchsicherheit $\frac{K}{S}$
Kocks AG	11	152	41,3	5780	23120	1080	21,4 -fach



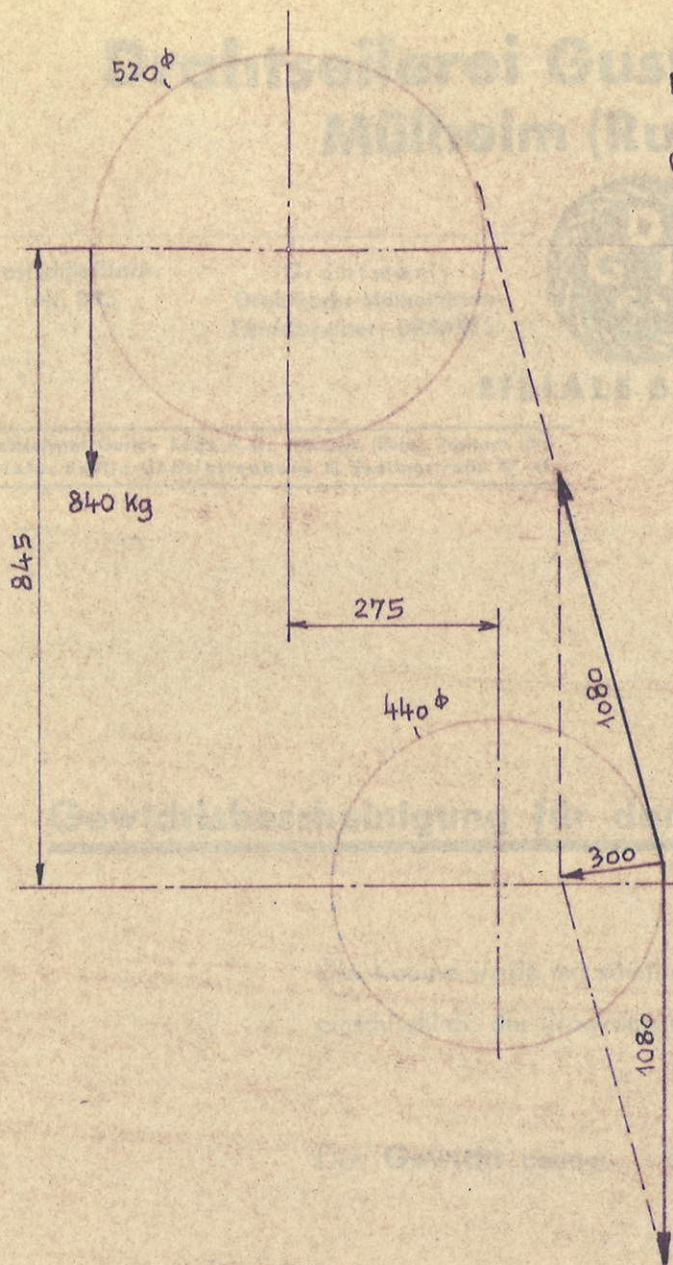
Berlin, den 25. 9. 1959

Der Hersteller des Aufzuges

Schindler Aufzugfabrik G.m.b.H.

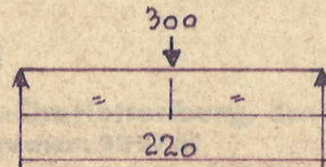
Kumpel / Sche

Fabrik Nr.: 76 / 28



$$\text{Korb + Last} = Q = 600 + 480 = 1080 \text{ Kg}$$

$$\text{Gegengewicht} = G = 840 \text{ Kg}$$



$$\sigma = \frac{300 \cdot 22}{4 \cdot 33,67} = 49 \text{ kg/cm}^2$$

$$\text{Welle } 70 \phi \quad W = 33,67 \text{ cm}^3$$

Mat. St. 60.11

Schindler-Aufzügefabrik GmbH.

Kampel

Geprüft

Hannover, den 25. Nov. 1959

Technischer Überwachungs-Verein
Hannover e. V.



Geändert oder nachgetragen:



Alle Rechte vorbehalten
§§ 1, 2 u. 11 des Gesetzes
vom 19. 6. 01 u. §§ 823 ff.
B.G.B.

Gezeichnet:

Sche

Geprüft:

1/1

Datum Berlin, den

28.9.1959

Bau:

Hildesheim

-Nr.:

Aufzug-Nr.:

762 / 28

Aufzug-Nr. 7628

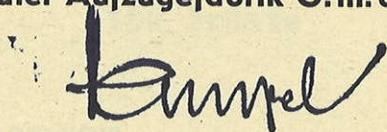
Gewichtsbescheinigung für den kompletten Fahrkorb

Die Kabine wurde mit sämtlichen Einzelteilen
einschließlich der Tragkonstruktion gewogen.

Das **Gewicht** beträgt 600 kg

Berlin-Marienfelde, den 19. Okt. 1959

Schindler Aufzügefabrik G.m.b.H.



Drahtseilerei Gustav Kocks A.-G. Mülheim (Ruhr)-Broich



Postschließfach:
Nr. 395

Drahtwort:
Drahtkocks Mülheimruhr
Fernschreiber: 0856872

Fernruf:
Sammel-Nr. 44251

Verwaltungssitz:
Mühlenberg 20

FILIALE BERLIN

Drahtseilerei Gustav Kocks A.-G., Mülheim (Ruhr), Postfach 395
Filiale: Berlin-Charlottenburg 5, Seelingstraße 47/49

Berlin-Charlottenburg, den 195...

Fernsprecher: 929761

Drahtwort: Drahtkocks Berlin

Firma
Schindler Aufzügefabrik GmbH.,

Berlin-Marienfelde
Großbeeren Str. 169-171

Prüfungsbescheinigung

Betr. Ihre Bestellung Nr.
vom

Unsere Auftrags-Nr.
geliefert am

DRAHTSEILE aus bestem patentierten Gußstahldraht in „rako-Qualität

Seildurchmesser: 11 mm

Seilaufbau:

8 x 0,85 mm

72 x 0,40 mm

72 x 0,70 mm

152 Drähte

mit einer Durchschnittsmaterialfestigkeit von 140 kg pro qmm

Die Bruchlast der einzelnen Drähte betrug im Mittel:

0,85 mm = 79,4 kg

0,40 mm = 17,6 kg

0,70 mm = 53,9 kg

Die rechnerische Gesamtbruchfestigkeit des ganzen Seiles beträgt:

5780

kg

Für Aufzug Nr. 7628 wurden
-fach 4 x 25 m Seile verwendet.

Berlin, den 19. Okt. 1959

Schindler Aufzügefabrik G.m.b.H.
Berlin-Marienfelde, Großbeerenstr. 169-171

Drahtseilerei Gustav Kocks A.-G.

Mülheim (Ruhr)-Broich
FILIALE BERLIN

Aufzug Nr...7628.....

Gewichtsbescheinigung für das komplette Gegengewicht

Beicht Nr. 4231 vom 9.7.57 nachgewiesen.

Das Gewicht beträgt....840...kg

Berlin-Marienfelde, den..19..Okt..1959.....

Schindler Aufzugsfabrik GmbH.
Berlin-Marienfelde.

SCHINDLER AUFZÜGEFABRIK GMBH.

Bammel

Bammel

Bonn 12, den 1. Februar 1957
Bundesministerium für Arbeit

Z U L A S S U N G T 97
=====

Türverschluß f. Einflügeltüren Type SBE 6, ~~f. Zweiflügeltüren Type SBD 6~~

Die Firma Schindler Aufzügefabrik GmbH., Berlin SW 29, hat einen Türverschluß für ein- und zweiflügelige Fahrschachttüren vorgelegt, der in folgenden Punkten von den geltenden Bestimmungen abweicht:

- a) Abweichend von Absatz a) der Ziffer 25 und der Vorbemerkung zu Abschnitt VI des Teiles A der Technischen Grundsätze für den Bau von Aufzügen ist ein Türschluß nicht vorgesehen.
- b) Abweichend von Absatz 3 der Ziffer 23 der Technischen Grundsätze und von Absatz 6 der zugehörigen Erläuterung werden die Türen an der Türoberkante gesperrt.

Nach Prüfung durch den Prüfungsausschuß wird dieser Türverschluß auf Grund des § 16 Absatz II der Aufzugsverordnung in Verbindung mit Absatz 7 der Erläuterungen zu Ziffer 23 und Absatz a) der Erläuterungen zu Ziffer 25 der Technischen Grundsätze in der Neufassung vom 29.7.50 -DA 335/50- hiermit widerruflich unter nachstehenden Bedingungen zugelassen:

- 1.) Der Türverschluß muß in Anordnung und Abmessungen den angehefteten Zeichnungen N 669 vom 31.10.56 und T 167 vom 11.11.56 ~~bzw. T 168 vom 15.11.56~~ sowie hinsichtlich des Werkstoffes dem zur Prüfung vorgelegten Muster entsprechen.
- 2.) Die Türen müssen so ausgeführt sein, daß sie sich nicht verziehen können und dauernd verwindungssteif bleiben. Sie müssen im übrigen den Bestimmungen der Absätze E (2) b und c des Abschnitts I der "Änderung der Technischen Grundsätze" vom 1.11.1941 - III G 5893/41- in der Neufassung vom 4.8.1950 -DA 346/50- entsprechen.
- 3.) Um Unfälle durch Einklemmen an der Scharnierseite der Türen nach Möglichkeit auszuschließen, darf die Fahrkorbzugangsöffnung an dieser Seite keine größere lichte Breite aufweisen als die Fahrschachtzugänge freigeben, wenn deren Türen bis zum rechten Winkel aufgeschlagen sind. Die Seitenkante des Fahrkorbzuganges ist also bis zur Höhe der Innenfläche der aufgeschlagenen Fahrschachttür

vorzuziehen. Bei Verwendung von Fahrkorbschiebetüren genügt es, wenn der Türhub entsprechend begrenzt wird.

- 4.) Für die Steuerung gelten die Bestimmungen der Absätze C (6) und E (2) d und für die Fahrkorbbeleuchtung die Bestimmungen des Absatzes C (3) des Abschnittes I der vorstehenden "Änderung der Technischen Grundsätze".
- 5.) Bei Selbstfahreraufzügen sind die Bestimmungen des Abschnittes I (Selbstfahrer) der vorstehenden "Änderung der Technischen Grundsätze" in vollem Umfange anzuwenden.
- 6.) Bei Führeraufzügen und Umstellaufzügen muß eine Vorrichtung vorgesehen sein, durch welche der Führer beim Verlassen des Fahrkorbes den Aufzug unbenutzbar machen kann, z.B. durch Abschließen einer bestimmten Fahrschachttür, durch Abziehen des Steuerhebels, durch Unterbrechen des Steuerstromkreises mittels eines Schlüsselschalters oder dergleichen.
- 7.) Vorrichtungen, die ein Öffnen der Fahrschachttüren bei abwesendem Fahrkorb ermöglichen (Notentriegelungen), dürfen sich nur mittels eines besonderen Werkzeuges oder Schlüssels betätigen lassen. Sofern nicht ein besonders geformter Schlüssel verwendet wird, dessen Ausführung Satz 2 und 3 der Erläuterung zur Ziffer 25a der Technischen Grundsätze entspricht, müssen Notentriegelungen an der Schachtaußenseite gegen Zugriff Unbefugter durch Deckel abgedeckt sein. Die Deckel sind mit Gewinde oder mit mindestens zwei unverlierbar eingesetzten Schrauben auf der Schachtverkleidung zu befestigen.

Die Herstellerin ist außerdem verpflichtet,

- a) einen Abdruck dieser Zulassung und der Zeichnung T 167 vom 11.11.56 ~~bzw. T 168 vom 15.11.56~~ sowie eine schriftliche Erklärung, daß die eingebauten Türverschlüsse der geprüften und zugelassenen Bauart entsprechen, den Abnahmepapieren jedes mit dem Türverschluß ausgerüsteten Aufzuges beizufügen.
- b) bei beabsichtigten Änderungen der Bauart den Technischen Überwachungs-Verein Berlin rechtzeitig zu unterrichten, damit dieser den Deutschen Aufzugsausschuß verständigt. Der Deutsche Aufzugsausschuß entscheidet, ob eine Ergänzung dieser Zulassung oder eine neue Zulassung erforderlich ist.

Für Verschlüsse, deren Ausführung von den dieser Zulassung zu Grunde

gelegten Zeichnungen abweicht, gilt diese Zulassung nicht.

Die Abnahmeprüfung im Betrieb gemäß § 12 Absatz II der Aufzugsverordnung wird durch diese Zulassung nicht berührt. Die Zulassung wird unter der Voraussetzung erteilt, daß die Dauerprüfung des Verschlusses keine Beanstandungen ergibt.

von Busch
(von Busch)

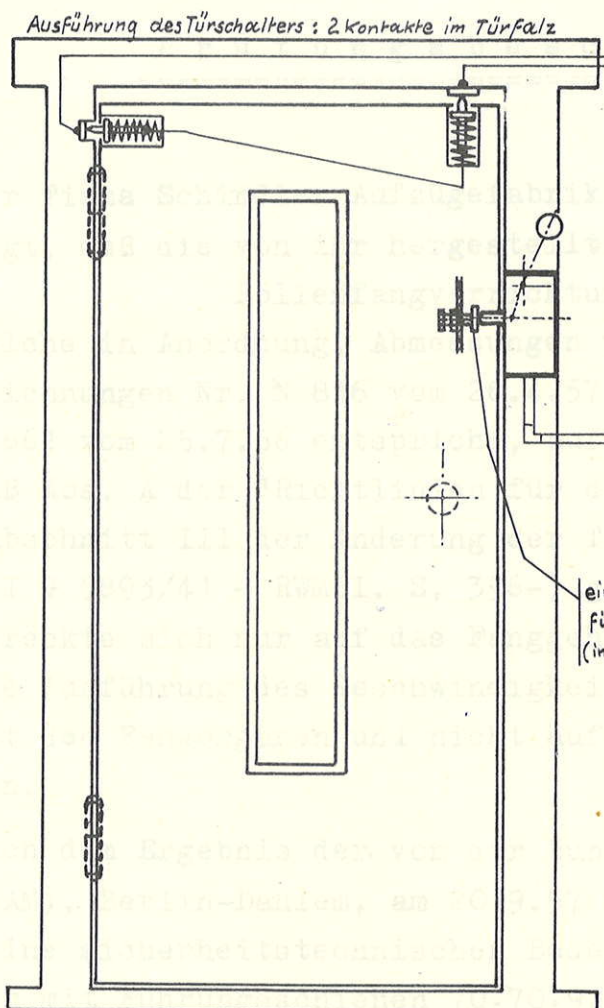
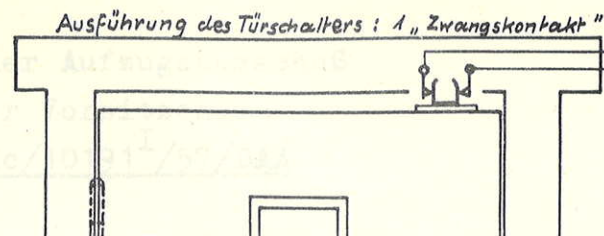
Die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Türverschlusses SBE 6 (SBD 6) wurde durch die vom TÜV Berlin vorgenommene Dauerprüfung lt. Bericht Nr. 4231 vom 9.7.57 nachgewiesen.

Die im Aufzug Nr. ⁷⁶²⁸ eingebauten Türverschlüsse T 167 vom 11.11.1956 - ~~T 168 vom 15.11.1956~~ - entsprechen der geprüften und zugelassenen Bauart.

Berlin, den. 19. Okt. 1959.....

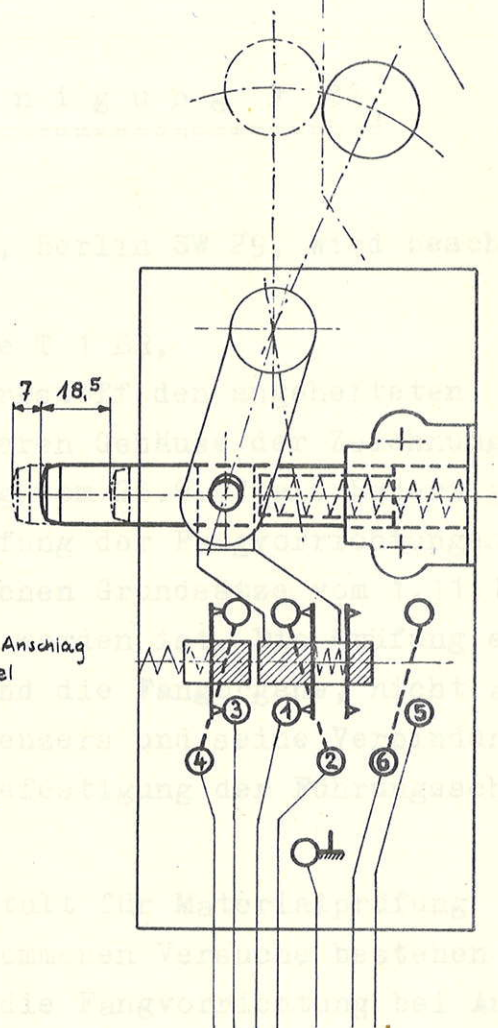
Schindler Aufzügefabrik GmbH.
Berlin-Marienfelde.

Lampel



Tür vom Schocht gesehen

bewegliche Gleitbahn
an der Kabine



einstellbaren Anschlag
für den Riegel
(im Türflügel)

Die Tür wird durch einen automatischen Türschließer geschlossen. Liegt der Türflügel im Falz an, wird der Zwangskontakt, bzw. werden die Falzkontakte geschlossen und es kann ein Fahrkommando erteilt werden. Die bewegliche Gleitbahn zieht an, der Riegel wird freigegeben, derselbe läuft 18,5 mm vor und verriegelt die Tür. In voll verriegelter Stellung wird der Steuerstrom über Kontakt 1,2 geschlossen und die Kabine fährt an.

Fährt die Kabine bei offener Tür weg, so läuft der Riegel über seine normale Verschlussstellung hinaus vor (um 7 mm) und unterbricht wieder den Steuerstrom, dieses Mal am Kontakt 3,4.

Fährt die Kabine normal in die Haltestelle ein, fällt die bewegliche Gleitbahn ab. Dieselbe drückt über den Rollenhebel den Riegel zurück und der Steuerstrom wird am Kontakt 1,2 unterbrochen. Gleichzeitig werden die Kontakte 5 und 6 geschlossen, wodurch das Licht für einen Kabinenstandsanzeiger eingeschaltet wird.

Geändert oder nachgetragen:



Alle Rechte vorbehalten
§§ 1, 2 u. 11 des Gesetzes
vom 19. 6. 01 u. §§ 823 ff.
B.G.B.

Verriegelung mit Kontaktschloß SBE 6

Schematisch

T 167

7628

Gezeichnet:

sch.

Geprüft:

Datum Berlin, den

11. 11. 1956

P r ü f u n g s b e s c h e i n i g u n g F 132
=====

Der Firma Schindler Aufzügefabrik GmbH., Berlin SW 29, wird bescheinigt, daß die von ihr hergestellte

Rollenfangvorrichtung Type T 1 BR,
welche in Anordnung, Abmessungen und Werkstoff den angehefteten Zeichnungen Nr. N 816 vom 26.4.57 und deren Gehäuse der Zeichnung N 661 vom 25.7.56 entspricht, auf Antrag vom 25.9.57 als Bauart gemäß Abs. A der "Richtlinien für die Prüfung der Fangvorrichtungen" (Abschnitt III der Änderung der Technischen Grundsätze vom 1.11.1941 III G 5893/41 - RWMB1. S. 396-) geprüft worden ist. Die Prüfung erstreckte sich nur auf das Fanggehäuse und die Fangorgane, nicht auf die Ausführung des Geschwindigkeitsbegrenzers und seine Verbindung mit den Fangorganen und nicht auf die Befestigung der Führungsschienen.

Nach dem Ergebnis der von der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM), Berlin-Dahlem, am 20.9.57 vorgenommenen Versuche bestehen keine sicherheitstechnischen Bedenken, die Fangvorrichtung bei Anlagen mit Führungsschienen 70.70.9, 90.65.14 und 90.75.16 bis zu einer Gesamtbelastung (Gewicht von Fahrkorb und Nutzlast) von 1750 kg, bezogen auf ein Paar Fangvorrichtungen, zu verwenden, ohne sie im Einzelfall einer Freifallprobe zu unterziehen.

Für die Abnahmeprüfung gelten die obigen Richtlinien. Zur Unterrichtung des Sachverständigen und zur Vermeidung von Rückfragen ist ein Abdruck dieser Bescheinigung und eine Erklärung, daß die eingebauten Fangvorrichtungen mit der geprüften übereinstimmen, den Abnahmepapieren beizufügen.

Für Fangvorrichtungen, deren Ausführung von dem der Prüfung zugrundeliegenden Muster abweicht, gilt diese Bescheinigung nicht. Sie gilt ebenfalls nicht bei Verwendung von mehr als einem Paar Fangvorrichtungen je Fahrkorb, sofern nicht die Zustimmung des Deutschen Aufzugausschusses vorliegt.

Für Aufzug Nr. 7628 wurde umstehende Fangvorrichtung verwendet, welche in Abmessungen und Werkstoff mit der zur Bauartprüfung vorgelegten übereinstimmt.

Berlin - Marienfelde, den 19. Okt. 1959

SCHINDLER AUFZUGFABRIK GMBH.

[Handwritten signature]

Die Fangvorrichtung tritt in Tätigkeit, wenn ein Tragorgan oder ein Teil der Konstruktion oder des Antriebes bricht und die Kabine bei der Abwärtsfahrt die, in den Vorschriften festgelegte, zulässige Übergeschwindigkeit überschreitet.

In diesem Fall tritt der Geschwindigkeitsbegrenzer "R" in Aktion und hält sein Antriebsseil "S" fest. Der an "S" angeschlossene Hebel "H 1" wird bei fallender Kabine durch das stillstehende Seil nach oben gedreht und der Rollenhebel "H 2", der auf der gleichen Achse mit "H 1" befestigt ist, drückt eine Fangrolle nach oben. Diese wird dadurch in Berührung mit der Führungsschiene und dem Fangkasten "F" gebracht. Da der Fangkasten an der Rollenseite eine schräge Wand hat, die sich oben zur Führungsschiene hin neigt, rollt sich die Rolle in den nach oben enger werdenden Schlitz hinein, bis sie vollkommen fest sitzt. Der Fangkasten kann nicht ausweichen, da er auf der Gegenseite die Führungsschiene umfaßt. Durch die entstandene Sperrwirkung der Rolle wird die Kabine an der Führungsschiene festgeklemmt und zum Stillstand gebracht.

Durch die Hebel "H 3" und "H 4" und das Kreuzgestänge "KG" wird die Bewegung des Hebels "H 1" auch auf den Fangkasten an der gegenüberliegenden Führungsschiene übertragen, so daß die Kabine an beiden Schienen gleichmäßig festgeklemmt wird.

Bei Drehung des Hebels "H 1" wird durch die Gleitbahn "G" der Kontakt "K" betätigt, der zwangsläufig den Steuerstrom abschaltet.

Ein Wiederanlaufen des Antriebes kann erst dann stattfinden, wenn die Fangvorrichtung frei gemacht ist, welches automatisch erfolgt, wenn die Kabine an den Tragorganen nach oben gezogen wird. Dabei nehmen die Fangrollen und Hebel die Ruhestellung wieder ein, in der sie durch die Feder "Z" gehalten werden.

Geändert oder nachgetragen:

hierzu 1 Skizze gl.Nr.



Alle Rechte vorbehalten
§§ 1, 2 u. 11 des Gesetzes
vom 19. 6. 01 u. §§ 823 ff.
B.G.B.

Beschreibung der Rollenfangvorrichtung

Zchgs.-Nr.:

T 218

Gezeichnet: *L. H. H.* Geprüft: Datum Berlin, den 26.11.58

7628