

kupplers darstellt, die auch grundsätzlich nicht abgeändert zu werden brauchte, als man für schwere Lasten zu vierrädrigen Laufwerken übergang (Abb.5) und als man Neigungen von ungefähr 45° überwinden mußte (Abb.6). Auch dieses wertvolle Patent wurde angegriffen, jedoch ohne Erfolg. Der heute von Bleichert verwendete Automatkuppler beruht auf den gleichen Grundgedanken jener Patentschrift, nur sind die in den langen Jahren gesammelten Erfahrungen und die neuartigen Herstellungsweisen für diese verbesserte Ausführung maßgebend gewesen. Dieser Kuppler erlaubt das Durchfahren von linken und rechten Kurven, ohne Lösung vom Zugseil, hierdurch vereinfacht und verbilligt sich der Betrieb der Seilbahn. Das sichere und stoßfreie Anschlagen und Lösen der Wagen und die selbsttätige Abstufung der Klemmkraft gemäß der Belastung ließ für Bleichertsche Drahtseilbahnen eine höhere Fördergeschwindigkeit zu und steigerte die Leistung, sie ermöglichte eine günstigere Linienführung auch im Gebirge und an Steilabfällen in Flußtäler oder nach der Küste hin. Die Nachfrage wuchs in solchem Grade, daß am 1. Dezember 1897 eine weitere Vergrößerung des Werkes dem Betriebe übergeben werden mußte; die Arbeiterzahl hatte sich auf etwa 200 gehoben.

In eine hoffnungsvolle Zeit fiel der Abschluß des ersten Vierteljahrhunderts seit Bestehen der Firma (1. Juli 1899); die immer umfangreichere Arbeit in den technischen und kaufmännischen Büros bedingte die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes. Ihre äußere Krönung fanden die aus diesem Anlaß veranstalteten Feiern durch die 1000. Bleichertsche Drahtseilbahn. Diese an die Pariser Gesellschaft „Le Nickel“ gelieferte Anlage wurde in