

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY B61d 7/02

Nr 2765.

Kl. 20 c 14.

Konrad Malcher
(Gliwice, Niemcy).**Wagon towarowy z płaskim dnem, nastawialnem celem samoczynnego wyładowywania.**

Zgłoszono 5 marca 1920 r.

Udzielono 4 września 1925 r.

Pierwszeństwo: 8 listopada 1913 r. dla zastrz. 1; 12 kwietnia 1916 r. dla zastrz. 2;
8 września 1916 r. dla zastrz. 3 (Niemcy).

Znane już są wagony do samoczynnego wyładowywania, których spód składa się z trzech części: środkowej nieruchomej, do której przylegają z boków części ruchome, tworzące w podniesionem położeniu graniastosłup o przekroju trójkątnym, po którego bocznych powierzchniach zsuwa się ładunek, podczas wyładowywania.

Niniejszy wynalazek dotyczy tego rodzaju wagonów do samoczynnego wyładowywania i polega na tem, że podłużnice podwozia, do których, jak i przy zwykłych wagonach towarowych, są przymocowane z obu stron zderzaki i które przylegają bezpośrednio do środkowej nieruchomej części spodu wagonu i są wykonane z żelaza profilowego w ten sposób, że jego śred-

niki są skierowane nazewnątrz i wystają z boku ponad koła. Dzięki temu zostaje umożliwione utworzenie dostatecznych otworów do wyładowania ładunku i równocześnie odpowiedniej powierzchni zesuwu, bez potrzeby zwiększania odległości spodu wagonu od górnej krawędzi szyn. W celu umożliwienia wyładowania ładunku wagonu nazewnątrz szyn, można urządzić, przylegające do podłużnic blachy z obu stron wystające ponad maźnice. Podwozie zbudowane według niniejszego wynalazku, jest bardzo uproszczone i wytrzymałe.

Ponieważ przy zastosowaniu podłużnic z żelaza zetowego, których średniki są skierowane ukośnie nazewnątrz, pas zetownika tworzy ze średnikiem kąt tępy, zaleca się

nakładać na takie podłużnice drewniane klinowe nakładki, stanowiące powierzchnie ześlizgowe.

Można również środkowi podłużnicy nadać kształt łamany, przez co osiąga się tę zaletę, że spód wagonu można jeszcze bardziej zbliżyć do osi wagonu, przyczem wtedy środkik podłużnicy stanowi po większej części powierzchnie ześlizgowe, ponieważ górna część środkika przechodzi w kierunku dolnego końca podstawy. W miejscu, gdzie środkik przechodzi w dolny pas, potrzebna jest tylko niewielka klinowa listwa, służąca jako powierzchnia ześlizgowa.

Najkorzystniejszy łamany kształt środkika jest taki, przy którym tworzy on z pasem dolnym kąt prosty, jest skierowany ku końcowi dolnego pasa i jest ukośny względem górnego pasa.

Ten sam skutek można osiągnąć przez wykonanie podłużnicy z ceownika ze środkikiem, skierowanym nazewnątrz. Taka podłużnica może stanowić płaszczyznę ześlizgową bądź na całej wysokości, bądź też tylko na górnej części środkika.

Podłużnice mogą być wykonane z żelaza profilowego, bądź też jako blachownice lub w inny sposób złożone belki.

Wagon według niniejszego wynalazku jest przedstawiony na rysunku: na fig. 1 i 2 przedstawiono wagon z tego rodzaju podwoziem w dwóch różnych położeniach ruchomych bocznych części spodu.

Do nieruchomej środkowej części a dna są przymocowane w znany sposób obie otwierane ku środkowi części boczne b , utrzymywane w podniesionem położeniu przez oporki c .

Wynalazek polega na tem, że podłużnice n , podtrzymujące z obu stron nieruchomą część środkową a , są wykonane z zetowników, których środkiki są skierowane ukośnie od spodu wagonu nazewnątrz. Na podłużnicach są umieszczone drewniane klinowe nakładki w celu wytworzenia powierzchni ześlizgowych ponad koła. Po-

dłużnice n umożliwiają utworzenie dostatecznej wielkości otworów w spodzie wagonu oraz odpowiednich powierzchni zesuwu dla ładunku.

Otwory do wyładowywania zamyka się klapami g obracającymi się naokoło czopów h , przymocowanych do ścian bocznych f ; klapy są przytrzymywane przez wały i z palcami k . Otwory do wyładowywania można zamykać również zapomocą innego urządzenia.

Na fig. 3—7 są przedstawione różne kształty podłużnic. Według fig. 3 środkik podłużnicy jest wygięty, przyczem górna jego część stanowi powierzchnię ześlizgową, a w przestrzeni między przegiętą dolną częścią środkika i dolnym pasem jest umieszczony klin d . Taki kształt środkika nie wpływa na wyładowanie, natomiast umożliwia bliższe umieszczenie spodu wagonu względem osi kół.

Według fig. 4—7 podłużnice n są wykonane z ceowników, przyczem środkiki są skierowane ukośnie nazewnątrz. Jeżeli środkik podłużnicy zostanie załamany pod jakimkolwiek kątem, to załamanie to zostaje wypełnione przez (fig. 4 i 5) odpowiedni klin d . Blacha ześlizgowa może być przymocowana do podłużnicy również bezpośrednio.

Środdik podłużnicy może posiadać dowolny kształt, w każdym jednak razie musi stanowić powierzchnię ześlizgową.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wagon towarowy z płaskiem, składającym się z trzech części dnem, nastawialnem w celu samoczynnego wyładowywania, przez podniesienie dwóch bocznych ruchomych części dna, które po podniesieniu tworzą graniastosłup o przekroju trójkątnym, znamienny tem, że podłużnice (n) są połączone z obu stron z nieruchomą częścią środkową dna (a) i są wykonane z profilowego żelaza (zetowników), którego

środniki są skierowane ukośnie naze-
wnątrz.

2. Wagon towarowy według zastrz. 1,
znamienny tem, że górne części środków
zetowników, z których są wykonane podłuż-
nice (n) stanowią powierzchnie ześlizgowe.

3. Wagon towarowy według zastrz. 1,
znamienny tem, że podłużnice (n) są wy-
konane z ceowników.

Konrad Malcher.
Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

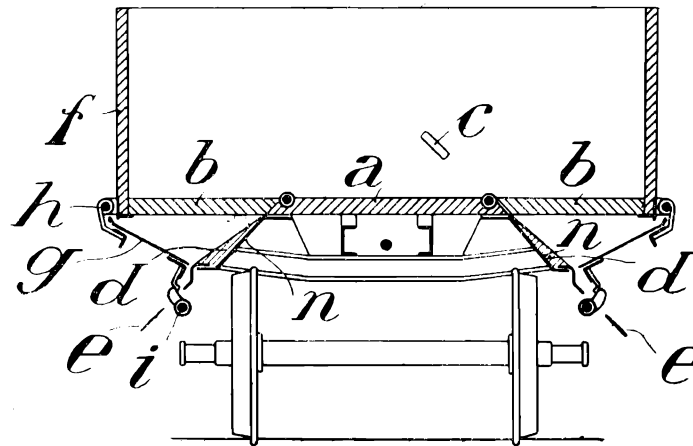


Fig. 2

