

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29749

Kl. 20 c, 13

MKP B61d, 9/00

Waggonfabrik Uerdingen A. G., Uerdingen

Wagon kubłowy

Zgłoszono 7 czerwca 1938

Udzielono 22 kwietnia 1941

Kubły przenośne, przewożone na pojazdach stojąco, składające się z dwóch połączonych przegubowo połówek, podnosi się z pojazdu w celu opróżnienia i opróżnia się przez rozchylenie połówek kubła zawieszonego na dźwigu. Wobec tego, że w dotychczasowych postaciach wykonania dna połówek kubła miały niewielkie pochylenie, części kubła należało rozchylać stosunkowo szeroko dla całkowitego opróżnienia. Ponieważ kubły te służą przede wszystkim do ładowania statków, wymiary kubła ogranicza otwór luki statku, czyli ładowanie statku za pomocą kubłów sprawiać może trudności. Większe nachylenie dna kubła nie mogło być dotychczas uzyskane, gdyż przeszkadza temu ukształtowanie podwozia pojazdu, na którym stoi kubeł. Środkowe belki pociągowe, równoległe do podłużnic, i

nie celowo umieszczone poprzeczki utrudniają ustawienie ostrego kubła.

Według wynalazku wspomnianych niedogodności unika się w ten sposób, że stosuje się kubły, których dna obu połówek są ostro nachylone względem płaszczyzny podziału kubła, i osadza się je na podwoziu tak, iż kubeł, oparty na bocznych podłużnicach ramy podwozia wagonu kubłowego, sięga do podwozia, wobec czego samo podwozie przystosowane jest do kubła, zaostzonego silnie względem płaszczyzny podziałowej, i posiada specjalne ukształtowanie, a mianowicie takie, że dotychczas stosowane środkowe belki pociągowe i połączenia przekątne zostają usunięte, tak iż podwozie składa się tylko z dwóch podłużnic oraz belek czołowych i poprzeczek, umieszczonych przed i pomiędzy kubłami,

które są zaopatrzone w rogach w specjalne ukośne podparcia kubła na podwoziu, nachylone zarówno względem podłużnej, jak i poprzecznej płaszczyzny ramy. Podwozie staje się dzięki temu lżejsze i mniej skomplikowane. Obawa rdzewienia jest znacznie mniejsza, gdyż pod płaszczyznami podziałowymi kubłów nie ma żadnych części nośnych podwozia.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania przedmiotu wynalazku i porównanie z kubłami dotychczasowej budowy, a mianowicie fig. 1 przedstawia w widoku z góry pojazd szynowy z nałożonym kubłem; fig. 2 ramę pojazdu w widoku z góry; fig. 3 — szerokość otwarcia kubła według wynalazku i fig. 4 — szerokość otwarcia kubła o budowie dotychczasowej.

Kubeł 1, składający się z dwóch połówek, stoi powierzchniami dennymi 2 na powierzchniach oporowych 3 podłużnic 4 podwozia. W niniejszym przykładzie dna 2 kubła posiadają nachylenie około 30° względem poziomu, podczas gdy dotychczasowa budowa 5, przedstawiona na fig. 1 linią kropkowano-kreskowaną posiada powierzchnię denną nachyloną nieznacznie do poziomu, tylko około 7°. Dzięki głębokiemu wpuszczeniu dolnego ostrza kubła 6 w podwozie, ciągną pociągowe powinny być usunięte. Zadanie ich spełnia specjalnie sztywno ukształtowana rama podwozia, która składa się tylko z dwóch podłużnic 4, belek czołowych 7 i poprzeczek 8. Poprzeczki 8 są umieszczone na końcach kubłów 1, gdzie nie przeszkadzają. Sztywność narożną podwozia podnosi się znacznie dzięki temu, że istnieją podpory kubłowe 3, które są umieszczone ukośnie względem płaszczyzny poprzecznej i podłużnej ramy, tak iż działają jako mocne węzłówki.

Fig. 3 przedstawia kubeł 1 o budowie według wynalazku, przy czym położenie otwarte zaznaczono linią kropkowano-kreskowaną 9. Pomimo, że szerokość rozwarcia jest znacznie mniejsza niż w kubie 5 dotychczasowej konstrukcji według fig. 4, to jednak kąt poślizgu α , decydujący o całkowitym opróżnieniu zawartości kubła, jest ten sam. Natomiast szerokość, licząc od zewnętrznych krawędzi rozchylonych połówek kubła, jest znacznie większa dla kubła 5 dotychczasowej budowy.

Z a s t r z e ż e n i a p a t e n t o w e .

1. Wagon kubłowy do przewożenia kilku dwuczłonowych zdejmowalnych kubłów rozchylanych, których obie połówki opierają się na bocznych podłużnicach ramy pojazdu, znamienny tym, że dna (2) kubłów, zaostrome silnie w kierunku płaszczyzny podziałowej, sięgają do ramy podwozia, która składa się tylko z dwóch podłużnic i z belek czołowych (7) oraz poprzeczek (8), umieszczonych przed i pomiędzy kubłami (1).

2. Wagon kubłowy według zastrz. 1, znamienny tym, że oparcia kubłowe (3) na ramie podwozia (4, 7, 8) składają się z powierzchni ukośnych, które są nachylone zarówno względem podłużnej, jak i poprzecznej płaszczyzny ramy pod kątem 60°, przy czym podpory te usztywniają dodatkowe połączenia pomiędzy podłużnicami (4) i poprzeczkami (7, 8).

W a g g o n f a b r i k U e r d i n g e n

A. G.

Zastępca: inż. B. Müller
rzecznik patentowy

Fig. 1

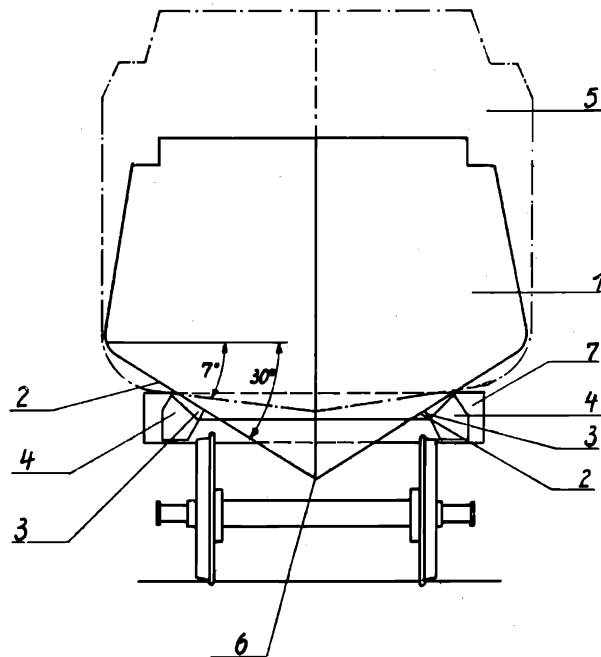


Fig. 2

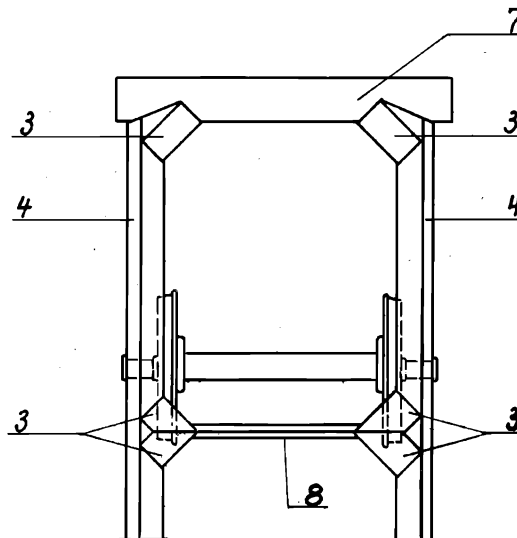


Fig. 3

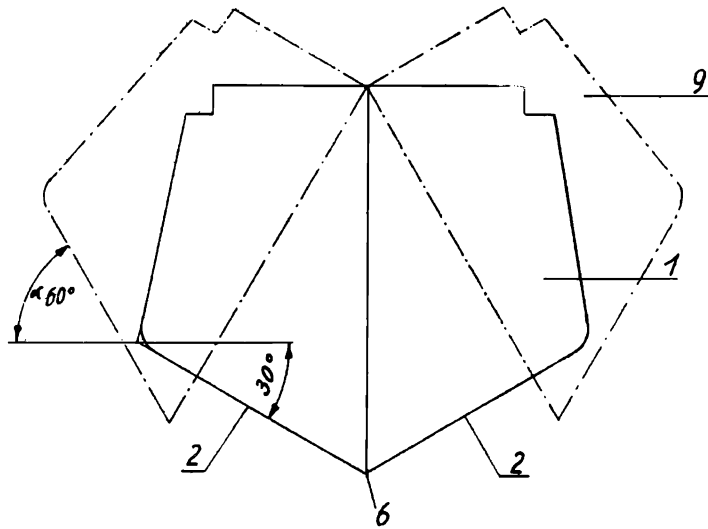


Fig. 4

