

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY 861d 29/00

Nr 5483.

Kl. 20 c 28.

Paul Hermann Max Breuer
(Berlin, Niemcy).

Urządzenie do oświetlania elektrycznego wagonu kolejowego.

Zgłoszono 23 sierpnia 1924 r.

Udzielono 26 lipca 1926 r.

Napęd od osi wagonu kolejowego prądnicą, wytwarzającą prąd do oświetlenia jest znany. Napęd ten uskutecznia się obecnie w ten sposób, iż obrót osi przenosi się zapomocą pasa, lub łańcucha umieszczonego między kołami na prądnicy zawieszoną na pudle wagonu.

Tego rodzaju urządzenie posiada tę niedogodność, iż oś wagonu względem zawieszonej prądnicy wykonywuje pewne ruchy wywołane wstrząśnieniami i grą widelcy osiowych, wskutek czego praca pędni jest utrudniona, co wytwarza drganie światła. Ponadto zamocowanie pędni wskutek tych ruchów jest utrudnione.

Gdy przymocuje się prądnice do łożyska osi, to wówczas ta ostatnia uczestniczy w ruchu osi, co nie utrudnia pracy pędni. Dzięki bezpośredniemu zamocowaniu prąd-

nicy na łożysku, budowa pędni wypada taniej, gdyż osadzenie jej i zabezpieczenie od kurzu i opadów nie przedstawia jakiegokolwiek trudności. Smarowanie można uskutecznić nadzwyczaj łatwo, wykorzystując do tego smar znajdujący się stale w łożysku osi. To bezpośrednie zamocowanie prądnicy na łożysku stało się dopiero możliwym, z chwilą stosowania prądnic o niewielkich wymiarach, których wydajność przedtem nie wystarczała, obecnie zaś, wskutek mniejszego zużycia prądu przez żarówki nowoczesne, wystarcza w zupełności.

Już przedtem próbowano osadzać prądnice bezpośrednio na osi między kołami, nie korzystając z jej przedłużenia, wprowadzie w tym wypadku pracy prądnicy nie przeszkadzają wstrząśnienia osi, gdyż

prądnica wykonywa je wraz z osią, lecz urządzenie tego rodzaju zarzucono już dawno, gdyż należało stosować, ze względu na małą ilość obrotów osi, prądnice zbyt wielkie i ciężkie. W porównaniu do szybkoobracającej się prądnicy, urządzenie to wypada zbyt drogo. Osadzenie prądnicy na osi między kołami wymaga urządzenia specjalnych łożysk, podczas gdy w razie zamocowania jej na łożysku osi potrzeba ta odpada, gdyż obciążenie tego ostatniego jest nieznaczne. Ponadto maszyny znajdujące się między kołami są mniej dostępne, niż zamocowane nazewnątrz, na łożysku osi.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia urządzenie przy którym prądnice *b* są umieszczone symetrycznie po obu stronach łożyska *a*; prądnice te napędza się zapomocą osi *c* i przekładni kół zębatach *d* i *e*. Wielkie koło stożkowe *d* obraca się na zamocowanym w pokrywie łożyska czopie *f*, będąc wprawiane w ruch

zapomocą osadzonego w tarczy *g* palca *h*, który wchodzi w wykrój koła *d*.

Fig. 2 przedstawia urządzenie przy którym prądnica *b* jest zamocowaną zboku łożyska *i* jest napędzana zapomocą wału *f*. Ten ostatni otrzymuje napęd zapomocą przekładni z kół zębatach *e* i *d*, z których to ostatnie osadzone jest nieruchomo na osi *a*.

Zastrzeżenia patentowe.

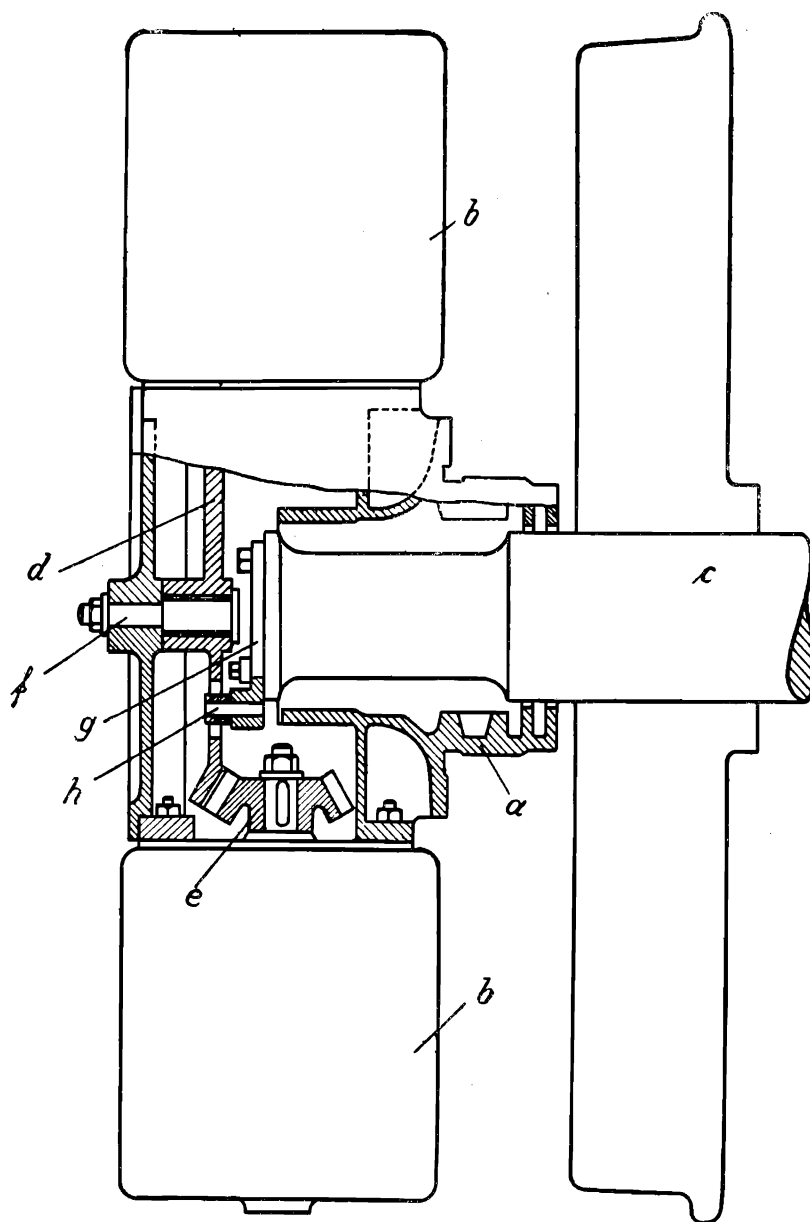
1. Urządzenie do oświetlania elektrycznego wagonu kolejowego, znamienne tem, że prądnica jest przymocowana bezpośrednio do łożyska osi.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że dwie prądnice są przymocowane symetrycznie z obu stron łożyska.

Paul Hermann Max Breuer.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

1.



2.

