

Warszawa, 6 września 1938 r.

URZĄD PATENTOWY



B61d 45/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 26783.

Kl. 20 c, 4/02.

William Platts Kellett
(Bronxville, New York, Stany Zjednoczone Ameryki).

Udoskonalona platforma, zwłaszcza typu kolejowego, przystosowana do przewożenia towarów w przenośnych skrzyniach i skrzynie służące do tego celu.

Zgłoszono 8 stycznia 1936 r.

Udzielono 9 czerwca 1938 r.

Wynalazek dotyczy platformy, a zwłaszcza typu kolejowego, na którą towary są ładowane w przenośnych skrzyniach, oraz budowy skrzyni, przystosowanych do ustawiania względnie do zdejmowania ich z tej platformy, wskutek czego posługiwanie się tymi skrzyniami jest znacznie ułatwione. Skrzynie są odpowiednio zamocowywane na platformie, a podpory, podtrzymujące skrzynie, zabezpieczone od wstrząsów, które mogłyby je uszkodzić. Zwykle towarowe wagony kolejowe można dzięki wynalazkowi przystosować z łatwością do taniego i dogodnego przewożenia ładunków drobnicowych względnie ładunków mniejszych od ładunków całowagonowych.

Według wynalazku w poprzek podłogi

platformy kolejowej lub innego pojazdu umieszczone są w kilku szeregach wałki, przeznaczone do wtaczania i podtrzymywania skrzyń, oraz przesuwne narządy ryglujące, które ograniczają ruchy skrzyni w kierunku podłużnym i w kierunku poprzecznym.

Według wynalazku skrzynia zaopatrzona jest w kółka toczne, które są rozmieszczone względem wałków, podtrzymujących skrzynię, umieszczonych na podłodze wagonu, tak iż wałki te utrzymują skrzynię z jej kółkami tocznymi w pewnej odległości od podłogi wagonu, dzięki czemu są one wolne podczas przewozu skrzyni od dźwigania jej ciężaru oraz nie są narażone na wstrząsy i uderzenia.

Na załączonym do opisu rysunku fig. 1 przedstawia widok z boku części wagonu towarowego z umieszczoną na nim skrzynią; fig. 2 — widok wagonu z przodu, przedstawiający jednocześnie widok z boku skrzyni, umieszczonych na nim; fig. 3 przedstawia w zwiększonej podziałce szczegóły urządzenia, służącego do umocowywania skrzyni na platformie, oraz część skrzyni i część wagonu; fig. 4 przedstawia w zwiększonej podziałce widok jednego z rogów skrzyni oraz zespołu podtrzymujących go wałków, umieszczonych na podłodze wagonu, a poza tym widok urządzenia, służącego do umocowywania skrzyni we właściwym położeniu, a fig. 5 — widok z góry szczegółów, przedstawionych na fig. 4.

Przewożenie towarów w skrzyniach, umieszczonych na wagonach kolejowych i należących do tych wagonów, jest znane. Skrzynie te konstruowano rozmaicie, jedne z nich ustawiano na wagonie w specjalnych gniazdach lub pomiędzy ściankami wagonu na specjalnych kozłach, na innych zaś umieszczano kółka toczne, umożliwiające przetaczanie skrzyni. Wynalazek niniejszy ma na celu ułatwienie przewożenia skrzyni obu wymienionych wyżej rodzajów.

W przykładzie wykonania wynalazku, przedstawionym na rysunku, na podłodze 1 wagonu towarowego (platformy) 2 umieszczone są wałki 3, rozmieszczone w szeregach, biegnących w pewnej odległości od siebie w poprzek podłogi wagonu. Wałki te są umieszczone na osiach 4 (fig. 3), osadzonych w gniazdach 5, 6, wykonanych w postaci odlewu żeliwnego. Wymienione gniazda są połączone ze sobą na końcach ich osi podłużnej za pomocą śrub 7; ułożone następnie w poprzek podłogi platformy tworzą próg, który jest przymocowany do niej śrubami 7'.

Przy takim wykonaniu wałków w razie uszkodzenia któregośkolwiek z nich lub też

gniazda wymiana uszkodzonej części daje się z łatwością uskutecznić przez odkręcenie śrub łączących 7 oraz śrub umocowujących 7' danego gniazda bez odejmowania i poruszania innych gniazd.

Takie progi, utworzone z szeregu gniazd 6, najlepiej jest umieścić względem siebie w odległości, równej odstępowi pomiędzy płozami 8. Płozy te są wykonane z płyt z walcowanej stali i przeprowadzone są w poprzek dna skrzyni 9. Posiadają one odgięte do góry końce 10, wystające poza boczne ścianki skrzyni; odlane lub kute końce 10, które mogą być nazwane trzewiakami, przymocowane są sztywno do konstrukcji skrzyni powyżej pochyłych występów na płozach 8 i posiadają u dołu pochyłe kołnierze, które stykają się z pochyłymi występami na płozach 8 i podtrzymują je.

Niektóre ze skrzyni, uwidoczniionych na rysunku, są wyposażone w kółka toczne 11 (fig. 3) o mniejszym (węższym) rozstawie niż rozstaw progów, utworzonych z wałków 3, tak że nie stykają się one z platformą lub wałkami 3 lub wreszcie z gniazdami 6.

Podczas ładowania skrzynia zostaje najprzód umieszczona w takim położeniu, aby jedne końce płóz 8 stykały się z wałkami 3, a następnie wpycha się skrzynię na jej miejsce na platformie, przy czym końce 10 płóz ułatwiają nasunięcie skrzyni na wałki 3.

Pomiędzy każdymi dwoma progami, utworzonymi z szeregu wałków 6, umieszczone są wsporniki 12 (fig. 5). Każdy z tych wsporników jest wyposażony w parę umieszczonych obok siebie otworów 13, wyciętych w kierunku podłużnej osi wagonu, w których osadzona jest para rygli 14, przesuwających się w tych otworach. Nad otworami 13 umieszczona jest pokrywa 15, zamykająca te otwory, i przykrywająca rygle 14. W pokrywie 15 wykonana jest pewna ilość otworów 17, umieszczonych

nad każdym rygłem, w które może być wstawiany trzpień 18, wchodzący następnie do odpowiedniego otworu w ryglu 14 dla zaryglowania go w pewnym położeniu. Zewnętrzne końce rygli powinny ściśle przylegać do przedniego i tylnego końca skrzyni dla uniemożliwienia jej ruchów na platformie w przód i w tył. Wystające końce 16 rygli wsuwają się pomiędzy pionowe występy 19 i poziomy kołnierz okuć 20, przymocowanych do ścianek bocznych skrzyni (fig. 3 i 4).

Wsporniki 12 są umieszczone parami i związane na stałe na przeciwległych bokach platformy i rozstawione w takiej odległości względem siebie oraz względem okuć 20, przymocowanych do ścianek bocznych skrzyni, że po umieszczeniu skrzyni we właściwym miejscu na platformie okucia te zawsze znajdują się naprzeciw rygli, niezależnie od tego, którym bokiem skrzynia będzie ustawiona na platformie.

W każdym wsporniku 12 umieszczona jest para rygli, przy czym jeden z tej pary może być wysunięty z przodu, a drugi z tyłu wspornika w celu zaryglowania umieszczonej naprzeciw niego skrzyni. Ponieważ zaś wsporniki 12 umieszczone są pomiędzy skrzyniami na przeciwległych bokach platformy, więc skrzynie zostają dzięki temu należycie umocowane we właściwym położeniu i zabezpieczone od przesuwania się zarówno w kierunku poprzecznym, jak i w kierunku podłużnym oraz od przechylania się.

Pośrodku długości bocznych ścianek skrzyni przy dolnych jej krawędziach umocowane są okucia 21, wykonane w postaci odlewów i zaopatrzone w listwy 22, które zachodzą pod półki kątowników, przymocowanych do wsporników 12 z obydwóch jego stron, których dolne ramię tworzy listwę 23. W ten sposób skrzynia jest mocno przytrzymywana i zabezpieczona od przesunięć w kierunku podłużnym platformy.

Listwy 22 i wchodząca w nie listwa 23 nie powinny jednak ograniczać przesuwania skrzyni wzdłuż platformy, ponieważ jest rzeczą pożądaną, aby skrzynię można było nastawiać nieco w kierunku podłużnym platformy po początkowym ustawieniu skrzyni z gruba pomiędzy nastawnymi ryglami 14 przez toczenie skrzyni po powierzchni wałków. W tym celu najlepiej jest pozostawić pomiędzy listwami 22 i listwami 23 w kierunku podłużnym platformy niewielki luz.

Wsporniki 12 są połączone ze sobą w poprzek platformy za pomocą belek korytkowych 24, dzięki czemu cała konstrukcja zostaje znacznie usztywniona.

Na bocznych ściankach skrzyni umieszczone są nakładki prowadnicze 25, położone pomiędzy okuciami 20. Nakładki te mają na celu utworzenie gładkiej powierzchni i uniknięcie zawadzania skrzyni o wystające części urządzenia na platformie podczas umieszczania na niej skrzyni.

Boczne ścianki skrzyni, na których znajdują się okucia 20 oraz listwy prowadnicze 25, mogą być nazwane „przednią” i „tylną” ścianką.

Skrzynię 9 po naładowaniu jej towarami w odpowiednim miejscu, najlepiej w magazynie towarowym, wtacza się lub też przenosi wprost na platformę.

Przy umieszczaniu skrzyni na platformie rygle wsporników 12 przy końcu platformy przeciwległym końcowi, przez który się skrzynię ładuje, z góry ustawia się w położenie wysunięte, przy czym rygle te zatrzymują skrzynię, gdy zostanie ona przesunięta poprzecznie w położenie właściwe na poprzecznych szeregach wałków platformy. Następnie wysuwa się przeciwległą parę rygli po przeciwnej lub ładującej stronie pojazdu tak, aby wsunęły się one do przeciwległej pary okuć 20, ryglując należycie skrzynię w nadanym jej położeniu.

Progi, utworzone z gniazd 5, 6, ujmu-

jących wałki 3 oraz wsporniki 12 z ryglami 14 i kątownikami 23, mogą być z łatwością umieszczone i umocowane we właściwych miejscach na podłodze każdej normalnej platformy kolejowej lub przewozowej, dzięki czemu platforma zostaje przystosowana do przewożenia towarów w skrzyniach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Udoskonalona platforma, zwłaszcza typu kolejowego, przystosowana do przewożenia towarów w przenośnych skrzyniach, przy czym na platformie i na skrzyniach znajdują się narządy, służące do ograniczania przesuwania się tych skrzyń na platformie, znamieną tym, że na podłodze tej platformy są umieszczone i za pomocą śrub (7') trwale umocowane w kilku szeregach, ciągnących się w poprzek podłogi tejże platformy, progi, powstałe np. przez połączenie ze sobą śrubami (7') wzdłuż ich osi podłużnej gniazd (5, 6), ujmujących wałki (3), które służą do przetaczania i podtrzymywania skrzyń w kierunku poprzecznym platformy.

2. Platforma według zastrz. 1, znamieną tym, że posiada odpowiednio dostosowane skrzynie, w poprzek dna których przymocowane są płozy (8), na których przetacza się je po wałkach (3), umieszczonych w gniazdach (5, 6) na podłodze platformy, które stykają się z płozami w poziomej w przybliżeniu płaszczyźnie.

3. Platforma według zastrz. 1 i 2, znamieną tym, że płozy, przymocowane do

dna każdej skrzyni, są wykonane z szerokich płaskich blach, posiadających odgięte końce, wystające poza ścianki skrzyni.

4. Platforma według zastrz. 3, znamieną tym, że lane lub kute nasady (10), posiadające grube ścianki i przymocowane do ścianek skrzyni, są wyposażone w pochyle kołnierze dolne, na których opierają się odgięte końce płoz.

5. Platforma według zastrz. 1, znamieną tym, że posiada wsporniki (12), umieszczone między każdymi dwoma progami, utworzonymi z szeregu gniazd (5, 6) i wałków (3) i przymocowanymi trwale do platformy, w których to wspornikach umieszczone są rygle (14), które mogą być wysuwane ze wsporników w kierunku osi podłużnej platformy i w tym stanie zabezpieczane w celu ryglowania skrzyń lub też cofane ku wspornikom w celu umożliwienia wtaczania lub staczania skrzyni z jednej ze stron podłogi platformy.

6. Platforma według zastrz. 1 i 2, znamieną tym, że rozstaw poprzecznych progów, utworzonych z szeregu gniazd (5, 6), ujmujących wałki (3) i ułożonych na platformie, jest większy niż rozstaw podpór kół tocznych (11), umieszczonych na skrzyni, tak że wałki (3) dźwigają skrzynię wraz z jej kołami w pewnej odległości od podłogi platformy w celu ochrony tych kółek tocznych od zużycia i obciążenia podczas przewozu.

William Platts Kellett.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

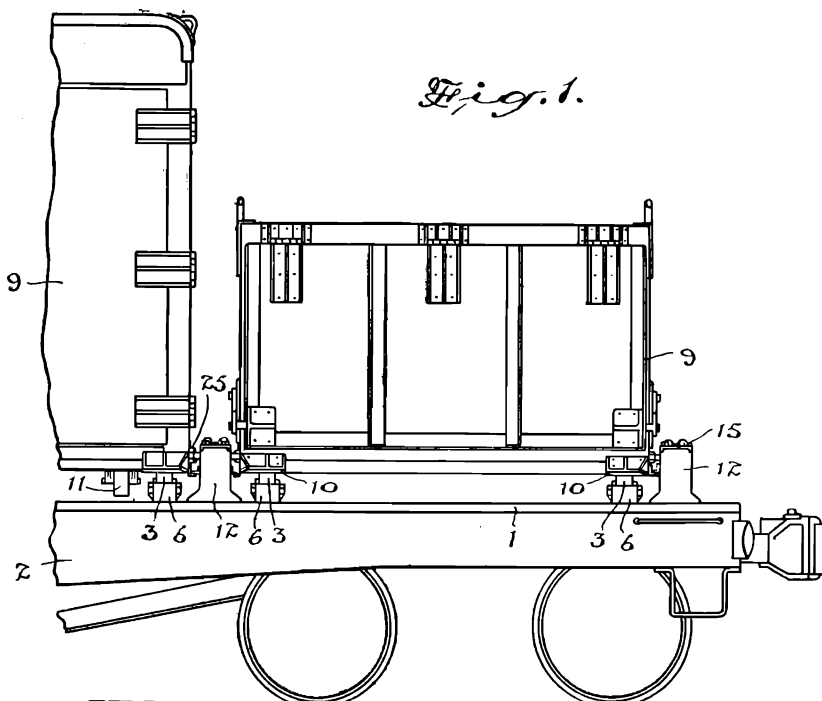


Fig. 2.

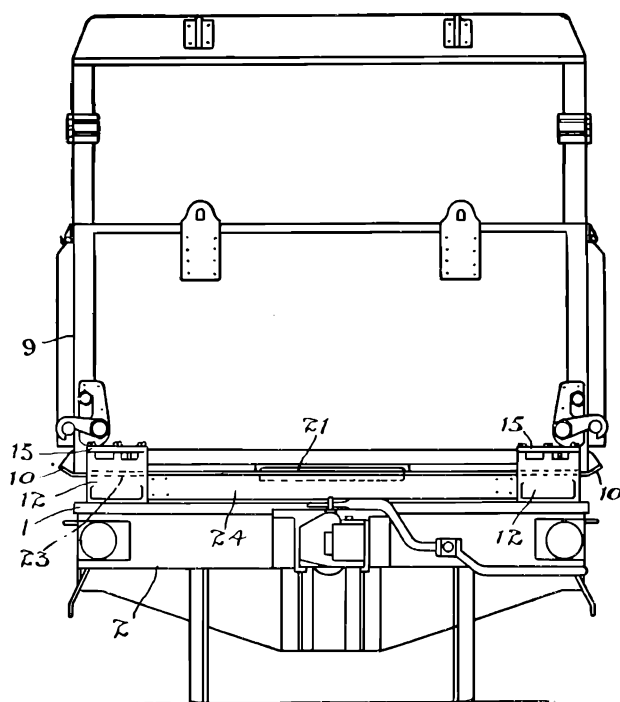


Fig. 3.

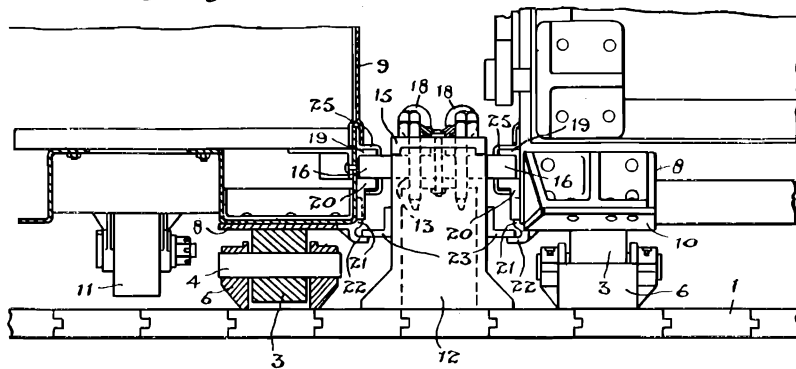


Fig. 5.

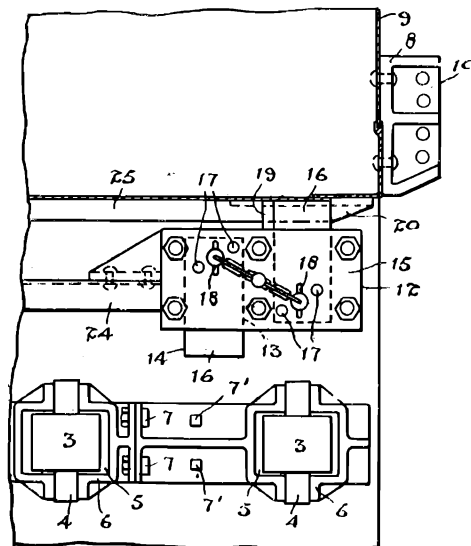


Fig. 4.

