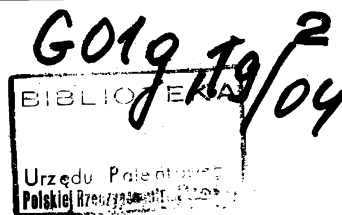


15 września 1926 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 3823.

Kl. 42 f 19/04

August Böhmer
(Magdeburg, Niemcy)
i Górnośląska Fabryka Wag August Böhmer i S-ka
(Katowice, Polska).

Sposób przebudowy wag, w szczególności kolejowych.

Zgłoszono 9 grudnia 1922 r.

Udzielono 19 grudnia 1925 r.

W ostatnich czasach wprowadzono wozy kolejowe, których ładowność wynosi 24 t przy 26 t ciężaru własnego i 12 m długości skrzyni, przyczem wozy te spoczywają na dwóch podstawach obrotowych, każda o dwóch osiach. Wprowadzenie tych długich wozów zmusza także do przedłużenia istniejących wag wagonowych, których dotychczasowa długość wynosiła 6—8 m.

Najłatwiejsze rozwiązanie, mianowicie ustawienie wag podwójnych, względnie par wagowych, więc dobudowanie drugiej wagi obok istniejącej jest drogie i często niewykonalne z powodu braku miejsca. Przy zużyciu takich podwójnych wag istnieje niebezpieczeństwo, że jeżeli wagon postawi się niekorzystnie, zwłaszcza gdy przesuwa

się wagon w czasie ważenia, to para kół może się ustawić na pomoście w szczelinie między obu wagami, co powoduje fałszywe wskazywanie przez wagę ciężaru.

Niniejszy wynalazek dotyczy sposobu takiego przebudowania istniejących wag, że mogą one służyć do ważenia długich wagonów towarowych. Można np. w ten sposób powiększyć długość wagi z 6 na 12 m. Przy tem rozwiązaniu urządzenie wagowe i stojak wagowy pozostają na miejscu, zmienia się tylko pomost i dodaje się dźwignie nośne. Sposób przebudowy uśkućecznia się w ten sposób, że pomost wagi przedłuża się w jedną lub w obie strony, np. tak, że z dźwigarami starego pomostu łączy się, np. zapomocą nakła-

dek, nowe dźwigary, posiadające celowo ten sam profil. Nowy koniec pomostu zaopatruje się w ostrza wagowe, poza tem stare ostrza wagowe i stare urządzenia wagowe pozostawia się bez zmiany. To nowe ostrze wagowe spoczywa na dźwigni, która jest połączona ze starym urządzeniem wagowym zapomocą wielu celowo dwuramiennych dźwigni osadzonych stale. Dobudowaną część wagi można też, na podobieństwo niezależnej wagi, zaopatrzyć w dwie oddzielne dźwignie obciążnikowe, które chwytają wspólną część łącznikową, która jest znowu połączona ze starym urządzeniem wagowym zapomocą stale osadzonych dźwigni i to prowadzi ostatecznie do tego, że nowy pomost wagowy może nie być połączony ze starym, lecz tylko obie wagi winny mieć wspólne urządzenie wagowe.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania wagi z pomostem.

Fig. 1 przedstawia podłużny przekrój wagi z nową dźwignią przenośnikową; fig. 2 jest widokiem z góry na układ dźwigniowy tej wagi; fig. 3 jest przekrojem A—B fig. 1; fig. 4—5 przedstawiają drugi przykład wykonania, w którym przedłużenie pomostu opiera się na dwóch dźwigniach przenośnikowych; fig. 6 i 7 przedstawiają wykonanie z dźwignią ciągłą.

Z dźwigarem 1 starego pomostu łączy się nowe dźwigary 3 nakładkami 2. Do podparcia nowopowstałego wolnego końca pomostu dodaje się według fig. 1 nową dźwignię nośną 4, która jest połączona z jedną z głównych dźwigni nośnych 7, 8 pomostu 1 zapomocą tak zwanego przeniesienia ciężaru, składającego się z jednej lub kilku dźwigni pośrednich 5, 6 z potrzebnymi łożami i łącznikami. Pośrednia dźwignia 6 może też chwytąć poprzeczną dźwignię 9, która stanowi połączenie z urządzeniem wagowym. W ten sposób waga i stare urządzenie wagowe pozostaje niezmienione, a przedłużenie pomostu jest po-

łączone ze starym mechanizmem wagowym zapomocą dodatkowego układu dźwigni.

W wykonaniu według fig. 4 i 5 część pomostu 3 spoczywa na dwóch dźwigniach nośnych 10, które są znanym sposobem ukształtowane, jako dźwignie trójkątne. Obie te dźwignie chwytają wspólny łącznik 11, a ich zwrócone ku sobie ostrza są w tym celu wzajemnie przestawione. Łącznik 11 chwytą też dźwignia przenośnikowa 5, a dźwignia 6 jest połączona z dźwignią nośną 7 starej części wagi, np. zapomocą ostrzy pomocniczych 7a.

W wykonaniu według fig. 6 i 7, nowa część pomostu opiera się tylko na jednej dźwigni nośnej, która przy pomocy łącznika 13 jest połączona bezpośrednio z jedną z dźwigni nośnych starej części wagi. Połączenie jest najprostsze zapomocą pomocniczego ostrza, znajdującego się na tej dźwigni nośnej, która przyjmuje ciężar nowej części wagi. Ostrze wagowe nowej części pomostu 3 opiera się na dźwigni nośnikowej 12, która z główną dźwignią nośnikową 7 starej części pomostu jest połączona łącznikiem 13 ostrzami pomocniczymi. Dźwignia nośna 12 może też chwytąć belkę poprzeczną 14.

Przedłużenie pomostu wagowego można oczywiście wykonać w obie strony. Tak samo dwie lub więcej części pomostu podpartych na dźwigniach nośnych mogą być ze sobą odpowiednio połączone.

Urządzenie dźwigni nośnych można też zastosować do nowych wag, jeżeli chodzi o takie konstrukcje, których stojak wagowy już z góry ma być umieszczony z boku.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób przebudowy wag, w szczególności wag kolejowych, znamienny tem, że pomost wagi przedłuża się, a ostrza wagowe umieszczone na nowym końcu wagi są osadzone na dźwigni obciążnikowej,

która jest połączona z mechanizmem wagowym starej wagi zapomocą układu dźwigniowego kilkakrotnie stale podpartego.

2. Waga wykonana sposobem według zastrz. 1, znamienna tem, że przedłużony pomost wagi dźwiga trzy ostrza wagowe, z których dwa są połączone znanym i niezmiennym sposobem zapomocą dźwigni z mechanizmem wagowym, a trzecie ostrze wagowe spoczywa na dźwigni nośnej (4), która jest połączona z jedną z dźwigni nośnych (7) istniejącego mechanizmu wagowego zapomocą wielokrotnego układu dźwigniowego (5, 6), osadzonego stale w punktach obrotu.

3. Waga wykonana sposobem według zastrz. 1, znamienna tem, że część pomostu (3), połączona ze starym pomostem wagi, dźwiga dwa ostrza wagowe, których

dźwignie nośne (10) są przestawione względem siebie i połączone wspólnym łącznikiem (11) z osadzonemi stale w punktach obrotu dwuramiennemi dźwigniami pośredniemi (5, 6), z których ostatnia jest połączona wieszakiem z dźwignią nośną (17) starej wagi.

4. Waga wykonana sposobem według zastrz. 1, znamienna tem, że połączona ze starym pomostem nowa część pomostu spoczywa ostrzem wagowym, znajdującem się na jej końcu zewnętrznym, na dźwigni nośnej (12), która przy pomocy wieszaka jest połączona z dźwigniami nośnemi istniejącego mechanizmu wagowego.

August Böhmer.
Górnoślaska Fabryka Wag
August Böhmer i S-ka.
Zastępca: M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

