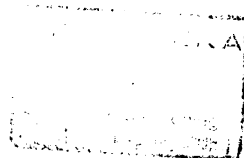


URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14277.

Kl. 81 e 96.

J. Pohlig Aktiengesellschaft
(Kolonja-Zollstock, Niemcy).

Wywrotnica wagonów kolejowych.

Zgłoszono 25 września 1930 r.

Udzielono 30 lipca 1931 r.

Wynalazek dotyczy dalszego ulepszenia wywrotnic wagonów kolejowych według patentu Nr 12699.

Ulepszenie to polega na tem, że z jednej strony wjeżdżające na ruchomy pomost wagony zostają przytrzymywane na nim w sposób znany zapomocą hamulca, podczas gdy z drugiej strony dojazd wagonów do wywrotnicy w czasie jej ruchu wywrotnego i w zależności od niego zostaje jednocześnie zamknięty zapomocą klocków hamulcowych, haków lub innych środków zatrzymujących i jest zwalniany dopiero po powrocie pomostu wywrotnego w jego położenie początkowe.

Wynalazek jest przedstawiony schematycznie na rysunku w przykładzie wykonania z napędem mechanicznym, a miano-

wicie, na fig. 1 — w widoku bocznym, na fig. 2 — w widoku z przodu, natomiast fig. 3 przedstawia widok z góry bez wagonu.

Wywrotnica 1 waha się w znany sposób około osi 2, równoległej do podłużnych ścian wagonu 4. Na poziomym pomoście wywrotnym 1 jest umieszczony między torami 3 hamulec 5. Sposób działania hamulca 5 jest widoczny z fig. 3. Obydwie szyny hamulcowe 9 i 10 mogą być zbliżane do szyn 3 lub też od nich oddalane zapomocą dźwigni 18 względnie 19, wahających się około pionowych osi 11 względnie 12, przyczem końce tych dźwigni w miejscach 13 i 14 mogą się do siebie zbliżać i oddalać na zaopatrzoną w prawy i w lewy gwint drażku 15, gdy ten zapomocą przekładni 16 zostanie obracany przez kół-

ko ręczne 17 w jednym lub w drugim kierunku. Wtoczony przeto na pomost wywrotowy wagon może być na nim utrzymany we właściwym położeniu w ten sposób, że przez uruchomienie opisanego urządzenia szyny hamulcowe 9 i 10 zostają przesunięte nazewnątrz w kierunku szyn 3 aż do krawędzi kół wagonowych, wskutek czego wagon kolejowy jest na pomoście zahamowany.

Aby dojazd do pomostu podczas jego ruchu wywrotowego był samoczynnie zamknięty w zależności od tegoż ruchu i aby umożliwić dojazd dla innych wagonów po powrocie pomostu do położenia wyjściowego, zastosowano w przedstawionym przykładzie wykonania następujące urządzenie.

Obydwa klocki hamulcowe 7 (fig. 1 i 3) mogą być nasunięte na szyny 3 w płaszczyźnie kół wagonowych lub też mogą być z szyn zpowrotem usunięte. Na poziomej osi 20 waha się dźwignia trójramienna 21, zaopatrzona w przeciwwagę 8; przedstawione na fig. 1 położenie przyjmuje dźwignia 21 wtedy, gdy znajdujący się w położeniu wyjściowym pomost wywrotowy 1 naciska zapomocą kciuka 22 na krótkie ramię dźwigni trójramiennej 21. Górne ramię dźwigni 21 jest połączone zapomocą prętów 23 i dźwigni kolankowych z dwoma wychylnymi klockami hamulcowymi 7. W położeniu wyjściowym pomostu wywrotowego 1 przyjmuje dźwignia 21 położenie, wskazane na rysunku, przyczem klocki 7 zajmują położenie pomiędzy szynami 3 (fig. 3), wskutek czego dostęp wagonu do wywrotnicy jest wolny. Po wtoczeniu jednak wagonu 4 na pomost 1 i zaczęciu wywracania tego pomostu, kciuk 22 zwalnia dźwignię 21, która wskutek działania przeciwwagi 8 obraca się w lewo (fig. 1) i tem samem rozchyła klocki 7 nazewnątrz na szyny 3, zamykając dostęp dla wagonów przez cały czas trwania ruchu wywrotowego wywrotnicy 1. Zamknięcie to zostaje

zwolnione dopiero po powrocie pomostu wywrotowego do jego położenia wyjściowego, który zapomocą kciuka 22 podnosi dźwignię 21, a tem samem usuwa klocki 7 z szyn 3.

Wynalazek nie ogranicza się do przedstawionej i opisaney postaci wykonania.

Zamiast opisanego ręcznego sposobu uruchamiania hamulca 5 może on być wprawiany w ruch zapomocą napędu elektrycznego w ten sposób, że poruszanie szyn hamulcowych 9 i 10 odbywa się zapomocą znanych w elektrotechnice, a przeto nieopisanych tutaj bliżej środków. Uruchamianie zapomocą elektryczności hamulców może się odbywać przez zastosowanie włączników lub przez kontakty, które są uruchamiane ręcznie lub też sterowane przez same nadjeżdżające wagony. Również i uruchamianie klocków 7 lub innych przyrządów wstrzymujących (np. haków) może się odbywać zapomocą elektryczności znanymi przez się środkami; tak np. klocki 7 mogą być utrzymane przez elektromagnes wbrew działaniu sprężyn lub przeciwwag stale w położeniu otwartem w ten sposób, że prąd ze źródła elektryczności płynąłby do elektromagnesu, skąd poprzez kontakt, zamykany przez pomost 1 w czasie jego położenia wyjściowego, płynąłby zpowrotem do źródła prądu. Z rozpoczęciem ruchu wywrotowego pomostu kontakt ten zostaje otwarty, — elektromagnes, który dotychczas, z powodu pozostawania pod prądem, utrzymywał klocki w stanie otwartym, zostaje pozbawiony prądu, a przeciwwagi lub sprężyny przesuwają klocki na szyny w ten sposób, że wówczas przez cały czas trwania ruchu wywrotowego dostęp jest zamknięty. Dopiero po powrocie pomostu wywrotowego w położenie wyjściowe, zostaje kontakt ponownie zamknięty, do elektromagnesu znów dopływa prąd i magnes odciąga klocki zpowrotem, czyniąc w ten sposób dostęp znów wolny.

Zatrzymywanie wagonu na pomoście

wywrotowym z jednej strony, oraz samoczynne regulowanie dostępu do wagonów w zależności od ruchu wywrotowego według wynalazku z drugiej strony, mogłoby się odbywać zamiast opisanym sposobem mechanicznym lub elektrycznym również i za pomocą znanych urządzeń hydraulicznych i pneumatycznych.

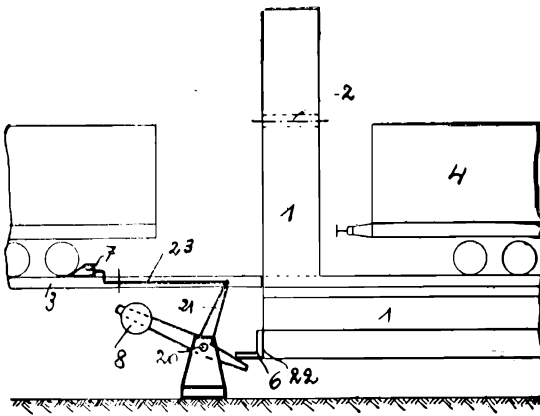
Zastrzeżenia patentowe.

1. Wywrotnica wagonów kolejowych z wywrotowym pomostem, zaopatrzonym w hamulce do przytrzymywania wagonów, oraz z urządzeniem do samoczynnego regulowania dojazdu wagonów do pomostu, znamienna tem, że wspomniane urządzenie składa się z dźwigni, zaopatrzonej w przeciwwagę (8) lub w sprężynę, przyczem

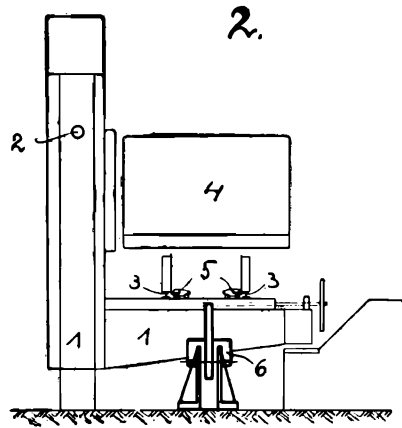
dźwignia ta jest połączona z narządami zamykającymi (7) i przestawiana zapomocą występu (22), umocowanego na pomoście wywrotowym.

2. Odmiana wywrotnicy według zastrz. 1, znamienna tem, że do uruchamiania urządzenia, regulującego samoczynnie dojazd wagonów do pomostu, służą kontakty lub włączniki, otwierające lub zamykające obwód prądu, przepływającego przez elektromagnesy, przyczem sterowanie narządów zamykających jest uskuteczniane zapomocą rdzenia elektromagnesu lub kotwiczki.

J. Pohlig Aktiengesellschaft.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.



1



2.

3.

