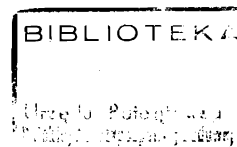


15 października 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



B51L 23/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 8710.

Kl. 20 i 39.

Johannes Bennewitz
(Lipsk, Niemcy)
i Fritz Lunow
(Lipsk, Niemcy).

Przenośne urządzenie ostrzegawcze dla robotników zajętych naprawą torów kolejowych.

Zgłoszono 18 listopada 1926 r.

Udzielono 16 kwietnia 1928 r.

Robotnicy, zajęci naprawą torów kolejowych, zaskoczeni bywają bardzo często, szczególnie podczas mgły lub wewnątrz tunelu, przez nadjeżdżające parowozy lub pociągi, przyczem kierownicy ruchu sąsiednich stacyj nie mają możliwości ostrzec ich przedtem. Znanе dotychczas środki ostrożności w celu usunięcia podobnych nieszczęśliwych wypadków okazały się zupełnie bezskuteczne.

Zapomocą urządzenia według niniejszego wynalazku zapewnia się w sposób prosty i pewny bezpieczeństwo pracy w takich wypadkach. Urządzenie polega na tem, że łubek, umieszczony na stopie szyny, w odpowiedniej odległości od miejsca pracy, posiada boczne ramiona, z których każde

jest zaopatrzone w zacisk; łubek ten służy jako podparcie sprężynującego kabłąka, wystającego ponad poziom główki szyny, a posiadającego pionowe zakończenia w kształcie płaskich płytek, przyczem wszystkie te części stanowią część obwodu prądu i są tak rozmieszczone, że koła nadjeżdżającego pociągu naciskają na kabłąk, który pionowymi zakończeniami płytkowymi styka się z zaciskami w ten sposób, że powstaje w tym wypadku zamknięty obwód prądu, który łączy dzwonek ostrzegawczy ustawiony w pobliżu miejsca pracy z przyrządem umieszczonym na szynie, znajdującym się w pewnej odległości od miejsca pracy i połączonym zapomocą kabla z dzwonkiem.

Na rysunku przedstawiony jest przykład

wykonania wynalazku, a mianowicie: fig. 1 przedstawia widok z przodu urządzenia; fig. 2 przedstawia przekrój poprzeczny $A-B$ przyrządu, umieszczonego na szynie; fig. 3 — widok boczny urządzenia kontaktowego; fig. 4 — plan połączeń.

Przyrząd składa się z łubku a , przymocowanego zapomocą śruby a'' do stopy szyny x . Do części a' łubku jest przymocowana pionowa kierownica b , która jest równoległa do środniczki szyny. Oprócz tego łubek a posiada dwa poziome ramiona c , d , na końcach których osadzone są (po jednym) zaciski e względnie f oraz pionowe czopy okrągłe g względnie h .

Wspomniana kierownica b służy do umieszczenia w niej trzpienia k kabłąka i , posiadającego na końcach pionowe płytki płaskie l względnie m , zakończone (podobnie jak zaciski) częściami z miedzi. Przedłużenia kabłąka posiadają wystające pochwy n , o , w których osadzone są sprężyny przyciskowe p , względnie q , które przylegają z jednej strony do pochwy n , o , z drugiej strony do trzpieni g , h i stale sprężyscie przyciskają do góry kabłąk i . Do każdego z zacisków e , f przymocowany jest jeden przewodnik s (fig. 4), przeprowadzony do gniazda wtyczkowego r , przymocowanego do płytki a' i służącego do umieszczenia wtyczki v , połączonej z dzwonkiem ostrzegawczym zapomocą przewodu w , przeprowadzonego aż do miejsca pracy.

Przyrząd włącza się w następujący sposób.

W odległości około 300 m od miejsca pracy umocowuje się łubek a , zapomocą śrubek a'' , na zewnętrznej stronie szyny x , przyczem kabłąk i , spoczywający na sprężynach p , q i prowadzony trzpieniem k , wystaje ponad poziom główki szyny. Następnie wsuwa się wtyczkę v w gniazdo r , odwija kabel w z bębna i łączy się go z sygnałowym dzwonkiem z , umieszczonym w pobliżu miejsca pracy na stojaku (trójno-

gu), a to w celu wzmocnienia rezonansu. W chwili zbliżania się pociągu koła przycisną kabłąk i , zaś płaskie płytki l , m wcisną się do odpowiednich zacisków biegunowych e , f . W ten sposób zamknięty obwód prądu uruchomi sygnał dzwonkowy, umieszczony w pobliżu miejsca pracy, i ostrzeże robotników o zbliżaniu się pociągu. Zamiast sygnału akustycznego można w obwód prądu włączyć równie dobrze sygnał optyczny lub oba równocześnie.

Po przejechaniu pociągu, pod wpływem sprężyn p , q kabłąk i wraca do normalnego położenia.

W razie zmiany miejsca naprawy względnie pracy zwalnia się przyrząd ze stopy szyny, a następnie umocowuje się go na szynie w odpowiedniej odległości od nowego miejsca pracy tak, że robotnicy ochronieni są w najodpowiedniejszy sposób przed niespodziewanem nadejściem pociągu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przenośne urządzenie ostrzegawcze dla robotników, zajętych naprawą torów kolejowych, znamienne tem, że jest zaopatrzone w łubek (a), umieszczony na stopie szyny (x) w odpowiedniej odległości od miejsca pracy i wyposażony w boczne ramiona (c , d), z których każde jest zaopatrzone w zacisk (e , względnie f), oraz służący jako podparcie sprężynującego kabłąka (i), wystającego ponad poziom główki szyny, a posiadającego pionowe zakończenia w kształcie płaskich płytek (l , m), przyczem wszystkie te części stanowią części obwodu, w który jest włączone źródło prądu i są tak umieszczone, że koła nadjeżdżającego pociągu naciskają na kabłąk (i), który wówczas pionowymi płytkami (l , m) styka się z zaciskami (e , f) w ten sposób, że zamyka obwód prądu, dzięki czemu wprawia w ruch sygnał ostrzegawczy (np. dzwonek, sygnał optyczny lub oba równocześnie), u-

stawiony w pobliżu miejsca pracy, a połączony kablem (w) z łubkiem (a).

2. Przenośne urządzenie ostrzegawcze według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada sprężyny śrubowe (p , q), które podczas przejazdu pociągu zostają ściskane, a po przejechaniu tegoż, odprężając się, prze-

suwają kabląk (i) z powrotem do pierwotnego położenia.

J. Bennewitz.

F. Lunow.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

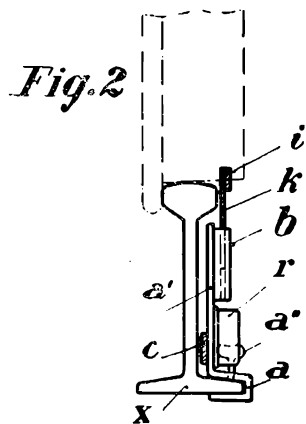
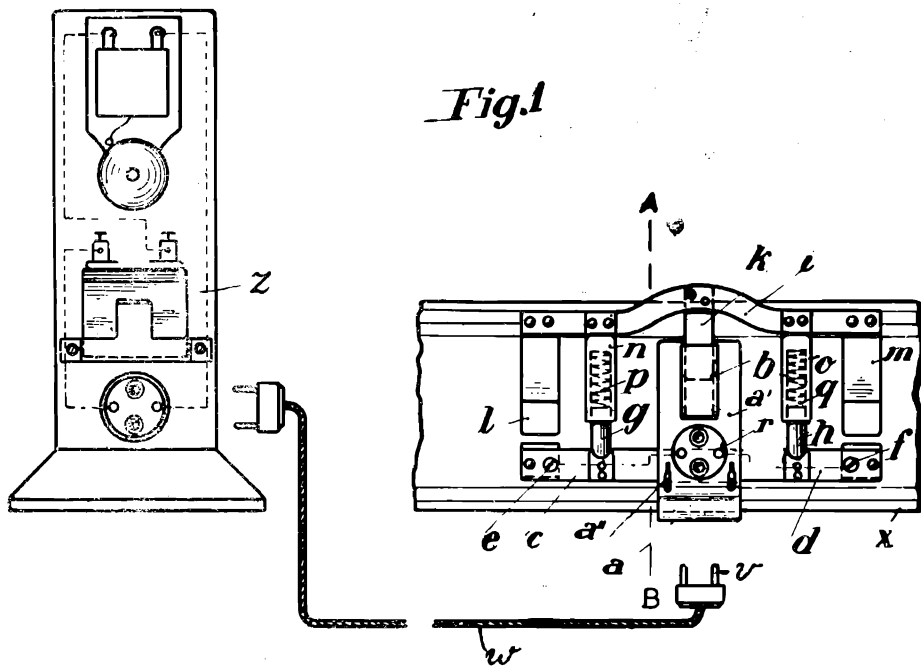


Fig.3

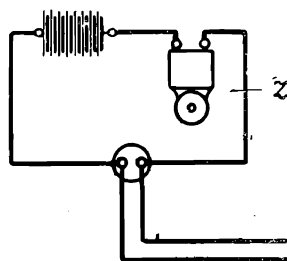
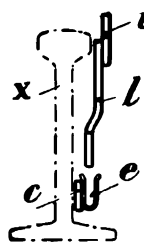


Fig.4

