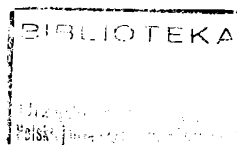


6 maja 1929 r.

URZĄD PATENTOWY



B61j 1/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 9847.

Kl. 20 g 8.

Karl Jaeger
(Havel, Niemcy).

Przesuwny kozioł odbojowy.

Zgłoszono 20 lipca 1926 r.

Udzielono 12 stycznia 1929 r.

Pierwszeństwo: 20 lipca 1925 r. (Niemcy).

Przy przesuwym koźle odbojowym ze stopniowem zwiększeniem oporu hamowania, według wynalazku, przesuwne szyny koźła odbojowego są przymocowane do progów toru zapomocą haków i są zaopatrzone w zaciski, których odstęp od odpowiednich progów kolejowych zwiększają się stopniowo. Aby przednie wolne końce szyn koźła nie mogły się zniżyć pod górną krawędź progów i przy przesuwaniu ich nie mogły wcisnąć się w nie w chwili, gdy wskutek uderzenia w głowę koźła odbojowego kozioł przechyla się ku przodowi, kozioł odbojowy według wynalazku jest umieszczony na sankach, których przednie końce wystają ponad wolne końce szyn

podpierających i są zagięte ku górze. Sanki te są szersze od podstawy szyn podpierających i umożliwiają użycie do przytwierdzenia koźła odbojowego do progów płyt zaciskowych zamiast haków albo śrub. Nadaje to koźlowi odbojowemu bardzo pewne prowadzenie, przy jednoczesnem zwiększeniu hamowania.

Poza tem w celu zapobieżenia, aby, w razie większego przesunięcia koźła odbojowego, odstęp między progami nie przekroczył pewnej granicy, co mogłoby wywołać przegięcie szyny, pierwszy próg, którego nie zabiera zacisk przy przesunięciu koźła odbojowego, przymocowuje się do szyn koźła odbojowego zapomocą cię-

gna (liny lub łańcucha), a to w tym celu, ażeby był ciągniemy na oznaczoną przestrzeń; wskutek tego odstęp między progiem leżącym nieruchomo a progiem przesuwającym się podzielony jest w ten sposób, że szyny toru są mniej więcej normalnie podparte; nadto przez takie urządzenie progu zabieranego osiąga się tę korzyść, że trzeba cofać kozioł w jego początkowe położenie dopiero wtedy, gdy się przesunie o większą przestrzeń, a zatem unika się częstego cofania kozła odbojowego.

Opisany kozioł odbojowy ze stopniowym zwiększeniem oporu hamowania posiada tę zaletę, że może służyć zarówno jako końcowy kozioł odbojowy, jako też do chwilowego zamknięcia toru, a to dzięki temu, że ustawienie go daje się wykonać szybko, bez jakiegokolwiek przebudowania toru. Poza tem, ponieważ nie potrzebne jest łubkowanie szyn przesuwanych kozła odbojowego z szynami toru, można więc dany kozioł zastosować przy torach o dowolnym prześwicie, a do wykonania jego mogą służyć szyny o dowolnym przekroju, a także ceowniki lub teowniki.

Rysunek przedstawia przykład wykonania przesuwanego kozła odbojowego, a mianowicie: fig. 1 — w widoku z boku, a fig. 2 — w widoku z góry.

Kozioł odbojowy umieszczony jest za pomocą szyn e , f na sankach a , wystających poza wolne końce szyn f i zagiętych ku górze. Sanki a są wykonane z płaskowników szerszych od stopy szyn kozła odbojowego i są przymocowane płytkami zaciskowymi b do progów h . Szyny e kozła odbojowego są przymocowane do progów h hakami i w znany sposób i są zaopatrzone w zaciski c (służące do zabierania progów), które, jak widać na rysunku, są rozmieszczone w ten sposób, że pierwsza para zacisków c^1 i c^2 przylega bezpośrednio albo prawie bezpośrednio do przynależnych progów, oznaczonych cyframi I i II ,

podczas gdy pozostałe zaciski c^3 , c^4 i t. d. przyśrubowane są do szyn parami, w zwiększających się odstępach od przynależnych progów h .

W razie potrzeby można jeszcze zwiększyć działanie hamujące kozła odbojowego, przedłużając jego szyny przesuwne i przymocowując do nich dalsze zaciski w stale zwiększających się odstępach od progów.

Oznaczony przez IV próg h toru jeźdnego k , znajdujący się przed kozłem odbojowym, a do którego zaciski przy przesuwaniu kozła odbojowego nie przylegają, jest wykonany jako próg zabierany i jest połączony za pomocą cięgła d (liny lub łańcucha) z szynami kozła odbojowego. Długość tych cięgien d jest tak dobrana, że po przesunięciu kozła odbojowego o oznaczoną przestrzeń, t. j. po osiągnięciu większego odstępu między progiem III , zabieranym przez ostatnie zaciski a leżącym nieruchomo progiem IV , ten ostatni zostaje również przesunięty, powodując wyrównanie odstępów progów, t. j. podparcia szyn. W tym celu odstęp między progami IV i III winien być początkowo mniejszy od normalnego odstępu progów.

Działanie hamujące osiąga się przy opisanym kozle odbojowym przez to, że po pokonaniu oporu tarcia sanek a (ewentualnie szyn e) oraz oporu środków przymocowujących b i płyt zaciskowych względnie haków, przedewszystkiem zaciski c^1 i c^2 , przylegające silnie do progów I i II , wywierają nacisk na ułożone w podtorzu progi i przesuwają je tak daleko, aż reszta zacisków c^3 , c^4 i t. d., rozmieszczonych między progami, zacznie przylegać do odpowiednich progów, zwiększając stopniowo opór hamowania. Jeżeli progi już nie mogą przesuwac się, wówczas występuje dodatkowe hamowanie samymi zaciskami c , a mianowicie przez to, że szyny e kozła odbojowego przesuwają się w tych zaciskach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przesuwny kozioł odbojowy, znamienny tem, że jego szyny (*e, f*), przymocowywane do progów (*h*) szyn jezdnych (*k*), są zaopatrzone w zabieracze (np. zaciski *c*), których odstępów od przynależnych progów zwiększają się stopniowo, odpowiednio do zamierzonego działania hamowania, oraz że szyny te (*e, f*) są ułożone na sankach (*a*).

2. Przesuwny kozioł odbojowy według zastrz. 1, znamienny tem, że sanki (*a*) wystają poza przednie wolne końce szyn (*f*) kozła odbojowego i że końce tych sanek (*a*) są zagięte ku górze.

3. Przesuwny kozioł odbojowy według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że sanki (*a*) są szersze od stopy szyn (*e, f*) ko-

zła odbojowego i przymocowane są do progów zapomocą płytek zaciskowych (*b*).

4. Przesuwny kozioł odbojowy według zastrz. 1, znamienny tem, że umieszczony przed szynami kozła próg stały (*IV*), który nie jest zabierany zaciskami (*c*), jest połączony zapomocą cięgna (*d*) (lin, łańcuchów i tym podobnych) z szynami (*e*) kozła odbojowego, przyczem długość cięgna (*d*) jest tak dobrana, że, po zabraniu przesuwalnego proga (*III*) przez ostatni zacisk (*c₆*), stały próg (*IV*) przesuwają się także o mniej więcej jeden normalny odstęp progów.

Karl Jaeger.

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

Fig.1.

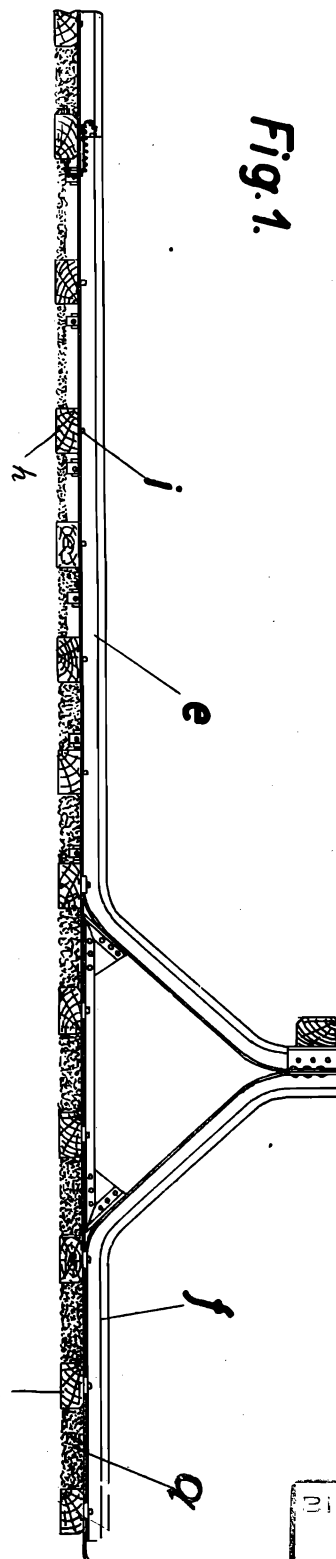


Fig.2.

