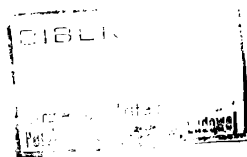


15 września 1925 r. ²

URZĄD PATENTOWY



B611, 5/20

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 1964.

Kl. 20 i 45.

Stefan Ciosłowski
(Radom, Polska).

Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.

Zgłoszono 27 marca 1920 r.
Udzielono 28 kwietnia 1925 r.

Konieczność manewrowania na torze wjazdowym w czasie zbliżania się pociągu, który wyszedł z sąsiedniej stacji, wymaga zatrzymania tegoż przed sygnałem wjazdowym. Aby dać możliwość maszyniście zatrzymania go w takich wypadkach przed sygnałem wjazdowym, należy w odpowiedniej odległości od tego sygnału podać sygnał hamowania.

Żeby więc wjeżdżający na stację pociąg nie zagrażał pociągowi przetaczanemu dozwolonem jest, według przepisów służby ruchu ważnych na kolejach austriackich, manewrowanie na torze wjazdowym tylko pod osłoną wspomnianego sygnału wjazdowego i na 600 — 900 m przed nim wysuniętego sygnału ostrzegawczego. Oba te sygnały są optyczne.

Odległość 600 — 900 m jest to droga, obliczana stosownie do niwelety, potrzebna do zahamowania pociągu towarowego o ręcznych hamulcach.

Według istniejących na wszystkich kolejach kontynentu naszego przepisów sygnalizacji, sygnał ostrzegawczy winien być z pociągu widoczny — tak w dzień jak i w nocy — najmniej na 150 m.

Przepis ten, od ścisłego stosowania którego w praktyce zależy wykonalność najważniejszej w chwili niebezpieczeństwa czynności t. j. natychmiastowego hamowania pociągu, jest nawpół teoretycznym, gdyż zielone światło sygnału ostrzegawczego jest wprawdzie zawsze widoczne podczas spokojnej nocy, lecz podczas nagle opadającej, gęstej mgły jest ono mało widoczne, a w wypadkach zgaszenia latar-

ni przez wichur lub burzę w ciemnościach nocy jest ono wcale niewidoczne.

Tu tkwi źródło wypadków powtarzających się stale w tych samych okolicznościach, przy wjeździe do stacji.

W naszym klimacie przypada na rok przeciętnie 30—35 nocnych zawiei, śnieżyć i podobnych zaburzeń atmosferycznych.

Niniejszy wynalazek ma na celu usunięcie wspomnianego wyżej niedomagania przez zastosowanie sygnału ostrzegawczego dźwiękowego zamiast optycznego, względnie przez wzmocnienie dotychczas używanego optycznego sygnału ostrzegawczego sygnałem dźwiękowym nigdy niezawodzącym.

Na załączonym rysunku uwidoczniony jest wynalazek, przyczem: 1 oznacza zwrotnicę wjazdową, 2 — sygnał wjazdowy, 3 — optyczny sygnał ostrzegawczy, 4 — rezonatory, 5 — środek stacji.

Wynalazek polega na tem, że na pewnej przestrzeni c przed optycznym sygnałem ostrzegawczym, styki szyn ułożone są na urządzonych jako rezonatory progach żelaznych, z zastosowaniem specjalnych metalowych podkładek, potęgujących odgłos uderzeń kół.

Już same nagłe przejście z jazdy po łagodnych, wiszących stykach na twarde

styki (na przestrzeni c) wywołuje na parowozie ostre, przenikające dudnienie, które przez zastosowanie wspomnianych metalowych podkładek potęguje się.

W ten sposób wywoływać można nawet sygnał melodyjny.

Sygnał ten jest ważny tylko dla pociągów (luźnych parowozów) wjeżdżających do stacji i posiada następujące zalety:

1. urządzenie proste, dające się łatwo dostosować do innych, ochraniających wjazdy, systemów sygnalizacji;
2. sygnał trwa dobitnie, bez przerwy 30 — 60 sekund i
3. nigdy nie zawodzi.

Zastrzeżenie patentowe.

Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy, polegający na zwracaniu uwagi obsługi pociągu przez łoskot kół, przebiegających po twardych stykach szyn, znamieny tem, że styki szyn na pewnej przestrzeni przed sygnałem optycznym są położone na potęgujących łoskot dźwięczących podkładkach metalowych, przymocowanych do, działających jako rezonatory, żelaznych progów.

Stefan Ciośłowski.

