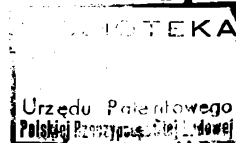


30 stycznia 1928 r.



B51K 5/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 8087.

Kl. 20 h 6.

Stefan Götz & Söhne Kommandit-Gesellschaft
(Wiedeń, Austria).

Wykolejnica.

Zgłoszono 10 czerwca 1924 r.

Udzielono 30 listopada 1927 r.

Pierwszeństwo: 6 lipca 1923 r. (Austria).

Urządzenia, używane do zabezpieczenia głównego toru od przypadkowego wjazdu pociągów z torów bocznych, znane w rozmaitych odmianach, mają wszystkie tę wadę, że żadne z nich nie odpowiada warunkom, niżej wyszczególnionym.

Warunki te są: pewność wykolejenia przy możliwie daleko posuniętej ochronie wyrzuconych pojazdów; zabezpieczenie czułych części od uszkodzenia, zwłaszcza służących do zamykania urządzenia w czynnem albo wyłączonem położeniu zamków i kluczy, osi i dźwigów; możność stosowania tego samego urządzenia tak do lewego, jak i do prawego toku szyn i, wreszcie, dokładne przyleganie wykolejnicy do główki szyny przy rozmaitej wysokości szyn.

Wykolejnica według wynalazku spełnia jednocześnie wszystkie powyższe warunki w ten sposób, że zewnętrzna strona toru, na którym jest umocowana wykolejnica, pozostaje wolna dla umieszczenia belki, na którą wjeżdżają kołami wykolejone pojazdy, dzięki czemu usunięte jest szkodliwe dowolne zejście z szyn. Wszystkie ruchome, jak również łożyskowe części i wszystkie czułe, słabe i ulegające łatwemu zepsuciu części składowe są ułożone pomiędzy szynami. Poza tem urządzenie jest tak ukształtowane, że dźwigar wykolejnicy daje się łatwo dostosować do rozmaitych wysokości szyn, a okucie i dźwigar są pomiędzy sobą i ze swemi łożyskami połączone w sposób rozbieralny, wskutek czego przez zwyczajne odwrócenie dźwigara możliwe

się staje przystosowanie wykolejnicy do prawego albo lewego toku szyn.

Na załączonym rysunku fig. 1 przedstawia pionowy przekrój środkowy, a fig. 2—widok z góry urządzenia tego rodzaju, przy czem organy sygnałowe (tarcza albo latarnia) są opuszczone.

Przyrząd do wykolejenia składa się z kątownika 1, umocowanego zapomocą śrub 2 na płycie 3, służącej jako dźwigar, na który wtacza się koło pojazdu. Płyta 3 jest wewnątrz toru w oddaleniu od tej szyny, na której ustawiona jest wykolejnica, połączona śrubami 4 z obydwoma obrotowymi głowicami 5 i 6, które umieszczone są na osi 7, służącej jako oś obrotu dla wykolejnicy i osadzonej w ramie 11, przymocowanej do podkładu śrubami 9 i do szyny, śrubami 10.

Dla utrzymania wykolejnicy w uwidocznionem na rysunku czynnem położeniu albo w położeniu przełożonem, uwalniającem szynę od wykolejnicy, jest przewidziana równoległa do szyny długa zasuw 12, która może być przesuwana wzdłuż zapomocą obracalnej o 180° w pionowej płaszczyźnie dźwigni 13 i która posiada wycięcia albo otwory, które w krańcowych położeniach zasuw dostają się przed rygiel zamków 14 i 15.

W przedstawionem położeniu wykolejnica zachodzi w oznaczony kreskowano-kropkowanymi linjami zarys niezbędnego światła koło szyny (fig. 1), a w przełożonem położeniu z zarysu tego usuwa się całkowicie. Zasuw 12 jest zaopatrzona w występ 16, który w narysowanym położeniu znajduje się nad nadlewkiem wycinkowym 17, głowicy 5 i zapobiega podniesieniu urządzenia wykolejającego. Zasuw 12 może być zamknięta zamkiem 14, którego klucz przechowuje się u dozorczy toru. Klucz do drugiego zamka 15 znajduje się w zamku, ponieważ zamki są w ten sposób urządzone, że klucze mogą być wyjęte tylko przy zamkniętym zamku, a zamykanie wskutek

rozmszczenia otworów w zasuwie 12 jest możliwe tylko kolejno zapomocą jednego albo drugiego zamka. Klucz z zamka 15 jest w uwidocznionem na fig. 2 położeniu zasuw pokryty blachą 18 i w ten sposób zabezpieczony od zepsucia.

Dla przełożenia wykolejnicy należy zamek 14 otworzyć, wskutek czego zasuw 12 zostaje uwolniona i zapomocą dźwigni 13 może być nastawiona w środkowe położenie.

Przy tem położeniu dźwigni 13 występ 16 zasuw 12 uderza o wycinek głowicy 6, a nadlew 17 głowicy 5 zostaje odryglowany. Wykolejnica musi zostać przełożona przed wprowadzeniem dźwigni 13 w jej drugie poziome położenie i przed zamknięciem zasuw 12 zamkiem 15 w jego przeciwnie położenie krańcowe. Występ 16 wchodzi przytem w wycięcie wycinka obrotowej głowicy 6 i urządzenie wykolejające jest zaryglowane w swem otwartem położeniu. Obecnie może być zwrotnica odgałęzienia zapomocą zwolnionego klucza zamka 15 otwarta i wjazd na tor boczny będzie wolny.

Przy nakładaniu wykolejnicy na szynę, odbywają się powyżej opisane czynności w odwrotnym porządku. Dźwignia 13 posiada taką długość, że nie może być pod pojazdem, stojącym nad urządzeniem wykolejającym, przełożona z jednego krańcowego położenia w drugie o 180° , przez co zapobiega się możności nałożenia na szynę wykolejnicy pomiędzy zestawami kół pojazdu. W ten sposób jest zabezpieczone utrzymanie dowolnej granicy odległości przez pojazdy.

W celu umożliwienia użycia wykolejnicy w razie potrzeby do drugiej szyny tego toru, należy po odśrubowaniu z płyty 3 kątownika 1 i po odśrubowaniu jej od obrotowych głowic 5 i 6 płytę przewrócić na drugą stronę, a wówczas zajmą położenie odwrócone, jak w zwierciadle, w stosunku do fig. 2. Następnie zostaje kątownik 1 za-

pomocą śrub 2 przyśrubowany do płyty 3, a ta płyta zapomocą śrub 4, do głowic 5 i 6. Całe urządzenie może obecnie zapomocą swej oprawy być umocowane na drucianej szynie.

Dla dokładnego dostosowania wyjazdowej płyty 3 do wysokości szyn, płyta ta może być pokręcana w małych granicach, co osiąga się w ten sposób, że obrotowe głowice 5 i 6 zaopatrzone są w ramiona 19, w których osadzona jest oś 20 z ramionami 21, przy których umocowane jest prowadzące do sygnału ciągnię 22 i połączone z kontrolującą zasuwa 24 drążek 23.

Jak widać, całe właściwe urządzenie wykolejające ze wszystkimi swoimi czułowymi częściami jest umieszczone wewnątrz toru, a zatem zewnętrzna strona szyn pozostaje całkowicie wolna; dzięki czemu zewnętrznie wzdłuż toru, zaopatrzonego w urządzenie wykolejające, może być ułożona belka 25 (fig. 1), dochodząca aż do górnej krawędzi szyn, na którą przechodzi swoim kołem wykolejony pojazd, który w ten spo-

sób jest zabezpieczony od spadania z szyny i od uszkodzenia.

Zastrzeżenie patentowe.

Wykolejnica znamienita tem, że posiada kątownik (1), umocowany zapomocą śrub (2) do służącej jako dźwigar płyty (3), która jest umocowana do obrotowych głowic (5, 6), umieszczonych na osi (7), osadzonej w ramie (11) i nastawczo połączonych z ciągniem (22), prowadzącym do organu sygnału i kontrolującej zasuwy (24), przyczem wszystkie czułe części urządzenia wraz z zaryglowującą je w krańcowych położeniach zasuwa (12) i zamykającymi zasuwę tę zamkami (14, 15) są umieszczone wewnątrz toru, dzięki czemu na zewnętrznej stronie szyn może być umieszczona belka (25).

Stefan Götz & Söhne
Kommandit-Gesellschaft.
Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

