

Warszawa, 30 czerwca 1934 r.

URZĄD PATENTOWY

E01b 23/06



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 20001.

Kl. 19 ~~a~~, 27/01.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G. 19a 23/06
(Norymberga, Niemcy).

Sposób przewożenia i układania rozjazdów oraz urządzenie do stosowania tego sposobu.

Zgłoszono 4 stycznia 1932 r.

Udzielono 14 kwietnia 1934 r.

Rozjazdy o wymiarach większych od dopuszczalnej skrajni buduje się niekiedy całkowicie w wytwórni rozjazdów od razu z podkładami, szynami, krzyżownicami i zwrotnicami, poczem rozjazdy te rozkłada się na części składowe i przewozi je w tym stanie na miejsce przeznaczenia, gdzie rozjazd składa się następnie bez pomocy dźwигów, albo też rozjazdy składa się w pobliżu ich właściwego miejsca i gotowy złożony rozjazd układa się zapomocą dźwigu. Dźwigi kolejowe nie nadają się do przewożenia rozjazdów na większe odległości. Oprócz dźwigu potrzebny jest wówczas specjalny wagon kolejowy. Wagonem tym można jednak przewozić tylko poszczególne części rozjazdu, ponieważ ani szerokość, ani długość takiego wagonu nie wystarcza do przewożenia rozjazdu w całości.

Podczas rozbiórki starego rozjazdu postępuje się w odwrotnej kolejności. Również i w tym przypadku należy rozebrać rozjazd na poszczególne części, ułożyć je na normalnym wagonie kolejowym i przewieźć do warsztatów w celu przerobienia. Oczywiście, postępowanie takie jest bardzo niedogodne i wymaga znacznego nakładu czasu i kosztów. W ruchu kolejowym niedogodne jest zwłaszcza to, że na wbudowywanie rozjazdów przeznaczają się zazwyczaj tylko czas krótkiej przerwy w ruchu pociągów, w przeciwnym bowiem razie konieczne są zmiany rozkładu jazdy.

Wynalazek ma na celu usunięcie tych

niedogodności w ten sposób, że zarówno nowę jak i stare rozjazdy przewozi się w gotowym stanie na wagonach według wynalazku aż do miejsca ułożenia rozjazdu lub do warsztatu, gdzie rozjazdy układa się bezpośrednio względnie wyładowuje się. Wagon taki może być stosownie do wynalazku wykonany również tak, aby do wyładowania i ułożenia rozjazdu nie były wymagane osobne, t. j. niezależne od wagonu dźwigi.

Na rysunku przedstawiono przykłady wykonania wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia widok z boku wagonu do przewożenia rozjazdów, fig. 2 — odnośny widok z przodu, fig. 3 — dźwigar pomocniczy do wyładowywania i załadowywania rozjazdów, fig. 4 — widok boczny wagonu do przewożenia rozjazdów z obracalnemi wspornikami, fig. 5 — odnośny przekrój poprzeczny w zwiększonej podziałce, fig. 6 — przekrój poprzeczny wagonu z odmiennymi wykonaniami wsporników i fig. 7 — przekrój poprzeczny wagonu ze wspornikami odchylnymi.

Jak wynika z fig. 1 i 2, rozjazdy *a* ładuje się nie poziomo, lecz pochyło, aby wyyskać jak najlepiej wysokość i szerokość dopuszczalnej skrajni *b*. W tym celu na wagonie *c* znajduje się rusztowanie *d*, które umożliwia ułożenie rozjazdów pochyło. Na rusztowaniu tem można zawiesić rozjazd zapomocą dowolnego dźwigu i umocować go zapomocą klamer, haków lub śrub, które mogą być połączone z rusztowaniem sztywno lub przesuwnie. Rusztowanie może być zbudowane do ładowania jednostronnego lub dwustronnego na dwa rozjazdy.

Aby uniknąć stosowania specjalnego dźwigu, wagon można zaopatrzyć w kołowroty *e*, aby można było podnosić i opuszczać rozjazdy po równi pochyłej, posługując się w znany sposób linami drucianemi i krążkami. W tym przypadku rozjazd *a* umieszcza się (fig. 3) najlepiej na dźwi-

garach pomocniczych *g*, zaopatrzonych w krążki prowadnicze *f* i prowadzonych po rusztowaniu *d* podczas podnoszenia i opuszczania rozjazdu. Zamiast takich pomocniczych dźwigarów można luźne krążki przymocować śrubami wprost do rozjazdu lub do jego szyn, aby ułatwić podnoszenie i opuszczanie rozjazdu. Dzięki podłożeniu szyn z krążkami załadowanie i wyładowanie rozjazdu może być wykonane ręcznie lub mechanicznie zapomocą urządzeń podnośnikowych, umieszczonych na wagonie.

Według fig. 4 i 5 rozjazd *a* jest umocowany na obracalnych wspornikach *h* oraz w razie potrzeby na obracalnych wspornikach pomocniczych *i*, połączonych kratownicami *k*. Rozjazd może być wówczas ustawiony w dowolne położenie pochyłe i wyładowany z wagonu na dowolną stronę. Jeśli np. rozjazd *a* winien być przechylony w przeciwną stronę pochyłe, wówczas wyjmuje się najpierw sworznie *l* z dźwigara *k*, odchyła się ten dźwigar w położenie *m*, a wsporniki *h* opuszczają się na sworzniach śrubowych *n* tak nisko, aby w otwory *o* można było włożyć sworznie *l*. Po usunięciu sworzni *p* wspornik *h* można obrócić w dowolne położenie zapomocą sworzni śrubowego *n*. W razie przewożenia wagonu na większą odległość wsporniki i kratownice ustawia się znów w położenie, przedstawione na rysunku, aby zapewnić dobre oparcie rozjazdu. Do opuszczania i podnoszenia rozjazdu *a* przewidziane są kołowroty *q* i krążki *r*. Aby można było przedłużyć dowolnie pochyłą powierzchnię, utworzoną ze wsporników *h*, zaopatruje się je w wysuwane dźwigary *s*.

Na fig. 6 przedstawiono odchylny wspornik *t*, który można obracać naokoło nieruchomego czopa *u* zapomocą przekładni ślimakowej *u*.

Według fig. 7 rozjazd *a* jest umocowany na wspornikach *x*, osadzonych w wahliwie na czopach *w*. Urządzenie *y* ma na celu odchylanie wspornika *x* z położenia pochyłego

go na taką odległość od rusztowania z, aby rozjazd, podtrzymywany liną drucianą, mógł opadać pod działaniem własnego ciężaru. Wspornik wahliwy x może być osadzony pośrodku tak, aby można było go obrócić o około 180° na drugą stronę wagonu. Szerokość wsporników może być dowolna, lub też mogą być one zaopatrzone w poprzeczki tak, aby tworzyły zwarty pomost.

Jak wynika z rysunku, wsporniki mogą być wykonane rozmaicie. Rodzaj konstrukcji jest dla istoty wynalazku obojętny. Ważna jest tylko okoliczność, aby rozjazd umocowany był na obrotowych odchylnych lub wahlowych wspornikach lub pomostach tak, by można było nadać mu dowolne położenie pochyłe i wyładować po jednej lub drugiej stronie wagonu. Poza tem do załadowywania i wyładowywania rozjazdów możnaby oczywiście umieścić z obydwóch stron czołowych wagonu żórawie. Ze względów ekonomicznych wagon do przewożenia rozjazdów winien być wykonany tak, aby nie było potrzeby używania osobnego wagonu z dźwigiem. Poza tem może okazać się celowem zaopatrzenie wagonu do przewożenia rozjazdów na niewielkie odległości we własny napęd.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób przewożenia i układania rozjazdów, których długość podkładów jest większa od dopuszczalnej szerokości danej skrajni, znamienne tem, że rozjazdy

w stanie złożonym przewozi się w pochyłym położeniu i układa z jednej lub obydwóch stron wagonu, korzystając z urządzeń podnośnikowych, połączonych z wagonem.

2. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, znamienne tem, że na wagonie o odpowiedniej długości i nośności znajduje się rusztowanie (d , względnie h lub z), podtrzymujące rozjazd lub rozjazdy w położeniu pochyłym.

3. Urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że rusztowanie jest zaopatrzone w szyny prowadnicze, po których toczą się krążki prowadnicze (f), połączone wprost lub pośrednio z rozjazdem.

4. Urządzenie według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że rozjazd jest umocowany na obrotowych, odchylnych lub wahlowych wspornikach (h względnie x) albo pomostach, które z jednej lub z obydwóch stron wagonu mogą być ustawione w dowolne położenie pochyłe.

5. Urządzenie według zastrz. 4, znamienne tem, że poszczególne wsporniki są połączone sztywno zapomocą dźwigarów kratowych lub poprzecznic.

6. Urządzenie według zastrz. 1 — 5, znamienne tem, że wagon jest zaopatrzony we własny napęd.

Maschinenfabrik
Augsburg-Nürnberg A. G.
Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

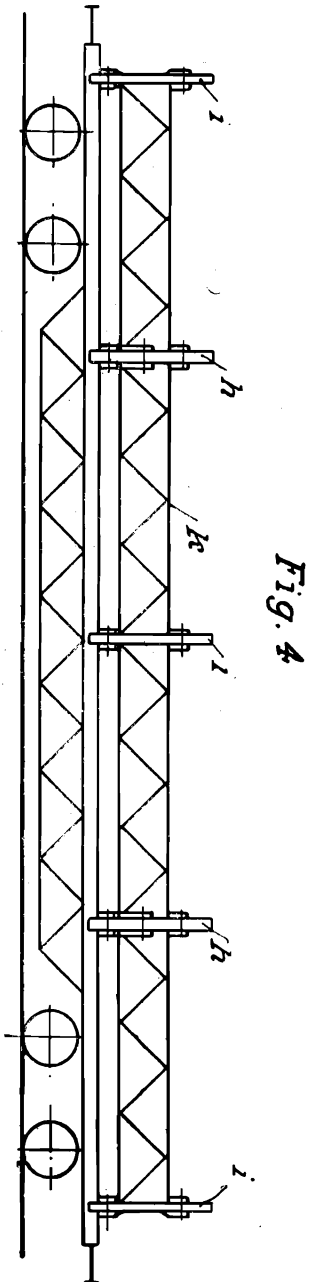
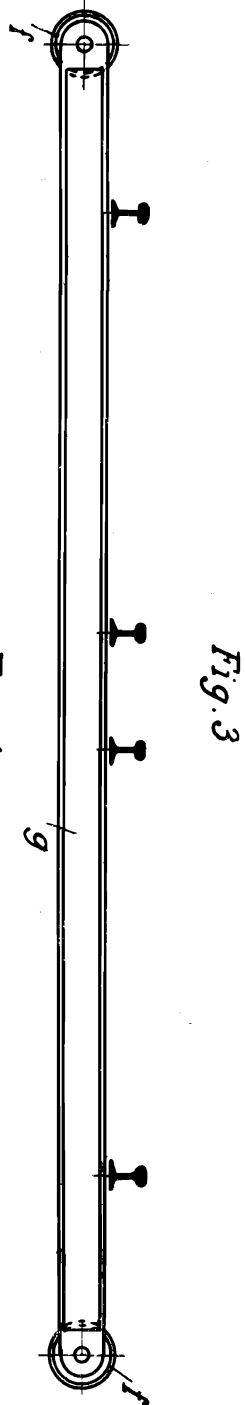
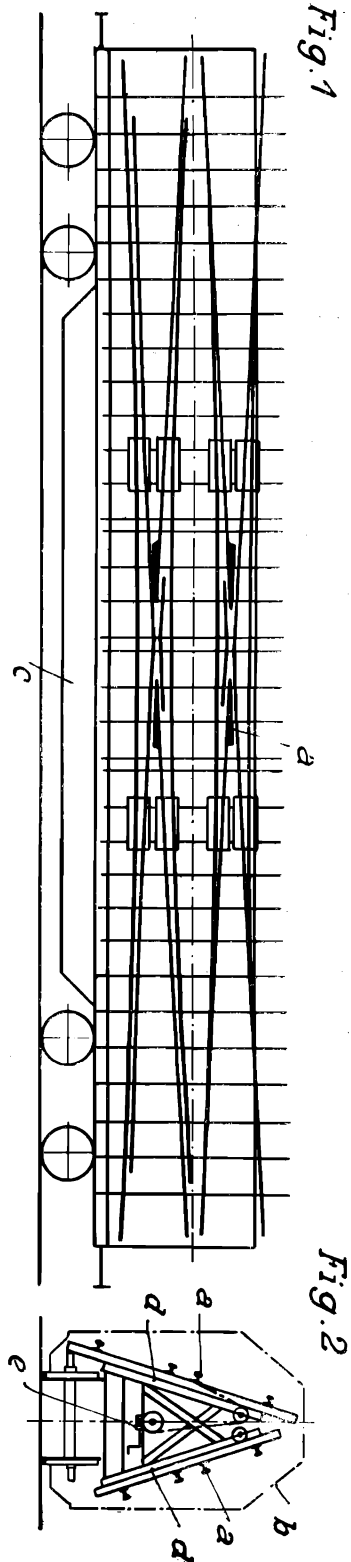


Fig. 5

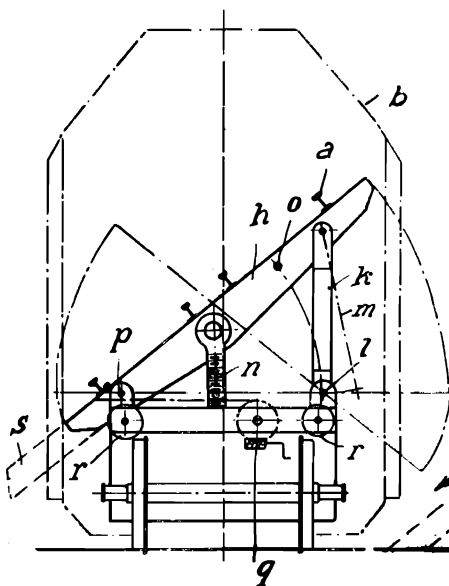


Fig. 6

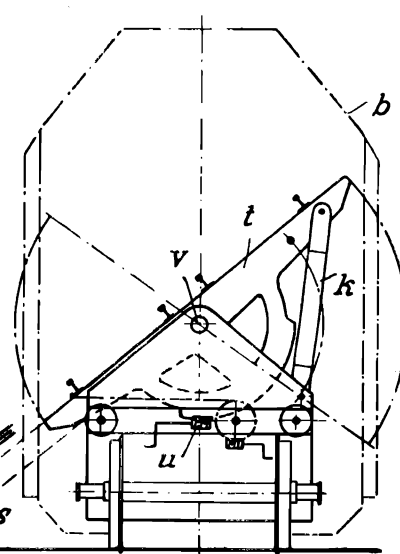


Fig. 7

