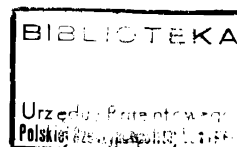


4 maja 1926 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

B65g.67/02

Nr 3319.

Kl. 81 e 24.

Władysław Gubrynowicz
(Warszawa, Polska)
i Raoul Doms
(Wiener-Neustadt, Austria).

Urządzenie do samoczynnego przetaczania ładunków wraz z pudłami wozów.

Zgłoszono 10 stycznia 1921 r.
Udzielono 28 października 1925 r.
Pierwszeństwo: 28 czerwca 1918 r. (Austria).

Przedmiot niniejszego wynalazku stanowi urządzenie do samoczynnego przetaczania ładunków wraz z pudłem z jednego wozu na inny, przyczem te wozy kolejowe lub drogowe posiadają pudła zdejmowane opatrzone w ramiona na których są osadzone kółka. Ramiona są tak przytwierdzone do pudeł, że można je zdejmować lub też wysuwać. Kółka wtaczają się na wózek umieszczone z obydwu stron toru, które mają odpowiednie pochYLENIA, przez co pudła przy wtaczaniu się kółek na te wózki podnoszą się a przy spadku opuszczają się na podwozia. Pudła są tak zbudowane, że je można przewozić na podwoziach o mniejszej nośności.

Przy dotychczasowych urządzeniach kółka są przymocowane do pudeł, przez co ze względu na bezpieczeństwo mogą tylko nieznacznie wystawać poza krawędzie pudeł i muszą być w skrajni ładunkowej, co ze względu na obowiązujące przepisy kolejowe nie może być wykonane. Wskutek tego, że ramiona przy pudłach są wysuwane lub zdejmowane, wynalazek pozwala na umieszczenie wózków poza skrajnią ładunkową, przez co uzyskuje się tę korzyść, że i parowozy mogą przejeżdżać pomiędzy wózkami a ramiona z kółkami wystają poza skrajnię tylko podczas przetaczania. Prócz tego znane dotychczas urządzenia dotyczą tylko wozów kolejowych,

a niniejszy wynalazek umożliwia też przetaczanie pudeł z wozów drogowych na kolejowe i odwrotnie, gdyż wozy drogowe prowadzi się między wozidłami po odpowiednich torach. Rysunki przedstawiają różne wykonania przedmiotów wynalazku, a mianowicie fig. 1 — zarys podłużny wozidła, fig. 2 — zarys poprzeczny wozidła, fig. 3 — pokazuje na środkowym i na dwóch z lewej strony widocznych pudłach urządzenie, przy którym jedna para kółek e'' jest położona powyżej drugiej o wysokość spadku wozidła, aby pudła można przetaczać i opuszczać równolegle do pomostu podwozia. Na tej fig. z prawej strony pudło ma ramię podwójne z kółkami e'' i e' (fig. 3-a). Fig. 4 przedstawia inną formę wykonania wynalazku, w której ramiona są wdół zgięte. Fig. 5 i 6 uzmysławiają formę wykonania przesuwnic, służącej do właściwego prowadzenia wozów drogowych między wozidłami. Fig. 7, 8 i 9 pokazują, dające się zasuwac połączenie pudeł z podwoziem. Fig. 10 uzmysławia urządzenie, służące do wtaczania pudeł przy ich niskim położeniu na wozidłach. Wozidło A składa się z odcinków b , c i d , (fig. 1) — c poziomego, b i d — z małym spadkiem.

Wozidło jest z obydwu stron toru zewnątrz skrajni ładunkowej (fig. 2) albo też może być w środku toru ponad skrajnią ładunkową. Krażki e osadzone na ramionach, które z pudeł dają się zdejmować lub (fig. 2) z pochwę wysuwać.

Podczas przeładowywania z wozu kolejowego na samochód ciężarowy wagon g wjeżdża między wozidła A. Pudła f łączą się z podwoziem g zapomocą łatwo wysuwanych czopków i kłonic (fig. 7, 8 i 9). Przy posuwaniu się wozów naprzód wtaczają się krażki e na pochyłość wozidła, przez co pudła zostają podnoszone z podwozia. Skoro wóz znalazł się na odcinku c , to pudło z podwoziem zostało rozłączone, jedno podwozie g odjeżdża z pod

pudła, a drugie podwozie K, podjeżdża pod pudło. Po połączeniu podwozia K z pudłem zostaje ostatnie przetoczone na spadek wozidła i opuszczone na podwozie, przyczem krażki opuszczają kierownicę. Jeżeli krażki znajdują się na jednej wysokości, to przy posuwaniu się w górę (zdejmowaniu) pudła zajmują położenie pochyłe i nierównocześnie podnoszą się z podwozia. Wskutek tego jest koniecznem, aby połączenie między pomostem podwozia a pudłem, które jest uskutecznione przez czopki i panewkę nie było sztywne; czopki, które wsuwają się w panewki, znajdujące się na pomoście podwozia, muszą być ruchome. Pochylenia pudeł przy zdejmowaniu i opuszczaniu na podwozia uniknie się, jak na fig. 3 na lewo i w środku pokazane, jeżeli się osadzi kółka e''' i e' odpowiednio do wysokości spadku wozidła. Oczywiście, musiałoby przytem podnoszenie i opuszczanie pudeł odbywać się na wozidle z jednym spadkiem, aby pudło można było podnosić i opuszczać równolegle do pomostu podwozia. Jeszcze korzystniejszym jest stosowanie ramion z dwoma krażkami, jak to jest przedstawione na fig. 3 i 3a.

Na przodzie pudła krażki osadzone są na rozwidlonych ramionach, przyczem dwie pary krażków e''' i e umieszczone są w ten sposób, że krażki e''' są przesunięte od krażków e' o odstęp podwójny spadku wozidła. Pudło otrzyma wprowadzić na środku c wozidła położenie skośne, skoro jednak opuści ten odcinek, to dolne kółko e będzie toczyć się po dodatkowym wozidle a' poziomem, przyczem kółko e''' wznoszą się ponad głównym wozidłem tak, że pudło toczy się poziomo równolegle do pomostu podwozia.

Wozidło A dopuszcza urządzenie łuków, skrzyżowań, budowy zwrotnic, przesuwnic, obrotnic i t. d., które jednak muszą być tak urządzone, by wozy mogły dołem przejeżdżać. Ustroje takie musiałyby być tak budowane, żeby odcinki wozid-

deł, które krzyżują się ponad torami kolejowymi, były nazewnątrz skrajni ładunkowej.

W urządzeniu według fig. 4 znajduje się wozidło A prawie na poziomie toru kolejowego B, przyczem ramiona, na których znajdują się kółka, są wzdół wygięte.

Urządzenie do kierowania wozów celem załadowania lub wyładowania między wozidłami uzmysławia fig. 5 i 6.

Przesuwnica D na kółkach 1 i wałkach 2 z rowkami 3 znajduje się na szynach E toru. Na pomoście 4 tej przesuwnicy znajdują się belki do kierowania kół wozów, które można na pomoście przesuwnicy przedstawiać na różne rozstawienia tych kół. Pochyły wjazd 8 umożliwia samochodom ciężarowym wjechać tyłem na przesuwnicę, przyczem tylne koła 10 są kierowane przez prowadnice 7. Koła te zatrzymują się między wałkami 2, 2, przyczem uruchomiony silnik samochodu obraca wałki, przez co przesuwnica D przesuwa się po torze E, a samochód podjeżdża pod pudło. Następnie tworząc połączenia podwozia z pudłem i przez zmianę kierunku jazdy przesuwnicy D pudło na pochyłym odcinku wozidła opuszcza się na podwozie. Możliwe są także inne sposoby wprowadzania wozów. Do połączenia pudeł z podwoziami będzie wskazanem zastosowanie kłonic (fig. 7, 8 i 9), które wahają się około czopa Z i zapomocą haka H są utrzymane w pionowym położeniu. Kłonice R mają w środku wycięcie, albo do użycia w obu kierunkach jazdy dwa wycięcia S i S' z wystającym ramieniem środkowym t. Kłonice mogą tylko się nachylać do czopa u. Na pudle f umieszczony czopek u, przy opuszczaniu tegoż na podwozie, uderza o ramię t kłonicy R, przez co podnosi ją i zostaje wsunięty w wycięcie kłonicy.

Kłonica R podnosi się przy opuszczaniu pudeł na podwozia samoczynnie i opuszcza się przy zdejmowaniu pudeł również samoczynnie, a w położeniu pionowym, gdzie

jest trzymana przez hak H, zabezpiecza pudło od przesuwania się nabok. Kłonica przy zdejmowaniu i opuszczaniu tworzy przyrząd rozłączający się między pudłem a podwoziem i przez to ułatwia przeładowywanie szczególnie przy zdejmowaniu pudeł z podwozi i następnie pudła, toczące się na wozidłach A utrzymuje w pewnych odstępach i wyklucza zderzenia się tychże. Urządzenie to w porównaniu z innemi tego rodzaju ma tę wyższość, że przy prostej budowie osiąga się oszczędności w personelu, miejscach składowych, kosztach robocizny i unika się strat przy towarach sypkich, ogranicza się czas postoju wozów, zwiększa się zdolność użytkowania taboru przez łatwe wyładowanie towaru oraz intensywne wyzyskanie taboru.

Fig. 10 uzmysławia urządzenie, które umożliwia przy niskiem położeniu pudeł łatwe ich ładowanie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenia do samoczynnego przetaczania ładunków wraz z pudłem wozów, przy którem pudła są podnoszone i opuszczane przez odpowiednie wozidła zapomocą krążków, znamienne tem, że ramiona z krążkami, toczącemi się po wozidłach, są zdejmowane lub wysuwane, przyczem wozidła znajdują się poza skrajnią wozów.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że z obu par krążków (e''' i e') pudła, jedna para (e''') jest położona wyżej od drugiej pary (e') o wysokość pochylenia wozidła tak, aby pudło przy wtaczaniu się na pochyłość w jedną stronę i przy staczaniu się w przeciwnym kierunku opuszczało się, względnie zdejmowane było równolegle do pomostu podwozia (fig. 3).

3. Forma wykonania według zastrz. 2, znamienna tem, że tylna para ramion ma podwójne kółka (e''' i e'), które osadzone są względem siebie na podwójnej wysokości wzniesienia kierownicy i umieszczone do

przedniej pary kółek (*e*) symetrycznie, aby przez wspólne działanie z pomocniczym wozidłem (*Al*) bez zmiany kierunku jazdy można było opuszczać i zdejmować pudła równoległe do pomostu podwozia (fig. 3 i 3a).

4. Urządzenie według zastrz. 1, 2, 3, znamienne tem, że ramiona z krążkami są osadzone w tej samej wysokości albo sięgają poniżej dna pudeł, ażeby wysokość wozidła możliwie zmniejszyć i ułatwić posuwanie się pudeł poza wozidłami (fig. 4 i 7).

5. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że podwozia zaopatrzone są kłonicami, które są luźno połączone z pudłami, przyczem poruszają lub zatrzymują podwozia, a pudła po opuszczeniu na pod-

wozia utrzymują we właściwym położeniu (fig. 7 i 8).

6. Urządzenia według zastrz. 5, znamienne tem, że kłonicy mogą się wahać, aby utrzymać połączenie pudeł, zmieniających swe położenie względem podwozi, względnie by móc takowe stworzyć (fig. 7 i 8).

7. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że między wozidła wtacza się przesuwnica (*D*), która wzdłuż takowego może się poruszać i której pomost jest zaopatrzony prowadnicami (*7*), które są przestawiane na różne szerokości, by wozy, mające różne rozstawienia kół, można było wprowadzać do właściwego położenia względem wozidła (fig. 5 i 6).

Władysław Gubrynowicz.
Raoul Doms.

