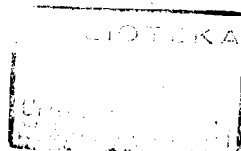


3 sierpnia 1931 r.

B61d 3/16

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 13756.

Kl. 20 c 19.

Josef Walter
(Mödling, Austria).

Pojazd o zmiennym rozstawie osi.

Zgłoszono 7 grudnia 1927 r.

Udzielono 12 maja 1931 r.

Pierwszeństwo: 9 grudnia 1926 r. (Austria).

Wynalazek dotyczy pojazdów, a w szczególności wozów kolejowych z zestawami kół, osadzonymi na dźwigarach poprzecznych, umożliwiających zmianę rozstawu osi. Cecha istotna nowego pojazdu polega na tem, że dźwigary poprzeczne są przesuwalne wzdłuż podłużnic, z którymi mogą być połączone w sztywną ramę. W ten sposób można dowolnie przesuwać zestawy kół, zmieniając rozstaw osi od dopuszczalnego minimum do maximum. Zestawy kół można również całkowicie zdejmować z podłużnic i ewentualnie usunąć z szyn, składając obok toru choćby nawet w tunelach.

Rysunek przedstawia jeden z przykładów wykonania pojazdu według wynalazku, a mianowicie: fig. 1 przedstawia widok

zboku; fig. 2 — widok z przodu; fig. 3 — zestaw kół w widoku z góry; fig. 4 — kadłub łożyska w widoku z przodu; fig. 5 — kadłub ten w widoku z boku, fig. 6 — w przekroju wzdłuż linii *a—b* na fig. 4. Przykład wykonania urządzenia zaciskowego dla podłużnic w położeniu otwarcia i zaciśnięcia uwidaczniają fig. 7 i 8.

Na fig. 1, 2 i 3 cyfra 1 oznacza dźwigar zestawu kół, zaopatrzonego na obydwu końcach w kadłub łożyskowy 2 o jednym tylko kole 3; kadłub łożyska 2 posiada budowę o znacznym wysięgu, a to z jednej strony celem zapewnienia dobrego przymocowania do podłużnicy, np. kątówki 4, z drugiej zaś — ze względu na możliwość solidnego oparcia dźwigara 1 o kadłub łożyska przy pomocy wspornika 5. W położeniu za-

ciśnięciem podłużnice tworzą wraz z dźwigarami poprzecznymi sztywną ramę, zapewniając w ten sposób kołom wozów kolejowych dobre prowadzenie po torze, dźwigarom zaś — rozkład obciążeń, odpowiadający najkorzystniejszemu naładowaniu.

Przez zwolnienie urządzeń zaciskowych na podłużnicach obydwu zestawy kół mogą być do siebie zbliżone aż do zetknięcia się lub rozsunięte na długość podłużnic, osiągając przez to maksymalny rozstaw osi. W razie całkowitego zluźnienia urządzeń zaciskowych możliwe jest odjęcie obydwu zestawów kół i obydwóch podłużnic, przy czem każda z tych części daje się osobno usunąć z toru.

Kadłub łożyska według przykładu wykonania wynalazku składa się z części 2' i 2'' (fig. 5 i 6); przednia połowa kadłuba 2' posiada występ 7, w którego wnętrze wpuszczona jest kątówka 4; kątówkę tę można zacisnąć w występie za pośrednictwem np. kabłąka zaciskowego 8 i wkrętki 9. Po zwolnieniu wkrętki 9, kątówka (4) może być przesuwana w występie 7 kadłuba, względnie rozstaw zestawów kół może być zmieniany. Fig. 7 i 8 przedstawiają kabłąk zaciskowy, w którym po nieznacznym odkręceniu wkrętki 9 zostaje oswobodzony zatrzask 11, obracający się około osi 10; zatrzask ten można obrócić o 90° (fig. 8), wskutek czego kątówka (4) otrzymuje znaczny luz, a przesunięcie zestawów kół daje się skutecznie szybko i bez trudności.

W wagonach kolejowych o bardzo małych kołach oś koła znajduje się tak blisko szyny, że zastosowanie łożysk kulkowych o dużych rozmiarach powodowałoby wysunięcie ich poza płaszczyznę obręczy koła,

wskutek czego łożyska te mogłyby przekroczyć skrajnię taboru; celem uniknięcia tego, łożysko zostało umieszczone wewnątrz wieńca koła, wskutek czego jest ono całkowicie osłonięte.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd, w szczególności wóz kolejowy, o zmiennym rozstawie osi z zestawami kół, osadzonemi na dźwigarach poprzecznych, znamienny tem, że dźwigary te są przesuwalne wzdłuż podłużnic, z którymi po zamocowaniu tworzą sztywną ramę.

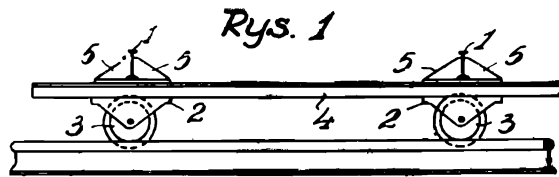
2. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tem, że posiada kadłuby łożysk sztywno złączone z dźwigarami poprzecznymi i zaopatrzone w urządzenie zaciskowe dla podłużnic, przy czem po zwolnieniu narządu zaciskowego na podłużnicach możliwa jest szybka zmiana rozstawu osi lub nawet rozebranie wagonu.

3. Pojazd według zastrz. 2, znamienny tem, że urządzenie zaciskowe posiada narząd (9) do właściwego zaciskania, po którego zwolnieniu następuje również zwolnienie zatrzasku (11) do nastawiania przybliżonego, przy czem obrócenie o 90° zatrzasku tego daje podłużnicom luz w prowadnicach, dostateczny do rozebrania wagonu.

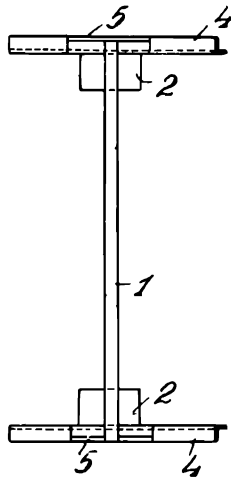
4. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tem, że łożyska kół umieszczone są wewnątrz ich wieńców tak, że są osłonięte temi wieńcami.

Josef Walter.

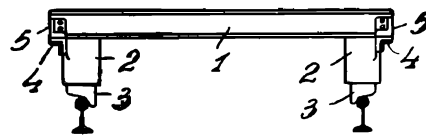
Zastępca: M. Skrzykowski,
rzecznik patentowy.



Rys. 3

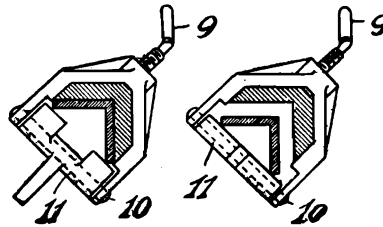


Rys 2

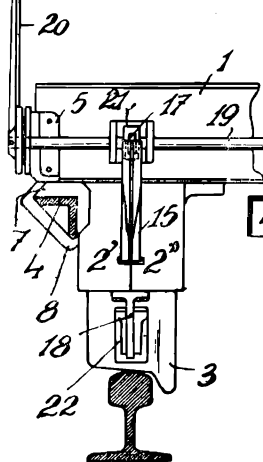


Rys. 8

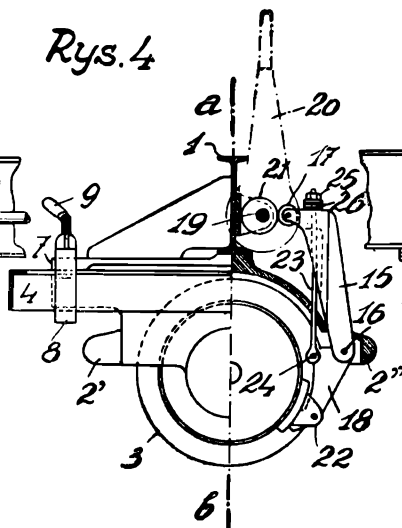
Rys. 7



Rys. 5



Rys. 4



Rys. 6

