

24 stycznia 1927 r.

2

URZĄD PATENTOWY



~~B61k 7/02~~  
B61g 9/08

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# OPIIS PATENTOWY

Nr 4564.

Walenty Wrocławski  
(Chicago, Stany Zjednoczone Ameryki).

Kl. ~~20 e 24.~~

45 l 21/00

### Cięgło wagonowe.

Zgłoszono 15 czerwca 1920 r.

Udzielono 29 marca 1926 r.

Przedmiotem wynalazku jest cięgło przy sprzęgach wagonów kolejowych z mechanizmem do przejmowania wstrząśnień.

Na załączonym rysunku fig. 1 przedstawia widok cięgła wagonowego z góry, w którym niektóre części są usunięte, niektóre zaś przecięte, fig. 2 — widok z boku, zaś fig. 3 i 4 — przekroje według linii 3—3, względnie 4—4 na fig. 1.

Cięgło składa się z belki i urządzenia do przejmowania wstrząśnień i jest umieszczone między dwuteownikami 1, 2, których końce wewnętrzne są przymocowane do belki poprzecznej 3, a zewnętrzne do (nieprzedstawionych na rysunku) płatwi podłużnych wagonu. Dwuteowniki 1 i 2 są umieszczone równolegle w kierunku podłużnym wagonu i tworzą kierownice dla

części przyrządów, przejmujących wstrząśnienia. Belka 4 cięgła może się przesuwawać między prętami 1, 2, utrzymywanymi w odpowiedniej odległości przez wkładkę 5, przymocowaną do prętów zapomocą sworznia 6. Między wkładką 5 a końcem belki 4 są wstawione klocki 7, 8 i 9, utrzymywane w pewnej od siebie odległości sprężynami 10, 11. Klocki 7, 9 posiadają czopy 12 i 13.

Na zewnętrznych stronach belek dwuteowych 1, 2 ślizgają się ustawione parami naprzeciwko siebie klocki 14, 15 i 16. Klocki 14 są połączone z belką 4 zapomocą klina 19, przechodzącego przez klocki i belkę. W podobny sposób pary klocków 15 i 16 są połączone z klockami 8 i 9 zapomocą klinów 20 i 21. Kliny te są zabezpieczone od przesunięcia zatyczkami 22

(fig. 1 i 4), osadzonemi w klinach. Belki dwuteowe 1, 2 posiadają podłużne otwory 29 dostatecznej długości, umożliwiając przesunięcie klinów w kierunku poprzecznym (fig. 1 i 2). Kliny 19, 20 mogą się przesuwac naprzód i wtył, zaś klin 21 tylko naprzód (fig. 1 i 3). Kliny są połączone przekładkami 24, znajdującymi się ze strony zewnętrznej klocków 14, 15 i 16 i zaopatrzonemi w otwory podłużne 25, 26 i 27, przez które przechodzą kliny. Otwory podłużne są tak umieszczone, że jest możliwy ruch klocków w kierunku podłużnym. Kliny 19, 21 zwykle znajdują się na przeciwnych końcach otworów podłużnych 25, 27, zaś klin 20 — pośrodku otworu podłużnego 26, jak to wskazuje fig. 3.

Do belki poprzecznej wagonu 3 przymocowane są dwa ciągi 28, zakończone śrubami z naśrubkami 29. Na śruby nasadzone są sprężyny 30, opierające się z jednej strony o belkę, a z drugiej o naśrubek. Płaskie końce ciągów 28 posiadają otwory podłużne 31, 32, przez które przechodzą kliny 20, 21 (fig. 1 i 2). Otwory te są tak umieszczone, że w położeniu normalnem klin 21 znajduje się pośrodku otworu podłużnego 32, a klin 20 — w końcu otworu 31.

Zwykle wszystkie części zajmują położenie, przedstawione na rysunku, wobec czego klin 21 może się przesuwac ku przodowi (na rysunku naprawo), każdy zaś z klinów 19, 20 — w obu kierunkach. Jeżeli belka 4 będzie popchnięta, to kliny 19, 20 przesuną się i spowodują przesunięcie się klocków 14, 15. Wskutek tego przesunięcia sprężyny 10, 11, 17 i 18 ulegną ściśnięciu. Jeżeli belka 4 poddana będzie ciągnięciu, wówczas klin 19 przenosi je za pośrednictwem przekładek 24 na klin 21 i jego klocki 9, 16, wskutek czego sprężyny 11 i 16 zostaną ściśnięte. Gdy pręty 24 przesuną się naprzód o tyle, że wnętrza otworów podłużnych 26 oprą się o klin 20, wówczas klin ten wraz ze swemi klockami

przesunie się naprzód i równocześnie spowoduje przesunięcie naprzód ciągów 28, wskutek czego zostaną ściśnięte sprężyny 30.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Ciągło wagonowe, znamienne tem, że między końcem belki (4) a wkładką (5) są umieszczone w kierownicach belek (1, 2) przesuwalne klocki (7, 8, 9), między którymi znajdują się sprężyny (10, 11).

2. Ciągło wagonowe według zastrz. 1, znamienne tem, że z klockami (7, 8, 9), znajdującymi się pod działaniem sprężyn, połączone są klocki (14, 15, 16) i sprężyny (17, 18), przesuwające się wzdłuż belek dwuteowych (1, 2).

3. Ciągło wagonowe według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że połączenie klocków (9, 16 i 8, 15), względnie klocków (14), z belką (4) osiąga się zapomocą klinów (21, 20, 19), przechodzących przez belki dwuteowe (1, 2).

4. Ciągło wagonowe według zastrz. 1, 2 i 3, znamienne tem, że klin (19) grupy klocków (7, 14) połączony jest z klinem (21) grupy tylnej (9, 16) zapomocą przekładek (24) tak, że przesuwanie naprzód klocków (14) powoduje przesunięcie klocków (9, 16) w kierunku klocków (8, 15 i 7, 14) i ściśnięcie sprężyn (11, 10).

5. Ciągło wagonowe według zastrz. 1—4, znamienne tem, że ciągi (28), przechodzące przez belkę poprzeczną wagonu (3) i podtrzymywane przez sprężyny (30), są połączone klinami (21, 22) z klockami (9, 16 i 8, 15), wskutek czego, przy przesunięciu klinów, ciągi (28) zostają pociągnięte i ich sprężyny (30) ściśnięte.

6. Ciągło wagonowe według zastrz. 1—5, znamienne tem, że kliny (20, 21), łączące ciągi (28) z klockami (16, 15), przechodzą przez otwory podłużne (32, 31) prętów pociągowych, dzięki czemu dopiero przy większym przesunięciu klocków,

gdy kliny dojdą do zewnętrznych otworów (32, 31) cięgieł (28), zostają one pociągnięte, a sprężyny (30) ściśnięte.

7. Ciągło wagonowe według zastrz. 1—6, znamienne tem, że klocki (9, 16) mogą przesuwać się naprzód, przeto przy

ruchu wstecznym belka (4) służy jako opora dla sprężyn (11).

Walenty Wrocławski.

Zastępca: M. Skrzypkowski,  
rzecznik patentowy.

