

1 sierpnia 1924 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

CM 16 1/10

№ 154.

Kl. 23 a².

Hermann Bollmann,
Hamburg (Niemcy).

Przeciwnądy sposób do stopniowego ługowania tłuszczu i oleju z surowców.

Zgłoszono: 21 listopada 1919 r.

Udzielono: 14 maja 1924 r.

Wynalazek dotyczy sposobu stopniowego ługowania tłuszczu albo oleju z surowców, jak naprz. zarodków zboża, żywicy, roślin, wosku górniczego, węgla brunatnego, przyczem rozpuszczalnik jest przeprowadzony przez materiał w przeciwnądy.

Przy znanych sposobach zostaje surowiec jednorazowo poddany działaniu rozpuszczalnika w zamkniętych kamerach, albo rozpuszczalnik zapomocą przewodów rurowych przeprowadza się przez naczynia z surowcem.

W przeciwieństwie do powyższego niniejszy wynalazek polega na tem, że, w celu stopniowego ługowania oleju i tłuszczu, surowiec zostaje poruszony naprzód w naczyniach, zaopatrzonych w dno dziurkowane, a u góry otwartych, w zamkniętej ze wszystkich stron kamerze, podczas gdy rozpuszczalnik prze-

plywa w przeciwnym kierunku po kolei wszystkie naczynia, przytem zawartość tłuszczu w rozpuszczalniku stopniowo wzrasta. Ten sposób posiada tę zaletę, że z jednej strony możliwie unika się strat rozpuszczalnika, gdyż przeprowadzenie go przez materiał odbywa się w zamkniętej kamerze, z której powstające pary rozpuszczalnika zostają odessane, a następnie po zgęszczeniu znów mogą być wyzyskane, z drugiej zaś strony ciepło może być lepiej wykorzystane, gdyż działa ono na urządzenie zawarte w zamkniętej kamerze, w której cały proces zostaje przeprowadzony.

Metoda powyższa daje się skutecznie i w ten sposób, że materiał, znajdujący się w naczyniach, wraz z niemi zostaje przede wszystkim poruszany nie naprzód a w tył, a następnie naprzód,

poniżej górnej krawędzi szyny, czyli razem o 200 mm, wskutek czego dla jazdy w Niemczech (względnie w Polsce) podniesione rosyjskie zespoły stają się nieczynnymi, a dla jazdy w Rosji opuszczone rosyjskie zespoły są tak nisko ułożone, że niemieckie zespoły pozostają nieczynnymi (fig. 1).

Podnoszenie i opuszczanie rosyjskich zespołów kołowych odbywa się podczas poruszania wagonu kolejowego zapomocą parowozu po krótkiej pochyłej płaszczyźnie, znajdującej się w torach kolejowych na miejscu przejścia z jednego toru na drugi (fig. 4). Dla otrzymania tej pochyłej płaszczyzny jest w ten sposób urządzone zwidlenie torów na krótkiej drodze, potrzebnej dla przejścia wagonu kolejowego na granicy ruchu, że średnie osie obu torów o rozmaitej szerokości leżą w jednej pionowej płaszczyźnie (fig. 3).

Ze względu na małą różnicę szerokości obu torów o 89 mm niemożliwym jest zastosować zwykłe szyny kolei żelaznych w miejscu przejścia, wskutek czego wybrano szynę kątownikową, przedstawioną na fig. 3, na którą niemieckie koła wjeżdżają obrzeżami i przytem są utrzymywane na torze wewnętrzniemi brzegami, podczas gdy rosyjskie koła wjeżdżają częścią obręczy wystającą poza zwykłą szerokość szyny, i są prowadzone przez ramię kątownika na swej zewnętrznej krawędzi. Szyny w miejscu przejścia muszą być trwale ułożone na murowanem podłożu i złączone przez odpowiednie części przejściowe ze zwykłymi szynami. W tych tak zmienionych szynach jest umieszczona pochyła płaszczyzna dla rosyjskich zespołów, zapomocą której odbywa się zmiana położenia wysokości przy przejściu przez miejsce graniczne (fig. 4). Ażeby ustalić w sposób niezawodny i dla ruchu pewny zespoły w zmienionem po

łożeniu wysokości, należy zamknąć powstające w łożysku maźnicowym (*d*) ponad lub pod osią luki przez odpowiednie kliny, lub t. p. Ponieważ wielkość opuszczania zespołów równa się ich podniesieniu, trzeba dla każdej osi zastosować tylko po jednym klinie, który zależnie od kierunku jazdy musi być wsuwany w widełki prowadzenia maźnicowego z góry lub z dołu.

Klin (*a*) jest zapomocą dwóch uszek (*g, g*) tak umieszczony, iż może się obracać na pionowym wale (*h*) przytwierdzonym do widełek osiowych. Na wale (*h*) można klin (*a*) przesuwąć w górę i w dół, również można te kliny zapomocą sworzni (*k*) z hakiem zamykającym (*i*) zaryglować i zabezpieczyć przeciw wypadaniu naśrubkiem (*e*).

Wkładanie lub wyjmowanie klinów wypełniających odbywa się przez robotnika znajdującego się w miejscu przejścia przy pociągu po każdej stronie, a mianowicie podczas ruchu pociągu poruszającego się odpowiednio wolno, i nie zatrzymującego się w miejscu przejścia, przyczem wagon kolejowy jest dźwigany przez niemieckie zespoły pozostające niezmiennymi, tak długo, aż części klinowe już są przymocowane, poczem wagon, spoczywając już na dwu osiach wózka obracalnego, może biec dalej w Niemczech (względnie w Polsce) lub w Rosji.

Wagony jednego pociągu, podlegające przejściu przez granicę, pozostają ze sobą sprzężone, jak przy zwykłej jeździe. Przesunięcie odbywa się zapomocą dwu parowozów o rozmaitych szerokościach torów, przyczem jeden parowóz działa posuwając z tyłu za ostatnim wagonem, nie będąc z nim sprzężonym, podczas gdy drugi parowóz na przeciwległej stronie toru przeznaczonego dla przejścia granicy zostaje przyczepionym w celu ciągnięcia pociągu.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do zmiany szerokości toru przy wagonach kolejowych, tem znamienne, że w ramie wagonu są umieszczone oprócz stałych osi (*b, b*) jednej szerokości toru, także i w kierunku pio-

nowym przesuwalne osie (*c, c*) drugiej szerokości toru, które zapomocą klinów (*a*), dających się wsuwać pod i nad mażnice (*d*), zostają utrzymane w swych położeniach czynnych, wzgl. nieczynnych.

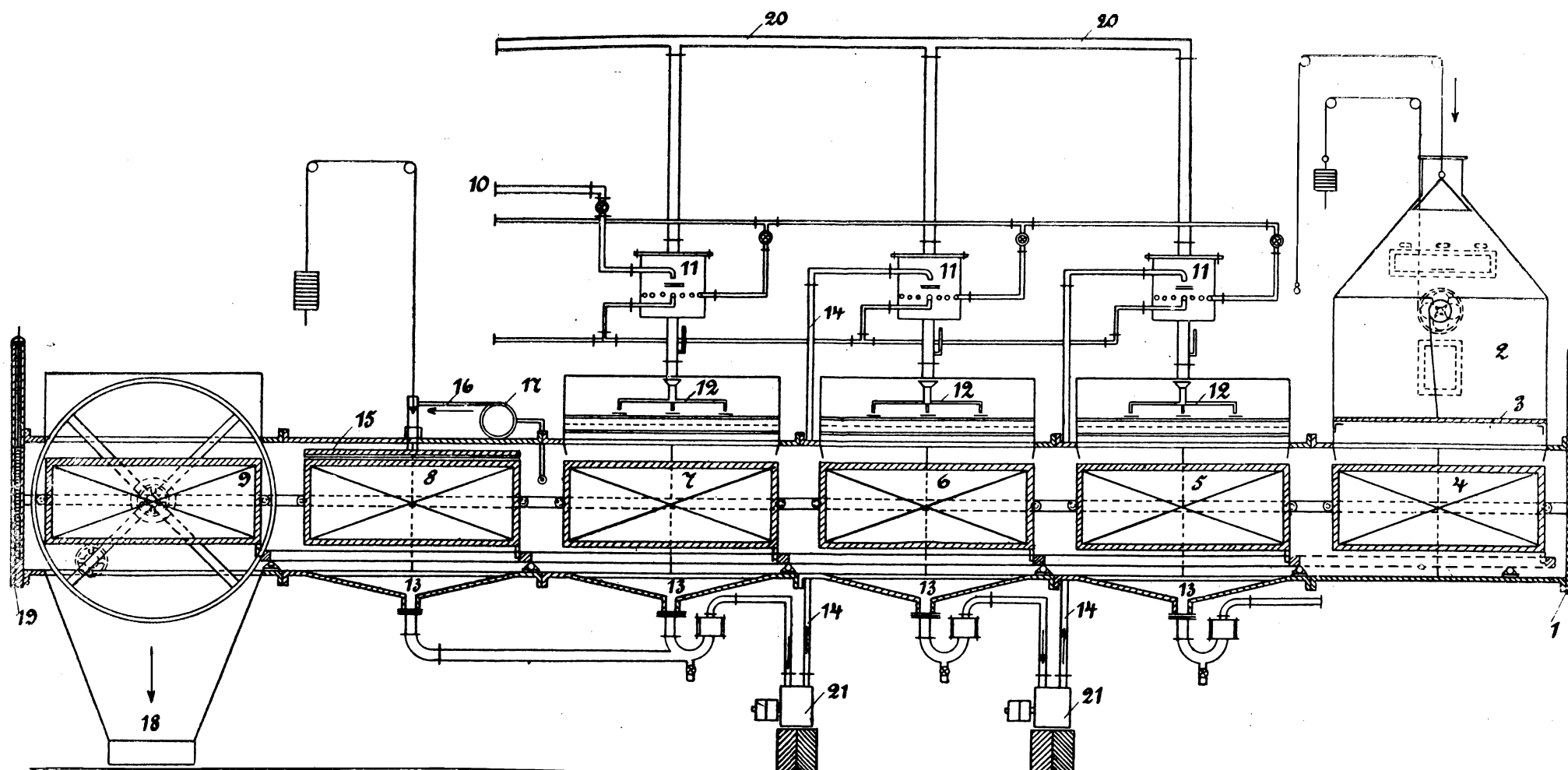


Figura 1

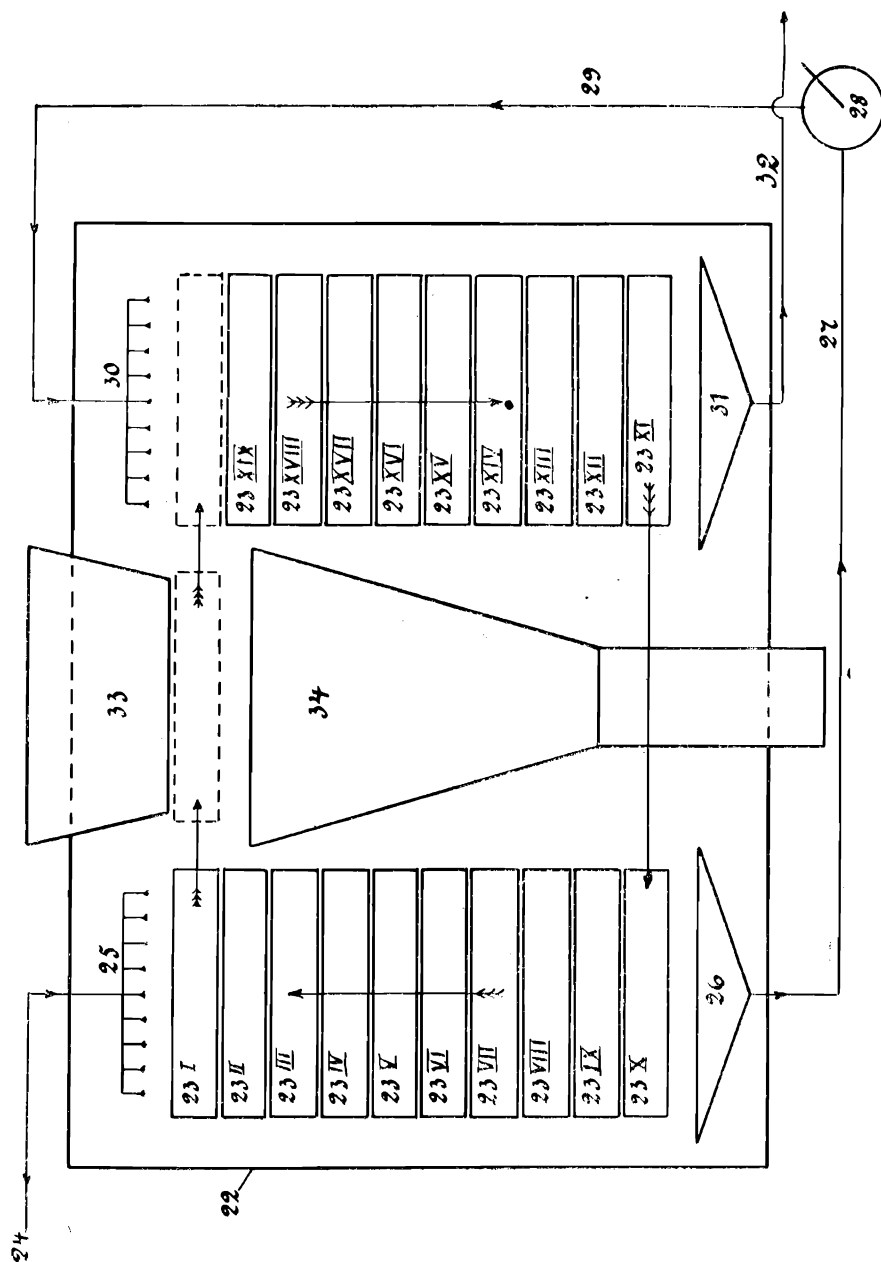


Figura 2