

5 grudnia 1925 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY BG 3/AC

Nr 2544.

Kl. 20 e 2.

Józef Marciszewski
(Kraków, Polska).

Urządzenie do samoczynnego sprzęgania wagonów kolejowych.

Zgłoszono 4 października 1919 r.

Udzielono 18 lipca 1925 r.

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do samoczynnego sprzęgania wagonów kolejowych z zastosowaniem ciągnącego haka, mogącego się poruszać w płaszczyźnie pionowej, umieszczonego przy jednym wagonie i końcowego ogniwa sprzęgła śrubowego, umieszczonego przy drugim wagonie. Hak ciągnący może się obracać około sworznia, przechodzącego przez koniec ciągnącego trzonu; na sworzniu tym zawieszona są obrotowo także sprzęgło śrubowe i hak zapasowy. Hak ciągnący zwrócony jest nadół dziobem, który spoczywa w wydrążeniu, znajdującym się na językowym wydłużeniu ciągnącego trzonu. Przy zbliżaniu się dwu wagonów do siebie końcowe

ogniwo podpartego w odpowiednim położeniu śrubowego sprzęgła jednego wagonu trafia na równię pochyłą wydłużenia językowego trzonu drugiego wagonu i posuwa się po niej w górę aż do chwili, w której dziób haka, tem ogniwo podniesiony do góry, spadnie własnym ciężarem w wydrążenie języka i spowoduje sprzężenie obu wagonów.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony na rysunku w formie przykładu, a mianowicie: fig. 1 przedstawia widok z boku; fig. 2 — widok z góry; fig. 3 — widok z przodu z częściowym przekrojem podług linii A—B; fig. 4 — widok z boku haka i końcowego ogniwa śrubowego sprzęgła bezpo-

średnio przed dokonaniem sprzężenia; fig. 5 — bezpośrednio po dokonaniu sprzężenia; fig. 6 — naprężone sprzęgło śrubowe po dokonaniu sprzężenia; fig. 7 — widok z góry trzonu ciągnącego z wydłużeniem językowym; fig. 8 — widok z boku trzonu; fig. 9 — widok z boku haka ciągnącego; fig. 10 — przekrój haka wzdłuż C—D. Ostatnie cztery figury podane są w większej skali.

Hak *a* zwrócony dziobem nadół może się obracać koło poziomej osi *x* umieszczonej między dwoma bokami *mm*, przyczem dziób spoczywa w wydrążeniu *u* języka *c*.

Ze ściany wagonu zwisa pionowo podpora dwuramienna *gh*, której dolne ramiona mogą się obracać około osi *y*, są na końcu połączone zapomocą poprzeczki *p* (fig. 2) i służą do podtrzymywania sprzęgła śrubowego w położeniu pochyłym, bliskiem do poziomego (fig. 1). Po dokonaniu sprzężenia obu wagonów podpora *g* spada wskutek naprężenia sprzęgła śrubowego (fig. 6). Sprężyny *k*, przytwierdzone do wagonu w tyle ramion *h*, służą do zabezpieczenia sprzężenia przy gwałtowniejszym zderzeniu wagonów. Sprężyna *l*, przymocowana do ramy wagonu, zmusza hak ciągnący *a* do powrotnego obrotu nadół w chwili opuszczenia jego dzioba przez końcowe ogniwo sprzęgła śrubowego, o ile by własny jego ciężar na to nie wystarczał.

Głównym celem wynalazku jest zapobieżenie nieszczęśliwym wypadkom, które powstają z tego powodu, że przetokowy (sprzęgacz wagonów), aby sprzęgnąć dwa wagony ze sobą musi znajdować się na środku toru, pomiędzy obu wagonami, z których jeden jest w ruchu.

Przy rozprzęganiu, które się odbywa podczas postoju obu sprzężonych wagonów niema niebezpieczeństwa nieszczęśliwego wypadku.

Przygotowanie do samoczynnego sprzężenia wagonów odbywa się w następujący

sposób: przetokowy podnosi sprzęgło śrubowe *df* i ramiona podpory *gg* wagonu stojącego w spoczynku do góry i podpira temi ostatnimi sprzęgło śrubowe o pierścień z korby śrubowej *sz*, przyczem uważa, aby ogniwo końcowe sprzęgła śrubowego *f* było odpowiednio ustawione i tylko w górę obracalne, jako też, ażeby ramiona podpory *gg* były odpowiednio do ustawienia końcowego naregulowane, do czego w razie potrzeby posłużyć może mu korba śrubowa *sz*, której rączka *s* odchyła sprzęgło śrubowe. Z tą chwilą przygotowania są ukończone i przetokowy opuszcza tor.

Rozumie się samo przez się, że czynność ta musi być wykonana przy jednym z wagonów, mających być sprzęgniętymi.

Rozprzęganie odbywa się bezpośrednio przez przetokowego lub zapomocą wydźwignięcia haka *a* dźwignią ręczną z zewnątrz. Urządzenie do samoczynnego sprzężenia wagonów według niniejszego wynalazku daje następujące korzyści: 1) zapobiega nieszczęśliwym wypadkom, 2) daje możliwość stopniowej zamiany obecnie używanych sprzęgieł przez nowe sprzęgła, gdyż nowe sprzęgła mogą być używane równocześnie ze starymi, 3) prostota urządzenia, 4) stosunkowo małe koszty.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do samoczynnego sprzężenia wagonów kolejowych, znamienne tem, że obracający się w pionowej płaszczyźnie hak ciągnący (*a*) — zwrócony dziobem nadół i spoczywający w wyżłobieniu pochyłego języka (*c*), będącego przedłużeniem trzonu ciągnącego — zostaje podniesiony przy zbliżaniu się wagonów do siebie ogniwnem końcowem (*f*) sprzęgła śrubowego (*fd*), — podpartego w pochyłym położeniu, wskutek posuwania się ogniwa (*f*) po równi pochyłej języka (*c*) do góry (fig. 4) — i po przejściu ogniwa (*f*) poza

dziób haka wraca do swego położenia (fig. 5).

2. Urządzenie do samoczynnego sprzęgania wagonów kolejowych, według zastrz. 1, znamienne tem, że podpora (gh), służąca do podtrzymania sprzęgła śrubowego

(df) w położeniu pochylem, wsparta jest w górnej części sprężynami (k), chroniącemi podporę od złamania przy gwałtownem zderzeniu mających być sprzęgniętymi wagonów.

Józef Marciszewski.

