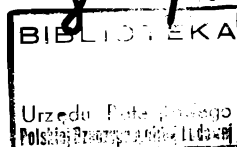


20 lutego 1931 r.



B65g 67/42



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 12915.

Kl. 81 e 96.

J. Pohlig Aktiengesellschaft
(Kolonja-Zollstock, Niemcy).

Wywrotnica do bocznego wyładowywania wagonów kolejowych.

Zgłoszono 25 lutego 1929 r.
Udzielono 14 stycznia 1931 r.

Pożądané jest, aby przy bocznem wyładowywaniu wagonów kolejowych wagon podczas wywracania opierał się boczną ścianą o ramę wywrotnicy. Aby uzyskać odpowiednie przyleganie bocznej ściany również przy różnych szerokościach różnego rodzaju wagonów, zaczęto, zwłaszcza w Ameryce, stosować na poziomem ramieniu wywrotnicy przesuwny pomost, którego tor jezdny w normalnem położeniu wywrotnicy jest również poziomy. Na początku wywracania, wtoczony na przesuwny pomost wagon winien powoli przesuwać się do ściany oporowej wywrotnicy. Taki przebieg jednak nie ma miejsca; odbywa się to raczej tak, że gdy poziome ramie wywrotnicy z przesuwnym pomostem zostanie nieco obrócone, jednak bez wzajemnego prze-

sunienia się tych części względem siebie, to w pewnej chwili obracania tarcie między poziomem ramieniem wywrotnicy a przesuwным pomostem zostaje raptownie przewyciężone i wagon przesuwa się szybko ku ścianie oporowej wywrotnicy, silnie uderzając o nią. Następstwem tego, poza niebezpieczeństwem uszkodzenia wagonu, są jeszcze silne naprężenia wywrotnicy i jej urządzeń napędnych, a wskutek tego wzmocniona jej budowa. Proponowano również przesuwny pomost przesuwać mechanicznie po poziomej przy normalnem położeniu wywrotnicy na poziomym lub pochylonym nazewnątrz torze jezdny pomostu zapomocą wrzecion lub podobnych środków. Skutkiem tego jednak powstaje zawikłana i droga konstrukcja; strata cza-

su na uruchomienie tego rodzaju urządzeń jest znaczna i sprawność wywrotnicy spada.

W celu uniknięcia wspomnianych wad tor jezdny przesuwne go pomostu na poziomem ramieniu wywrotnicy jest według wynalazku nachylony do wewnątrz, a ruch poprzeczny przesuwne go pomostu na poziomem ramieniu wywrotnicy od początku wywracania wagonu aż do chwili oparcia się jego o ścianę oporową jest osiągany przymusowo zapomocą nastawnych wahaczy w zależności od ruchu wywrotnicy.

Rysunek przedstawia schematycznie przykład wykonania wynalazku, a mianowicie na fig. 1 — wywrotnicę w położeniu spoczynku, a na fig. 2 — po częściowem jej obrocie.

Rama 1 wywrotnicy do bocznego wyladowywania wagonów posiada np. kształt kątownika; pionowa część tej ramy obraca się w stałej podstawie 2 na czopie 3 w prawo do góry. Na poziomem ramieniu ramy jest umieszczony przesuwny pomost 4, przesuwający się na kółkach 5 po nachylonej do wewnątrz płaszczyźnie 6. Przesuwny pomost 4 z umieszczonemi szynami 7 dla wjeżdżającego wagonu 8 jest zaopatrzony po obydwóch stronach w krążki 9, które w położeniu spoczynku wywrotnicy opierają się o nastawne wahacze 10. W tem położeniu wywrotnicy (fig. 1) przesuwny pomost 4 jest przytrzymywany zapomocą krążków 9 oraz nastawnych wahaczy 10 na pochyłej płaszczyźnie 6 ramy wywrotnicy 1 tak, że szyny 7 dokładnie zbiegają się z szynami dojazdowemi i odjazdowemi. W celu dokładnego ustawienia tych szyn z szynami przesuwne go pomostu wahacze 10, jak to przedstawiono schematycznie na rysunku, mogą być nastawiane wokoło czopów 11 zapomocą kółka ręczne go 12, cięgna 13 i wrzeciona 14.

Podczas pierwszego okresu wywracania wagonu przesuwny pomost 4 opiera się krążkami 9 o nieruchome wahacze 10,

przyczem, przechylając się, toczy się powoli na lewo po pochyłej płaszczyźnie 6, dopóki lewa boczna ściana wagonu 8 nie oprze się o ściankę oporową 15. Od tej chwili rama wywrotnicy, przesuwny pomost oraz wagon tworzą podczas dalszego wywracania jedną sztywną całość. Belki oporowe albo ścianki oporowe (15), które w przedstawionej postaci wykonania są sztywno przymocowane do pionowego ramienia 1, mogą być z niem połączone przegubowo po środku na poziomych czopach albo sworzniach tak, że przy wszelkich warunkach boczna ściana wagonu, która przy wywracaniu zostaje doprowadzana do zetknięcia ze ściankami oporowemi, nakłada się całą swoją powierzchnią. Wagon podczas wywracania o 135° zostaje w odpowiedni sposób przytrzymywany na pomoście wywrotnicy. Podczas powrotnego opuszczania wagonu przebieg odbywa się w odwrotnym porządku. Wagon, pomost przesuwny i wywrotnica tworzą podczas powrotnego ruchu sztywny zespół, a więc nie przesuwają się względem siebie dopóty, dopóki krążki 9 przesuwne go pomostu 4 nie oprą się o nieruchome wahacze 10. Podczas dalszego ruchu powrotnego wywrotnicy 1 przesuwny pomost 4 nie przesuwają się już, ponieważ swemi krążkami 9 przylega do wahacza 10. Przy końcu obrotu pomost ten, przytrzymywany wahaczem, odsuwa się nieco od ramy wywrotnicy po pochyłej płaszczyźnie 6. Gdy wywrotnica 1 osiągnie zpowrotem położenie normalne (fig. 1), to i pomost 4 zajmie poziome położenie; w tem położeniu szyny 7 pomostu zbiegają się dokładnie z szynami, służącemi do doprowadzania pustego wagonu 8.

Zastrzeżenie patentowe.

Wywrotnica do bocznego wyladowywania wagonów kolejowych z przesuwnym pomostem na poziomem ramieniu wywrot-

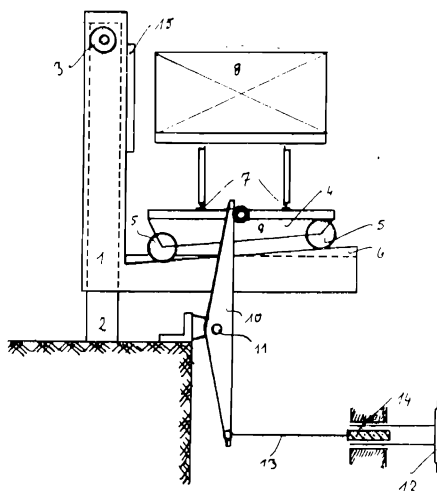
nicy, znamienna tem, że tor jezdny (6) przesuwne go pomostu (4) jest nachylony do wewnątrz wywrotnicy, przyczem do stopniowego przesuwu tego pomostu i łagodnego uderzania pudła wagonu o ściankę oporową (15) podczas wywracania służą nastawne wahacze (10), przytrzymujące

pomost (4) zapomocą krążków tocznych (9).

J. Pohlig Aktiengesellschaft.

Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

1



2

