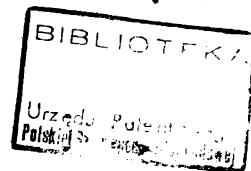


10 stycznia 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



E 016 29/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 6444.

Kl. ~~19 a 77~~.

19a 29/02

Otto Neddermeyer.
(Halle n. S., Niemcy).

Sposób donoszenia i układania gotowych przęseł toru przy przebudowie oraz układaniu nowych torów kolejowych.

Zgłoszono 30 lipca 1925 r.

Udzielono 29 listopada 1926 r.

Pierwszeństwo: 5 sierpnia 1924 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy sposobu wymiany zapomocą żorawi gotowych przęseł toru, umieszczonych na pociągach roboczych, polega zaś na tem, że na specjalnych, ułożonych zboku szynach, toczy się para żorawi, która podnosi przęsła starego toru i składa je na ustawiony na przodzie wagon pusty, podczas gdy druga para żorawi zdejmuję z pociągu roboczego posuwającego się ztyłu przęsła nowego toru, przewozi je do przodu i układa. Rozładowany wagon zostaje przytem wysunięty naprzód i służy następnie jako przedni wagon pusty, dzięki czemu dowóz i odwóz przęseł toru odbywa się w sposób ciągły zapomocą tego samego pociągu roboczego

i przebudowa toru zostaje znacznie uproszczona.

Przy układaniu nowych torów kolejowych potrzeba tylko jednej pary żorawi.

Sposób pracy pokazany jest schematycznie na rysunku.

Fig. 1—7 przedstawiają poszczególne okresy pracy w obrębie jednego odcinka przy przebudowie toru, zaś fig. 8—10 — przy układaniu nowego toru.

Przy przebudowie toru umieszcza się na czele pociągu roboczego pusty wagon w_1 i naładowany pociąg podprowadza się aż do przedniego końca a przebudowywanego odcinka, zaś pusty wagon przesuwa się na drugie przęsło r_2 zmienianego toru.

Następnie układa się szyny f_1 i f_2 (fig. 1) dla żorawi p i wtacza je na nie. Po odłączeniu pierwszego przęsła f_1 toru przebudowywanego odcinka, podnosi się je zapomocą żorawi p , podwozi do pustego wagonu w_1 i składa na nim. Następnie posuwa się pusty wagon w_1 o jedno przęsło toru naprzód (fig. 2) i w ten sam, co i poprzednio sposób usuwa się drugie przęsło r_2 toru. Ten przebieg powtarza się tyle razy, ile leży na naładowanych wagonach w_2, w_3 nowych przęseł torowych R . Jeżeli, np. na jednym wagonie znajdują się cztery przęsła R_1, R_2, R_3, R_4 , każde o długości 15 m, usuwa się początkowo tylko 60 m starego toru (fig. 1—5).

Podczas usuwania starego toru zakłada się jednocześnie od tyłu nowy tor. W tym celu układa się szyny g_1 i g_2 , na które wjeżdżają następnie żorawie k , posuwając się aż do dojścia do naładowanego wagonu w_2 .

Żorawie k podnoszą górne przęsło torowe R_1 , przewożą je naprzód i układają. Pociąg roboczy posuwa się wówczas dalej i w ten sam sposób układa się dalsze przęsła torowe R_2, R_3, R_4 . Po ukończeniu odcinka łączy się czasowo stare i nowe przęsło (fig. 3), aby móc przesunąć opróżniony wagon w_2 z nowego odcinka roboczego b na przęsło torowe r_6 . Następnie rozłącza się złącze szyn przy b i uskutecznia w ten sam, co poprzednio, sposób wymianę toru w drugim i dalszych odcinkach pracy (fig. 7).

Przy układaniu nowych torów znajdujący się na czele pusty wagon staje się

zbędny. Poszczególne przęsła toru układa się w ten sam sposób, co i opisany powyżej.

Po wyładowaniu przedniego wagonu roboczego przekłada się ładunek S_1, S_2, S_3, S_4 , składający się z pojedynczych przęseł, na pierwszy wagon, znajdujący się każdorazowo na czele pociągu. W tym celu podnosi się zapomocą dźwigów spoczywający np. na drugim wagonie ładunek S_2 na mniej więcej 0,05 m do góry, a następnie cofa się pociąg roboczy o tyle, aby pierwszy wagon znalazł się pod uniesionym do góry ładunkiem S_2 . Ładunek ten opuszcza się wówczas na wagon i posuwa pociąg roboczy zpowrotem naprzód aż do końca toru, poczem następuje układanie w zwykły sposób zapomocą żorawi poszczególnych przęseł toru.

Zastrzeżenie patentowe.

Sposób wymiany zapomocą żorawi umieszczonych uprzednio na pociągach roboczych przęseł toru, znamieny tem, że na specjalnych bocznych szynach toczy się para żorawi (p), która podnosi usuwane przęsła starego toru i składa je na znajdujący się na czele pusty wagon, podczas gdy druga para żorawi (k) zdejmuje nowe przęsła toru z posuwającego się z tyłu pociągu roboczego, przewozi je do przodu i zakłada, przyczem rozładowany wagon zostaje przesunięty do przodu i służy jako pusty wagon przedni.

Otto Neddermeyer.

Zastępca: M. Brokman,
rzecznik patentowy.

