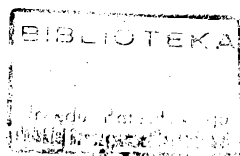


URZĄD PATENTOWY



B61j 1/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

№ 879.

Kl. 20 g.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G.
Norymberga (Niemcy).

Bezdolowa obrotnica kolejowa.

Zgłoszono: 26 stycznia 1920 r.

Udzielono: 6 listopada 1924 r.

Pierwszeństwo: 14 marca 1914 r. (Niemcy).

Przedmiotem wynalazku jest bezdolowa obrotnica dla używanych na kolejach głównych ciężkich pojazdów, jak np. wielkich parowozów i wagonów pociągów pociągów. Dotychczas proponowano tego rodzaju obrotnice tylko małych rozmiarów, przy których cały ciężar obrotnicy razem z ładunkiem mógł dźwigać czop główny tak, że koła toczne, jako też tor pierścieniowy potrzebny do ich prowadzenia był zbyteczny. We wszystkich tych wypadkach, w których samo podparcie w środku nie wystarczało i tor pierścieniowy był zastosowany, wykonywano go dotychczas w dół obrotnicy, a więc używano zagłębionych obrotnic. Zagłębione obrotnice i niezbędne dla nich doły wymagają przesunięcia torów sąsiadujących z obrotnicą tak daleko, aby one nie przecinały dołu obrotnicy. Wskutek

tego, odległość pomiędzy torem doprowadzającym obrotnicę a sąsiednimi równoległymi torami, przy większych obrotnicach, mających średnicę do 25 m musi wynosić 15 m od środka jednego do środka drugiego toru.

Przez zastosowanie niniejszego wynalazku można wadę tę w ten sposób usunąć, że umieszcza się tor pierścieniowy potrzebny do podparcia kół tocznych na tej samej wysokości, co tor doprowadzający obrotnicę i sąsiednie równoległe tory. Potrzebne połączenie poprzeczne pomiędzy obydwoma podłużnymi belkami obrotnicy, nie dające się przy nowym układzie umieścić z powodu braku dołu obrotnicy pod torami dźwigającymi, tworzy ramę bramową. Wynalazek jako przykład jest przedstawiony na rysunku (fig. 1 i 2) w jednym przykładzie wyko-

niania. Obrotnica sama składa się z dwóch głównych dźwigarów podłużnych *a* i *b*, które dźwigają za pośrednictwem wsporników *c*, *d* szyny *e*, *f*. Wsporniki są wykonane z kątówek, na dolnem ramieniu których, jak to na rysunku przedstawiono, spoczywa mający być obracany, pojazd. Pojazd wjeżdża na obrotnicę po szczególnie niskich przedłużeniach wjazdowych *g*, *h*, ponieważ szyny *e*, *f* leżą tylko o swą wysokość powyżej górnej krawędzi szyn torów doprowadzających. Główne dźwigary *a*, *b* są ze sobą połączone zapomocą wytrzymałych na zginanie ram *i*, *k*, które otaczają profil wozu.

Tor 1, po którym obrotnica jeździ, leży na tej samej wysokości co i tory kolejowe, wskutek czego tych ostatnich nie potrzeba przerywać. Po torach 1 toczą się koła *m*, *n*, *o* i *p*, umocowane w swych łożyskach, np. wahadłowo. Ma to tę zaletę, że każde z obu kół osady łożyskowej wytrzymuje stale to samo ciśnienie, zresztą możliwem jest naturalnie także sztywne umocowanie łożysk kół tocznych w dźwigarach obrotnicy.

Szczególną zaletę posiada wynalazek wskutek tego, iż przez proste obrócenie kół *m*, *n*, *o* i *p* do wzajemnie równoległego położenia można zamienić obrotnicę w bezdołową przesuwnicę (fig. 3).

Napęd obrotnicy jako też urządzenia służące do przeciągania pojazdów, mogą być zastosowane w jeden ze znanych sposobów także przy tem wykonaniu, przyczem, np. napęd może być uskuteczniiony za pośrednictwem kół tocznych.

Konstrukcja może być wykonaną dla jedno lub więcej torowych obrotnic. Wykonanie ostatniego rodzaju, podane na fig. 4 zwiększa znacznie sprawność tego urządzenia bez znacznie większego zapotrzebowania miejsca lub kosztów urządzenia. Wynalazek może być wykonany też jako obrotnica wahadłowa lub segmentowa.

Zastrzeżenie patentowe.

Bezdołowa obrotnica kolejowa, składająca się z leżących obok torów, połączonych zapomocą ramy bramowej podłużnych dźwigarów, na których są umocowane zapomocą wsporników szyny dźwigające, tem znamieną, że służący do podparcia kół tocznych tor pierścieniowy (*l*) leży na tej samej wysokości co tory doprowadzające i ewentualnie tory sąsiednie, poprzecinane przez tor pierścieniowy.

Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg A. G.

Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig1.

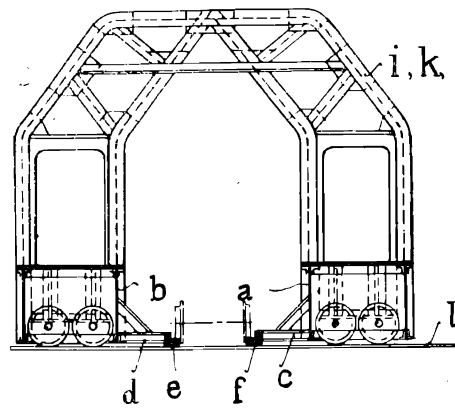


Fig2

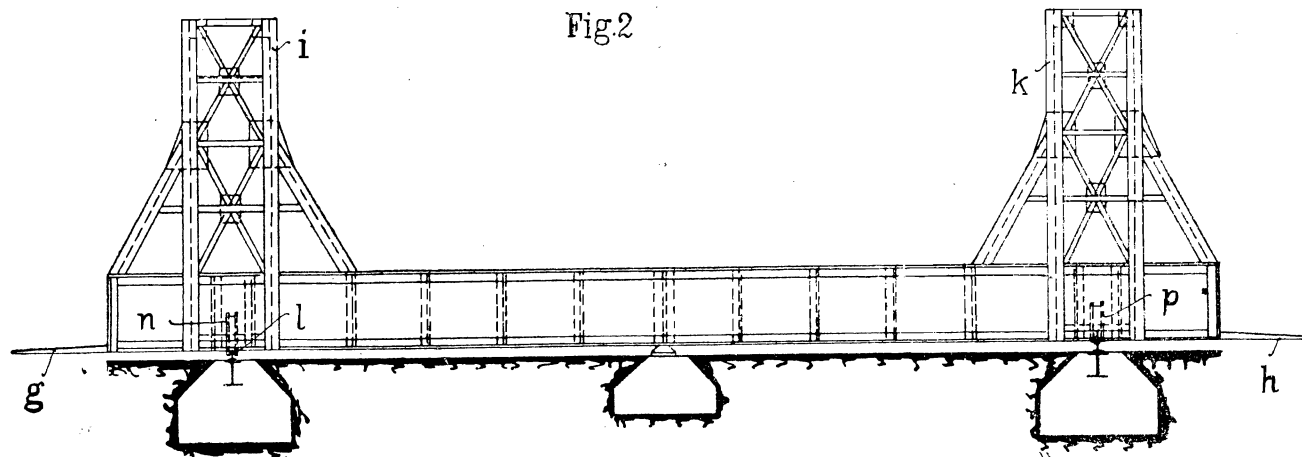


Fig3

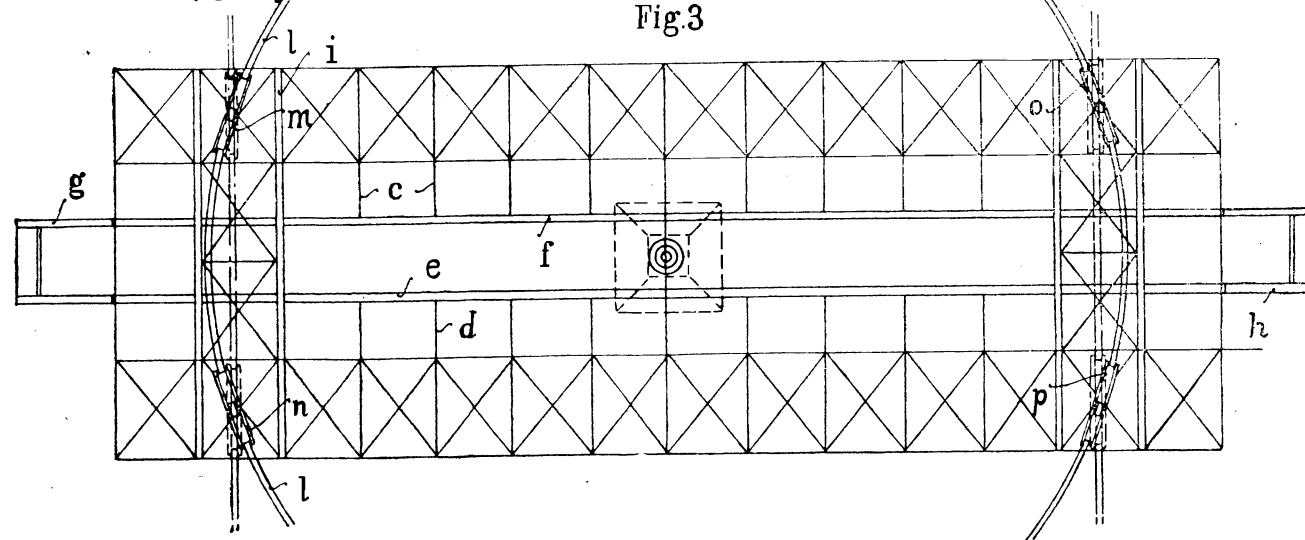


Fig4

