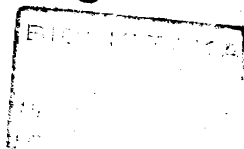


3 grudnia 1927 r.

URZĄD PATENTOWY



B65g 67/24



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 7932.

Kl. 81 e 124.

Zygmunt Miłkowski
(Nowy Sącz, Polska).

Wyładownica węgla, rud i podobnych materiałów z wagonów kolejowych.

Zgłoszono 19 sierpnia 1926 r.
Udzielono 12 października 1927 r.

Wynalazek dotyczy wyładownicy do przeładunku węgla, rud i podobnych materiałów z wagonów kolejowych do statków morskich, rzecznych, lub do wagonów o mniejszym lub większym prześwicie.

Znane są rozmaite mechaniczne urządzenia służące do tego celu, jednak nie odpowiadają one jednocześnie wszystkim warunkom pracy, wymagany od tego rodzaju urządzeń.

Zaletą niniejszego wynalazku jest olbrzymia wydajność pracy, przy jednocześnie zmniejszeniu kosztów przeładunku jednego wagonu, osiągnięta niewielkimi kosztami inwestycyjnymi, wynikającymi z prostej nieskomplikowanej budowy wyładownicy, dającej się uruchomić w stosunkowo krótkim czasie.

Na rysunku uwidoczniiony jest szkicowo

przedmiot wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia wyładownicę w spoczynku, fig. 2—w chwili wyładowywania, fig. 3 — rzut poziomy, fig. 4—przekrój poprzeczny przez część ruchomą (dźwignię wahadłową).

Wyładownica zasadniczo składa się z dwóch części: z pomostu m z dojazdem t_1 i z dźwigni wahadłowej p . Pomost m z dojazdem t_1 jest zwykłym mostem kolejowym, wymiary którego są zależne od warunków lokalnych, właściwa zaś wyładownica składa się z dźwigni wahadłowej p , długość której jest zależna od wielkości i typu wagonów na nią wtaczanych. Dźwignia p w postaci belki żelaznej wbudowana jest w pomost m i podparta na wale mimośrodowo w ten sposób, że ramię jej od strony wjazdowej jest dłuższe niż ramię od strony

wyjazdowej. Mimośrodowe zawieszenie dźwigni p wraz z odpowiednim wytarowaniem jej dłuższego ramienia daje możliwość samoczynnego wyładowywania zawartości wagonów przez ich odmykanie ściany czołowe. Wał dźwigni p końcami swojemi albo wchodzi w belki główne pomostu m , w których spoczywa na specjalnej konstrukcji oparciach z łożyskami, lub też opiera się na specjalnych podporach wbudowanych w pomost m przy belkach głównych i zakończonych łożyskami. Na wyjazdowym końcu dźwigni p umocowany jest zamek z służący do zamykania wtaczanych na nią wagonów, zamknięcie zaś uskutecznia się zapomocą łap wysuwanych mechanizmem śrubowym.

Na dolnym wyjazdowym końcu dźwigni p przymocowane są łapy, które opiera się ona na belce pomostu w stanie spoczynku i przy wtaczaniu wagonu. Na dolnym wyjazdowym końcu dźwigni p przymocowane są również łapy odpowiedniej konstrukcji, służące do oparcia tejże na pomoście w stanie przechylonym.

Dla złagodzenia szkodliwych uderzeń o pomost m , wynikających przy przechylaniu dźwigni p , stosuje się naklinowany na wale tejże dźwigni hamulec h lub inne odpowiednie urządzenie.

W miejscu wysypywania umieszcza się odpowiedniej konstrukcji lej, który może znajdować się pod pomostem m lub wystawać na jego boki. Na części dojazdowej t_1 umieszczony jest łańcuchowy przenośnik poruszany silnikiem elektrycznym, którym podciąga się na pomost wagony do wyładowania.

Ponieważ są i wagony z platformą hamulcową, przeto przed dojazdem t_1 powinna być umieszczona obrotnica.

Cały pomost m z dźwignią p wspiera się na oporach betonowych lub kamiennych.

Wyładowanie wagonów odbywa się w sposób następujący:

Wagony do przeładunku przychodzą

na tor wyjazdowy i ewentualnie w razie potrzeby są obracane na obrotnicy. Najbliższy wagon zostaje wtoczony na dźwignię p aż do zamka z tak, że czołowa ściana jego opiera się o łapy zamka, uniemożliwiając dalsze posuwanie. Po zwolnieniu hamulca h , na skutek różnicy wagi, dźwignia p swem krótszym ramieniem pochyła się wraz z wagonem o kąt większy od 32° i przez uprzednio otwartą ścianę czołową wagonu cała zawartość jego szybko się wysypuje do leja, a z niego dalszą kombinacją żłobów do statku lub do wagonu przeładunkowego.

Po opróżnieniu wagonu usuwa się zapomocą mechanizmu śrubowego łapy zamka, wstrzymujące wagon, i tenże, znajdując się na płaszczyźnie pochyłej, sam szybko stacza się na tor wyjazdowy t_2 , dźwignia zaś p , przeważona dłuższym ramieniem, powraca do położenia poziomego.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wyładownica węgla, rud i podobnych materiałów z wagonów kolejowych, składająca się z pomostu (m) z dojazdem (t_1), znamienna tem, że w pomost (m) wbudowana jest dźwignia wahadłowa (p).

2. Wyładownica według zastrz. 1, znamienna tem, że dźwignia wahadłowa (p) jest osadzona na wale mimośrodowo w ten sposób, że jej ramię dłuższe jest zwrócone w stronę dojazdową, krótsze zaś w stronę wyjazdową pomostu (m), wskutek czego wyładowanie wagonu i powrót dźwigni (p) do pierwotnego poziomego położenia uskutecznia się samoczynnie.

3. Wyładownica według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że od strony toru wyjazdowego posiada zamek z łapami wysuwanymi mechanizmem śrubowym, które utrzymują wagon na dźwigni (p) i dzięki którym wyładowany wagon, po zwolnieniu ich z zacisku w stanie przechylonym, stacza się samoczynnie na tor wyjazdowy (t_2).

Zygmunt Miłkowski.

Fig 1.

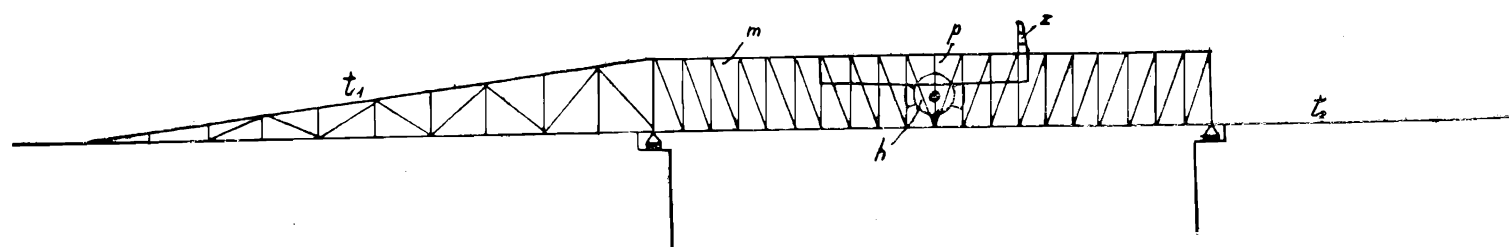


Fig 4.

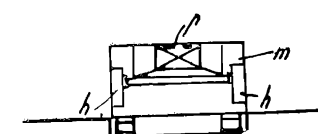


Fig 2.

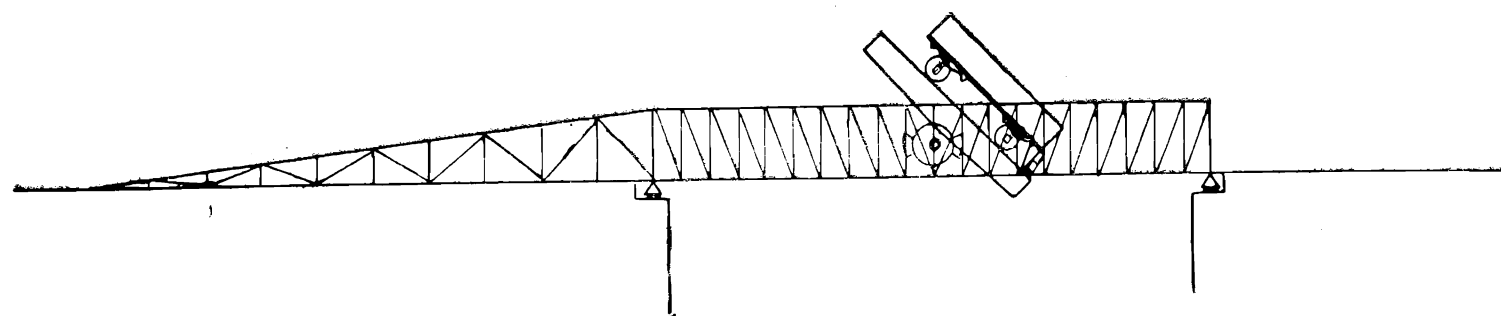


Fig 3.

