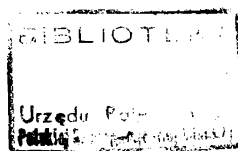


URZĄD PATENTOWY



B61f 7/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

№ 129.

Kl. 20 d 31.

Emil Breidsprecher,
Wiesbaden (Niemcy).

Urządzenie do zmieniania szerokości toru przy wagonach kolejowych.

Zgłoszono: 16 lutego 1920 r.

Udzielono: 12 maja 1924 r.

Pierwszeństwo: 13 listopada 1913 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy urządzenia do zmieniania szerokości toru przy wagonach kolejowych. Zasada wynalazku polega na tem, że w ramie wagonu oprócz stałych osi jednej szerokości toru są umieszczone dające się pionowo przedstawiać osie dla drugiej szerokości toru, które zapomocą klinów, dających się wsuwać pod i nad maźnicami, zabezpiecza się w ich położeniach czynnych lub nieczynnych.

Jako przykład wykonania jest przyjęty na rysunku wagon kolejowy o większej sile nośnej, który wskutek tego jest zbudowany jako wagon z wózkami obracalnemi. Wagon taki ma np. służyć do przejścia z Polski (tor 1,435 m) do Rosji (tor 1,524 m), i naodwrot. Na rysunku przedstawiają:

Fig. 1. widok, i fig. 1a plan wózka obracalnego.

Fig. 2. i 2a urządzenie do przedstawiania wysokości zespołów osiowych.

Fig. 3. przekrój przez szyny zespołu rosyjskiego oraz polskiego.

Fig. 4. podłużny przekrój przez tor w miejscu przejścia.

Wózki obracalne, zbudowane w ogólności podług wzoru kolei prusko-heskiej otrzymują (fig. 1), zamiast dwóch, po cztery zespoły kołowe, z których średnie (*b, b*) posiadają szerokość toru polską (1,435 m), a oba zewnętrzne zespoły (*c, c*) szerokość toru rosyjską (1,524 m) lub odwrotnie. Podczas gdy niemieckie zespoły zgodnie z normaljami niemieckich kolei są stale umieszczone w łożyskach, rosyjskie zespoły podobnie w łożyskach umieszczone są tak urządzone, że dają się co do wysokości przesuwac, to znaczy mogą być podnoszone o 100 mm ponad, lub opuszczane o 100 mm

poniżej górnej krawędzi szyny, czyli razem o 200 mm, wskutek czego dla jazdy w Niemczech (względnie w Polsce) podniesione rosyjskie zespoły stają się nieczynnymi, a dla jazdy w Rosji opuszczone rosyjskie zespoły są tak nisko ułożone, że niemieckie zespoły pozostają nieczynnymi (fig. 1).

Podnoszenie i opuszczanie rosyjskich zespołów kołowych odbywa się podczas poruszania wagonu kolejowego zapomocą parowozu po krótkiej pochyłej płaszczyźnie, znajdującej się w torach kolejowych na miejscu przejścia z jednego toru na drugi (fig. 4). Dla otrzymania tej pochyłej płaszczyzny jest w ten sposób urządzone zwidlenie torów na krótkiej drodze, potrzebnej dla przejścia wagonu kolejowego na granicy ruchu, że średnie osie obu torów o rozmaitej szerokości leżą w jednej pionowej płaszczyźnie (fig. 3).

Ze względu na małą różnicę szerokości obu torów o 89 mm niemożliwym jest zastosować zwykłe szyny kolei żelaznych w miejscu przejścia, wskutek czego wybrano szynę kątownikową, przedstawioną na fig. 3, na którą niemieckie koła wjeżdżają obrzeżami i przytem są utrzymywane na torze wewnętrznych brzegami, podczas gdy rosyjskie koła wjeżdżają częścią obręczy wystającą poza zwykłą szerokość szyny, i są prowadzone przez ramię kątownika na swej zewnętrznej krawędzi. Szyny w miejscu przejścia muszą być trwale ułożone na murowanym podłożu i złączone przez odpowiednie części przejściowe ze zwykłymi szynami. W tych tak zmienionych szynach jest umieszczona pochyła płaszczyzna dla rosyjskich zespołów, zapomocą której odbywa się zmiana położenia wysokości przy przejściu przez miejsce graniczne (fig. 4). Ażeby ustalić w sposób niezawodny i dla ruchu pewny zespoły w zmienionem po

łożeniu wysokości, należy zamknąć powstające w łożysku maźnicowym (*d*) ponad lub pod osią luki przez odpowiednie kliny, lub t. p. Ponieważ wielkość opuszczania zespołów równa się ich podniesieniu, trzeba dla każdej osi zastosować tylko po jednym klinie, który zależnie od kierunku jazdy musi być wsuwany w widełki prowadzenia maźnicowego z góry lub z dołu.

Klin (*a*) jest zapomocą dwóch uszek (*g, g*) tak umieszczony, iż może się obracać na pionowym wale (*h*) przytwierdzonym do widełek osiowych. Na wale (*h*) można klin (*a*) przesuwac w górę i w dół, również można te kliny zapomocą sworzni (*k*) z hakiem zamykającym (*i*) zaryglować i zabezpieczyć przeciw wypadaniu naśrubkiem (*e*).

Wkładanie lub wyjmowanie klinów wypełniających odbywa się przez robotnika znajdującego się w miejscu przejścia przy pociągu po każdej stronie, a mianowicie podczas ruchu pociągu poruszającego się odpowiednio wolno, i nie zatrzymującego się w miejscu przejścia, przyczem wagon kolejowy jest dźwigany przez niemieckie zespoły pozostające niezmiennymi, tak długo, aż części klinowe już są przymocowane, poczem wagon, spoczywając już na dwu osiach wózka obracalnego, może biec dalej w Niemczech (względnie w Polsce) lub w Rosji.

Wagony jednego pociągu, podlegające przejściu przez granicę, pozostają ze sobą sprzężone, jak przy zwykłej jeździe. Przesunięcie odbywa się zapomocą dwu parowozów o rozmaitych szerokościach torów, przyczem jeden parowóz działa posuwając z tyłu za ostatnim wagonem, nie będąc z nim sprzężonym, podczas gdy drugi parowóz na przeciwległej stronie toru przeznaczonego dla przejścia granicy zostaje przyczepionym w celu ciągnięcia pociągu.

Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie do zmiany szerokości toru przy wagonach kolejowych, tem znamienne, że w ramie wagonu są umieszczone oprócz stałych osi (*b, b*) jednej szerokości toru, także i w kierunku pio-

nowym przesuwalne osie (*c, c*) drugiej szerokości toru, które zapomocą klinów (*a*), dających się wsuwać pod i nad mażnice (*d*), zostają utrzymywane w swych położeniach czynnych, wzgl. nieczynnych.

Fig. 1.

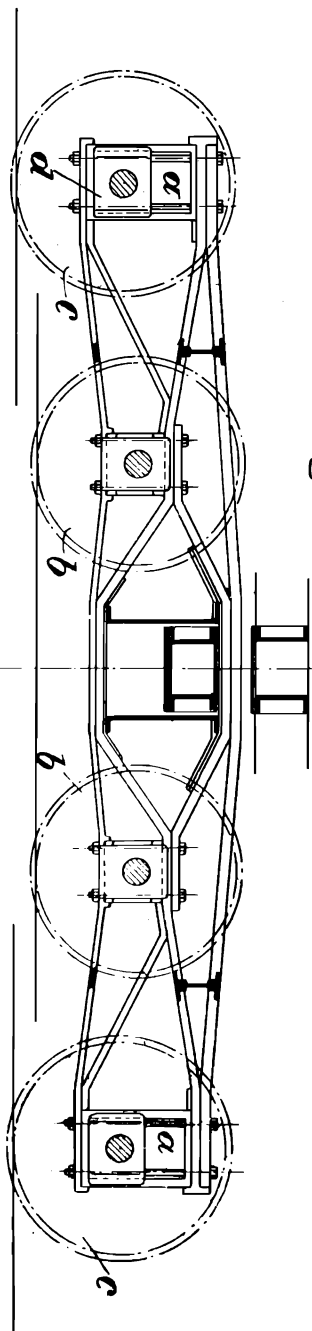
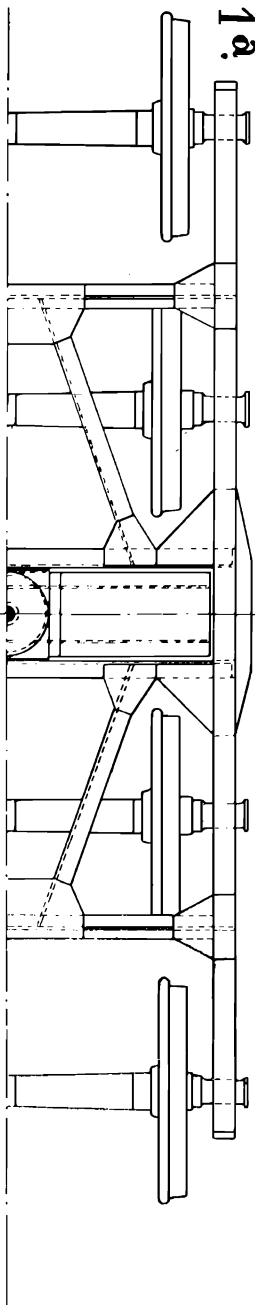
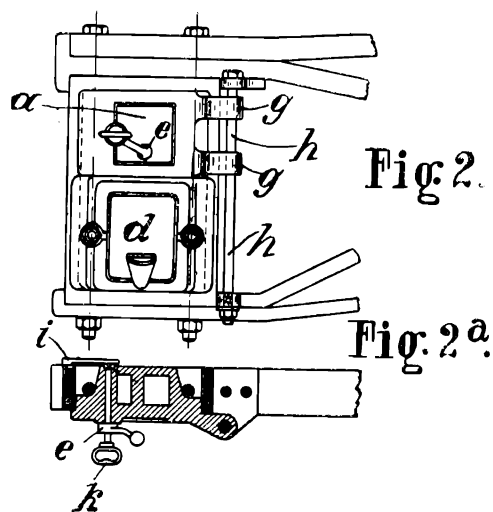


Fig. 1a.





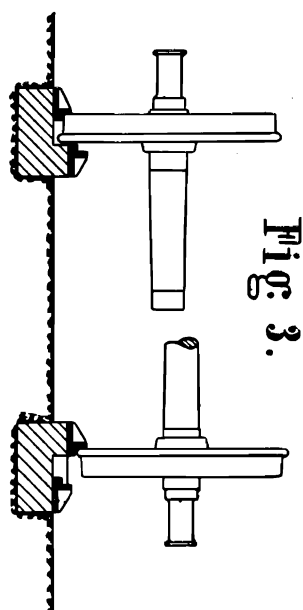


Fig. 3.

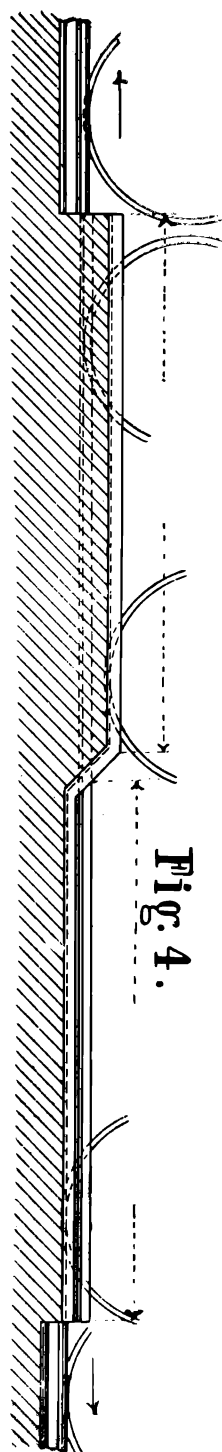


Fig. 4.