

30 kwietnia 1932 r.

B64j 3/04

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15776.

Kl. 20 h 7.

Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel mit beschränkter Haftung
(Saarbrücken, Niemcy).

Sposób przetaczania pociągów i urządzenie do stosowania tego sposobu.

Zgłoszono 11 lipca 1928 r.

Udzielono 27 lutego 1932 r.

Pierwszeństwo: 11 lipca 1927 r. (Niemcy).

Pociągi towarowe winny być rozrządzane na stacjach rozrządowych tak, aby przybywające wagony były grupowane na przeznaczonych dla każdego kierunku torach. Rozrządzanie pociągów odbywa się dotychczas na stacjach, ułożonych ze spadkiem, w ten sposób, że każdy przychodzący pociąg wprowadzony zostaje na lekko pochyły tor i tam zatrzymany do chwili przetaczania. Przetaczanie odbywa się w ten sposób, że na pociągu znajduje się kilku hamulczych, którzy regulują szybkość przetaczania, przyczem jeden wagon za drugim zostaje odczepiany od końca pociągu i staje się na przeznaczony tor.

Taki sposób rozrządzania jest nieekono-

miczny, ponieważ zależnie od długości pociągu musi być czynna większa lub mniejsza ilość hamulczych, poza tem wydajność jego jest ograniczona w porównaniu do sposobu, stanowiącego przedmiot niniejszego wynalazku i odznaczającego się głównie tem, że odpada regulowanie szybkości przetaczania pociągu przez hamulczych, ponieważ cały pociąg jest zawieszany na linie drucianej, przechodzącej wzdłuż całego toru pochyłego i staczany z określoną szybkością. W razie potrzeby, kiedy występuje duży opór, np. wskutek wiatru, złego działania kół wagonu, reguluje się szybkość staczania wagonu zapomocą odpowiedniego naciągnięcia liny.

Rysunek uwidocznia przykład wykonania urządzenia według wynalazku. Fig. 1 przedstawia urządzenie linowe do przetaczania pociągu zapomocą dźwigarki, fig. 2 — zastosowanie urządzenia rozrządowego z liną bez końca, fig. 3 — urządzenie rozrządowe ze sprzęgłem oraz liną przednią i tylną, fig. 4 — położenie krążków, prowadzących linę, na łukach.

Na rysunkach litera *a* oznacza pochyły tor wyciągowy, na którym pociąg *b* jest przesuwany zapomocą liny *d*, poruszanej równomiernie przez dźwigarkę lub napęd linowy *c*. Na fig. 3 litera d^1 oznacza linę przednią, d^2 — linę tylną, d^3 — linę łączącą, zapomocą której wolny koniec liny przedniej ze sprzęgłem *e* może być przy mocowany do tylnej liny, ażeby przy biegu wstecznym, kiedy żaden wagon nie jest doczepiony, mógł on bez przeszkody przebiegać po krążkach wodzących *f*. Lina łącząca d^3 służy też do pociągania wtył pociągu, kiedy występuje duży opór.

Rozrządzanie przetaczaniem pociągu według wynalazku odbywa się w sposób następujący. Ostatni wagon pociągu jest doczepiony zapomocą sprzęgła do liny. Następuje przetaczanie pociągu, przyczem lina z określoną, dokładnie regulowaną szybkością jest zwalniana, a odczepianie pojedynczych wagonów odbywa się, jak dotychczas, u podstawy toru wyciągowego.

Sposób ten z nieprzerwywanem przetaczaniem o dokładnie regulowanej szybkości pozwala na szybsze niż dotąd wyprawianie pociągu, ponieważ regulowanie przetaczanego pociągu odbywa się z jednego tylko miejsca, podczas gdy dotychczas zależało ono od sposobu pracy i sprawnego działania hamulczych. Sprawność stacji rozrządowej może wzrosnąć wraz z mniejszą obsługą bez zmiany torów, co przy dotychczas stosowanym sposobie przetaczania było niemożliwe.

Zalety te dają się osiągnąć zapomocą poruszanej napędem linowym liny bez

końca lub urządzenia z przednią i tylną liną, przyczem w obu przypadkach zapomocą liny bez końca mogą być obsługiwane dwa tory w taki sposób, że kiedy jeden hak sprzęgłowy liny po ukończeniu przetaczania zbliży się do podstawy wzniesienia toru wyciągowego, drugi hak u wierchołka tego wzniesienia jest gotów do działania. Dla niektórych torów wystarcza dźwig bębnowy.

Sposób przetaczania pociągów według wynalazku można stosować nie tylko na stacjach rozrządowych, lecz również z dobrym skutkiem tam, gdzie wagony kolejowe są zestawione w pociągi i następnie pojeńdźczo są rozdzielane na rozmaite tory.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób przetaczania pociągów na pochyłych torach wyciągowych, znamienne tem, że sprzęgnięty pociąg jest przyczepiany do liny, poruszanej mechanizmem napędowym, zapomocą którego zostaje spuszcany po torze z dodładnie regulowaną szybkością.

2. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada linę, połączoną z dźwigarką bębnową, zapomocą której pociąg zostaje spuszcany po torze.

3. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada linę bez końca napędu linowego, zapomocą którego oddzielne wagony pociągu są spuszcane i w razie potrzeby pociągane wtył.

4. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, znamienne tem, że posiada dwie liny: przednią (d_1) i tylną (d_2), które mogą być ze sobą szczipiane.

5. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, 4, znamienne tem, że posiada specjalną pomocniczą linę łączącą (d_3), która pociąga wtył poszczególne wagony przy występowaniu dużych oporów.

6. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, 3—5, znamienne tem, że koniec nieobciążonej liny przedniej jest zaopatrzony w sprzęgło (*e*), zapomocą którego i liny (*d*₃) wolny ten koniec zostaje przyciągnięty przy biegu wstecznym aż do liny tylnej, ażeby mógł on bez przeszkody przebiegać po krążkach wodzących (*f*).

7. Urządzenie do stosowania sposobu według zastrz. 1, 3—6, znamienne tem, że

krążki wodzące (*f*), umieszczone na łukach, są parami ukośnie względem siebie przedstawione, ażeby lina nie mogła się z nich zsunąć.

Gesellschaft für Förderanlagen
Ernst Heckel
mit beschränkter Haftung.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

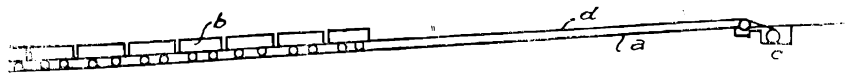


Fig. 2.

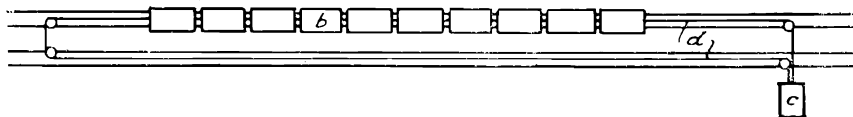


Fig. 3

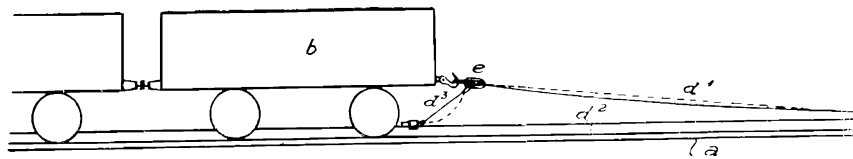


Fig. 4.

