


 REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 581 279

KLASSE 63c GRUPPE 30

K 126268 II/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 6. Juli 1933

Adolphe Kégresse in Courbevoie, Frankreich

Hauptschwinge für Stützrollensätze bei Gleisbandfahrzeugen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 19. Juli 1932 ab

Es ist bekannt, die Hauptschwinge für Stützrollensätze von Gleisbandfahrzeugen in einer gegenüber der Fahrzeugtragachse versetzt liegenden Drehachse zu lagern, und zwar an dem

5 einen Ende eines starr mit der Tragachse verbundenen Doppelhebels, an dessen anderem Ende eine ein Gleisbandführungsrad haltende Stützstange angelenkt ist. Bei dieser Ausführungsform tragen die Gleisbandführungs-

10 räder nicht mit, sondern es wird die ganze Fahrzeuglast lediglich von den Stützrollen aufgenommen, die infolgedessen entsprechend stark ausgebildet werden müssen. Eine solche An-

15 ordnung ist insbesondere bei unebenem Boden nachteilig, weil sowohl das Gleisband wie auch die Fahrzeugtragachse häufig ruckartig beansprucht werden. Um die Gleisbandführungs-

20 räder zum Mittragen heranzuziehen, hat man eine unmittelbar an der Fahrzeugtragachse gelagerte Hauptschwinge verwendet, an deren einem Ende ein Gleisbandführungsrad gelagert ist, während das andere Ende mittels ent-

25 sprechend ausgebildeter Lagerschilder zwei oder mehr Stützrollen trägt. Mit Rücksicht auf die Größe der Stützrollen muß die Tragachse bei dieser bekannten Ausführungsform verhältnismäßig hoch über der Verbindungslinie der beiden

30 Gleisbandführungsradachsen liegen, wodurch das Gleisband ungünstigen Beanspruchungen ausgesetzt wird, weil die vorzugsweise in Richtung der genannten Verbindungslinie auf-

tretenden Stöße ein ruckartiges Ausschwingen der Hauptschwinge bewirken.

Gegenstand der Erfindung ist eine Hauptschwinge für Stützrollensätze von Gleisband- 35
 fahrzeugen mit einer gegenüber der Fahrzeugtragachse versetzt angeordneten Drehachse, bei der die Tragachse unter Einfügung von nachgiebigen Polstern zwischen ihr und der Schwinge als Anschlag für die Begrenzung der Dreh- 40
 bewegung der Schwinge ausgebildet ist. In der Schwinge sind dabei zur Durchführung der Tragachse kreisbogenförmige, zur Schwingen-
 drehachse gleichachsige Öffnungen vorgesehen, deren ausgepolsterte Endwandungen sich beim 45
 Bewegen der Schwinge gegen die Tragachse legen. Durch diese Anordnung wird erreicht, daß die durch das Gleisband übertragenen Stöße unmittelbar auf die dicht an der Verbindungs-
 50 linie der Gleisbandführungsradachsen liegende Drehachse der Hauptschwinge übertragen werden, ohne daß dadurch ein ruckartiges Ausschwingen der Hauptschwinge bewirkt wird. Das Gleisbandführungsrad trägt dabei aber die
 55 Fahrzeuglast zusammen mit den Stützrollen, wodurch deren Zahl verringert werden kann. Sofern durch unebenes Gelände die Hauptschwinge geschwenkt wird, werden ruckartige Beanspruchungen des Gleisbandes und der
 60 Tragachse durch die ausgepolsterten Endwandungen der die Tragachse aufnehmenden Öffnungen der Hauptschwinge gemildert.

Eine Ausführungsform der Hauptschwinge nach der Erfindung ist beispielsweise auf der Zeichnung veranschaulicht, auf der

Fig. 1 in Ansicht ein Gleisband mit erfindungsgemäß angeordneten Stützrollen und Führungsrädern darstellt, von dem

Fig. 2 eine teilweise geschnitten gezeichnete Ansicht der Hauptschwinge mit den an ihr gelagerten Rädern zeigt.

Fig. 3 gibt einen Querschnitt und

Fig. 4 eine Draufsicht der Stützrollenanordnung wieder.

Bei der dargestellten Ausführungsform weist die aus zwei parallelen, durch eine Querstrebe 2 miteinander verbundenen Schilden bestehende Hauptschwinge 1 in ihrem oberen Teil eine bogenförmige Öffnung 3 auf, durch die das Ende 4 der Tragachse 5 hindurchgeführt ist. Unter der bogenförmigen Öffnung 3 der Hauptschwinge sind an jedem Schilde 1 Zapfen 6 angeordnet, die in Zapfenlagern 8 von mit der Tragachse starr verbundenen Tragarmen 7 (Fig. 3) gelagert sind. Die Endwandungen 9 der bogenförmigen Öffnungen 3 sind mit halbhartem oder sogar nachgiebigem Stoff ausgepolstert.

Wenn die Hauptschwinge bei Unebenheiten des Geländes schwingt, so drehen sich die

Zapfen 6 in den Zapfenlagern 8 der Arme 7, bis sich die ausgepolsterten Endwandungen 9 beim Bewegen der Schwinge gegen die Tragachse 5 legen. Bei kleineren Schwenkbewegungen ist die Tragachse vollkommen entlastet, da sie erst bei größeren Schwenkwinkeln mit den Endwandungen der zur Schwingendrehachse gleichachsigen Öffnungen 3 in Berührung kommt.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Hauptschwinge für Stützrollensätze bei Gleisbandfahrzeugen mit einer gegenüber der Fahrzeugtragachse versetzt angeordneten Drehachse, dadurch gekennzeichnet, daß die Tragachse (4, 5) unter Einfügung von nachgiebigen Polstern (9) zwischen ihr und der Schwinge (1) als Anschlag für die Begrenzung der Drehbewegung der Schwinge ausgebildet ist.

2. Hauptschwinge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in der Schwinge (1) zur Durchführung der Tragachse (4, 5) kreisbogenförmige, zur Schwingendrehachse (6) gleichachsige Öffnungen (3) vorgesehen sind, deren ausgepolsterte Endwandungen (9) sich beim Bewegen der Schwinge gegen die Tragachse legen.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

