



AUSGEGEBEN AM  
12. APRIL 1934

REICHSPATENTAMT  
PATENTSCHRIFT

№ 595 489

KLASSE 63c GRUPPE 30

K 126269 II/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 22. März 1934

Adolphe Kégresse in Courbevoie, Frankreich

Gelenkige Anordnung zweiarmiger, Stützrollen tragender Schwingen an Gleisbandfahrzeugen

Patentiert im Deutschen Reiche vom 19. Juli 1932 ab

Es ist bekannt, zweiarmige, Stützrollen tragende Schwingen an Gleisbandfahrzeugen gelenkig anzuordnen, um eine selbsttätige Einstellung der Stützrollen entsprechend den Unebenheiten des Bodens zu bewirken. Die bekannten Gelenkverbindungen bedürfen indessen einer steten Überwachung und Unterhaltung, wenn ein störungsfreies, geräuschloses Arbeiten gesichert sein soll. Man hat nun an einem Schwinghebel in größerer Entfernung von der theoretischen Schwingachse Vorsprünge oder Rippen angeordnet, die in feste Polster des Fahrzeugrahmens eingreifen und eine Schwenkbarkeit des Hebels ermöglichen. Diese Schwenkbarkeit ist aber verhältnismäßig gering und würde nicht ausreichen, um die bei Gleisbandfahrzeugen erforderliche weitgehende Anpassung des Gleisbandes und der zugehörigen Stützrollen an die Unebenheiten des Bodens zu erzielen, und außerdem läßt sich durch eine solche Gelenkverbindung nicht ein größerer Lastdruck übertragen. Man hat ferner einen nachgiebigen Stoff dazu verwendet, um Federschwingungen zu dämpfen oder aber Geräusche zu beseitigen, und zu diesem Zwecke einen Hebel mit seinem freien Ende in einer mit nachgiebigem Stoff ausgefüllten Buchse gelagert. Bei diesen Gelenkverbindungen dient der Hebel aber nicht zur Übertragung einer Fahrzeuglast, sondern er drückt die nachgiebige Masse lediglich in Umfangsrichtung zusammen, während zur Übertragung der Fahrzeuglast besondere Mittel vorgesehen sind.

Die Erfindung besteht darin, daß der zweiarmige Traghebel in seinem mittleren Teil oder in dessen Nähe vorspringende Rippen trägt, die in einen nachgiebigen Stoff eingreifen, welcher im Innern eines am Fahrzeug befestigten Gehäuses festgelegt ist. Vorzugsweise besitzen dabei zwei eine Schwingen bildende Schilder nur je auf der einander zugewandten Seite an der Stelle der theoretischen Schwingachse gleichartig gestaltete rippenförmige Vorsprünge, die unter dem Druck eines Verbindungsbolzens in die nachgiebige, im Gehäuse befestigte Masse eingreifen.

Eine Ausführungsform des Gegenstandes der Erfindung ist beispielsweise auf der Zeichnung veranschaulicht, und zwar stellt Fig. 1 eine Ansicht der Einrichtung mit abgehoben gezeichnetem Deckel dar.

Fig. 2 gibt einen waagerechten Schnitt nach der Linie A-B der Fig. 1 wieder, während Fig. 3 einen Querschnitt zeigt.

Fig. 4 veranschaulicht eine abgeänderte Ausführungsform im lotrechten Schnitt nach der Linie A-B der Fig. 5.

Fig. 5 stellt eine Seitenansicht der gleichen Anordnung dar.

Bei der gezeichneten Ausführung ist am Fahrzeugrahmen ein Gehäuse 1 befestigt, das eine beliebige äußere Form besitzen kann. Das Gehäuse ist bei der Ausführungsform nach Fig. 1 bis 3 mittels Befestigungsflansche 2 durch Bolzen am Fahrzeugrahmen 3 befestigt. Im Innern des Gehäuses ist ein Körper aus

nachgiebiger Masse 6 angeordnet, der eng an einer Stützrollen tragenden Schwinge 4 für Gleisbandfahrzeuge anliegt. Der zweiarmige Traghebel 4 weist in seinem mittleren Teil ein seitlich vorspringendes Kreuzstück 5 auf jeder Seite auf. Die nachgiebige Masse kann mehr oder weniger in dem Gehäuse zusammengedrückt sein, wodurch der Ausschlag des zweiarmigen Traghebels 4 mehr oder weniger begrenzt wird.

Bei der Ausführungsform nach Abb. 4 und 5 besteht der zweiarmige Traghebel aus zwei Schildern 7, die je auf einer Seite einander ähnliche Rippen 8 tragen. Beide Schilder sind durch einen Bolzen 9 miteinander verbunden, der durch ein am Fahrzeugrahmen befestigtes Gehäuse 1 mit eingeschlossener nachgiebiger Masse 6 hindurchgreift. Die nachgiebige Masse 6 begrenzt in gleicher Weise wie bei der Ausführungsform nach Fig. 1 bis 3 den Ausschlag des Stützrollen-traghebels und ermöglicht eine Schwenkung desselben, ohne daß für die Wartung und Überwachung der Gelenkverbindung besondere Aufwendungen erforderlich sind.

Die Form der an dem Traghebel vorgesehenen Rippen kann beliebig sein; sie können beispielsweise auch je nach der von der Schwinge aufzunehmenden mehr oder weniger großen Belastung und der etwa in der einen Richtung stärker wirkenden Verstell-

kraft so gerichtet werden, daß sie dieser Kraft widerstehen können. Außerdem können die Rippen ungleichmäßige Abmessungen besitzen, wenn etwa in einer Richtung geringerer Widerstand zu leisten ist als in der anderen, und es kann zur Übertragung des Lastdruckes der obere Teil des nachgiebigen Stoffes dicker sein als der untere oder umgekehrt.

#### PATENTANSPRÜCHE:

1. Gelenkige Anordnung zweiarmiger, Stützrollen tragender Schwingen an Gleisbandfahrzeugen, dadurch gekennzeichnet, daß der zweiarmige Traghebel (4 bzw. 7) in seinem mittleren Teil oder in dessen Nähe vorspringende Rippen (5 bzw. 8) trägt, die in einen nachgiebigen Stoff (6) eingreifen, welcher im Innern eines am Fahrzeug befestigten Gehäuses (1) festgelegt ist.

2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zwei eine Schwinge bildende Schilder (7) nur je auf der einander zugewandten Seite an der Stelle der theoretischen Schwingachse gleichartig gestaltete, rippenförmige Vorsprünge (8) besitzen, die unter dem Druck eines Verbindungsbolzens (9) in die nachgiebige, im Gehäuse befestigte Masse (6) eingreifen.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

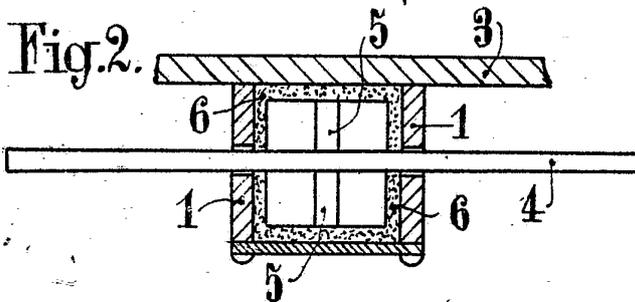
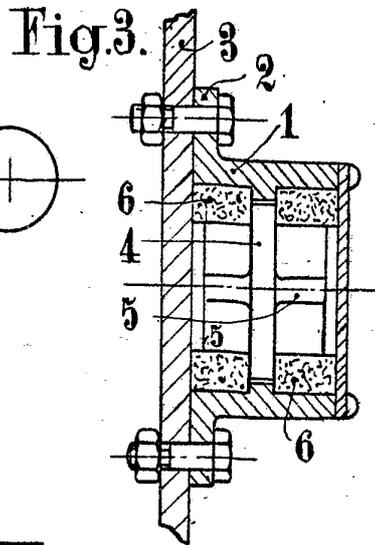
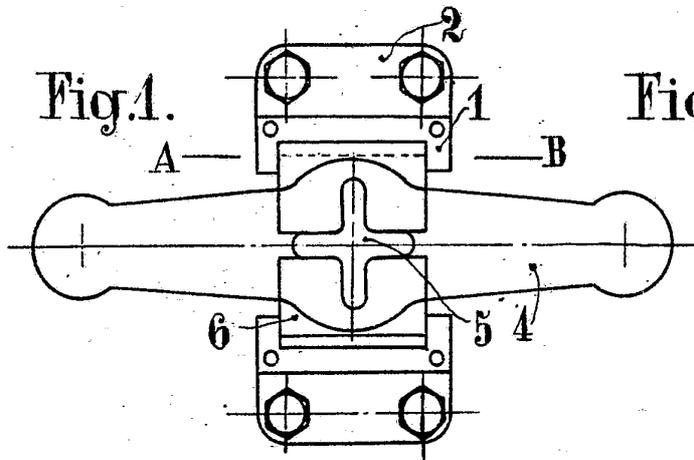


Fig.5.

