

Patent-Sachen.

Abschrift des Gebrauchsmusters Nr. 114 099.

Klasse: 20.

E. 3186.

Starrer Sicherheitswagen, bei welchem die Lokomotive umfassende Seitenbalken angeordnet sind und im mittleren und oberen Teil dachartig vorstehende Balken in Schleifen der Lokomotive fassen, die von Säulen getragen werden.

Julius Emden, Hamburg, An der schönen Aussicht 10.

Eingereicht: 25. 3. 1899.

Eingetragen: 22. 4. 1899.

Schutzanspruch.

Den Stoß bei Kollisionen und beim Bremsen aufnehmender, starrer Sicherheitswagen in Eisenbahnzügen, welcher außer den die Lokomotive seitlich umfassenden, vorstehenden Balken (a) auch noch mit, die Lokomotive dachförmig überragenden, am mittleren und oberen Teil des Wagens vorstehenden Balken (b) versehen ist in Verbindung mit an der Lokomotive oder deren Rahmen sitzenden Seitenarmen (e) und auf Säulen (d) derselben getragenen Schleifen (d), in welche letztere die letzterwähnten Balken (b) eintreten zur Verhinderung des Umkippens, Hebens oder Herausschleuderns der Lokomotive aus dem Geleise (siehe Abbildungen 131—133).

Beschreibung.

Gegenstand dieser Erfindung bildet ein Wagen, welcher in Eisenbahnzügen hinter der Lokomotive einrangiirt wird, zum Zwecke, Entgleisungen nach Möglichkeit zu verhindern und bei Kollisionen oder beim Bremsen den Stoß auf den nachfolgenden Teil des Zuges abzuschwächen.

In anliegender Zeichnung (nur Fig. 1, 5 und 6 sind hier abgebildet) ist die Erfindung dargestellt und zwar zeigt:

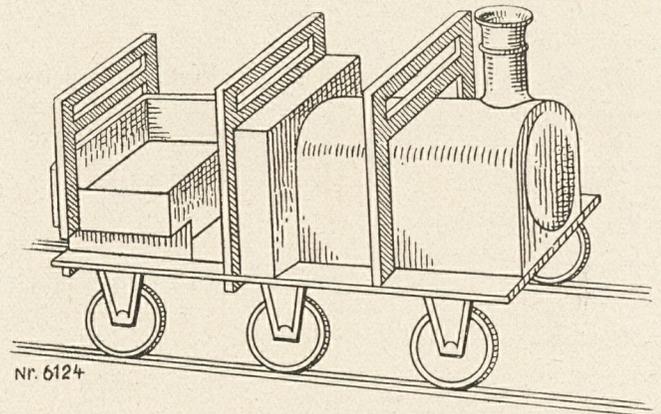


Abb. 132 Perspektivische Ansicht der Lokomotive mit Rahmen zur Aufnahme der Balken. 6124

Fig. 1 den vorderen Teil des Eisenbahnzuges mit diesem Sicherheitswagen (Abb. 131),

Fig. 2 ist Grundriß zu Fig. 1 ohne Lokomotive,

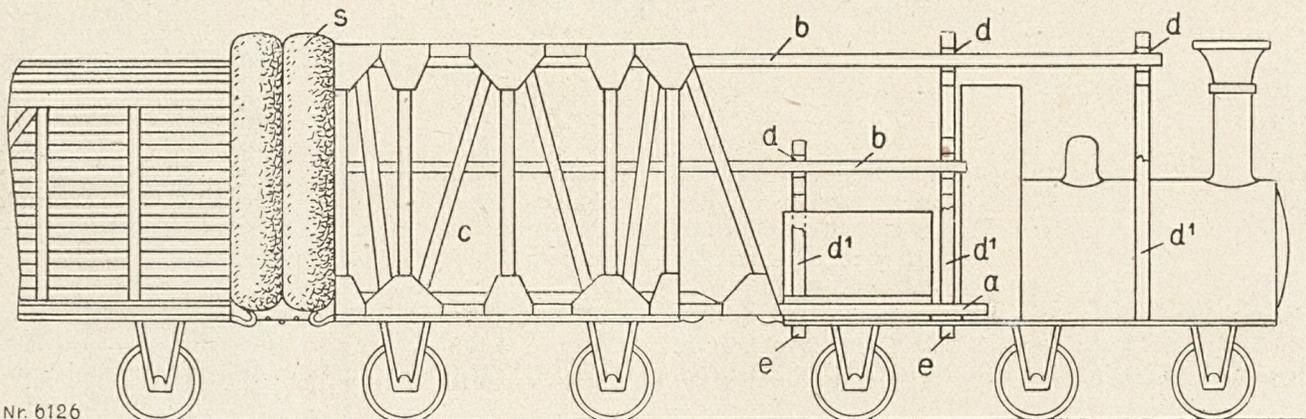
Fig. 3 ist Endansicht im Querschnitt nach Linie x-x der Figur 1 und

Fig. 4 ist Schnitt nach Linie y-y,

Figures 5 und 6 sind perspektivische Ansichten des Wagens und der Lokomotive (Abb. 132 und 133).

Der Wagen ist in schwerer Eisenkonstruktion ausgeführt und erhält dadurch ein sehr hohes Gewicht, so daß er bei Kollisionen oder bei starkem Bremsen den Stoß der Lokomotive aufnehmen kann.

An dem unteren Vorderteil des Wagens sind vorstehende Balken a angeordnet, welche die Lokomotive seitlich umfassen oder in Schleifen oder Höhlungen des Bodens der Lokomotive, die entsprechend konstruiert oder um-



Nr. 6126

Abb. 131

Querschnitt durch den vorderen Teil des Zuges mit Sicherheitswagen.

6126

geändert ist, eingreifen und dadurch verhüten, daß sich die Lokomotive aus dem Geleise hebt, wie solches vielfach bei Kollisionen bemerkt wurde.

Ferner sind am mittleren und oberen Teil des Wagens vorstehende Balken b angeordnet, welche in geeigneter Weise, z. B. mittels Streben, mit dem Wagenkasten c verbunden sind und in Schleifen d einfassen, die auf Säulen oder Trägern d 1 der Lokomotive angeordnet sind.

Die vorstehenden Balken bilden eine Art Dach über der Lokomotive, welches letztere gegen Herausheben aus dem Geleise schützt.

Unter die Seitenbalken a fassen Arme e, die an dem Rahmen der Lokomotive oder dem Kegelkörper derselben

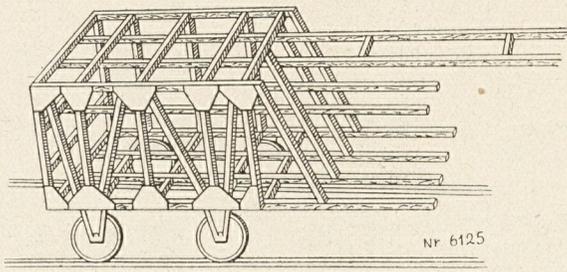


Abb. 133 Perspektivische Ansicht des starren Sicherheitswagens. 6125

befestigt sind, und wenn sich die Lokomotive heben sollte, bei einer Entgleisung usw. unter die Seitenbalken sich legen und das Heben der Lokomotive aus dem Geleise verhindern.

Das Balkendach liegt horizontal und dieses sowohl als auch alle anderen Balken sind derart angeordnet, daß die Lokomotive frei dazwischen fahren, nach Belieben verkuppelt und entkuppelt werden und daß der gewöhnliche Raum für Kohlen beibehalten werden kann.

An der Hinterseite des Wagens c, welcher hier ebenso wenig, wie der nachfolgende Wagen Puffer trägt, befindet sich ein die letzteren ersetzendes Kissen s, das dazu dient, bei Kollisionen und bei plötzlichem Bremsen den Stoß auf die nachfolgenden Wagen aufzunehmen (Abb. 131).

Patentbericht.

Nr. 250.6572. Schlauberger & Co. Harleshausen. Lokomotive mit Kesselsteinreinigungsvorrichtung, dadurch gekennzeichnet, daß die Räder der Lokomotive möglichst unrund gedreht sind, damit beim schnellen

Fahren durch das Rütteln, sowie Heben und Senken der Maschine der Kesselstein losgelöst wird, wobei die Wirkung noch durch das Fortlassen der Tragfedern erhöht werden kann (vergl. im Gegensatz dazu Abb. 63 auf Seite 73).

(Witzblatt Henschel, 10 000. Lokomotive)

Zwei neue Lokomotivpatente.



Abb. 134 1. Einfache Kupplung der Räder mit verschiedenem Durchmesser. (Aus der Anzeige einer bekannten deutschen Firma)

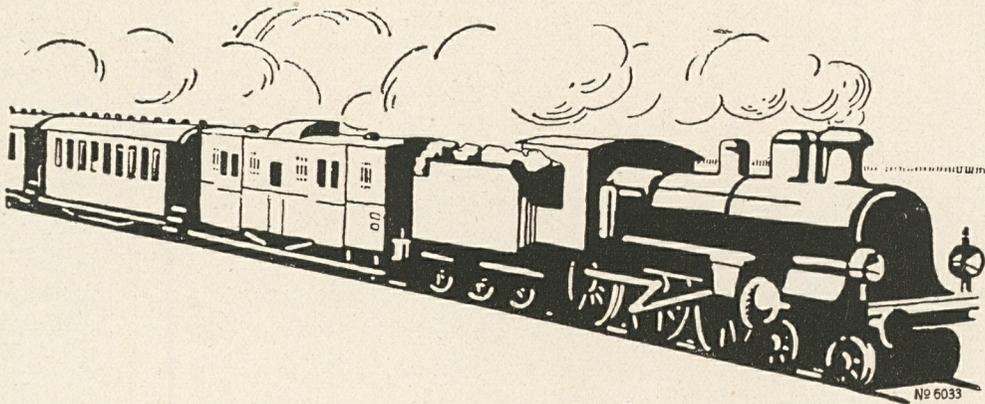


Abb. 135

2. Blitzkupplung erspart Kreuzkopf, Leitbahn und Steuerung.
 (Ebenfalls aus der Anzeige einer deutschen Firma)

6033

Das Problem, Räder von verschiedenem Durchmesser in einfachster Weise zu kuppeln, scheint somit gelöst zu sein (Abb. 134). Auch sieht man, daß man mit einem Verhältnis $R : L = 1 : 2$ für die Pleuelstangen bequem auskommen kann.

Zwei Scherzbilder:

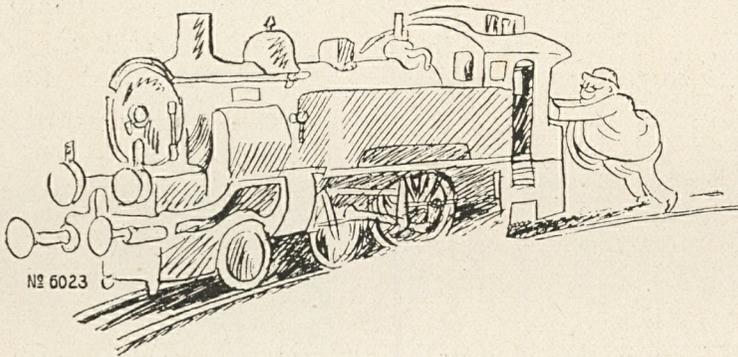


Abb. 136

(„Lustige Blätter“ Nr. 49, 1920)
 Der Lokomotiv-Schieber.

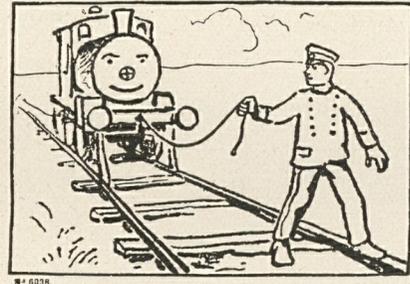


Abb. 137

(„Hann. Kurier“ v. 30. 12. 17)
 Der Lokomotiv-Führer.

Was bedeuten die vorstehenden Bildchen?

