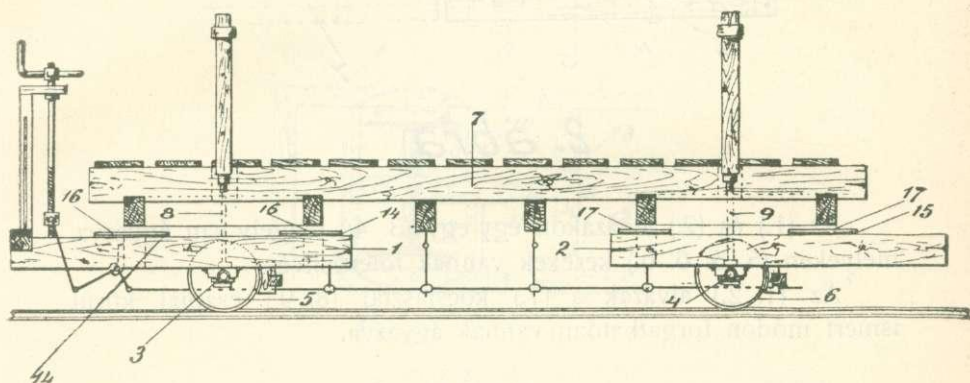


Egy-egy tengelyü, forgóalvázaz erdei vasuti kocsi.

Stehlo Gyula*), a boszniai és hercegovinai erdőigazgatóság főmérnöke (Sarajevo) oly vasuti kocsi szerkesztett és szabadalmaztatott (46753. sz. magyar szabadalom), amely az eddigi ilyfajta kocsiikkal szemben egyszerűsített szerkezeténél fogva lényeges előnyökkel bír. Az eddigi forgóalvázaz vasuti kocsi még iparvasutaknál is, ahol tudvalevőleg, a kocsik csak igen csekély, 8—10 km óránkénti sebességgel közlekednek, négytengelyűek, vagyis minden alváz két tengelylyel van felszerelve.



1. ábra

A találmány szerint ezen vasuti kocsiakon az egyes forgó alvázakat, u. m. truckokat, csak egy-egy tengelylyel látjuk el, azaz minden egyes alvázat csak egy pár kerékkel támasztunk alá.

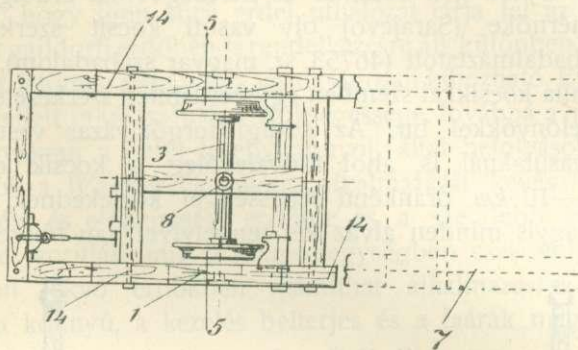
E célból az alváz forgáscsapját a tengelylyel egy és ugyanazon függélyes síkban rendezzük el.

A találmány tárgya a csatolt rajzon két foganatosítási alakban van föltüntetve, és pedig az

1. és 2. ábra az egyik kiviteli alakot tünteti föl oldal- és fölülnézetben, a 3. és 4. ábra a másik kiviteli alak oldal- és fölülnézetben.

*) A feltaláló hozzája forduló érdeklődőknek szivesen ad engedélyt egy próbakocsi előállítására.

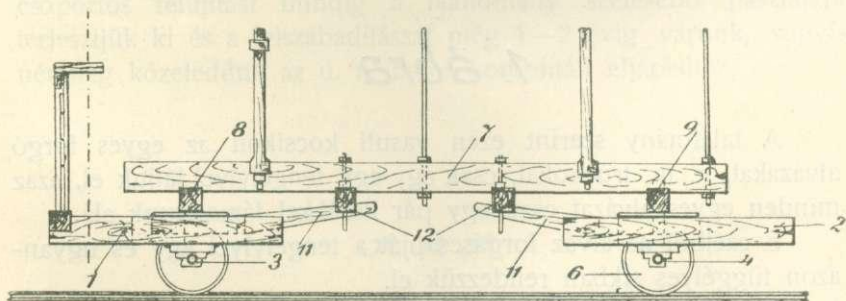
nézetes és az 5. ábra a 4. ábrához való részletrajz, mi mellett a 2. és 4. ábrán a kocsiasztal teljesen, illetőleg részben el van távolítva.



2. ábra

Az (1.) és (2.) alvázakon egy-egy (3. 4.) tengely van ágyazva, melyeken (5. 5. 6. 6.) kerekék vannak fölerősítve.

Az (1. 2.) alvázak a (7.) kocsiasztal (8. 9.) csapjai körül ismert módon forgathatóan vannak ágyazva.



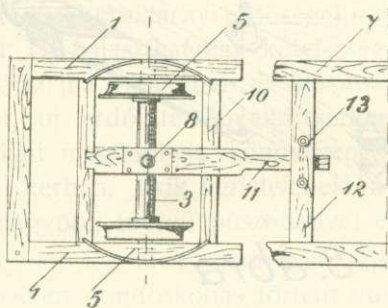
3. ábra

Hogy az alvázak kellő állékonysága biztosítható, a (8. 9.) csapokat pontosan a (3. 4.) tengelyek fölött rendezzük el, szemben a kéttengelyű alvázaknál szokásos elrendezéssel, amelynél

tudvalevőleg a forgáscsap a két tengely között szimmetrikus helyzetben van.

A találmánybeli kocsik iparvasuti üzem céljaira vannak szánva, amelyeknél a kocsik — mit már előzőleg említettünk — csak igen kis, 8—10 *km*-t meg nem haladó sebességgel közlekednek.

Hogy azonban a kocsit valamivel nagyobb sebességnél, továbbá nem teljesen egyenletes pályán is használhassuk — iparvasutaknál ugyanis a sinek és ütközők gyakran igen hiányosak —, a találmány tárgyát a 3. és 4. ábrán föltüntetett módon is kiképezhetjük, amely szerint az egyes alvázak belső (10.) kereszttartó-



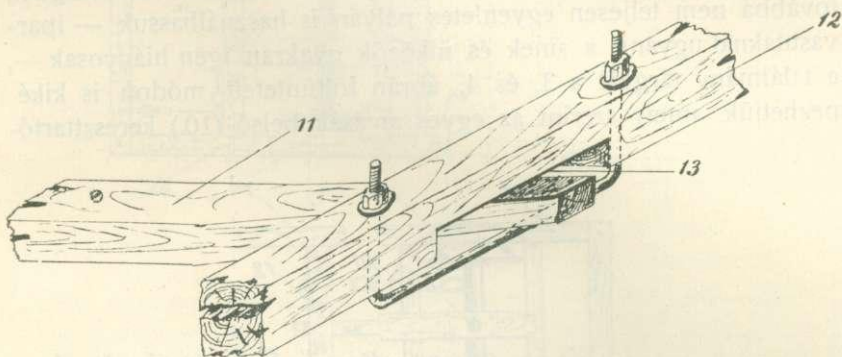
4. ábra

jára (a rajzon a kocsinak csak egyik alváza van feltüntetve) középen, 90° alatt egy-egy (11.) rudat erősítünk meg olyképp, hogy a rud az alvással együtt mozogjon, azaz ennek oldalirányú lengéseit kövesse. A (11.) rud ezen lengéseit azonban a (7.) kocsiasztalhoz szilárdan felerősített (12.) kereszttartón elrendezett (13.) vezető határolja; a (11.) rud vége ennek következtében csak egy bizonyos meghatározott, a pályagörbületek nagyságától függő mértékben mozoghat el.

Egyébként az alvázak és a kocsiasztal szerkezetük tekintetében megegyeznek az eddig használatosakkal.

Az alvázak hosszartóit, valamint a kocsiasztalnak ezekre fölfekvő keresztartóit a csap tehermentesítése és a kopás csökkentése

czéljából (14. 15.), illetőleg (16. 17.) fémvezetékekkel látjuk el. Ugy-szintén a fékezőszerkezetet ismert módon alkalmazzuk az alvázakra, csupán annyi eltéréssel, hogy czélszerűen az egy kerék-párhoz tartozó féktuskók párhuzamos vezetéséről is gondoskodunk, nehogy a két alvázon elrendezett fékezőszerkezet együttes működése alkalmával kanyarulatokban is mindkét kerék egyenletesen fékeztessék.



5. ábra

A találmány szerint épített kocsik alkalmazásának gazdasági előnyei szembeszökők.

Az ily kocsik ugyanis igen éles kanyarulatokkal bíró pályákon (10—5 m görbületi sugár mellett is) járhatnak, járásuk egyébként is sokkal könnyebb, súlyuk és ezzel együtt a surlódás is kisebb, minélfogva kevesebb vonóerőt igényelnek és végül előállításuk költségei is csekélyebbek. A súlycsökkenés különösen hegyi pályákon bir fontossággal, ahol mindenképp arra kell törekedni, hogy a fölfelé vonatott holt súly minél kisebb legyen.

