

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM
16. APRIL 1928

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr 458 618

KLASSE 77 f GRUPPE 19

B 123135 XI/77 f²

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 22. März 1928.

Bing-Werke vorm. Gebr. Bing A.-G. in Nürnberg.

Brems- und Auslösevorrichtung an Triebwerken bei Spielzeugeisenbahnen.

Bing-Werke vorm. Gebr. Bing A.-G. in Nürnberg.

Brems- und Auslösevorrichtung an Triebwerken bei Spielzeugeisenbahnen.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 8. Dezember 1925 ab.

Die Erfindung betrifft eine sehr einfache Brems- und Auslösevorrichtung für z. B. mit Federwerk betriebene Spielzeugeisenbahnen, die in bekannter Weise durch einen zwischen den Schienen gelagerten, einstellbaren Anschlag eingeschaltet wird. Die zur Erzielung des Anhaltens und des Anfahrens des Spielzeugtriebwagens verwendeten Mittel bestehen in der Hauptsache aus einem auf einer Laufachse befestigten Sperrad und einer am Fahrzeuggestell sitzenden Sperrklinke oder -hebel, die mit dem Gleisanschlag zusammenwirken.

Ähnliche Sperräder mit Sperrklinken sind für die Sperrung des Federwerks derartiger Spielzeuggbahnen bereits bekannt. Doch handelt es sich dort nicht um eine eigentliche Bremsvorrichtung, die mittels eines Gleisanschlags den fahrenden Zug zum Stehen bringen soll, sondern um die Sperrung des Federwerks während des Aufziehens in der Hand. Die Freigabe des Laufwerks erfolgt dort durch Aufsetzen des Fahrzeugs auf die Schienen, wobei die Sperrklinke aus der Verzahnung des Sperrades heraustritt. Nach der Erfindung wird jedoch eine selbsttätige Auslösung der Bremsvorrichtung dadurch bewirkt, daß das Fahrzeug ein kurzes Stück von Hand zurückbewegt wird.

Ferner sind Auslösevorrichtungen für den durch einen Gleisanschlag zum Halten gebrachten Zug bekannt, bei denen eine besondere Hebel- oder Schiebervorrichtung am Lokomotivgehäuse oder im Führerstand des Fahrzeugs vorgesehen ist. Durch die meist gedrängte Anordnung der Auslösevorrichtung ist aber ihre Bedienung wie auch ihr Einbau umständlich.

Nach der Erfindung ist sowohl das Anhalten des Triebwagens als auch das Wiederanfahrenlassen in einfachster Weise ermöglicht, und zwar durch einen Gleisanschlag, ein auf einer Laufachse sitzendes Sperrad o. dgl. und durch einen Sperrhebel oder eine Sperrklinke, die derart zusammenarbeiten, daß beim Anschlagen des Sperrhebels an den Gleisanschlag die Sperrung eintritt und durch eine kurze Rückwärtsbewegung des Triebwagens von Hand sich der Sperrhebel wieder auslöst.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbei-

spiel der Erfindung dargestellt, und zwar zeigen: die Abb. 1 eine Seitenansicht der Brems- und Auslösevorrichtung während der Fahrt des Zuges in der Richtung des Pfeiles A , die Abb. 2 eine Vorderansicht der Abb. 1 und die Abb. 3 eine Seitenansicht der Brems- und Auslösevorrichtung nach der Abbremsung des Zuges.

Auf der Achse a der durch eine Feder f angetriebenen Laufräder r sitzt ein Sperrad d . An der Vorderwand des Werkrahmens k des Triebwagens ist ein doppelarmiger Sperrhebel h_1, h_2 schwingbar gelagert. Während der Fahrt hängt die Sperrklinke h_2 nach unten, und die Nase h_1 liegt am Triebwerksrahmen k an.

Zwischen den Schienen s ist ein drehbarer oder in der Richtung des Doppelpfeiles B (Abb. 2) verschiebbarer Anschlag b gelagert, durch den bei der Fahrt des Triebwagens in der Richtung des Pfeiles A (Abb. 1) die Sperrklinke h_2 von unten her neben das Sperrrad d derart gehoben wird, daß ein am Ende der Sperrklinke h_2 angebogener Lappen w in die Verzahnung des Sperrades d eingreift. Der Lappen w der Sperrklinke h_2 hält nun das Sperrad d fest und bringt damit den Triebwagen zum Stehen.

Um die Sperrung auszulösen, wird der Triebwagen ein kurzes Stück von Hand rückwärts in der Richtung des Pfeiles R der Abb. 3 bewegt. Dadurch dreht sich auch das Sperrad d rückwärts und gibt die Sperrklinke h_2 , die durch ihr Eigengewicht nach unten fällt, frei. Gegebenenfalls veranlaßt die schräg ansteigende Kurvenform des Sperrzahnes, daß die Sperrklinke in ihre Auslösestellung zurückgebracht wird.

PATENTANSPRUCH:

Brems- und Auslösevorrichtung an Triebwerken bei Spielzeugeisenbahnen, gekennzeichnet durch einen Gleisanschlag (b), ein auf einer Laufachse sitzendes Sperrad (d) und einen Sperrhebel (h_1, h_2), die derart zusammenarbeiten, daß beim Anschlagen des Sperrhebels an den Gleisanschlag die Sperrung eintritt und durch kurzes Rückwärtsbewegen des Triebwagens von Hand sich der Sperrhebel wieder auslöst.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Abb. 1.

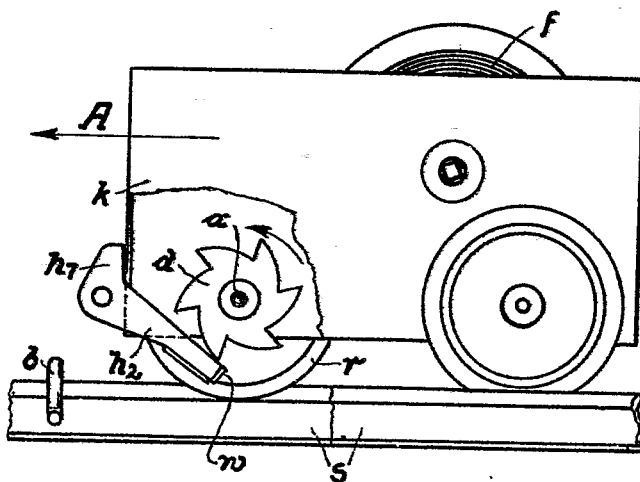


Abb. 2.

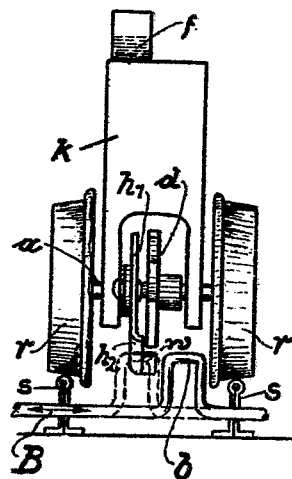


Abb. 3.

