

Bekanntgemachte und ausgelegte Anmeldung

(§ 30 des Patentgesetzes)

77f, 19/01. T 5431. Erf.: Dipl.-Ing. Rudolf Insam, Lauf/Pegnitz und Oswald Fischer, München. Anm.: Trix Vereinigte Spielwaren Fabriken G.m.b.H., Nürnberg.
I Triebfahrzeug für Spielzeug- bzw. Modelleisenbahnen. 12. 12. 51. (T. 8; Z. 1)

Versagt: 14.5.1958

- Auszug aus der Umschreib.-Verfügung
- 1 Antrag
- Antrag mit Prioritätserklärung
- Antrag mit Niederlegungserklärung
- Vollmacht (die z. Zt. der Bekanntmachung gültige)
- Prioritätserklärung
- Niederlegungserklärung
- Aktenvermerk über die Niederlegung
- 1 Erfinderbenennung
- Aktenvermerk über Nichtnennung des Erfinders
- Aktenvermerk über die Nachholung der Erfinderbenennung
- Prioritätsbeleg
- Einleitung
- 1 Beschreibung
- Nachtrag
- 8 Ansprüche
- 1 Zeichnung
- Gutachten
- Tafel
- Modell-Proben

H i n w e i s .

Die Auslegestücke enthalten die unveränderten bekanntgemachten Unterlagen. Etwaige nach Ablauf der Auslegung frist erfolgte Änderungen sind nicht vermerkt.

23. 10. 52

T 5431 XI/77 f
(AktENZEICHEN)

~~München~~ Berlin

PA.657595*12.12.51

PATENTANWÄLTE

R. MAX SCHNEIDER

DR. ALFRED EITEL

NÜRNBERG

Fernsprecher 27361

Bankkonto: Bayerische Creditbank, Nürnberg

Postscheck-Konto: Amt Nürnberg Nr. 383 05

Dr. M. Schneider - Dr. A. Eitel, Patentanwälte

Drahtanschrift: Norispatent

(diess. Nr. 6475)

NÜRNBERG, den 7. Dezember 1951

Königstraße 60

Firma Trix Vereinigte Spielwaren-Fabriken G.m.b.H.

Nürnberg, Kobergerstrasse 15

Triebfahrzeug für Spielzeug- bzw. Modell-
eisenbahnen

Beschreibung:

Die Erfindung betrifft die Triebfahrzeuge von Spielzeug- bzw. Modelleisenbahnen. Diese Fahrzeuge bestehen in der Regel aus einem Fahrgestell und einem darauf befestigten Aufbau. Dieser stellt, wenn es sich um die Nachbildung einer "Dampflokomotive" handelt, den Lokomotivkessel und das Führerhaus dar.

Bisher werden üblicherweise der Aufbau und das Fahrgestell je für sich angefertigt. Es sind also für beide Teile die entsprechenden Werkzeuge, Fertigungsvorrichtungen usw., wenn sie im Wege des Druckgießens hergestellt werden, die entsprechenden Giessformen, notwendig. Man gibt es aber eine Mehrzahl von Lokomotivtypen. Für jeden Typ muss mithin ein bestimmtes Fahrgestell erzeugt werden z.B. ein solches bei einer zweiachsigen Lok, ein anderes für eine dreiachsige Lok, ein weiteres für eine zwar ebenfalls dreiachsige, aber einen anderen Radabstand aufweisenden

Lok usf. Es sind also eine entsprechende Vielzahl von Werkzeugen, Fertigungsvorrichtungen, Spritzformen usw. notwendig. Ausser diesem Nachteil hat die bisherige Fertigungsmethode aber auch noch den Mangel, dass sie die Lagerhaltung erschwert, weil die Fahrgestelle für alle Typen vorrätig gehalten werden müssen.

Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass diese Missstände behebbar sind, indem ein einheitliches Fahrgestell geschaffen wird, welches die Erzeugung von Fahrzeugen unterschiedlicher Typen ermöglicht. Es wird deshalb erfindungsgemäss das Fahrgestell eines Fahrzeuges mit mehreren Sätzen von Bohrungen für die Laufräderwellen, mit mehreren Sätzen von Schraubblöchern für die Halteschrauben des Triebwerkes und mit mehreren Sätzen von Schraubblöchern für die Befestigungsschrauben des Antriebsmotors versehen. Es kann demnach das gleiche Fahrgestell benutzt werden, mag es sich nun um ein zwei- oder dreiaxsiges Fahrzeug handeln, mag das eine Mal eine dreiaxsiges Lok, das andere Mal eine zwar ebenfalls dreiaxsiges, aber einen anderen Radabstand aufweisende Lok benützt werden. Die Erfindung ermöglicht es also, Zahl, Achsabstände und Raddurchmesser bei gleichbleibendem Fahrgestell zu variieren. Es braucht also erfindungsgemäss nur noch ein einheitliches Fahrgestell hergestellt zu werden. Daraus ergibt sich nicht nur eine Vereinfachung und Verbilligung der Serienfertigung durch Entfall zahlreicher bisher notwendiger Werkzeuge, Spritzformen usw., sondern auch eine Vereinfachung hinsichtlich Lagerhaltung, Reparatur, Verpackung usw.

Es können natürlich im Sinne der Erfindung in Anpassung an die verschiedenen Sätze von Schraubblöchern für das Triebwerk auch noch mehrere Sätze von Schraubblöchern für die Anbringung der Umschalt-

vorrichtung am Fahrgestell vorgesehen werden. Dabei empfiehlt es sich, wenn es sich um eine Dampflokomotive handelt, welche mit Zylindernachbildungen versehen ist, bei der Bemessung und Verteilung der verschiedenen Bohrungsätze jeweils von der Mitte der Zylindernachbildungen auszugehen und insbesondere alle Bohrungen für die Laufräder-Wellen mit ihren Achsen in eine gemeinsame Mittelebene zu legen.

In Weiterentwicklung der Erfindung geht ein Merkmal dahin, dass bei einer Dampflokomotive die erwähnten, mittels der angegebenen Bohrungsätze festlegbaren Teile in stets gleichbleibender Weise angeordnet werden. In diesem Sinne erweist es sich als besonders vorteilhaft, den Antriebsmotor unten im Führerhaus und die Schaltvorrichtung in Kessel unterzubringen. Ebenso erweist es sich als günstig, die Befestigung des Aufbaus am Fahrgestell derart zu vollziehen, dass einerseits zwei das Führerhaus seitlich durchgreifende Schrauben vorgesehen sind, für welche mehrere Sätze von Schraubflüchern am Fahrgestell vorgesehen sind, sodass auch insoweit eine Anpassung an den jeweiligen Fahrzeugtyp möglich ist. Vorne erfolgt die Befestigung zweckvoll mittels einer in den Schornstein einsetzbaren, den Kessel durchgreifenden Setzbohle.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich bei der Erläuterung der Zeichnung, welche ein Ausführungsbeispiel der Erfindung in schematischer Darstellung veranschaulicht. Es zeigt:

Fig. 1 eine Spielzeug-Dampflokomotive in Seitenansicht und teilweisen Längsschnitt,

Fig. 2 einen Grundriss des Fahrgestells,

Fig. 3-5 eine Zylindernachbildung in drei Ansichten.

Das Fahrgestell besteht beim gezeichneten Ausführungsbeispiel aus den beiden Langwänden a, deren unterer Deckplatte b, dem vorderen Kopfstück c und der durch Unterteilung zweiteligen Tragplatte d. Der Aufbau, der auf diesem Fahrgestell angebracht ist, besteht aus dem Kessel e und dem Führerhaus f. An dem Kopfstück c finden die nach Form und Ausbildung bekannten Zylinder g unterhalb des Aufbaus e ihre Befestigung. Sie sind zu diesem Zweck mit einer T-förmigen Nut h versehen und können mit dieser über einen entsprechend gestalteten Ansatz i des Fahrzeug-Kopfes c gesteckt werden. Von ihrer Mittellinie X wird bei der nachstehend erwähnten Anordnung der Bohrungen für die Laufräder-Wellen und die sonst benötigten Schraublöcher ausgegangen.

In den beiden Seitenwänden a des Fahrgestells sind beim gezeichneten Ausführungsbeispiel die Bohrungen 1, 2, 3, 4, 5 und 6 vorgesehen. Es handelt sich um zwei Sätze von Bohrungen, welche zur Aufnahme der Laufräder-Wellen bestimmt sind. Es können also mit einem Fahrgestell gemäss dem gezeichneten Beispiel Lokomotiven zweierlei Typen ausgerüstet werden. Im einen Fall gilt die Achsfolge 1, 2, 3, im anderen Fall die Achsfolge 4, 5, 6, welche sich von der Ersten durch anderen Radabstand sowie gegebenenfalls anderen Raddurchmesser unterscheidet.

Sinngemäss sind auch zwei Sätze von Schraublöchern 7, 8 sowie 9, 10 für die Befestigungsschrauben des Triebwerks vorgesehen. Ferner weisen diese Langwände zwei Sätze von Schraublöchern 11, 12, 13 sowie 14, 15, 16 für die Umschaltvorrichtung auf, welche, wie sich daraus ergibt, in dem leeren Kessel des Aufbaus untergebracht ist. Bei dieser Umschaltvorrichtung mag es sich, wenn eine elektrische

-5-

Spielzeuglokomotive in Frage steht, z.B. um einen Schaltmagnet handeln.

An der zweiteiligen horizontalen Tragplatte d des Fahrgestells wird der Antriebsmotor angebracht. Für dessen Anbringung sind ebenfalls mehrere Sätze von Schraublöchern 17, 18, 19 vorgesehen, welche gestatten, den Motor der betreffenden Fahrzeugtype entsprechend in Anpassung an die Befestigung des Triebwerks, mithin in Anpassung an den gewählten Laufrädersatz festzulegen.

Um die möglichst weitgehende Übereinstimmung des Spielzeug mit dem grosstechnischen Vorbild zu gewährleisten, werden die Bohrungen am Fahrgestell nicht willkürlich vollzogen. Es wird vielmehr, was die Abstandbemessung anlangt, von der Zylinder-Mittellinie X ausgegangen, sodass also die Verteilung der Bohrungen bezüglich jeden Satzes von dieser Linie aus erfolgt. Dabei sollen, wie auch die Zeichnung zeigt, die Bohrungen für die Laufräder-Wellen so angeordnet sein, dass ihre Achsen in einer gemeinsamen Mittelebene liegen.

Zur Anbringung des Aufbaus am Fahrgestell sind ebenfalls mehrere Bohrungssätze vorgesehen. Beim gezeichneten Ausführungsbeispiel können hierfür die Schraublöcher 20, 21, 22 in Betracht. Es kann also das Führerhaus hinten durch es von beiden Seiten durchgreifende Schrauben festgelegt werden, wobei für die Schraube jeder Seite das für den betreffenden Fahrzeugtyp in Betracht kommende Schraubloch des Fahrgestells benutzt wird. Vorn ist für die Festlegung des Aufbaus am Fahrgestell eine Halteschraube 23 benutzt, welche in den Schornstein eingesetzt ist, den Kessel durchsetzt und in das Schraubloch 24 des Fahrgestell-Kopfes o einschraubbar ist.

Damit das erfindungsgemäße ausgebildete einheitliche Fahrgestell für mehrere Fahrzeugtypen auch eine Anpassung an die Lauf-
räder-Drehgestelle ermöglicht, sind in der unteren Deckwand b des
Fahrgestells noch mehrere z.B. zwei Schraubenlöcher 25 und 26 ein-
gelassen, sodass das Fahrgestell vorn und/oder hinten mit einem
Läufer (Drehgestell) ausgerüstet werden kann. Die Schraubenlöcher
25, 26 sind zur Aufnahme der Lagerzapfen der Deckgestelle be-
stimmt.

Die Erfindung ist selbstverständlich nicht auf das darge-
stellte und erläuterte Ausführungsbeispiel einer Dampflokomotive
beschränkt. Sie ist mit gleichem Vorteil bei Nachbildungen von
Elektrolokomotiven, bei Triebwagen usw. anwendbar.

Patentansprüche:

- 1) Triebfahrzeug für Spielzeug- bzw. Modelleisenbahnen, bestehend aus Fahrgestell und darauf befestigtem Aufbau, dadurch gekennzeichnet, dass sein Fahrgestell für mehrere Fahrzeugtypen verwendbar und zu diesem Zweck mit mehreren Sätzen von Bohrungen für die Wellen der Laufräder, mit mehreren Sätzen von Schraublöchern für die Halteschraube des Triebwerks und mit mehreren Sätzen von Schraublöchern für die Befestigungsschrauben des Antriebsmotors versehen ist.
- 2) Triebfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass in Anpassung an die verschiedenen Sätze von Schraublöchern für das Triebwerk am Fahrgestell auch mehrere Sätze von Schraublöchern für die Anbringung der Umschaltvorrichtung vorgesehen sind.
- 3) Triebfahrzeug nach Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass alle Bohrungen für die Laufräder-Wellen mit ihren Achsen in einer gemeinsamen Mittelebene liegen.
- 4) Triebfahrzeug nach Ansprüchen 1 - 3, dadurch gekennzeichnet, dass alle Bohrungen und Schraublöcher in der Längswand des Fahrgestells vorgesehen sind mit Ausnahme derjenigen für den Antriebsmotor, welcher von einer z.B. zweiflügeligen horizontalen Tragplatte des Fahrgestells aufgenommen wird.
- 5) Triebfahrzeug nach Ansprüchen 1 - 4, dadurch gekennzeichnet, dass am Fahrgestell zur Anbringung eines vorderen und/oder eines hinteren Laufräder-Drehgestells in der unteren Deckwand

des Fahrgestells vorn und hinten eine Bohrung für den Lagerzapfen des Fahrgestells angeordnet sind.

- 6) Triebfahrzeug nach Ansprüchen 1 - 5, dadurch gekennzeichnet, dass in Nachbildung einer Dampflokomotive der in bekannter Weise aus Kessel und Führerhaus bestehende Aufbau den Antriebsmotor im Führerhaus und die Umschaltvorrichtung im Kessel aufnimmt.
- 7) Triebfahrzeug nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Aufbau am Fahrgestell mithilfe zweier das Führerhaus seitlich durchgreifender Schrauben befestigt ist, für welche mehrere Sätze von Schraubblöchern am Fahrgestell vorgesehen sind, und dass ausserdem vorne eine in den Schornstein einsetzbare, den Kessel durchgreifende Halteschraube vorgesehen ist.
- 8) Triebfahrzeug nach Ansprüchen 6 und 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Zylindernachbildungen mittels Nuten von vorzugsweise T-förmigen Querschnitt auf entsprechend gestaltete Ansätze des Kopfteils des Fahrgestells aufsteckbar sind.

Fig. 1

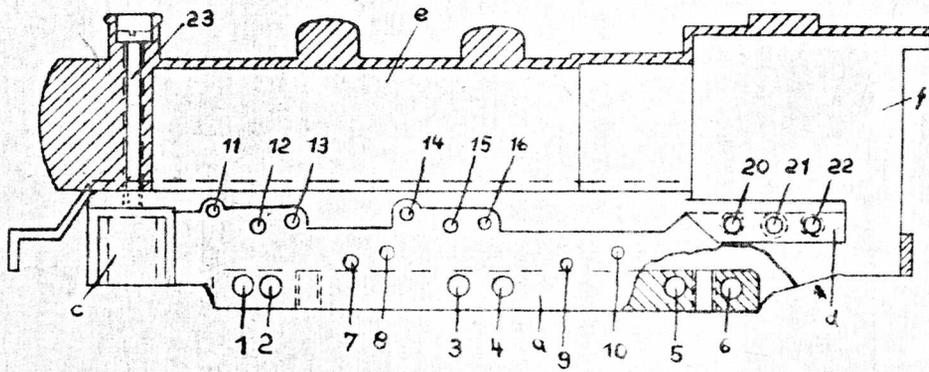


Fig. 2

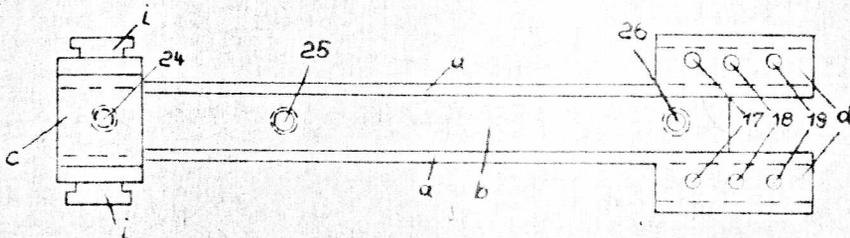


Fig. 3

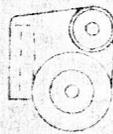


Fig. 4

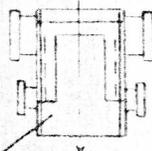


Fig. 5

