


 REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

— № 430369 —

 KLASSE 20d GRUPPE 4
 (W 70105 II/20d)

**Waggon- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz in Görlitz
 und Wilhelm Jakobs in Berlin-Dahlem.**
Straßenbahngelenkwagen.

Patentierte im Deutschen Reiche vom 6. August 1925 ab.

Die Erfindung betrifft Straßenbahngelenkwagen, deren Teile durch von senkrechten Druckkräften entlastete Gelenkzapfen derart verbunden sind und mit den zusammenstoßenden Enden auf einem gemeinsamen Drehgestell derart ruhen, daß die Wagenkastenenden in ihren Bewegungen zum Drehgestell infolge von Querschwenkungen und Stößen voneinander abhängig sind, so daß der Übergang der Fahrgäste von einem Wagen zum anderen während der Fahrt stoß- und schwankungsfrei erfolgen kann. Dabei müssen die Gelenkverbindung und die Auflagerung aber Winkelverstellungen der Wagen zueinander in senkrechter Ebene entsprechend Neigungsänderungen der Fahrbahn zulassen, die bei Straßenbahngleisanlagen bekanntlich oft plötzlich und in nicht unerheblichem Maße vorkommen. Um nun auch bei den starken Schwankungen der Wagenenden beim raschen Durchfahren kleinster Kurven, der Weichen und Herzstücke guten Ausgleich und ruhigen Zusammenlauf der zusammenliegenden Teilenden zu erzielen, macht die Erfindung von den bekannten zur Gelenkachse konzentrischen Seitenlagern Ge-

brauch. Die Teilenden stützen sich mit je zwei zur Längsmittelachse des Drehgestelles symmetrischen Rollen auf die zum Gelenkzapfen konzentrischen Auflagerschienen, die in bekannter Weise auf Federn im Drehgestell, ruhend zu einem geschlossenen Kreisring ergänzt sind oder mit Querschienen einen geschlossenen Rahmen bilden. Um die durch die seitliche Zweipunktauflagerung der Teilenden gebildete Schwingachse können die Teilenden unabhängig voneinander in senkrechter Ebene schwingen, um Neigungswechseln der Fahrbahn ungehindert folgen zu können, und die geschlossene, rahmen- oder ringförmige Ausbildung der Auflagerschiene gibt dieser genügende Starrheit, um die Abhängigkeit der Teilenden hinsichtlich der Schwankungen zueinander genügend zu sichern, wobei die federnde Auflagerung der Auflagerschienen auf dem abgefederten Drehgestell demnach den kleinen Schwankungen der Teilenden zueinander nachgibt.

In der Zeichnung sind zwei Ausführungsbeispiele dargestellt.

Abb. 1 zeigt einen Längsschnitt durch die

Gelenkverbindung und Auflagerung der Teilenden und Abb. 2 eine Draufsicht dazu, während Abb. 3 eine Draufsicht einer abgeänderten Ausführungsform ist.

5 Die zusammenstoßenden Enden der Teile *a* und *b* des Gelenkwagens sind in bekannter Weise durch den im Drehgestell *c* befestigten Dreh- oder Gelenkzapfen gelenkig verbunden, der von senkrechten Druckkräften
10 vollkommen entlastet ist. Diese werden von Auflagerschienen *e* aufgenommen, die zum Gelenkzapfen *d* konzentrisch angeordnet sind und in Abb. 1 und 2 einen geschlossenen Kreisring bilden, der auf Federn *f* im Drehgestell *c* abgestützt ist. Auf dem Auflagerringe
15 ruhen die Teilenden *a* und *b* mittels Rollen *g*.

Die zweite Ausführungsform (Abb. 3) unterscheidet sich von der eben beschriebenen nur dadurch, daß die Auflagerschienen *e* nicht
20 mehr zu einem geschlossenen Kreisringe, sondern mittels Querschienen *e'* zu einem geschlossenen viereckigen Rahmen verbunden

sind. Auch die Rahmenform ist ein gegen Stöße und Druck widerstandsfähiges Gebilde.

PATENT-ANSPRUCH:

25 Straßenbahngelenkwagen, dessen Teile durch von senkrechten Druckkräften entlastete Gelenkzapfen derart verbunden sind und mit den zusammenstoßenden
30 Enden auf einem gemeinsamen Drehgestell derart ruhen, daß die Teilenden in ihren Bewegungen infolge von Querschwankungen und Stößen voneinander abhängig sind, dadurch gekennzeichnet, daß sich
35 die Teilenden (*a* und *b*) mit je zwei zur Längsmittelachse des Drehgestelles symmetrischen Rollen (*g*) auf die zum Gelenkzapfen (*d*) konzentrischen Auflagerschienen (*e*) stützen, die in an sich bekannter
40 Weise auf Federn (*f*) im Drehgestell (*c*) ruhend zu einem geschlossenen Kreisring ergänzt sind oder mit Querschienen (*e'*) einen geschlossenen Rahmen bilden.

Abb. 1.

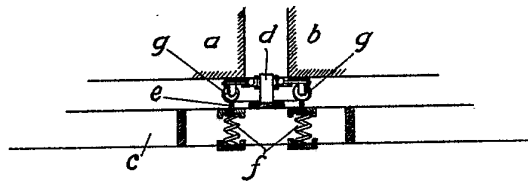


Abb. 2.

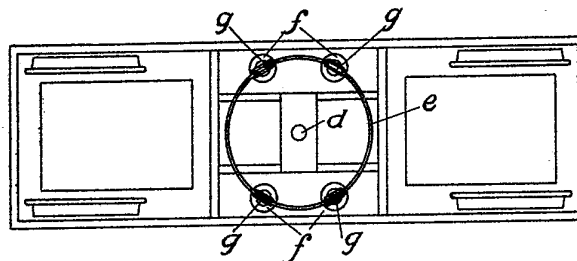


Abb. 3.

