KAISERLICHES PATENTAMT.

AUSGEGEBEN DEN 8. NOVEMBER 1892.

PATENTSCHRIFT

— № 65395 —

KLASSE 20: Eisenbahnbetrieb.

WILHELM PRINZLAU in HAMBURG.

Kraftsammelnde Bremse.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 24. Mai 1892 ab.

Bei dieser Bremse wird die Bewegung der Räder auf eine Seilscheibe übertragen, welche durch ein Seil (Kette) mit einer zweiten Seilscheibe verbunden ist, die dadurch in entgegengesetzter Richtung gedreht wird. Die Drehung dieser zweiten Seilscheibe wird benutzt, eine Feder zu spannen, die nach Auslösung der Verbindung der ersten Scheibe mit dem Laufrad letzteres im Sinne der Fahrtrichtung antreibt. Neben dem die Drehung der Scheiben im entgegengesetzten Sinne vermittelnden Seile ist noch ein zweites Seil vorhanden, welches gleichzeitig mit auf- bezw. abgewickelt wird und die gleichförmige Drehung der Scheiben sichert.

In beiliegender Zeichnung ist die Erfindung dargestellt.

Fig. 1 zeigt die Vorrichtung im Längsschnitt und

Fig. 2 in Endansicht und im Schnitt;

Fig. 3 und 4 sind Grundrisse der Bremseinrichtung, und zwar Fig. 3 in der Ruhelage und Fig. 4 nach erfolgter Federanspannung.

a und *b* sind zwei Seilscheiben, welche lose auf der Radachse *c* sitzen, auf der die Räder $r\,r^1$ fest aufgekeilt sind. Die Scheibe *a* kann mittels des mit einer Gabel um die Scheibennabe fassenden Hebels *g*, welcher durch Winkelhebel 1 und Zugstange 2 mit dem vom Führer des Wagens zu handhabenden Hebel 3 in Verbindung steht, seitlich verschoben werden, wodurch ihr Zahnkranz a^1 mit einem am Rad *r* befindlichen Zahnkranz *z* in Eingriff kommt. Im Falle, dafs das Rad *r* lose auf der Achse *c* sitzt, um die Drehung des Wagens zu erleichtern, ist der Zahnkranz *z* an einer auf der Achse befestigten Scheibe angeordnet.

Die Scheibe *b* besitzt am äufseren Rand Sperrzähne b^1, in welche am Rad r^1 befindliche Sperrkegel *i* einfassen, sobald die Scheibe *b* durch den Hebel g^1, welcher mit *g* durch den Zwischenhebel g^2 verbunden ist, gegen das Rad r^1 hin verschoben wird. Die Scheiben *a* und *b* sind mittels eines um Leitrollen $p\,p^1$ geführten Seiles *s* derart verbunden, dafs bei Drehung der Scheibe *a* *b* im entgegengesetzten Sinne angetrieben wird, und umgekehrt. An der Scheibe *b* ist noch das Ende eines zweiten Seiles s^1 befestigt, welches beim Anzuge eine Feder *e* spannt, indem die Enden derselben durch das Seil gegen einander gezogen werden. Aufser durch das Seil *s* sind die Scheiben *a* und *b* noch mittels eines zweiten Theiles s^2 verbunden, dessen Zweck nachstehend erläutert werden soll.

In der Ruhelage nehmen die einzelnen Theile der Bremse die in Fig. 3 gezeichnete Lage ein. Soll dann der Wagen angehalten werden, so rückt der Führer die Scheibe *a* ein und das Seil *s* wird in Richtung der beigesetzten Pfeile (Fig. 3) von der Scheibe *b* ab- und auf *a* aufgewickelt, wodurch die Scheibe *b* im entgegengesetzten Sinne zu *a* angetrieben wird und mittels des Seiles *s* die Feder *e* spannt, bis der Wagen stillsteht.

Mit der Scheibe *a* wurde auch die Scheibe *b* seitlich verschoben, doch sind die Sperrzähne b^1 und die Sperrkegel *i* derart angeordnet, dafs letztere lose über die Zähne b^1 gleiten.

Soll dann der Wagen sich wieder in Bewegung setzen, so rückt der Führer die

3

Scheibe *a* wieder aus, während *b* in Verbindung mit dem Rad *r* bleibt.

Die Feder *e* tritt in Wirkung und das Rad r^1 wird vermittelst der Sperrzähne b^1 und Sperrkegel *i* der Fahrtrichtung entsprechend gedreht.

Um die Scheibe *b* in sicherer Verbindung mit dem Rad r^1 zu halten, sobald *a* ausgerückt und dadurch auch Hebel g^1 von *b* entfernt ist, ist zweckmäfsig folgende Einrichtung getroffen:

Auf der Welle *o* sitzen die Hebel *m* und *n*, von denen letzterer durch das Seil s^1 gehoben wird, sobald die Scheibe *b* angetrieben und dadurch das in der Ruhelage gegen den Mittelpunkt der Scheibe gerichtete Ende des Seiles s^1 nach oben geführt wird. Hierdurch wird auch Hebel *m* gedreht (in Richtung des Pfeiles Fig. 2) und drückt die Scheibe *b* gegen das Rad r^1.

Hat die Wirkung der Feder *e* aufgehört und kehrt das Seil s^1 in seine Anfangslage wieder zurück, so wird die Scheibe *b* durch eine gegen die Nabe derselben wirkende Feder *v* von r^1 abgedrückt. Damit nun, sobald sich das Seil *s* in Richtung der Pfeile (Fig. 4) bewegt, letzteres nicht in Unordnung komme, ist das Seil s^2 angeordnet, welches nicht gestattet, dafs sich die Scheibe *a* schneller dreht als die Scheibe *b*, sondern eine genau gleichförmige Bewegung der Scheiben sichert.

Patent-Anspruch:

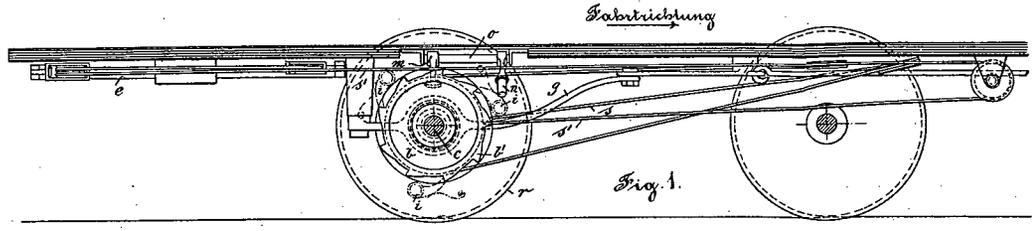
Eine kraftsammelnde Bremse, bei welcher zwei mittels eines über Rollen *(p)* geführten Seiles oder einer Kette *(s)* verbundene und von demselben in entgegengesetztem Sinne angetriebene, auf derselben Radachse lose drehbaren Scheiben *(a* und *b)* nach einander mit je einem Laufrad *(r* oder r^1*)* verkuppelt werden können, so dafs bei der Kuppelung der ersten Scheibe *(a)* eine Feder *(e)* gespannt wird, welche nach Entkuppelung der ersten Scheibe das mit der zweiten Scheibe *(b)* verkuppelte Rad *(*r^1*)* antreibt, in Verbindung mit einem gleichzeitig sich auf- und abwickelnden Seile *(*s^2*)*, welches die gleichförmige Bewegung der Scheiben sichert.

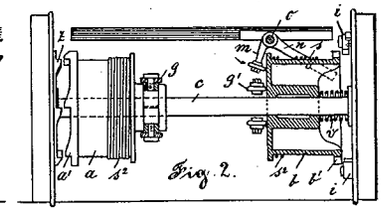
Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

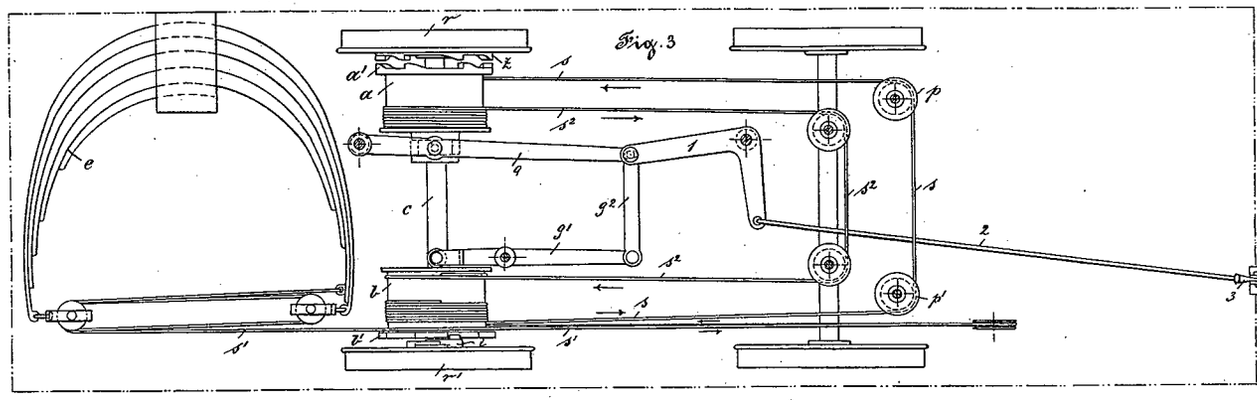
BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

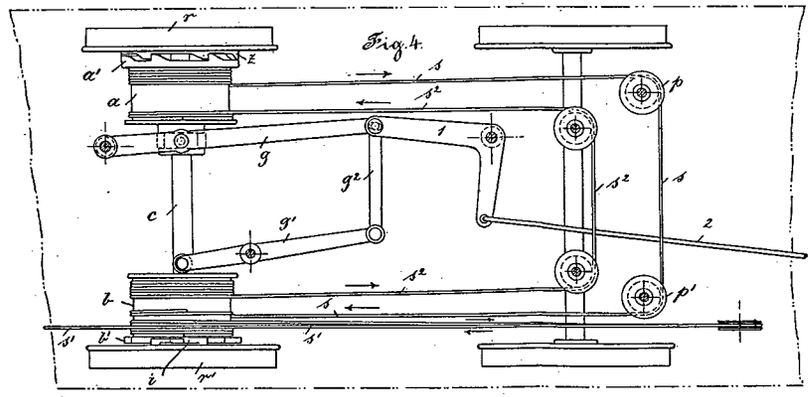
WILHELM PRINZLAU IN HAMBURG.

Kraftsammelnde Bremse.









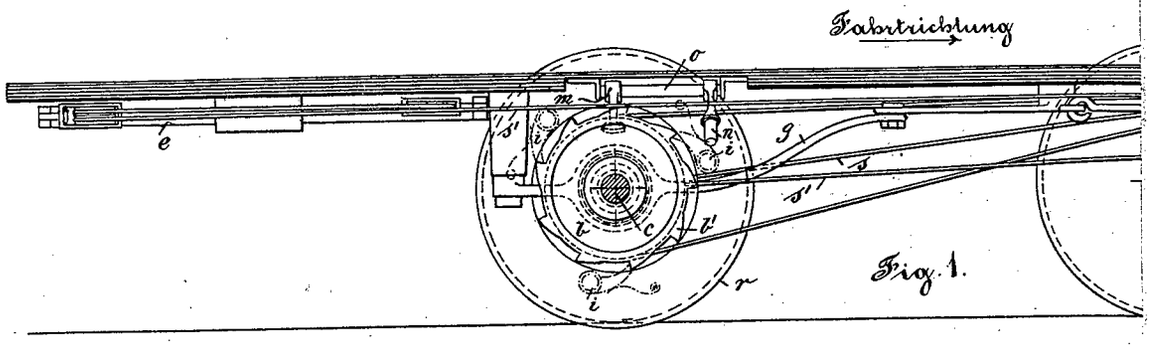
Zu der Patentschrift

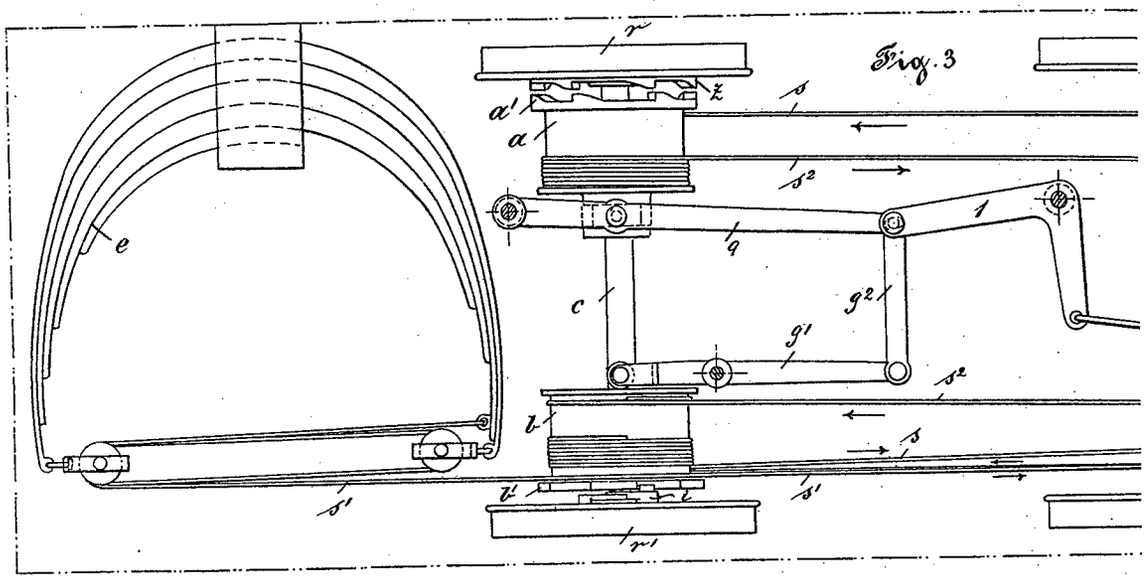
№ 65395.

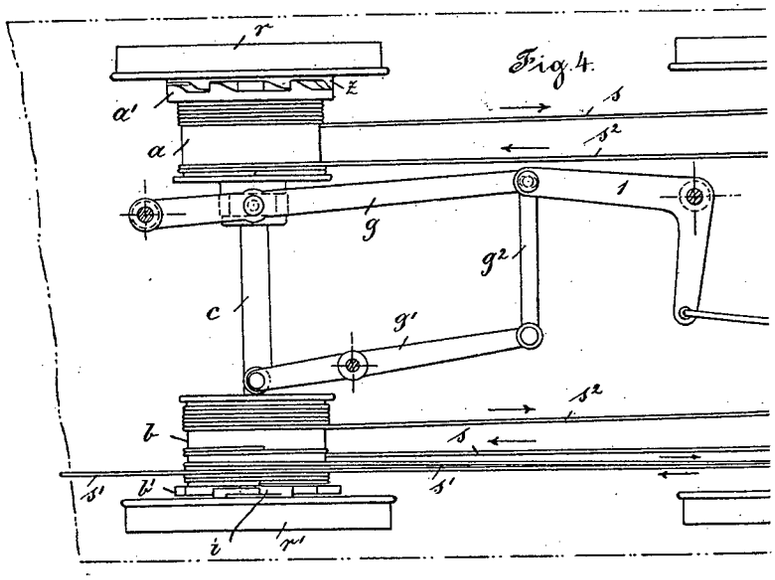
PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUCKEREI.

WILHELM PRINZLAU IN H.

Kraftsammelnde Bremse.

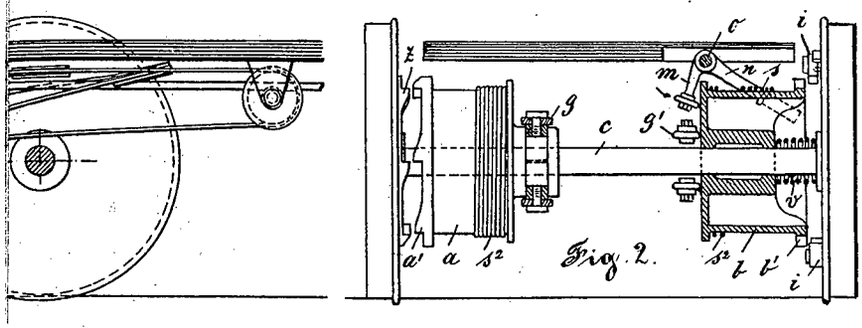


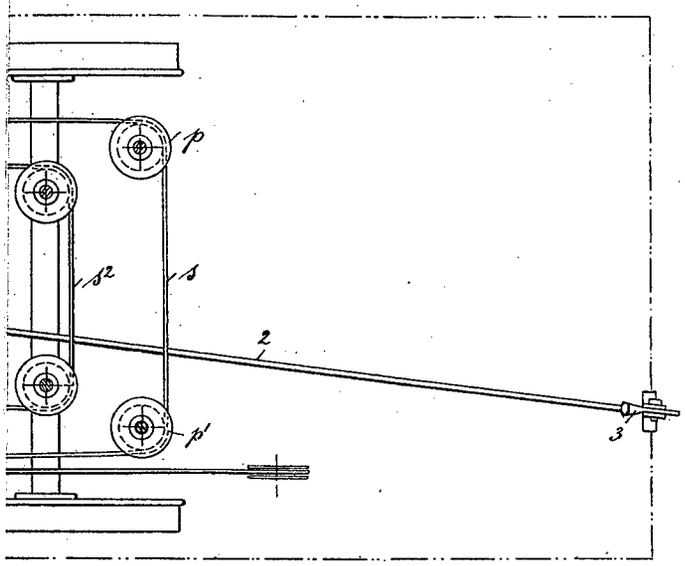


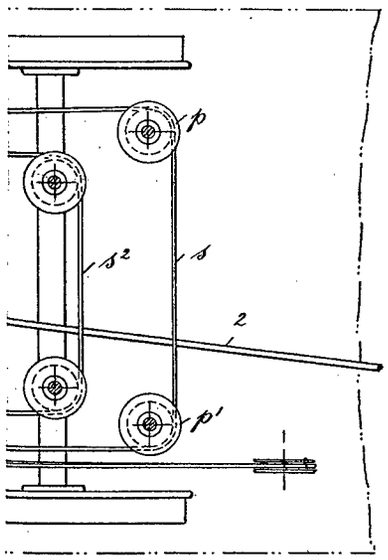


PHOTOGR. DRUCK DER REICHSDRUC

AMBURG.







KEREI.

Zu der Patentschrift

№ 65395.