

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WiGBl. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
2. FEBRUAR 1956

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

Nr. 938 714

KLASSE 77f GRUPPE 19 06

T 1201 XI/77f

Dipl.-Ing. Rudolf Insam, Lauf/Pegnitz, und Oswald Fischer, München
sind als Erfinder genannt worden

Trix Vereinigte Spielwaren-Fabriken G. m. b. H., Nürnberg

Weiche od. dgl. für Spielzeug- oder Modelleisenbahnen

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 22. September 1942 an
Der Zeitraum vom 8. Mai 1945 bis einschließlich 7. Mai 1950 wird auf die Patentdauer nicht angerechnet
(Ges. v. 15. 7. 1951)

Patentanmeldung bekanntgemacht am 4. August 1955

Patenterteilung bekanntgemacht am 5. Januar 1956

Die Erfindung bezieht sich auf Weichen für Spielzeug- bzw. Modelleisenbahnen. Die Weichen sind mit verstellbaren Weichenzungen versehen, während ihre Laufschiene Ausnehmungen besitzen, in welche sich die Weichenzungen mit ihrem freien Ende einlegen können.

Die Weichenzungen übernehmen bekanntlich die Führung der Fahrzeugräder während des Überfahrens der Weiche mit. Es legt sich jeweils diejenige Weichenzunge, welche wirksam ist, mit ihrem freien Ende an den zugehörigen Schienenstrang an. Damit die Weichenzungen an ihren Enden nicht scharfkantig auslaufen, mithin sehr dünn sein müssen, sind die erwähnten Ausnehmungen der Laufschiene vorgesehen, so daß, wenn gleich die Weichenzungen an ihren Enden so stark gewählt werden können, daß keine Verbiegungsgefahr besteht, trotzdem die Überleitung der Fahrzeugräder vom Schienenstrang auf die Weichenzunge glatt und erschütterungslos vor sich geht.

Nachteilig ist dabei aber, daß stets nur in die Ausnehmung einer Laufschiene eine Weichenzunge sich einlegt, während die Ausnehmung der anderen Laufschiene offen ist, denn die Weichenzungen sind ja abwechselnd wirksam. Diese offene Ausnehmung verursacht eine holprige, ruckartige Fahrzeugbewegung, wenn der Spurkranz der Räder über sie auf der entsprechenden Laufschiene hinwegrollt. Um diesen Nachteil zu beheben und trotzdem die durch die Ausnehmungen an sich erreichbaren Vorteile auszunutzen, sind erfindungsgemäß an den Weichenzungen im Bereich der Ausnehmungen Stege angebracht, welche in einem gewissen Abstand von der Weichenzunge verlaufen, mit dieser somit eine Art Rinne bilden, und welche die Fahrzeuglaufräder an der Innenfläche des Spurkranzes führen. Es erfährt also das Fahrzeug beim Überfahren der Weiche eine Führung, derart, daß im Bereich der offenen Ausnehmung eines Schienenstrangs die Räder von der gegenüberliegenden wirksamen Weichenzunge an der Spurkranzaußenfläche und von dem Führungsteg dieser Weichenzunge an der Spurkranzinnenfläche geführt werden. Die offene Ausnehmung ist daher ohne Einfluß auf die ruhige Fahrbewegung der Fahrzeuge.

Die Erfindung ist in der Zeichnung an dem Ausführungsbeispiel einer einfachen Weiche veranschaulicht. Es zeigt

Fig. 1 eine Draufsicht auf eine Schiene,

Fig. 2 einen Schnitt nach A-A der Fig. 1.

Auf dem Weichensockel 1 sind die Schienenstränge 2, 3, 4, 5 befestigt. Die Weichenzungen 6 und 7 sind in 8 und 9 angelenkt. Im Bereich der Weichenlücke 12 sind die Leitstege 10 und 11 angebracht.

Die Schienenstränge 2 und 4 sind mit Ausnehmungen 13 und 14 versehen, in welche sich die Zungenenden 15 und 16 einlegen, die nicht scharfkantig auszulaufen brauchen, sondern so stark gehalten sein können, daß keine Verbiegungsgefahr besteht. Infolge der Ausnehmungen ist ein glatter

Übergang auch bei ziemlich dicken Weichenzungenenden gewährleistet, wie die Zeichnung erkennen läßt, welche eine auf Geradeausfahrt eingestellte Weiche zeigt.

Damit die Ausnehmung 13 bei Geradeausfahrt und die Ausnehmung 14 bei Bogenfahrt nicht zu einer unruhigen Fahrzeugbewegung führen, sind die Weichenzungen mit Leitstegen 17 und 18 versehen, welche in einem gewissen Abstand parallel zu ihnen verlaufen und fest mit ihnen verbunden, vorzugsweise einstückig mit ihnen sind. Es ist auf diese Weise eine Führungsrinne 19 bzw. 20 gebildet, deren lichte Weite der Dicke des Spurkranzes der Fahrzeuglaufräder entspricht.

Infolge dieser Ausbildung werden die Laufräder nicht wie bisher derart geführt, daß die auf der Schiene 2 abrollenden Räder von dieser Schiene an der Außenfläche des Spurkranzes und sinngemäß die gegenüberliegenden Räder von der Weichenzunge 6 an der Spurkranzaußenfläche geführt werden. Vielmehr werden während des Übergangs von der Schiene 4 auf die Weichenzunge 6 nur die auf dieser Seite befindlichen Fahrzeuglaufräder geführt, und zwar derart, daß sie mit der Spurkranzaußenfläche an der Weichenzunge 6 und mit der Spurkranzinnenfläche am Steg 18 entlang gleiten. Sinngemäß verhält es sich bei Bogenfahrt, bei welcher die Weichenzunge 7 und der zugehörige Leitsteg 17 die Lauftradführung übernehmen. Die erfindungsgemäße Führung ist namentlich aus Fig. 2 ersichtlich, welche in strichpunktierter Darstellung zeigt, wie der Spurkranz der Laufräder durch die von der Weichenzunge und dem Führungsteg gebildete Rinne seine Führung erhält.

Die Leitstege 17 und 18 sind an ihren Enden etwas abgebogen, um das Einlaufen der Fahrzeugräder in die Rinnen 19 bzw. 20 zu erleichtern.

Der Erfindungsgedanke ist selbstverständlich nicht nur bei gewöhnlichen Weichen, sondern auch bei Doppelkreuzweichen anwendbar, ebenso auch dann, wenn es sich um Schienenanlagen handelt, bei denen noch eine dritte Schiene, z. B. eine Mittelschiene, vorgesehen ist.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Weiche od. dgl. für Spielzeug- oder Modelleisenbahnen, welche verstellbare Weichenzungen besitzt und deren Laufschiene mit Ausnehmungen versehen sind, in welche sich die Weichenzungen mit ihrem freien Ende einlegen, dadurch gekennzeichnet, daß an den Weichenzungen im Bereich der Ausnehmungen Stege zur Führung der Fahrzeuglaufräder an deren Spurkranzinnenfläche vorgesehen sind.

2. Weiche nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Weichenzungen und die zugehörigen Führungstegen einstückig sind.

3. Weiche nach Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Enden der Führungstegen abgebogen sind.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Fig. 1

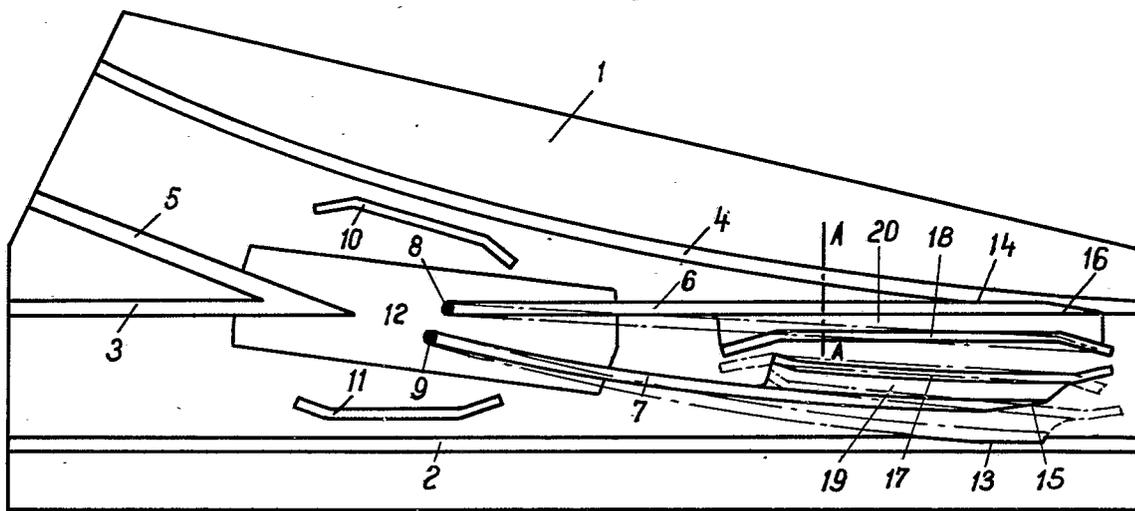


Fig. 2

