



M E M O R I A

que se acompaña á la

Solicitud de Patente de invención por veinte años

basándose en la

Prioridad de la Patente alemana N. 114.634 II/20 e

del 6 de Mayo de 1929.

por

"COCHE ESPECIAL DE FERROCARRILES PARA PAQUETES POSTALES"

á favor de

D. RUDOLF KÜRTH, CHEMNITZ, Äussere Johannisstrasse, 15.

Los coches correos empleados hasta la fecha por las compañías de ferrocarriles para el transporte de paquetes postales, requieren la carga y descarga manual ó individual de los paquetes; procedimiento muy oneroso que presenta in-

5 finidad de inconvenientes. Los paquetes, cargados á mano en las distintas estafetas de correos y acarreados á la estafeta de cambio de la estación del ferrocarril, precisan ser descargados allí =á mano= y colocados en las carretillas usuales. Desde esas carretillas se traslada entonces estos

10 paquetes ó bultos =y naturalmente por nueva manipulación= al coche correo del ferrocarril. El procedimiento descrito ocasiona



ocasiona, fuera de la retención prolongada de los coches  
correos y carruajes de acarreo en los andenes, con el con-  
siguiente coeficiente negativo den su rendimiento respectivo,  
15 gastos muy crecidos por jornales para los mozos cargadores.  
En las estaciones intermedias, especialmente en las de  
cierta importancia, la descarga manual suele ser causa de  
trastornos. El tiempo de parada podría acortarse muy nota-  
blemente de no tener que emplear tanto tiempo en la entrega  
20 del correo.

Con el empleo de los coches especiales para paquetes  
postales según la presente reivindicación de patente, todos  
estos inconvenientes quedan suprimidos, ya que por medio de  
ellos, los paquetes no precisan ser transportados á granel en  
25 los coches, sino al contrario, se hallan reunidos en carre-  
tillas ó vagonetas especiales de mucha capacidad, y conte-  
niendo cada vagoneta únicamente paquetes destinados á una  
sola estación. El plano adjunto muestra una manera de eje-  
cutar la construcción del coche especial para paquetes;  
30 figuras 1 á 3 representan: una vista lateral en elevación,  
la planta en corte y un corte transversal; fig. 4 enseña,  
en vista frontal y corte, uno de los carriles en el coche,  
figuras 5 y 6 las vistas laterales correspondientes con  
carril de carga entrado al interior del coche y empujado  
35 hacia fuera en orden de carga, respectivamente, mientras que  
figura 7 representa un hueco con las puertas plegables,  
y la figura 9 muestra un dispositivo de retención.



Teniendo en cuenta que el nuevo modo de transporte  
propuesto en esta invención, tendrá especialmente aplica-  
40 ción en las vías principales ó grandes rutas, el coche se  
construirá de cuatro ejes sobre bogies ó trucks giratorios,  
pudiendo tener las mismas dimensiones como los coches de los  
trenes rápidos.

El centro del coche forma compartimiento<sup>a</sup> para el ~~an-~~  
45 bulante, hallándose en él todo lo necesario para el servicio;  
á ambos lados del mismo se encuentran los compartimientos  
de carga b conteniendo cadauno 5 vagonetas c de 4 ruedas.  
Los 5 vagonetes de la mitad derecha se hallan de un lado  
mientras que los 5 del lado izquierdo se encuentran del  
50 lado opuesto, ofreciendo esta disposición la ventaja de ha-  
llarse el corredor de servicio para la parte primeramente  
citada á la izquierda, y para la segunda á la derecha, miran-  
do en el sentido de la marcha del tren. Por esta disposi-  
ción se obtiene al mismo tiempo un reparto equitativo de la  
55 carga, mientras que para el aprovechamiento del interior del  
coche, esta disposición ofrece la gran ventaja de poder dar  
á los vagonetes las dimensiones máximas guardando no obstan-  
te un espacio relativamente amplio para el corredor de ser-  
vicio. Las vagonetas tienen dimensiones relativamente gran-  
60 des con el fin de aprovechar en lo que cabe el espacio de  
carga útil. El espacio entre las vagonetas y entre éstas  
y las paredes longitudinales del coche se halla dimensionado



de tal forma á permitir justamente el paso de una persona.  
Cada vagoneta se halla sobre carriles en forma de U d, dis-  
65 puestos transversalmente á la dirección longitudinal del  
coche. Los carriles-guías fijos d llevan practicados unos  
escotes que determinan la posición fija de la vagoneta.  
Unos huecos de puerta e en los costados del coche permit-  
ten el paso de las vagonetas al andén y desde este último  
70 su traslado al interior del coche por medio de unos carri-  
les extraíbles f. Estos carriles extensibles f van su-  
jetos á los coches y forman parte de éstos y se dejan intro-  
ducirse con facilidad debajo de los carriles fijos d. Los  
carriles i se pueden extraer fácilmente por ambos lados  
75 del coche. Los carriles están sostenidos por los rollos o,  
y en su posición extrema de extracción se hallan sujetos  
con seguridad contra la caja misma del coche. A causa del  
peso enorme de las vagonetas cargadas, su extracción ó intro-  
ducción presentaría dificultades de pretender hacer esta  
80 operación á mano. Para obviar este inconveniente se ha pre-  
visto un trinquete ó pequeña grúa eléctrica para cada vago-  
neta cuyo artefacto sube ó baja la vagoneta por el plano  
inclinado con toda facilidad y prontitud. La corriente pa-  
ra el accionamiento de estas grúas es suministrada por la  
85 batería de acumuladores que el coche lleva, de todas maneras,  
para el alumbrado. El mando se obtiene mediante botones-  
pulsadores con tres posiciones diferentes ó sea: "arriba",  
"abajo" y "Parada". Estos botones-pulsadores se hallan mon-  
tados al lado de las vagonetas en el interior del coche.



90 Durante la marcha del tren, las vagonetas se hallan unidas con toda seguridad á la caja del coche, mediante los dispositivos de retención a que pueden soltarse ó sujetarse con facilidad y prontitud mediante los husillos roscados n con sus correspondientes tuercas á empuñaduras p, no  
95 pudiendo las vagonetas efectuar movimiento alguno durante la marcha del tren.

Visto el ancho extraordinario preciso de los huecos, al cierre de estos huecos mediante puertas girando sobre goznes, aunque éstas puertas fuesen de doble hoja, no sería  
100 posible ya que éstas, hallándose abiertas, propeasarían bastante el perfil-límite permitido por el reglamento gubernativo. Por esta razón se han previsto puertas plegables de dos hojas dobles h cuyas aristas se guían mediante unas roldanas en el carril i. En vista de que no es aconse-  
105 jable ni fácilmente practicable prever ventanillas en las puertas plegables, el coche lleva un realce con claraboyas, tal y como suelen construirse en general los coches correos.

Con el fin de aumentar el rendimiento eficaz de estos coches especiales, se ha tenido muy especialmente en cuenta  
110 en su disposición y construcción la posibilidad de poder transportar, además de las vagonetas, también paquetes sueltos. Para cuyo servicio puede dedicarse uno de los compartimientos de acceso en los testeros de los coches en el cual pueden sujetarse convenientemente unas redes k de quita y pón.



115 En lo que permite el espacio disponible, se han prevista  
también cajas especiales para periódicos <sup>1</sup> debajo del suelo,  
accesibles desde el interior del coche. En la parte superior  
del coche, debajo de las claraboyas y en sentido paralelo  
á los cantos longitudinales de las vagonetas, se han dis-  
120 puesto unas rejillas que también pueden recibir bultos suel-  
tos. La oficina del ambulante lleva, fuera de WC., Armario-ro-  
pero, Sillón, y Mesa, también un Estante grande y pequeño II  
destinados para recibir paquetes de valores declarados.  
Las puertas de la oficina pueden cerrarse con llave con el  
125 fin de asegurar debidamente los valores declarados deposi-  
tados en esta última. Estas puertas de acceso á la oficina  
llevan picaporte únicamente del lado de la oficina misma,  
pudiendo por lo tanto, entrarse solamente después de abrir  
con llave. Las paredes laterales de los compartimientos de  
130 carga van unidas por medio de tirantes, de la manera usual  
en la construcción de los coches de correo en general, y  
sobre cuyos tirantes pueden depositarse bultos ligeros y  
planos de mucha superficie y que estorbarían en otra parte.

Por lo que á la construcción del coche mismo se re-  
135 fiere, hay que observar que, en vista de los múltiples y gran-  
des huecos necesarios, no ha sido posible proveer unas pare-  
des aptas de soportar de por sí mismas, ciertas cargas, ha-  
biéndose por esta razón, dado á los largueros dimensiones  
tales que permiten que ellos pueden sufrir con holgura las  
140. cargas .



Teniendo en cuenta que en los trenes correos especiales que llevan varios coches especiales de correo, no suele haber en cada coche un ambulante, el compartimiento central ó oficina ambulante es susceptible de recibir también una vagoneta de las anteriormente descritas, pudiendo disponerse allí también las demás instalaciones, carriles, grúas, regillas etc.

La oficina ambulante puede proveerse también de portezuelas exteriores que permitan al empleado la salida inmediata al exterior. Esta disposición será de utilidad cuando se pretenda la entrega de los paquetes de valores directamente desde y hacia dicha oficina. En este caso será factible la instalación de redes en ambos testeros del coche, conservándose no obstante las portezuelas de acceso en ambos lados de los testeros, ya que así sería más fácil el servicio interior del coche. De igual modo se conservarían las puertas interiores de acceso á la oficina ambulante.

Las posibilidades de comunicación interior en los coches son sumamente favorables para el fácil y pronto despacho. El encargado del servicio puede trasladarse, poco antes de entrar el tren en agujas, al lado de la vagoneta cuyo turno de despacho llega, soltar el dispositivo de anclaje y disponer todo para la descarga.



**NOTA REIVINDICATORIA**

- 165 1) Coche especial de ferrocarril con entrada y salida de vagonetas móviles de quita y pón, sobre carriles dispuestos en sentido normal á la dirección del eje longitudinal del coche, distinguiéndose en unos carriles móviles soportados por unos rollos y cuyos carriles móviles pueden deslizarse por
- 170 debajo de los carriles fijos.
- 2) Coche de ferrocarril según posición 1, distinguiéndose en que los carriles móviles extraíbles individual-ó conjuntamente, pueden hacerse descansar con una extremidad sobre el andén ó muelle de la estación, mientras que el extremo opuesto
- 175 queda sujeto en los carriles fijos correspondientes.
- 3) Coche de ferrocarril según posiciones 1 y 2, distinguiéndose por escotes practicados en los carriles fijos y cuyos escotes indican la posición exacta y fija de las vagonetas en el interior del coche.
- 180 4) Coche de ferrocarril según posiciones 1 á 3, distinguiéndose en que la posición de las vagonetas en el interior del coche queda asegurada, fuera de los escotes mencionados en pos. 3, mediante unos dispositivos de ganchos ajustables en su sentido longitudinal.
- 185 5) Coche de ferrocarril según posiciones 1 á 4, distinguiéndose en que las vagonetas se pueden entrar ó sacar del coche moviéndose su eje longitudinal en sentido vertical al eje longitudinal del coche.



- 190 6) Coche de ferrocarril según posiciones 1 á 5, distinguiéndose en que las vagonetas son maniobradas por medio de un dispositivo de grúa común para todas ó mediante grúas individuales, siendo este dispositivo colocado en el interior del coche.
- 195 7) Coche de ferrocarril según posiciones 1 á 6, distinguiéndose en la disposición de los escotes de los carriles y de los ganchos de sujeción de manera que las vagonetas se hallan alojadas en los series en el interior del coche y contrapeadas ambas series, es decir una serie de uno y otra serie de otro lado.
- 200 8) Coche de ferrocarril según posiciones 1 á 7, distinguiéndose en que los carriles fijos y móviles se hallan en suspensión libre á la altura del suelo de coche y apoyándose solamente en los largueros, habiéndose previsto el suelo ó piso del coche únicamente en la extensión que lo exige el servicio por el personal.
- 205 9) La presente patente debe recaer sobre "Coche especial de ferrocarriles para paquetes postales"

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren con la esencialidad de la Patente definida en las anteriores reivindicaciones.

Madrid, 5 de Mayo de 1930.

El Ingeniero-Agente

*Francisco Helguera*

Fig. n° 1.

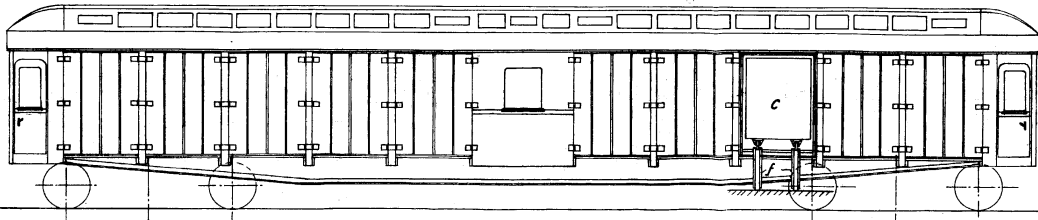


Fig. n° 3

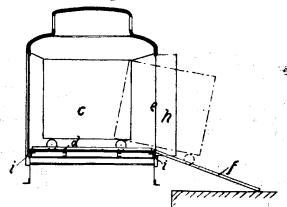


Fig. n° 2

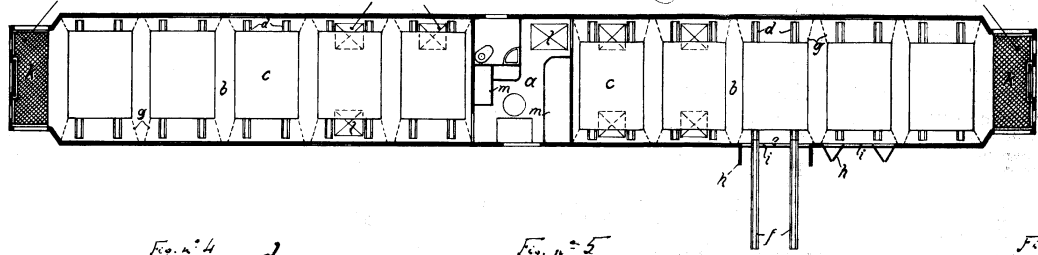


Fig. n° 4

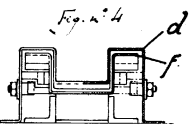


Fig. n° 5



Fig. n° 6

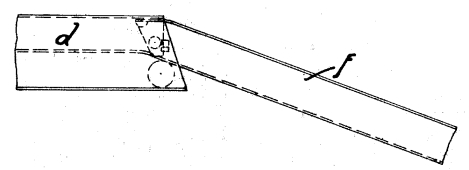
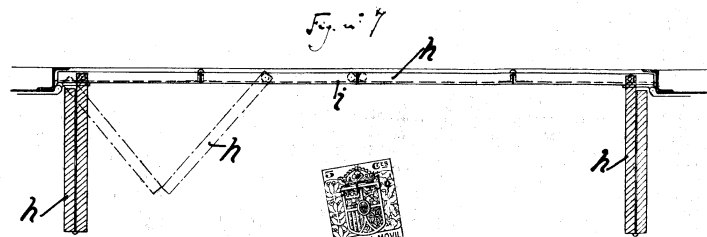


Fig. n° 7



Escala Variable

Madrid - 5 Mayo - 1930  
 El Ingeniero Apente  
 Manuel Helguera

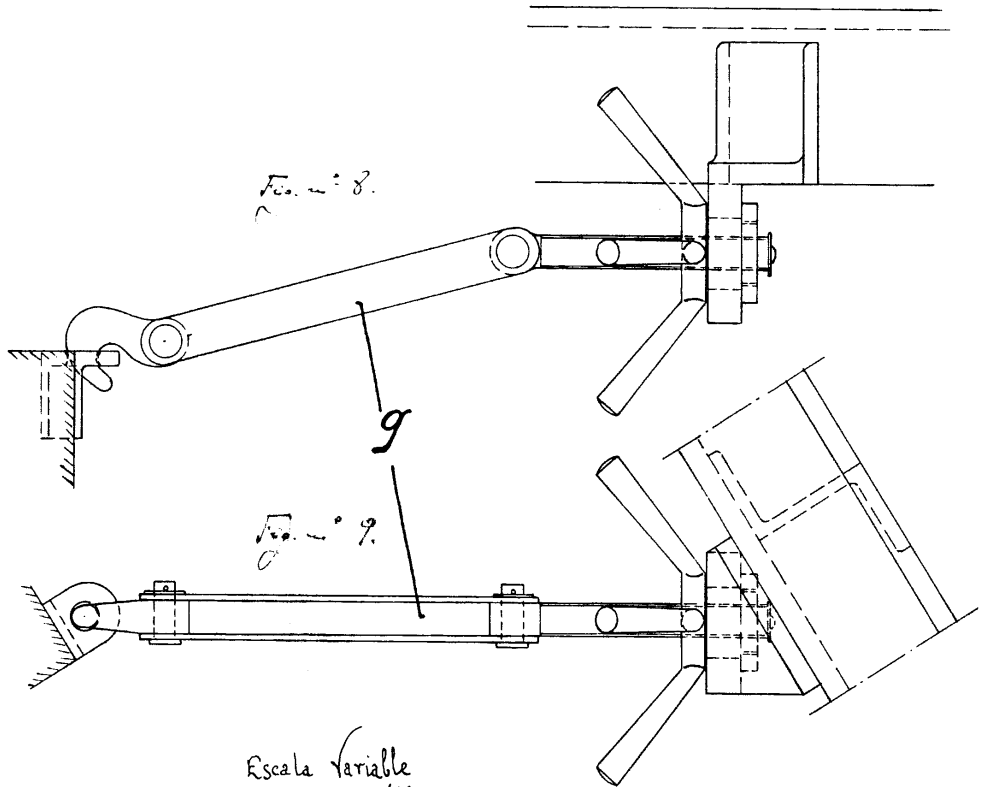
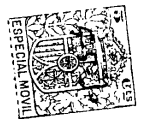


Fig. n° 8.

Fig. n° 9.

Escala Variable  
 Madrid 5 - Mayo - 1950  
 El Tenebrioso. Agente  
 Sr. Cid Helguera.



Rudolf Kirth = Hojas 2 - Hoja n° 2.