

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 20 (1)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Avgusta 1930.

## PATENTNI SPIS BR. 7216

Waggon- und Maschinenbau-A. G., Görlitz, Görlitz, Nemačka.

Obrtno postolje.

Prijava od 22. juna 1929.

Važi od 1. januara 1930.

Traženo pravo prvenstva od 5. jula 1928. (Nemačka),

Pronalazak se odnosi na obrtno postolje za željeznička kola i druga prevozna sredstva po šinama, kod kojih kolevka koja nosi kolski sanduk, leži na oprugama, koje leže na obema stranama, u podužnom pravcu, bočnih nosača obrtne osnove. Ako se hoće kod ovog rasporeda opruga da primeni uobičajeni oblik presovanih bočnih nosača obrtne osnove ili ovom obliku podražavani način izrade iz valjanog gvožđa, to moraju ovi bočni delovi biti snabdeveni odgovarajućim velikim izrezima ili se moraju kolevkine opruge rasporediti iznutra u bočnim nosačima. Obadvoje je neugodno jer veliki izrezi utiču štetno na jačinu, i suviše blisko promicanje kolevkinih opruga daje neravnomerno kretanje kola. Korisno je da se opruge tako rasporede, da njihove ravni sredine približno seku sredine osovinskih vratila. Ali je to samo moguće, ako se ranije pomenuto obrazovanje bočnih nosača napusti i ako se ovi proizvode iz prostih, iznad ležišnih opruga ležećih, profilnih gvožđa. Pri tom su izvan podužnog nosača ležeće kolevkine opruge veoma povoljne za kretanje kola. Ali ovo izvođenje nije do sada bilo izvodljivo za prevozna sredstva normalnog koloseka, pošto dopuštena gravna visina nije bila dovoljna, da se smesti konstrukcija dovoljna za srazmerno velika opterećenja. Konstrukcija je ovde, pronalaskom omogućena na taj način, da se kolevka, koja u sredini, da bi imala dovoljnu nosivost, mora biti srazmerno visoka, na

krajevima ne pruža se punim presekom podužnih nosača. Samo donji ivični nosač kolevke je proveden ispod podužnog nosača u polje i oslanja se svojim krajevima na sveze kolevkinih opruga. Na vertikalno zasečenim krajevima mogu biti postavljene odbojnici koji sa odgovarajućim odbojnim pločama na unutrašnjoj strani bočnih nosača obrtne osnove sprečavaju izvanredno jaka bočna kolebanja.

Ako se dalje izabere za bočne nosače na poznat način profil u vidu Z čija je gornja flanša upravljena u polje, i čija je donja flanša upravljena unutra, to se dobija korist, da ležišta opruga osovinskih kutija i kolevkine opruge na mestima gde su blizu jedan drugom, mogu biti izvedena iz jednog jedinog livenog komada, koji podužni nosač obuhvata sa strane i odozgo. Usled toga se sile koje preleze sa kola kroz kolevkine opruge na osovinske kutije ne prenose više kroz podužni nosak, kao što je to bio slučaj kod dosadanih načina izrade, nego kroz zajedničko ležište opruga. Ovo ima s jedne strane opet za posledicu, da profilni bočni nosači mogu biti uzimani srazmerno niski i da bude omogućeno bolje provođenje kolevkine grede ispod njih.

Na nacrtu se lako vidi način izrade: u sl. 1 je izgled sa strane, u sl. 2 poprečni presek po liniji I—II i u sl. 3 je presek po liniji III—IV sl. 1.

*a* označava podužni nosač u vidu Z, *b* držače osovina, *c* osovinske opruge i *d*

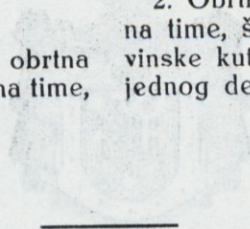
kolevkinu oprugu. Ležišta opruga *e* za opruge osovine kutije i kolevkine opruge izlivena su iz jednog dela. *f* je kolevkina greda sa zasećenim krajem *g*; *h* i *i* su odbojnici sa strane (bočni).

**Patentni zahtevi:**

1. Iz valjanog gvožđa izvedena obrtna osnova za željeznička kola naznačena time,

što se po sebi visoka kolevkina greda provodi napolje ispod podužnog nosača u manjoj visini za postavljanje kolevkinih opruga, koja leže izvan podužnog nosača.

2. Obrtna osnova po zahtevu 1 naznačena time, što su ležišta opruga (*e*) za osovine kutije i kolevkine opruge izlivena iz jednog dela.



PATENTNI SPIS BR. 7216

Wagon- und Maschinenbau A. O. Görlitz, Görlitz, Nomarka

Patent an der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften zu Wien, 1913

Patent für ein Eisenbahnwagenrad

Das Patent bezieht sich auf ein Eisenbahnwagenrad, welches aus einem einzigen Stück Eisenblech hergestellt ist. Das Rad besteht aus einem äußeren Ring, der an einem inneren Nabenring befestigt ist. Der äußere Ring ist so geformt, dass er sich an den Schienen abrollt, während der innere Ring die Nabe des Achsenbushes aufnimmt. Die Verbindung zwischen dem äußeren Ring und dem inneren Nabenring erfolgt durch eine Reihe von radialen Rippen, die in einem bestimmten Winkel zur Radmittelebene angeordnet sind. Diese Rippen dienen dazu, die Drehmomente zwischen den beiden Ringen zu übertragen und gleichzeitig die Reibung zu verringern. Ein weiteres Merkmal des Erfindungsgegenstandes ist die Ausbildung von Legeflächen auf dem äußeren Ring, die die Lebensdauer des Rades verlängern sollen. Die Legeflächen sind in Form von Vertiefungen oder Erhöhungen ausgeführt, die sich spiralförmig über den Ring erstrecken. Durch diese Anordnung wird ein gleichmäßiger Verschleiß erreicht, was zu einer längeren Nutzungsdauer führt. Ein weiterer Vorteil des beschriebenen Rades liegt in seiner einfachen Herstellung und Montage. Da es aus einem einzigen Stück besteht, entfällt die Notwendigkeit, verschiedene Einzelteile zusammenzusetzen. Dies vereinfacht die Fertigung und reduziert die Kosten. Zudem ist das Rad leicht zu montieren und zu demontieren, was es für den Einsatz in verschiedenen Umgebungen geeignet macht. Die Erfindung stellt somit eine bedeutende Verbesserung gegenüber den herkömmlichen Eisenbahnwagenrädern dar, die aus mehreren Teilen zusammengesetzt sind und einen höheren Verschleiß aufweisen. Die Erfindung ist durch die beigefügten Zeichnungen und die nachfolgenden Ansprüche geschützt.

Das Patent bezieht sich auf ein Eisenbahnwagenrad, welches aus einem einzigen Stück Eisenblech hergestellt ist. Das Rad besteht aus einem äußeren Ring, der an einem inneren Nabenring befestigt ist. Der äußere Ring ist so geformt, dass er sich an den Schienen abrollt, während der innere Ring die Nabe des Achsenbushes aufnimmt. Die Verbindung zwischen dem äußeren Ring und dem inneren Nabenring erfolgt durch eine Reihe von radialen Rippen, die in einem bestimmten Winkel zur Radmittelebene angeordnet sind. Diese Rippen dienen dazu, die Drehmomente zwischen den beiden Ringen zu übertragen und gleichzeitig die Reibung zu verringern. Ein weiteres Merkmal des Erfindungsgegenstandes ist die Ausbildung von Legeflächen auf dem äußeren Ring, die die Lebensdauer des Rades verlängern sollen. Die Legeflächen sind in Form von Vertiefungen oder Erhöhungen ausgeführt, die sich spiralförmig über den Ring erstrecken. Durch diese Anordnung wird ein gleichmäßiger Verschleiß erreicht, was zu einer längeren Nutzungsdauer führt. Ein weiterer Vorteil des beschriebenen Rades liegt in seiner einfachen Herstellung und Montage. Da es aus einem einzigen Stück besteht, entfällt die Notwendigkeit, verschiedene Einzelteile zusammenzusetzen. Dies vereinfacht die Fertigung und reduziert die Kosten. Zudem ist das Rad leicht zu montieren und zu demontieren, was es für den Einsatz in verschiedenen Umgebungen geeignet macht. Die Erfindung stellt somit eine bedeutende Verbesserung gegenüber den herkömmlichen Eisenbahnwagenrädern dar, die aus mehreren Teilen zusammengesetzt sind und einen höheren Verschleiß aufweisen. Die Erfindung ist durch die beigefügten Zeichnungen und die nachfolgenden Ansprüche geschützt.

Fig. 1.

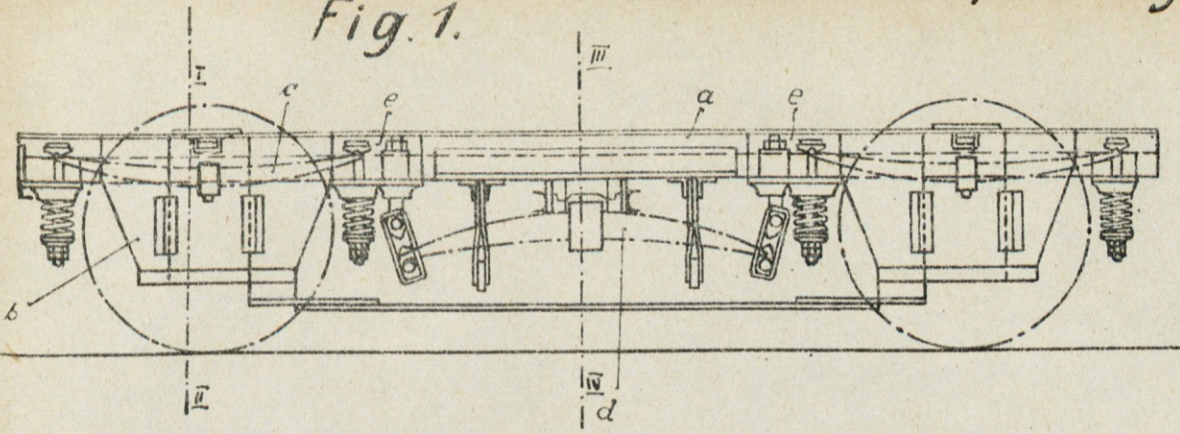


Fig. 2.

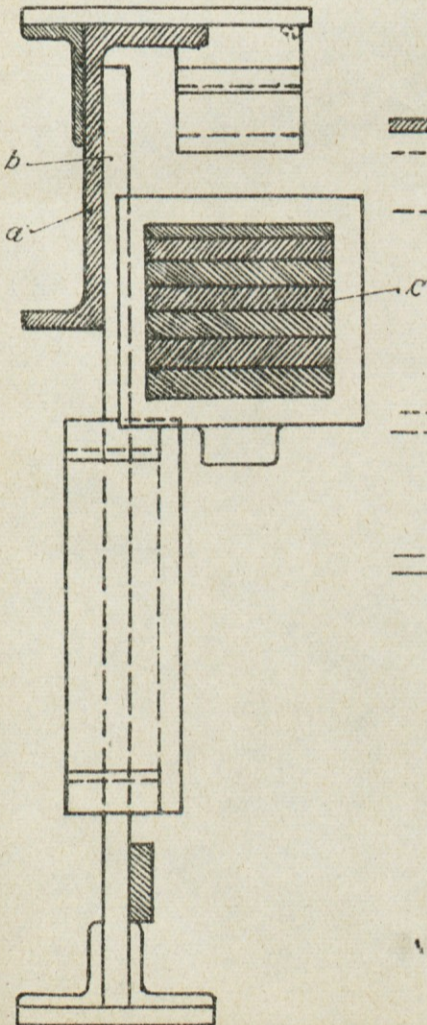


Fig. 3.

