

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 20 (4)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Novembra 1930.

PATENTNI SPIS BR. 7501

Scheuchzer Auguste, Renens, Švajcarska.

Uređenje koje dozvoljava sklanjanje jednog vozila za glavne železničke pruge.

Prijava od 24. decembra 1929.

Važi od 1. aprila 1930.

Traženo pravo prvenstva od 26. decembra 1928. (Francuska).

Održavanje železničkih pruga zahteva upotrebu raznih mašina, kao na pr. mašina za prosejavanje tucanika, koje zakrčavaju železničku prugu svojom zapreminom i svojim radom, a to može sprečavati cirkulaciju vozova. Za izbegavanje te nezgode predmet ovog pronalaska primenjuje uređenje, koje dozvoljava sklanjanje jednog vozila sa glavne železničke pruge.

Slike 1 do 3 priloženog crteža pokazuju, radi primera, jedan izveden oblik predmeta ovog pronalaska.

Sl. 1 je poprečni presek glavne pruge i uzdužni izgled uređenja prema ovom pronalasku.

Sl. 2 je izgled spreda, a

Sl. 3 pokazuje u većoj srazmeri spojne organe, koji vezuju šine ovog uređenja uz šine glavne pruge.

Uređenje prema ovom izvedenom obliku određeno je za upotrebu, kad je železnička pruga položena na nasipu, čiji je profil predstavljen na sl. 1.

Oznake 1 obeležava šine glavne železničke pruge, koje se oslanjaju na pragove 2; oznaka 3 obeležava šine za sklanjanje prema ovom uređenju, a koje dozvoljavaju premeštanje nekog vozila sa železničke pruge i koje su postavljene poprečno na prugu.

Šine 3 za sklanjanje produžene su napred šinskim delovima 3' za manevar, koji su pričvršćeni između šina 1, zatim su produžene i drugim delovima 3'', koji su pričvršćeni sa druge strane pruge.

Šine 3 za sklanjanje snabdevene su na krajevima osloncima 4, dok na drugim krajevima imaju limove 5 presavijene u oblik U, a koji su pričvršćeni zakivcima uz nožicu šine 3: prednji deo lima 5 oblika U urezan je tako, da može priljubiti uz profil 1.

Prednji deo železa 6 oblika U, koji je na svom dnu pričvršćen zakivcima 7 za kraljke lima 5 oblika U, pričvršćen je zakivcima na svom dnu sa železom 8 oblika U, koje je određeno da ulazi u šupljinu lima 9 savijenog u obliku U, a koji je zakiven uz šinu 3'. Železa 8 i 9 oblika U imaju podudarne preseke 10, 10', koji dozvoljavaju spajanje pomenutih železa 8 i 9 pomoću klina, kao što je nacrtano na sl. 1 i isprekidanim linijama na sl. 3.

Između železa 5 i 9, oblika U, i nožice šine 1 (sl. 1) umetnuti su klinovi 11, koji kad se uglave, ukružuju celo uređenje.

Spajanje šine 3' sa šinom 3'' vrši se na isti način kao spajanje šine 3 sa šinom 3'.

Šine 3 su postavljene na skelu, koja se sastoji iz drvenih greda 12, koje su položene na postolju. Ovo postolje sastoji se iz železa 13 oblika U čiji se jedan kraj oslanja o ravan deo nasipa, a čiji drugi kraj nose stupci 14, 14', koji su sastavljeni pločicama 15 zakivanjem. Pomenuti stupci su pokretni, pa zato pločice 16, koje su zakivene sa svake strane železa 13 oblika U, imaju izvestan broj rupa 17, koje dozvoljavaju postepeno učvršćivanje stupaca 14

i 14' pomoću zavoranja 18, 18'. S druge strane poduprti su stupci 14, 14' između dve pločice 19, od kojih je svaka pričvršćena uz ugaonik 20. Ove pločice 19 snabdevene su takođe izvestnim brojem rupa 21, koje dozvoljavaju učvršćivanje stupaca 14, 14' na razne visine pomoću zavoranja 22. Svaki ugaonik 20 spojen je na zglob 24 sa železom 15 oblika U, pa se oslanja o dasku 25 položenu s jedne strane nasipa.

Da bi se obezbedila uzdužna ravnoteža postolja, spojeni su stupci 14, 14' krstačom 26, koja je pričvršćena pomoću zavoranja za pločice 15.

Pošto su stupci 14, 14' pokretni, a ugaonici 20 spojeni na zglob, opisana se skela može postaviti na nasip raznog nagiba.

Za upotrebu opisanog uređenja potrebno je da vozilo, koje treba da se skloni, ima s jedne strane točkove prilagođene za šine 3, a s druge strane da se osovine vozila, koje drže točkove na glavnoj pruzi, mogu vertikalno podizati pomoću kakve bilo dizalice smeštene na rečenom vozilu.

Nije potrebno naročito napomenuti, da upotreba skele stoji na volji i njena upotreba je ograničena na predele, gde je železnička pruga postavljena na nasipu; opisano uređenje može se upotrebiti i samo sa reduciranom skelom, primenivši grede 12, ili čak i bez tih greda na ravnom zemljištu.

Predmet ovog pronalaska je uređenje koje dozvoljava sklanjanje jednog vozila sa glavne pruge. Ovo uređenje ima obeležje: 1. u železničkoj pruzi, određenoj da se postavi poprečno na glavnu železničku prugu, i koja sadrži uređenje za spajanje, koje dozvoljava njeno pričvršćivanje uz šine glavne pruge; i 2. u skeli, koja dozvoljava postavljanje poprečne pruge na nagnute strane nasipa, koji nosi glavnu prugu.

Napred navedeno uređenje za spajanje može se ustrojiti ovako: po jedan lim savijen u obliku U pričvršćen je svojim dnom za nožicu jednog kraja na obema šinama za sklapanje i za kraj dvaju drugih delova šina za manevar, a u unutrašnjosti svakog od tih savijenih limova pričvršćeno je železo oblika U, koje treba da prođe ispod šina glavne pruge; na prednjem delu svakog od navedenih železa oblika U pričvršćeno je svojim dnom jedno gvožđe oblika U, koje ima jedan prosek, a određeno je da uđe u šupljinu savijenog lima, koji ima takođe jedan prosek, koji se podudara sa napred pomenutim presekom, na taj način da se tu može provući klin; da bi se ovo uređenje ukrućilo, dva su klina položena između limova savijenih u obliku U i gornjih delova nožice svake šine glavne pruge.

Napred opisana skela može se ustrojiti ovako: upotrebe se dva postolja na kojima su postavljene drvene grede, koje nose napred pomenute šine za sklapanje; pomenuta postolja imaju svaki po jedno železo oblika U položeno horizontalno, a koje je snabdeveno na jednom kraju pločicama izbušenim rupama, a na orugom kraju tih železa oblika U uzglobljeni su jednim krajem ugaonici, koji se oslanjaju na daske položene na jednu od nagnutih strana nasipa glavne pruge; pokretni krajevi pomenutih ugaonika snabdeveni su pločicama, koje imaju seriju rupa, u koje se može učvrstiti pomoću zavornja donji kraj jednog stupca, dok je gornji kraj tog stupca učvršćen pomoću zavornja između pločica napred pomenutog horizontalnog železa oblika U; ove rupe dozvoljavaju regulisanje nagiba napred navedenih uzglobljenih železa na taj način, da se ova skela može postaviti na padine raznog nagiba.

Da bi se obezbedila poprečna ravnoteža skele, postolja su vezane krstačom.

Naposletku svaka šina poprečne pruge snabdevena je jednim osloncem.

Patentni zahtevi:

1. Uređenje koje dozvoljava sklanjanje jednog vozila sa glavne železničke pruge, naznačeno železničkom prugom, koja se postavlja poprečno na glavnu prugu, a koja ima uređenje za spajanje, koje dozvoljava pričvršćivanje te pruge za šine glavne pruge na taj način, da se može skloniti neko vozilo sa glavne pruge, pomoću točkova za poprečnu vožnju, kojima je vozilo snabdeveno.

2. Uređenje prema zahtevu 1, naznačeno skelom, koja dozvoljava postavljanje poprečne pruge na nagnute strane nasipa, koji nosi glavnu prugu, ova je poprečna pruga na svojim slobodnim krajevima snabdevena osloncima.

3. Uređenje prema zahtevima 1 i 2, naznačeno time, što se poprečna pruga sastoji iz tri dela šina, od kojih je prvi položen na skelu postavljenu s jedne strane glavne pruge, drugi je položen između šina glavne pruge, a treći sa druge strane ove pruge, a krajevi ovih šina su snabdeveni železima oblika U, koja treba da se postave između pragova glavne pruge, pod šine te pruge.

4. Uređenje prema zahtevu 3, naznačeno time, što su krajevi železa oblika U izrezani na taj način da priljubljuju uz gornji oblik nožice šina glavne pruge, i što je jedno od tih železa oblika U snabdeveno

organom za vezivanje, koji ima takođe oblik U, a koji treba da uđe u drugo železo oblika U gde se može sastaviti pomoću klina.

5. Uređenje prema zahtevu 4, naznačeno time, što su između urezaka železa oblika U i između gornjeg dela nožice svake šine glavne pruge umetnuti klinovi.

6. Uređenje prema zahtevu 2, naznačeno

time, što se skela sastoji iz stupaca, spojenih krstačom i čiji su gornji krajevi sastavljeni na pokretan način sa dva horizontalna postolja, dok su njihovi donji krajevi sastavljeni na pokretan način sa dva postolja, koji se oslanjaju na nasip, a koji su jednim svojim krajem uzglobljeni za napred pomenuta horizontalna postolja.

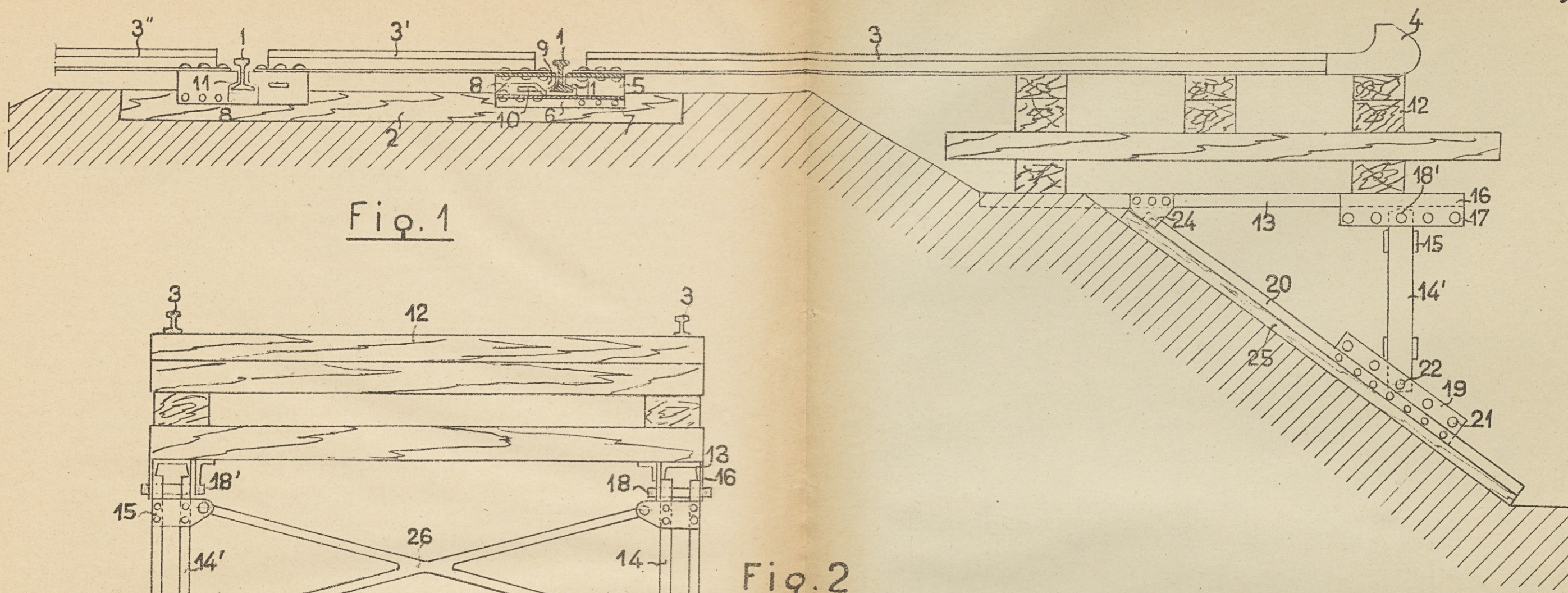


Fig. 1

Fig. 2

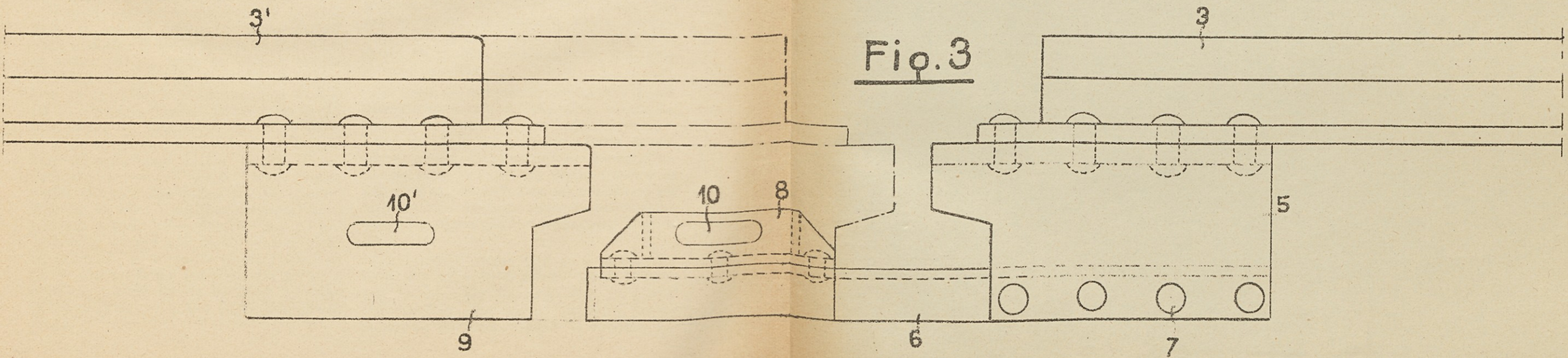
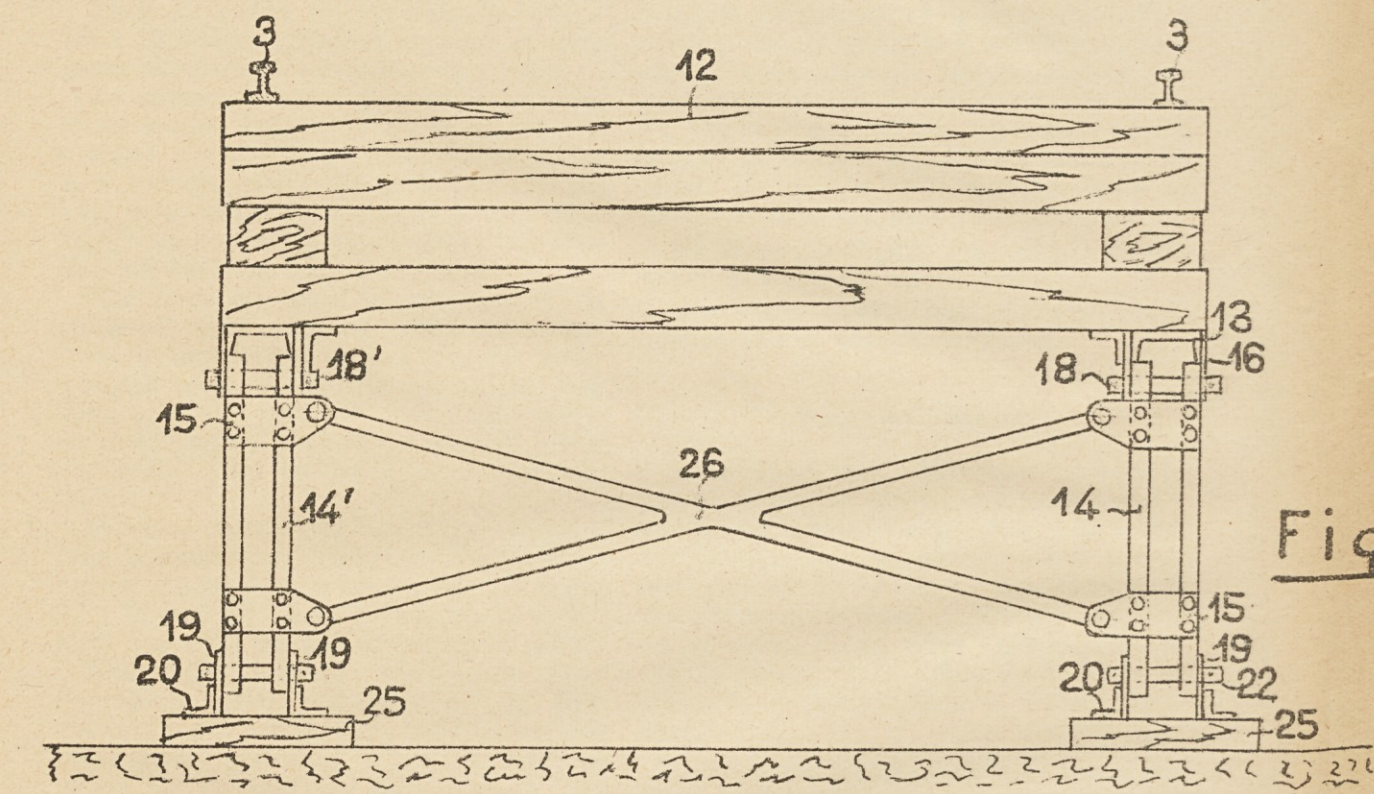


Fig. 3

