

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 65 (2)

Izdan 1 aprila 1933.

PATENTNI SPIS BR. 9938

Dr. Donle von Ludwig, Regensburg, Nemačka.

Teretni brod za plovidbu po moru i rekama.

Prijava od 5 decembra 1931.

Važi od 1 septembra 1932.

Dosad je u brodskom teretnom saobraćaju postojao nedostatak da brodovi koji su odgovarali svima potrebama za veća jezera i obalnu pomorsku plovidbu nisu podesna za rečnu plovidbu u takvoj meri kao brodovi koji samo za to služe i koji su naročito građeni. Zbog toga je bilo potrebno da se roba koja stigne u prometnom brodu u neko primorsko ili jezersko pristanište, a koja je određena za kontinent pretovari u rečne brodove sa gubitcima u vremenu i sa troškovima i pri upotrebi naročitih uređaja (dizalica). Isti je slučaj bio kad se je obratno roba koja je određena za more stizala u rečnim brodovima. Kao takve prilike navešćemo radi primera brodski saobraćaj Dunav — Crno More, Elba — Skandinavija i Rajna — Engleska.

Ovaj pronalazak donosi za teretni saobraćaj more — reka i obrnuto jednu novinu, koja uklanja pomenute nedostatke. Prema ovom pronalasku je brod koji služi za pomorski saobraćaj učinjen upotrebljiv za rečni i kanalski saobraćaj, time što je postrojenje pokretačke mašine smešteno tako da se može lako vaditi. Radi toga se dobija brod čije se gaženje može smanjiti za težinu mašinskog postrojenja, a osim toga odgovara prilikama koje treba da se uzmu u obzir kod rečnih i kanalskih plovidba. Ovaj brod služi onda kao teretni brod (šlep) koji se vuče na uobičajan način. Kad se ovaj brod natovaren robom za more vrati u primorsko pristanište onda se opet umetne mašinsko postrojenje.

Ovakav brod je još naročito premoćstven onda kad se u većem broju pusti u saobraćaj. Ovakvom flotiljom koja služi za uproščavanje saobraćaja ima brodo vlasnik mogućnost, da vodi teretni saobraćaj sa mora u reke i obrnuto bez troškova oko pretovara i sa najvećom poštedom prenošene robe. Uz to dolazi još u obzir da nije potreban naročiti personal za posluđu. Uštede koje su s ovim u vezi dovode prirodno i do pojeftinjanja same robe.

Dokle ne postoji potreba za pomorsku plovidbu ostaje mašinsko postrojenje na podesnom mestu u pristaništu.

Prema tome može za više brodova da bude dovoljno jedno jedino mašinsko postrojenje, koje dozvoljava da se jedan brod iskorišćava za pomorsku (jezersku) plovidbu a ostali ovako obrazvani brodovi mogu se za to vreme upotrebiti za rečnu plovidbu.

Kod ovog pronalaska može motor zajedno sa propelerom i prenosnim mehanizmom obrazovati kao jedinstven agregat. U tu celj je svaki pojedini brod snabdeven postoljnim okvirom čiji sam oblik dozvoljava da se mogu upotrebiti prosta sredstva za pričvrščivanje pokretačkog postrojenja. Isto tako su jednostavno obrazovani cevni vodovi.

Prirodno je da se motor, prenosni mehanizam i propeler mogu i odvojeno postavljati i skidati ili da su motor, prenosni mehanizam i propeler spojeni u jednu celinu.

Jedan izveden primer ovog pronalaska

predstavljen je šematski u vezi sa brodom koji je samo delimično nacrtan i to na sl. 1 u izgledu sa strane a na sl. 2 u izgledu odozgo.

Sl. 3 predstavlja izgled sa strane a sl. 4 izgled odozgo motora sjedinjenog sa prenosnim mehanizmom i propelerom.

Sl. 5 pokazuje poprečni presek po ravni A—B na sl. 3 pa naročito pokazuje postoljni okvir.

Motor je obeležen oznakom 1, prenosni mehanizam oznakom 2 a proizvoljan propeler oznakom 3. Njihovo sjedinjenje se naročito vidi na sl. 3 i 4. Prenosni mehanizam i propeler mogu preimučstveno da budu smešteni u zajedničkoj kućici 4 koja je spojena s jedne strane kod 5 a s druge strane kod 6 sa postoljnim okvirom 7 koji je shodno postavljen čvrsto u brodu. Ali i motor se može obrazovati tako da on svojim donjim delom neposredno obuhvata kućicu za prenosni mehanizam i propeler.

Bočni zidovi postoljnog okvira 7, koji je smešten u brodu i shodno ima oblik korita, upravljani su prema dole koso ka unutrašnjosti a odgovarajući tome donji deo motorove kućice, koji treba da se umetne u to korito, obrazovan je u vidu klina. Na isti način može da bude bočno oslanjanje kućice 4 za prenosni mehanizam i propeler. Ovakvim obrazovanjem moguće je lako postavljanje pokretačkog agregata pri čemu se brzo i lako postiže ispravan položaj tog agregata. Za pričvršćivanje pokretačkog agregata služe podesna sredstva na pr. zavrtnji ili zavornji sa klinovima.

Eventualno može sam motor ili zajedno sa prenosnim mehanizmom da bude obra-

zovan tako da se može lako postaviti i izvaditi.

Sredstva za vešanje pokretačkog postrojenja, radi vezivanja sa nekom dizalicom koja služi za postavljanje i vadenje, obeležena su oznakom 8.

Patentni zahtevi:

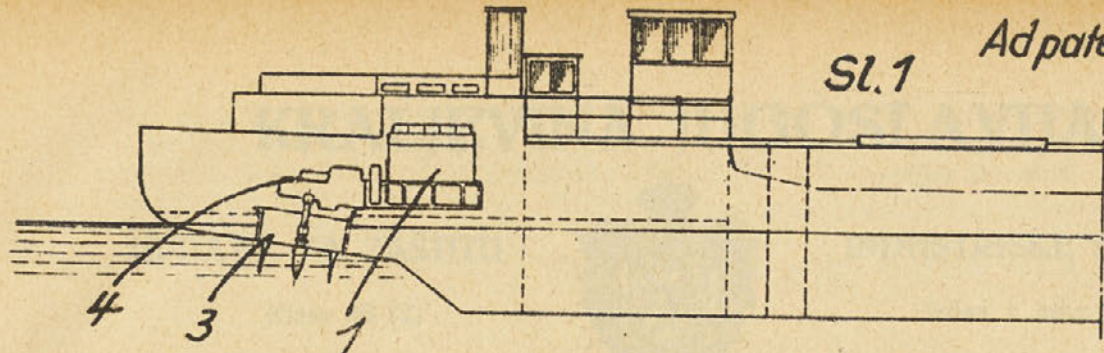
1. Teretni brod za jezersku i užu pomorsku plovidbu, naznačen time, što se obrazovanjem postrojenja za pokretanje broda u jednom ili što manje kompleksa tako da se može lako i brzo vaditi i tako brod usposobljava za upotrebu kao brod za vuču (šlep) u rečnom i kanalskom saobraćaju.

2. Teretni brod prema zahtevu 1, naznačen time, što su mašinski postoljni okvir i postoljni okvir pokretačkog mehanizma kod svakog pojedinog broda udešeni za nazmieničnu upotrebu jednog i istog postrojenja za pokretanje broda.

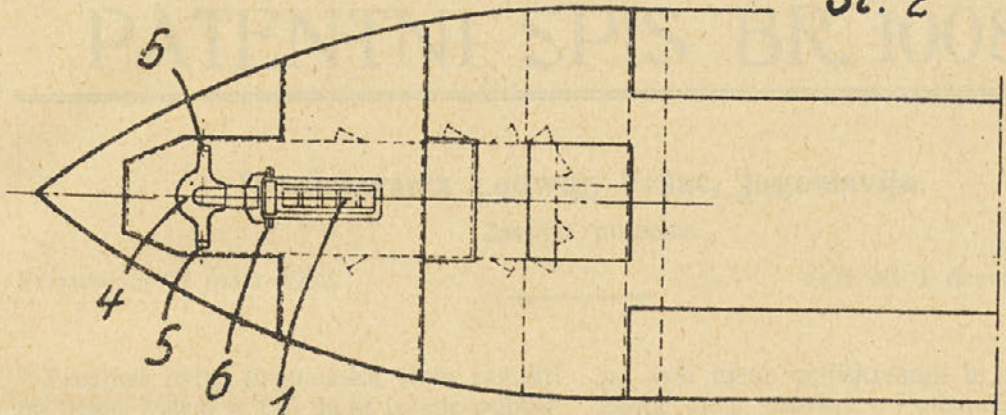
3. Teretni brod prema zahtevu 1, naznačen time, što su motor (1) prenosni mehanizam (2) i propeler (3) odvojeni (sl. 3) ili motor i prenosni mehanizam zajedno (sl. 4) ili motor za sebe i prenosni mehanizam sa propelerom za sebe obrazovani u jednom kompleksu tako da se mogu brzo i lako postaviti i izvaditi.

4. Teretni brod prema zahtevima 1 i 2, naznačen time, što je postoljni okvir za pokretačko postrojenje (1 i 2) u brodu obrazovan delimično ili sasvim u vidu korita (7) proširenog prema gore i što je odgovarajući tome delimično ili sasvim obrazovan donji deo pokretačkog postrojenja (1 i 2).

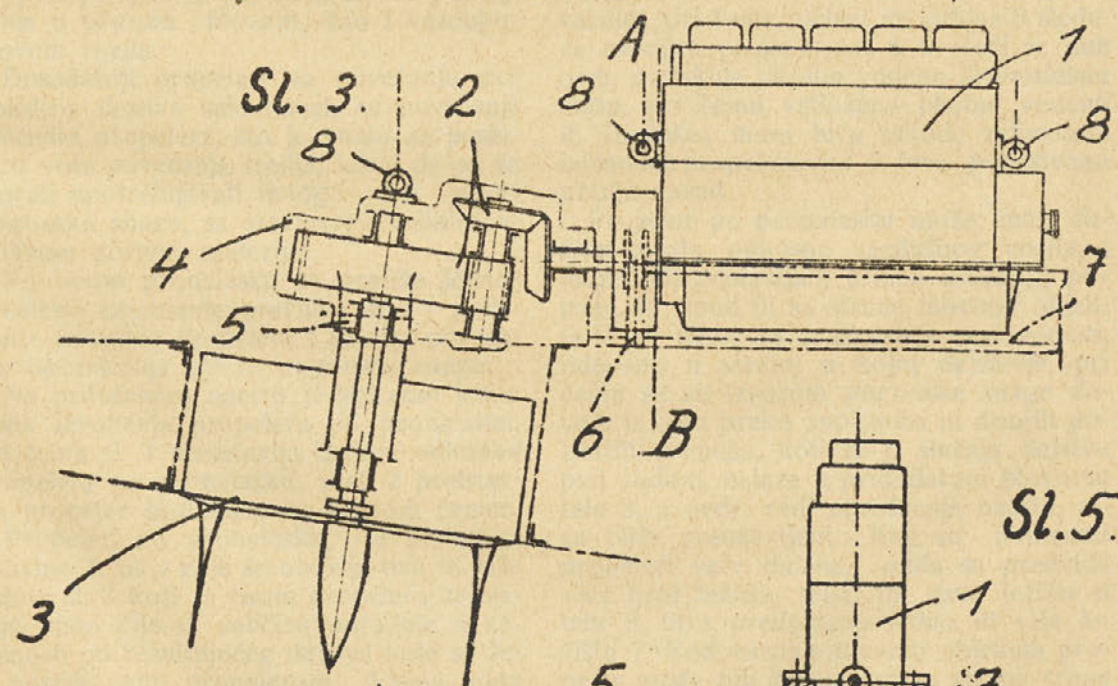
Sl. 1



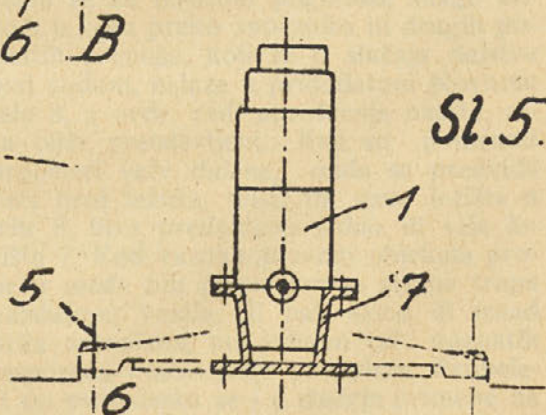
Sl. 2



Sl. 3.



Sl. 5.



Sl. 4.

