

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 20 (7)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Oktobra 1927.

PATENTNI SPIS BR. 4539

Fühles & Schulze, Maschinenfabrik, München.

Vazdušna željeznica sa menjanjem pravca, koje se vrši na stubovima.

Prijava od 29. marta 1926.

Važi od 1. septembra 1926.

Traženo pravo prvenstva od 14. avgusta 1925. (Nemačka).

Vazdušne željeznice teku uopšte pravolinijski između dveju krajnjih stanica. Ako su usled lokalnih prilika potrebne promene pravca, onda se uključuju tako zvane uglovne ili krivinske stanice. Takve stanice traže mnogo rada za konstrukciju kao i mnogo mehaničkih delova.

Poznato je da se promene pravca izvođe na taj način, što se bez promene papuča i kalema za zatežuće užice skreću užad. Promene pravca su tako male, da bočni pritisci, koji se prenose skretanjem užeta na stubove odn. vagonete, ne uliču nepovoljno na normalan rad takvih željeznica.

Ovaj pronalazak omogućava veće promene pravca užeta na stubovima time, što se užice prema promeni pravca prevodi na stub jednom spoljnom ili unutarnjom krivinom žljeba na papučici, tako da se prelaz iz jedog u drugi pravac vrši pomoću papuče. Promena pravca vučnog užeta vrši se ovde krivim kalemima, koji su postavljeni koso shodno uglu skretanja. Pri vožnji preko oslone tačke, vučno užice dižu vagoneti iz kalema. Da pri tom vagoneti ne bi iskliznuli, vučno se užice utvrđuje tako za liniju, da srednja sila oba vučna užeta, koji skretanjem dejstvuju na vagonete, ide kroz noseće užice, tako da bočni pritisak, koji postaje usled centralne sile, primaju iverice kalema i prenose na noseće užice. Time je sprečeno izvrtanje vodnog mehanizma kao i iskliznuće vagonete.

Da bi se krivinski kalemi mogli postaviti u dobitnu kosu ravan vučnog užeta, ti

se kalemi utvrđuju u ramovima koji leže na oba kraja. Da bi odstojanje između vučnog užeta i kalema bilo uvek isto leže pojedinačna ležišna mesta na jednom kružnom luku, čiji centar leži u središtu vučnog užeta spojnice.

Osim na stubovima ova se papučica može utvrditi pomoću konsola na drveće, što se iskorišćuje onda, ako se prenosi drvo u šumama. U sl. 1—9 pokazan je predmet pronalaska i to sl. 1 označava papučicu nosećeg užeta u vertikalnom izgledu, sl. 2 u horizontalnom, i to za unutra savijeno, skrenuto noseće užice. Sl. 3 je papučica u horizontali za spolja savijeno, skrenuto užice. Sl. 4 pokazuje papučicu u izgledu sa strane. U sl. 5 vidi se razlaganje sila vučnog užeta u centralnu silu, koja ide kroz središte nosećeg užeta.

U sl. 6 i 7 pokazana je šematički vazdušna željeznica za prenos drveta gde je noseće užice pomoću konsola utvrđena za drveće, i to u vertikalnom i horizontalnom izgledu. Sl. 8 i 9, pokazuju u vertikalnom i horizontalnom izgledu jednu konsolu utvrđenu za drvo.

U sl. 1 papučica a leži obrtno na šipu b. Noseće užice c drži se žljebovima d i d₁ (sl. 2). U sl. 2 žljeb je savijen unutra, a u sl. 3 spolja. Kapom e užetu je onemogućen izlazak iz papuče. Kalemi f leže u ramovima g. Na prednjim krajevima ovi ramovi utvrđeni su za organe h papuče a. Svaki organ h ima kružno savijeni prorez i (sl. 4), da bi se kalem mogao podešavati u ravan obeju komponenta vučnog

užeta. Da bi odstojanje između krivolini-
skog kalema i vučnog užeta ostalo uvek
isto, centar kružnog luka leži u sredini užeta
k. Spojnica C užeta k leži na visini nosećeg
užeta c. Obe komponente m i n vučnog užeta
(sl. 5) obrazuju centralnu silu o, koja ide
kroz uže c (sl. 4). Ako se uže k digne sa ka-
lema f, onda srednja sila deluje na mehani-
zam. Iskliznuće vagona ili izvrtanje istih
sprečeno je ivicama kalema, koje prenose
bočni pritisak na noseće uže.

Patentni zahtevi:

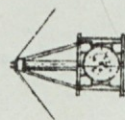
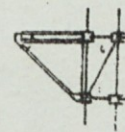
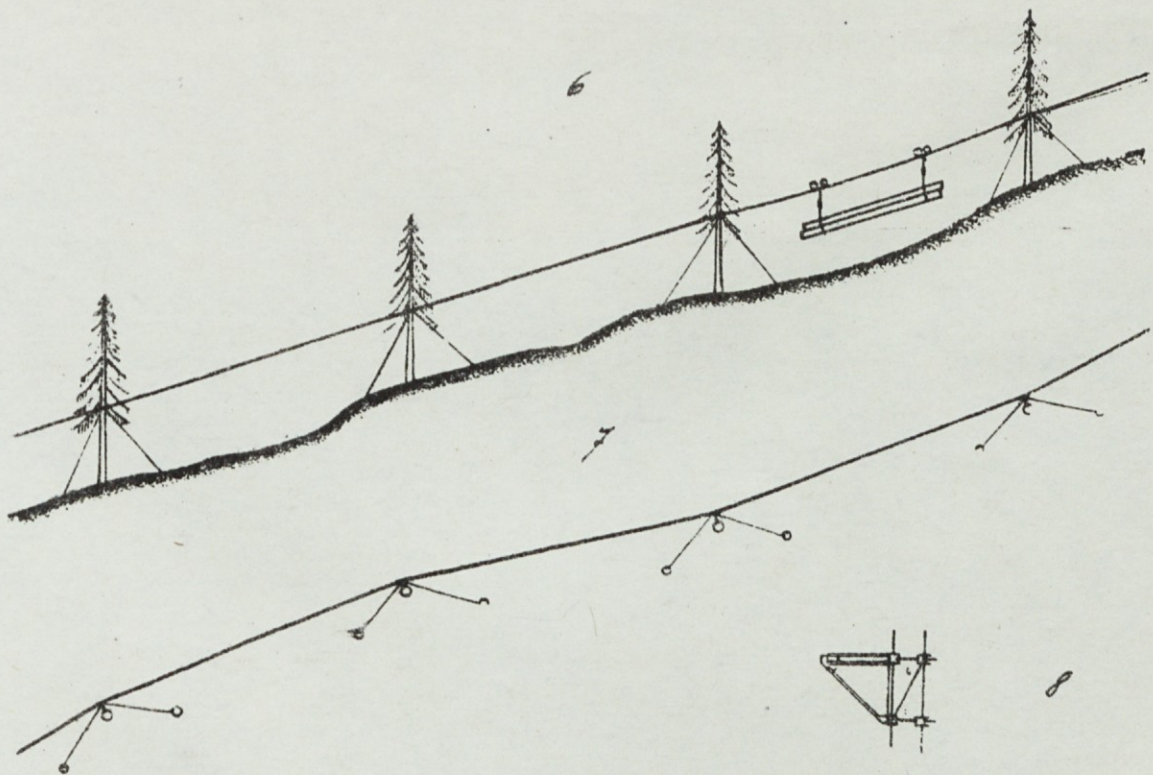
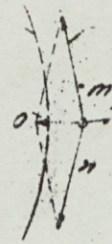
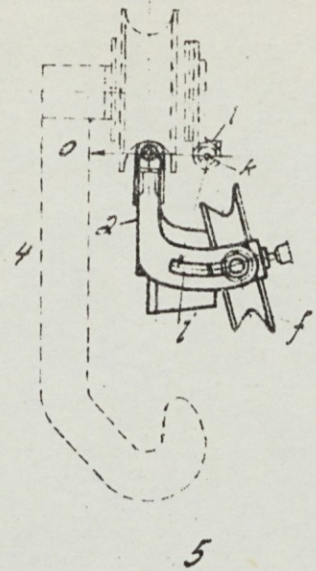
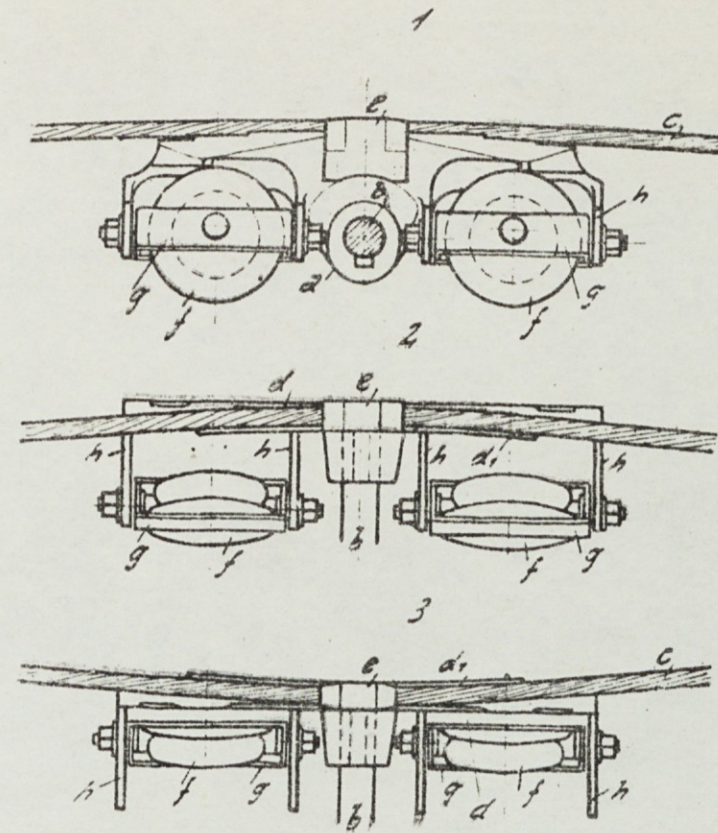
1. Vazdušna železnica sa promenama za
pravac, koje se vrše na stubovima, naznačena
time, što papuča nosećeg užeta vodi uže iz
jednog u drugi pravac pomoću jednog u-
nutra ili spolja savijenog žljeba.

2. Vazdušna železnica po zahtevu 1,
naznačena time, što se promena pravca

vučnog užeta vrši na stubovima pomoću
kalema.

3. Vazdušna železnica po zahtevu 2, na-
značena time, što kalemi vučnog užeta
leže u okvirima, koji svojim prednjim de-
lovima leže tako, da pojedine tačke leže-
nija leže na kružnom luku, čiji centar leži u
središtu vučnog užeta spojnice, da bi se
kalemi mogli podešavali u svaku ravan vu-
čnog užeta i pri tom održalo odstoja-
nje kalema od centra vučnog užeta spoj-
nice.

4. Vazdušna železnica po zahtevu 1, na-
značena time, što je vučno uže utvrđeno
u horizontalnoj ravni ili skoro u takvoj ra-
vni nosećeg užeta na kaleme za vagonete, da
bi se skretanjem vučnog užeta postali bo-
čni pritisak preneo ivicom kalema na no-
seće uže, tako, da ne može nastupiti izvr-
tanje vagoneta i iskliznuće istih.



8

9

