

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 21 (6).

Izdan 1 aprila 1935.

PATENTNI SPIS BR. 11484

Křižík — Chaudoir, mědárna, kabelovna a elektrotechnické závody,
akciová společnost, Praha, Č S. R.

Uredjaj za rezervno osvetljenje željezničkih vozova.

Prijava od 6 decembra 1933.

Važi od 1 avgusta 1934.

Predmet ovog pronalaska je jedan u redjaj za rezervno osvetljenje željezničkih vozova. Poznati uredjaj za električno osvetljenje željezničkih vozova, koji se upotrebljuju u vlakovima za daleke vožnje, sastoji se normalno od neke količine žarnica koje služe za poluosvetljenje i od neke količine žarnica, koje dopunjuju poluosvetljenje na puno osvetljenje. Obe vrste žarnica priključene su sprovodnicima na jedan regulator te se prema potrebi mogu ukopčati pomoću jedne kopče. Ako nastupi na takvom uredjaju kakva smetnja na pr. uslijed opadanja kaiša dinamo stroja ili pucanja i ispadanja uglja kolektora iti sl., dobavlja tok jedna baterija, koja je punjena dinamo strojem te je u stanju, da daje tok za puno osvetljenje električnih žarnica za 6—10 časova. Sem ovog normalnog uredjaja za osvetljenje predviđen je često još i jedan poseban rezervni uredjaj, koji se napaja od posebnog vrela toka te je otpremljen posebnim sprovodnicima, na koje su priključene naročite žarnice manje jakog svetla. Sem žarnica za poluosvetljenje i za puno osvetljenje kao i za rezervno osvetljenje predviđene su često još i posebne žarnice za noćno osvetljenje.

Napram sada poznatim napravama sastoji se predmet ovog pronalaska u tome, da to vrelo toka, iako se rezervni uredjaj napaja od posebnog vrela toka, nema posebne sprovodničke mreže i posebnih žarnica, već je priključeno neposredno na

postojeću sprovodničku mrežu glavne naprave za osvetljenje i to samo na onaj dio te mreže, koji služi za napajanje žarnica za poluosvetljenje. Pri tome je birana za rezervno osvetljenje za nuždu takva napetost iz posebnog vrela izuzetnog toka, da gore sve žarnice za poluosvetljenje, ako se napajaju tim tokom, samo prigušenim svjetlom. Kao vrelo toka uzme se zgodno jedna alkalna baterija malih dimenzija, koja je u stanju, da održi rezervno osvetljenje daljih 12—15 časova.

Takvo rezervno osvetljenje osobito je zgodno za osvetljenje vozova, koji prelaze državnu granicu, jer ako nastupi u sadašnjem uredjaju za osvetljenje kakva smetnja, postojeća baterija normalnog uredjaja za osvetljenje obično nije dovoljna, da dejstvuje dok se voz ne povra ti iz inozemstva. Oštećen voz treba da se stoga u inozemstvu isključi iz garniture i da se zamjeni inozemskim vozom. Upravi one željeznice kojoj pripada isključeni voz, zaračunati će se tada prilično visoki troškovi za posudjenje voza i za transport oštećenog voza do pogranične stanice. To se može posvem sprečiti rezervnim osvetljenjem prema ovom pronalasku, koja omogućuje dalje prigušeno osvetljenje za 12—15 časova.

Nacrt prikazuje šemu kopčanja prema ovom pronalasku podešenog glavnog uredjaja za osvetljenje i uredjaja za rezervno osvetljenje na željezničkim vozovima.

Žarnice 1 za poluosvetljenje i žarnice 2 za puno osvetljenje željezničkog voza

ukopčane su u sprovodnike 3, 4 odnosno 3, 5, koji dolaze od regulatora R. Pomoću kopča S mogu se ukopčati ili samo žarnice 1 za poluosvetljenje u sprovodniku 3 i 4 ili obe vrste žarnica 1 i 2 u sprovodnike 3, 4 i 5 (položaj S₁ kopče S). Za rezervno osvetljenje predviđena je sem regulatora R još i jedna posebna, shodno alkalna baterija B, koja je smještena na nekom shodnom mestu voza. Ta baterija može se ukopčati pomoću kopče S i sprovodnika 6, 7, kakon iskopčanja regulatora R, u postojeće sprovodnike 3, 4 žarnica 1 za poluosvetljenje (položaj S₂ kopče). U tu svrhu birana je napetost baterije tako, da žarnice 1 ne žare punom snagom, već samo prigušeno ali ipak tako, da to odgoyara propisima.

Uredjaj za osvetljenje za nuždu prema ovom pronalasku, sposoban je za nove kao i za postojeće već vozove, a da nisu potrebne nikakve osobite skupe instalacije. Kopča S može biti pričvršćena u tom slučaju na stijeni voza blizu postojećeg regulatora te je za normalno osvetljenje plom-

bisana. Pri smetnjama u glavnom uredjaju za osvetljenje, uništ se plomba prigodom prekopčanja kopče S u položaj S₂, da bi se moglo na prvi pogled prepoznati, da je bila upotrebljena baterija B i da je stoga potrebno, da se ista opet puni ili smjeni.

Patentni zahtev:

Uredjaj za rezervno osvetljenje na željezničkim vozovima, naznačen smještanjem jedne posebne baterije (B), koja se nakon iskopčanja regulatora (R) za glavni uredjaj osvetljenja, sastojeći se kako je poznato od žarnica (1) za poluosvetljenje i od žarnica (2) za puno osvetljenje, može priključiti pomoću jedne posebne kopče (S) na sprovodnike (3, 4) žarnica (1) za poluosvetljenje, pri čemu je birana napetost toka, koji daje baterija (B), tako, da žare žarnice (1) za poluosvetljenje pri ukopčanju baterije (B) samo prigušenim svjetlom.

Predmet ovog pronalaska je jedan uredjaj za rezervno osvetljenje željezničkih vozova. Poznati uredjaj za električno osvetljenje željezničkih vozova, koji se upotrebljava u vlakovima za daleke vožnje, sastoji se normalno od neke količine žarnica koje služe za poluosvetljenje i od neke količine žarnica koje dopunjuju poluosvetljenje na puno osvetljenje. Ove vrste žarnica priključene su sprovodnicima, a žarnice priključene su sprovodnicima, a jedan regulator je se prema potrebi mogu iskopčati pomoću jedne kopče. Ako nastupi neka vrsta uređaja kakve smetnje, na pr. najjednostavnije žarna dinamostroj ili pakarna i ispadanja uglja kolektora ili sl. dobavljaju se jedna baterija, koja je priključena na puno osvetljenje i je u stanju, da daje tok za puno osvetljenje električnim žarnicama za 6-10 časova. Sem ovog normalnog uređaja za osvetljenje predviđen je čisto još i jedan poseban rezervni uredjaj, koji se napaja od posebnog vrsta toka, te je opremljen posebnim sprovodnicima, na koje su priključene narodne žarnice, koje imaju jaku svetlu. Sem žarnica za poluosvetljenje i za puno osvetljenje kao i za rezervno osvetljenje predviđene su čisto još i posebne žarnice za noćno osvetljenje.

Nakon toga poznatih naprava sa- stoji se predmet ovog pronalaska u tome, da to vrsta toka, tako se rezervni uredjaj napaja od posebnog vrsta toka, nema poseban sprovodnički mreže i posebni žarnice, već je priključeno neposredno na postojeću sprovodničku mrežu glavnog uredjaja za osvetljenje. Pri tome je bitna nica za poluosvetljenje. Pri tome je bitna nica za poluosvetljenje za navedu takva, napetost iz posebnog vrsta izuzetnog toka, da gore sve žarnice za poluosvetljenje, ako se napaja u tom lokom, samo prigušeno svetle. Kao vrsta toka uzme se zgodna jedna alkalna baterija malih dimenzija, koja je u stanju, da održi rezervno osvetljenje daleko 12-15 časova.

Takvo rezervno osvetljenje osobito je zgodno za osvetljenje vozova, koji prelaze izvan granica, jer ako nastupi u sedištu, njem uređaju za osvetljenje kakve smetnje, postojeća baterija normalnog uređaja za osvetljenje obično nije dovoljna, da daje tok za vozne potrebe iz inozemstva. Oštećen voz treba da se stoga u inozemstvu isključi iz garnitura i da se zamjenjuje inozemskim vozom. Upravo one željeznice, kojoj pripada isključen voz, zatačunali se tako prilično visoki troškovi za pospremanje voza i za transport oštećenog voza do pogonilne stanice. To se može poboljšati rezervnim osvetljenjem prema ovom pronalasku, koji omogućuje da se priključi i uređaja za rezervno osvetljenje na željezničkim vozovima.



