

KRALJEVINA SRBA, HRVATA I SLOVENACA
UPRAVA ZA ZAŠTITU INDUSTRIJSKE SVOJINE

RAZRED 20 (6)



IZDAN 1. JANUARA 1926.

PATENTNI SPIS ŠTEV. 3365.

Radovan Ogrinc, strojni nadz. vodja kurilnice, Novo Mesto, Slovenija.

Varnostna naprava proti prevozu signala „Stoj“ na železnicah.

Prijava z dne 8. julija 1924.

Velja od 1. novembra 1924.

Naprava se sestoji iz treh delov.

Prvi del je spoj s maforja 1 s T mostičkom v sredini med tračnicami. Spoj obstoji vsledicim: v spodnje kolo za semaferjevo verigo se vdela os 2, ki gre do sredine tira; na koncu iste je zobčasto kolo 3, ki ima zobe le na polukrogu; nasprot kolesu je štirioglati navpično stoječa pušica 4, v b ton zalita in ima na strani proti kolesu v sredini na $\frac{2}{3}$ širine pušice podolžni prerez. V to pušico se vdela zobčasta palica 5, ki je v pušici lahko premakljiva. Spodnji del palice je oglat, tako da v pušico pristojna in ima na strani v smeri proti zobčastemu kolesu in vlaku zobe, široke $\frac{2}{3}$ palčne širine. Vrhnji del zobčaste palice „mostiček“ 6 je ploščat in ima na koncu obliko T 7 obrnjeno proti vlaku. Mostiček T je v smeri proti vlaku navzgor poševen za par cm višine in stoji pri signalu „stoj“ sa 12 cm. nad tirom v sredini tira. Ko se signal postavi na „prosto“ se potom zobčastega kolesa zobčasta palica zniža tako da mostiček T stoji pod tirom.

Drugi del naprave je mostna drsalka na stroju.

Drsalka so lovilne vilice 8, obrnjene proti tiru; oba roglja vilic sta štirioglata, enako obliko ima $\frac{1}{4}$ viličnega droga predno se vilice v dva roglja precepijo; vilice morajo biti med rogljema širše nego mostiček T na vrhnjem koncu zobčaste palice. Roglja sta sa 12 cm. dolga in imata na skrajnem koncu drsalke 9 in norti obrnjene sa 9 cm dolge in sa 15 mm. debele čepe 10 z glavo. Na čepih

so ca 30 mm. debele tuljave (špule) 11. $\frac{3}{4}$ viličnega droga je okroglo in ima v sredini c lega droga obroč 12, ki je prevrtan z viličnim drogom vred in potom klina na drog pritrjen. Spodnji štirioglati del viličnega droga je v pušici 13, ki služi kot vod. Pušica je polovico krajša od štirioglatega dela vilic in pritrjena na zalo napravljeni nosilec 14 ki je pritrjen na voz stroja. Gornji del viličnega droga je podolgem prerezan v smeri lege stroja. Prerez 15 je sa 14 sm. dolg v smeri stroja počez pa je podolgovato prevrtan sa 2 sm. pod koncem droga in je na ta način podolgovata luknja 16 sa 12 sm. dolga. Takoj pod zarezo pa je ravno tako kakor štirioglate pušica tudi gornja pušica 17 pritrjena kod vod za okrogli del viličnega droga. Prazni prostor med obema pušicama je izpolnjen z dvema špiralastima peresima 18; od teh peres je jedno pod obročem, drugo pa nad obročem, ki je potom klina pritrjen na viličnem drog. na ta način visijo lovilne vilice na spodnjem peresu, tako da so tuljave na vilicah ca 7 sm. nad tirom. V vrhnjo celo zarezo viličnega droga je vtaknjen ploščat drog 19 z luknjo skozi katero se pri kratki zarezi viličnega droga vtane klin in se tako spoji ta drog z lovilnimi vilicami. Ploščnati drog je v prvi vzdolžni polovici prevrtan in potom klina 20 pregibajoče pritrjen na strojni voz. V sredini druge polovice je ploščnati drog podolgovato prevrtan in spojen z brzozavornim ventilom 21. Druga polovica ploščnatega droga. to je zadnji konec, ki leži pod strojem vzdolž iste-

Din. 15.

ga vodoravno, je tudi prevrtana 22 in spojena z navpično stoječim enakim drogom 23, kateri gre skozi stojišče strojevodje 24 in ima kot vod na kotel 25 pritrjeno pušico 26. Navpični drog sam ima nos 27 v višini spodnjega roba vodilne pušice, ki pa je tako široka, da gre skozi isto tudi za nos. Navpični drog je potem na zadnji strani nosa potom peresa 28 pritisnjen naprej tako, da v slučaju, kadar se drog dvigne, dvignjeni nos pride skozi vodilno pušico na vrhni strani pušice in zaskoči. Možnost, da se drog potisne navzdol je le tedaj, če se z roko potisne za višino nosa nazaj; vto svrha služi na koncu droga napravljeni ročaj 29, ki je strojevodji pri roki.

Tretji del je brzozavorni ventili.

Okrov 30 je pritrjen na vsaki strani v železno zavorno cev 31 in ima nad luknjo zavorne cevi prvi veliki sedež 32 v premeru ca 60 mm. Drugi sedež 33 je pod luknjo zavorne cevi v premeru ca 50 mm. Okrov je prevrtan tudi na spodnji strani z v premeru ca 25 mm. veliko luknjo, ki mora biti vsaj 20 mm dolga, kar služi kod vodilo ventilovem stožcu. Nad velikim sedežem je v isti širini če ca 100 mm. visoko vodilo 34, ki pa je takoj nad sedežem okrog in okrog z 2 mm. velikimi luknjicami prevrtano. Ravno tako je okrov tudi pod malim sedežem prevrtan, te luknjice služijo za prepust zraka. Ventilov stožec 35 ima na vrhnjem delu uho, ki služi za sprejem ploščnatoga voderavnega droga. S tem vodoravnim drogom se ventilov stožec potom klina pregibajoče združi. Pod tem ušesom se stožec zoži v ca 150 mm. dolgo in 30 mm. debelo palčico in se razširi na to v ploščati sedež ki ima ca 60 mm v premeru. Takoj pod sedežem se zopet zoži na

ca 25 mm. debeline in se razširi na ca 50 mm premera pred spodnjim sedežem; takoj pod istim pa se zopet zoži na ca 25 mm. debelo in ca 13 sm. dolgo palčico 36, ki pa je trioglato izdelana. Trije robovi te palice služijo kod vodilo, ploščnate strani pa so za prepust zraka.

Funkcija te varnostne naprave obstoji v tem: pri prevozu signala „stoj“ zdrsneta na vilice pritrjeni tuljavi pod mostiček T in se zaradi poševne lege mostička potegne vilične drog navzdol, zaradi zveze potom ploščnatega droga pa se ventilov stožec dvigne in spusti srak pri malih luknjicah nad in pod velikim in malim sedežem v zavorne cevi ali iz njih, s tem se vlak hipoma zavre in se ustavi. Vožnja se mora le nadaljevati, ako se na stojišču strojevodje napravljeni nosati drog potisne navzdol, pri čemur se ventilov stožec na svoje sedeže pritisne. Pri vožnji v nasprotni smeri signala pa sdrsneti veličini tuljavi nad mostiček T, in ker ima vrhni del viličnega droga ca 100 mm. prostega teka, se vilice dvignejo, ventilov stožec pa ostane na svojem sedežu.

PATENTNE ZAHTEVE:

- 1.) Varnostna naprava proti prevozu signala „stoj“ na železnicah osnačena s tem da je semafor spojen z mostičkom T sred tira med tračnicama.
- 2.) Varnostna naprava proti prevozu signala „stoj“ na železnicah označena s mostno drsal-ko na spodnjem delu stroja v zvezi z brzozavornim ventilom
- 3.) Varnostna naprava proti prevozu signala „stoj“ na železnicah označena z brzozavornim ventilom, pritrjena na vsaki strani v zavorno cev.



