

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

RAZRED 59 (1)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

IZDAN 1 JANUARA 1938.

PATENTNI SPIS ŠT. 13774

Grebenc Franc, Škofja riža, p. Trbovlje, Jugoslavija.

Črpalna naprava, poganjana potom koles gibajočih se železniških vozil.

Prijava z dne 29. junija 1936.

Velja od 1. januarja 1937

Predmetni izum se nanaša na črpalno napravo, pri kateri služi kot pogonsko sredstvo pritisk koles gibajočih se železniških vozil.

Predmet izuma je v eni izvedbeni obliki pokazan na priloženem načrtu, v katerem predločuje sl. 1 napravo v narisu in sl. 2 v tlorisu, deloma v prereku.

Ob notranji stranici železniške tračnice 1 je pričvrščen drog 2, ki se more gibati v navpični smeri. Njegova zgornja, prednostno zaokrožena ploskev leži prilično v enaki višini kot zgornja ploskev tračnice. Drog 2 je zgibljivo zvezan z enim koncem ročice 3, katere drugi konec je pričvrščen na gredi 4. Na tej gredi, ki je nameščena v ležajih 5, je nadalje pričvrščen dvoročni vzvod 6, na katerem sta prizgibljena drogova 7 za pogon batov odnosno plungerjev črpalk 8, ki sta montirani v vodnjakih 9. Obe črpalni poselujeta skupno tlačno cev 10. Vzvod 6 je na levem koncu podaljšan in nosi tamkaj utež 11.

Delovanje črpalne naprave je naslednje:

Naprava je nameščena v postaji blizu postajnega poslopja, kjer je hitrost vlaka razmeroma majhna. Čim pasirajo kolesa lokomotive in vagonov drog 2, bo vsako kolo s svojim vencem potisnilo ta drog navzdol. To gibanje se potom ročice 3, gredi 4, vzvoda 6 in drogov 7 prenese na bata obeh črpalk 8, kateri sta torej stavljeni v delovanje. Pri predloženem izvedbenem primeru mora delovati desna črpalna kot tlačna, leva pa kot dvigalna črpalna, tako da se pri potiskanju droga 2 navzdol dobi v obeh črpalnah delovni

dvig, namreč dvig, pri katerem se voda potiska v tlačno cev in kateri zahteva največ dela. Sesalni dvig obeh črpalk povzroča utež 11, katere tudi ostali mehanizem dovaja v prvotni položaj. Razume se, da ne bo povzročilo učinkovanja v zgoraj opisanem smislu vsako kolo vozila, zlasti ne pri hitri vožnji vlaka, ker utež 11 ne bo mogla vselej zadosti hitro vzpostaviti prvotnega položaja mehanizma. Pri zmerni vožnji vlaka pa bo izvestno število koles povzročilo delovanje črpalk. Priporočljivo pa bo, posluževati se črpalk z razmeroma majhnim dvigom.

Glede konstruktivne izvedbe predmetne črpalne naprave so v okviru tega izuma možne razne varijante. Tako na pr. se more namesto dveh črpalk razporediti samo ena ali večje število črpalk in eventualno več pogonskih mehanizmov ob tračnicah, nadalje se more namesto uteži 11 uporabljati primerno nameščeno pero, nekateri deli pogonskega mehanizma bi mogli biti drugače urejeni i t. d.

Naprava glasom izuma je namenjena za dviganje vode v rezervoarje predvsem na železniških postajah, more pa služiti tudi ob industrijskih tirih. Voda iz rezervoarja se bo uporabljala za napajanje lokomotiv in za druge namene in je zlasti tudi vselej na razpolago za gašenje požarov. Eventualni prebitek vode se napele iz rezervoarja nazaj v vodnjak. Prednost naprave je predvsem ta, da ne povzroča skoro nikakršnih obratovalnih stroškov. Naprava more koristno služiti zlasti na postajah, ki trpe na pomanjkanju tekoče vode, ker brez stroškov in truda polni rezervoarje, tako da je na postaji v

vsakem trenutku na razpolago potrebna množina vode.

Patentni zahtev:

Črpalna naprava, označena s tem, da se stavlja v pogon vsled pritiska koles gibajočih se železniških vozil, pri čemer je pogonski mehanizem urejen tako, da pri

vožnji vozila venci koles potiskajo navzdol ob notranji strani tračnice (1) razporejeni pogonski organ (drog 2), katerega premik se potom primerne mehanizma izkorišča za pogon črpalne naprave, in da je v tem mehanizmu razporejen organ (na pr. utež 11), ki vedno zopet dovaja vse dele naprave nazaj v položaj, ki so ga zavzemali pred delovanjem pogonskega organa (droga 2) po kolesih vozila.





