

# KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU

Klasa 81 (2)



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Izdan 1. Juna 1931.

## PATENTNI SPIS BR. 7973

Schlösser Gustav, Berlin—Cöpenick, Nemačka.

Naprava za transportovanje vozila.

Prijava od 4. februara 1930.

Važi od 1. septembra 1930.

Traženo pravo prvenstva od 5. februara 1929. (Nemačka).

Poznato je da se vozila kreću telesnom snagom, konjima, motorima, električnim pogonom, lančanim pogonom, koturima i t. d. Isto je tako poznato da se vozila dižu pomoću dizalica da bi se ona onda na raznim visinama transportovala dalje.

Ovaj se pronalazak odnosi na napravu za transportovanje vozila iskorišćavanjem teže i to tako što se vozila vode po šinskom koloseku, koji je sastavljen iz delova sa usponom i delova sa radom, pri čemu deo sa usponom ima uređenje (beskrajni lanac, uže, zupčanike i t. d.) kojim se vozila pokreću napred i istovremeno na više po kosoj ravni. Zalim se vozila kotrljaju svojom težinom po narednom razmaku pruge, koji ima mali pad.

U željezničkom saobraćaju je poznato ranžiranje teretnih vozova pomoću tako zvanih brda za spuštanje, koja su ugrađena u pruzi.

Ovaj se pronalazak poslužuje sličnim uređenjem ali ipak ovde se ne radi o stacionarnim postrojenjima nego o prenošljivim postrojenjima pri čemu se tako zvana brda za spuštanje sastoje iz prenošljivih skelastih pruga od šina pa se prema potrebi poređaju više takvih prenošljivih brda za spuštanje jedno za drugim, koja dejstvuju na sličan način ali pri čemu se na delovima sa padom izaziva napravama za kočenje smanjivanje brzine koja se postiže težom.

Sušтина ovog pronalaska sastoji se u postavljanju usponskih prenošljivih delova pruge upotrebljavajući napravu za pokretanje kojom se vozila po usponskim šinama do-

vode do najviše tačke, pa da se odalle sopstvenom težinom samostalno kreću po dužim ili kraćim delovima. Kad prestane kretanje usled dejstva teže vozila se opet kao prethodno izdižu po usponskim delovima pruge pa se opet kotrljaju nizdole i dižu opet uzbrdo i tako dalje.

Kao uređenje za pokretanje vozila uzbrdo dolaze u obzir beskrajni lanci, koji su ugrađeni u usponskom delu pruge ili zupčanici koji su poređani jedan za drugim.

Da bi se sada vozila mogla da zaustave na određenim mestima dela pruge, sa padom ugrađuju se prema potrebi u pojedinim delovima pruge uređenja za kočenje, dakle tako da vozila nema nikakva uređenja ni za pokretanje ni za kočenje, dok su pruge od šine snabdevene takvim uređenjima za pokretanje i kočenje.

Prema tome može se lako uvideti da je takvo uređenje od velike važnosti za sve industrije ali naročito pri izvođenju zemljanih, betonskih, građevina kao i svim radovima koji nisu stacionarni.

Prema ovom pronalasku može se postići izvestan broj raznih pravaca u kojima će se kretati vozila po prugama u kojim su ugrađena uređenja za pokretanje i uređenja za kočenje.

Pojeftinjavanje koje se postiže ovim raspoređenjem vidi se jasno jer je za dobar broj vozila potreban samo jedan pokretački motor dok bi u drugom slučaju svako vozilo moralo da se snabdene naročitom pogonskom snagom.

Pri izvođenju zemaljskih, građevinskih i



betonskih radova upotrebljavane su dosad poljske željeznice gde su lokomotive vozile poređena kolica.

Za to je potreban jedan mašinovođa za lokomotivu, za razna kolica jedan kočničar i t. d. međutim pri primeni ovog pronalaska umetanjem jednog kratkog usponskog dela pruge kreću se kolica u kontinualnoj cirkulaciji bez čovečje pomoći.

Same pruge od šina postavljaju se preimućstveno na naročite skele, tako da se na ovaj način može vrlo lako upostaviti usponski i padni deo pruge.

Pošto se kod ovog kontinualnog, tako zvanog tekućeg transporta radi uvek o srazmerno malim masama, protivno od poljskih željeznica i drugih pogona, to može konstrukcija da bude vrlo laka ali prenošenje masa nesrazmerno veliko. Kad kakav sud sa sadržinom od 100 l. može da prolazi po ovakvoj pruzi deset puta u minuti, onda iznosi naprezanje osnove samo 100 kg. Ako se hoće isto dejstvo postići u minuti vozilima koja se pokreće pomoću lokomotive, konja ili drukčije, onda se mora upotrebiti deset puta veći sud pa opterećenje postaje deset puta jače, dakle 1000 kg. Dakle preimućstva se može lako uvideti a odatle nastaju i ekonomska preimućstva u ubrzanju rada i t. d.

Na crtežu je prestavljen šematski ovaj pronalazak radi primera za veće prenošenje zemlje.

$a$ ,  $a_1$ ,  $a_2$ , i t. d. obeležavaju prugu od šina i to padni deo pruge, dok

$b$ ,  $b_1$ ,  $b_2$ , i t. d. obeležavaju usponski deo pruge.

$c$  su vozila koja se imaju prenositi po toj pruzi. Vozila su uzeta u jednom obliku izvođenja koji može prema potrebi da bude i drukčije konstrukcije.

$d$  je mesto ulovara,  $a$

$e$  mesto istovara za vozila.

Kao što se vidi može mesto  $d$  ulovara da leži na raznim mestima, sva se ulovarna mesta sjedinjuju na centralni usponski deo  $b$  pruge. Ovde se kola izdižu pa se kotrljaju usled teže do mesta  $e$  istovara.

Prirodno je da se može kotrljati jedno vozilo za drugim, dakle tako da je moguće kretanje velikih masa. Ako je mesto  $e$  istovara suviše udaljeno, kako je često potreban kod dandanašnjih radova oko nivoelacije ili u industriji onda se dodaje još jedan usponski deo  $b_1$  pruge i još jedan padni deo  $a_1$  pruge i t. d. Na ovaj način i kod ovog raspoređenja mogu se posluživati i snabdevati velike površine sa jednog jedinog mesta pomoću ovakvih vozila koja se samostalno kreću svojom težinom, a da nisu potrebne primene velikih snaga.

Prenošljive pruge od šina sa mestima za pokretanje i mestima za kočenje mogu se proizvoljno premeštati, pregraditi i t. d.

#### Patentni zahtev:

Naprava za prenošenje, naznačena time, što su iz većeg broja okretnih i pomerljivih skela, obrazovani prenošljivi uzbrdni ( $b$ ) i nizbrdni ( $a$ ) delovi pruge, po kojima se vrši prenošenje vozila iskorišćavajući težu.



Fig. 1

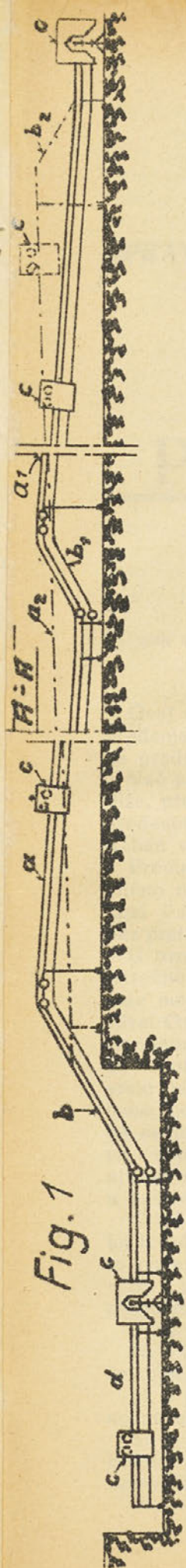


Fig. 2

