

14 sierpnia 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



G 09 f 9/40



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 7615.

Kl. 74 d 10.

Weber-Kranz & Co.
(Wiesbaden, Niemcy).

Drogowskaz, w szczególności dla szybkich pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 9 września 1926 r.

Udzielono 23 maja 1927 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy drogowskazu, przeznaczonego w szczególności dla szybkich pojazdów mechanicznych. Dotychczas stosowane, często bardzo prymitywne drogowskazy nie pozwalają kierowcy szybkiego pojazdu mechanicznego zorientować się dość szybko w odpowiednim kierunku drogi przy skrzyżowaniach dróg, co powoduje prawie zawsze konieczność zatrzymania pojazdu.

Możnaby oczywiście, dla uniknięcia powyższej niedogodności, stosować bardzo duże tablice orientacyjne przy skrzyżowaniach dróg, nie jest to jednak zawsze możliwe. Przy najprostszym wypadku skrzyżowania dróg, składającego się z trzech odgałęzień, jak to jest wskazane na fig. 5 załączonego rysunku, należałoby ustawić

sześć tablic, gdyż każdą drogą można jechać w obydwóch kierunkach. Przy skrzyżowaniach czterokierunkowych lub więcejkierunkowych należałoby umieszczać osiem i więcej tablic dokoła punktu skrzyżowania. Poza tem, tablice te, aby nie zakrywały się wzajemnie, musiałyby być umieszczone na różnych wysokościach. Kierowca nadjeżdżającego samochodu nie mógłby łatwo zorientować się w tej ilości tablic, co utrudniałoby znacznie ruch samochodowy. Zwyczajnie stosowane drogowskazy, składające się ze strzałki wskazującej kierunek drogi, umieszczonej na słupie i zaopatrzonej w odpowiednie napisy, nie odpowiadają warunkom szybkiego ruchu samochodowego, gdyż napisy te są mało czytelne z pewnej odległości, a poza tem, same strzałki są ma-

ło widoczne, gdy drogi przecinają się pod kątem otwartym, nawet jeżeli powierzchnia tych strzał jest duża.

Wynalazek niniejszy usuwa właśnie powyższe wady drogowskazów. Drogowskaz tego wynalazku składa się ze słupa piconowego, umieszczonego w odpowiednim miejscu i zaopatrzonego w płaskie tablice prostopadłe do kierunków przecinających się dróg, a więc całkowicie widoczne. Tablice te, zależnie od poszczególnych kierunków dróg, są podzielone na różnokolorowe pola z napisami nazw miejscowości, do których prowadzą dane drogi. Ponieważ tablice te stykają się swymi brzegami, tworzą one zamkniętą przestrzeń w kształcie skrzyni, w której, przy użyciu przezroczystych pól z napisami, mogą być umieszczone urządzenia oświetlające te pola w nocy. Ponad i pod temi polami umieszczone są na słupie drogowskazu strzały kierunkowe tego samego koloru, co odpowiednie pola; strzały te również mogą być w nocy oświetlane.

Stosownie do wynalazku pola z napisami, oraz odpowiednie strzały kierunkowe, otrzymują tę samą barwę na całej przestrzeni między dwiema ważniejszymi miejscowościami, połączonymi uczęszczaną drogą samochodową, niezależnie od okoliczności, że poszczególne miejscowości, leżące na danym odcinku drogi, są podane na polach z napisami w kolejnym porządku, gdyż mogą stanowić również cel podróży.

Aby zaś kierowca mógł wiedzieć jakie znaczenie posiadają poszczególne barwy spotykanych drogowskazów, stosuje się, według danego wynalazku, oznaczanie temi samymi barwami również i dróg na mapach drogowych.

Załączone rysunki przedstawiają przykład wykonania wynalazku, przyczem fig. 1 podaje widok drogowskazu, fig. 2 — widok w zwiększonej skali górnej części tegoż drogowskazu, fig. 3 — widok z góry, fig. 4 — inną formę wykonania drogowskazu, fig. 5 —

przykład zastosowania (plan sytuacyjny), fig. 6 — schemat mapy drogowej.

Drogowskaz z fig. 1 — 3 składa się z rury *b*, umocowanej w bloku betonowym *a*, oraz z pryzmatycznej skrzyni *c*, posiadającej tyle boków oraz pól z nazwami miejscowości, ile jest odgałęzień drogi. Jeżeli np. drogowskaz jest przeznaczony dla skrzyżowania dróg o trzech odgałęzieniach, posiada on wówczas trzy boczne powierzchnie prostopadłe do kierunków odgałęzień drogi, zaopatrzone każda w trzy pola z napisami *d*, *e*, *f*. Dla czterech lub więcej dróg posiada drogowskaz cztery lub więcej powierzchni bocznych i cztery lub więcej pól z napisami na każdym z nich, na których podane są nazwy najbliższej większej miejscowości, do której prowadzi dana droga. Nad skrzynią *c* umieszczone są poszczególne strzały *d*¹, *e*¹, *f*¹, wskazujące kierunek drogi. Pola z napisami, oraz odpowiadające im strzały, są tej samej barwy. Jeżeli np. pole *d* jest czerwone, to również i strzała *d*¹ jest czerwona i t. d. W skrzyni *c* może być umieszczone elektryczne urządzenie oświetlające, włączane samoczynnie w nocy zapomocą odpowiedniego wyłącznika czasowego. Również mogłyby być tablice *c* wykonane z farby świecącej.

Drogowskaz z fig. 4 różni się od poprzedniego tem, że słup został zastąpiony pryzmatyczną kolumną, na której powierzchni mogą być umieszczone reklamy, oraz pewnem uproszczeniem układu tablic z nazwami miejscowości, o czem będzie jeszcze mowa poniżej. Na fig. 4 zostały podane, po obu stronach figury, widoki bocznych ścian nie leżących w płaszczyźnie rysunku.

Na mapie drogowej podanej na fig. 6 zostały drogi oznaczone bocznymi liniami przerywanymi, przedstawiającymi następujące barwy: 1 czerwona, 2 - - - niebieska, 3 - . - . - żółta, 4 - . - . - - - zielona, 5 - - - - - brązowa.

Linie barwne są oprócz tego zaopatrzone w strzałki kierunkowe.

Przypuszczając, że automobilista chce dostać się głównym odcinkiem drogi z punktu A do punktu X przez punkty B, C, D i t. d., powinien wyszukać na mapie, jaka barwa odpowiada kierunkowi jazdy z punktu A do X przez obrane miejscowości. Znajduje on, że droga z A do C zaopatrzona jest w brązową linię 5, co oznacza, że drogowskazy stojące wzdłuż drogi tej posiadają brązowe tablice z nazwami miejscowości i brązowe strzały kierunkowe. Jadąc więc drogą z A do C nie napotka automobilista odgałęzień oznaczonych brązową barwą, gdyż leżą one wszystkie w kierunku jego drogi. Na skrzyżowaniu dróg w C opuści on linię brązową i napotka linię czerwoną, której będzie trzymał się aż do X. Tak długo, jak spotyka on tylko tablice innych barw, zwrócone w jego kierunku, ma on pewność, że jedzie we właściwym kierunku.

Jeżeli przypuścić, że drogowskaz z fig. 5 umieszczony jest w punkcie H, to automobilista znajduje w tem miejscu drogę prowadzącą z punktu H do X, poza tem zaś jeszcze drogę prowadzącą do miejscowości K. Strzała f^1 wskazuje kierunek z którego przyjechał automobilista; tablica zaś umieszczona jest przodem do tego kierunku tak, że nie widzi on właściwie strzały f^1 , lecz widzi na środkowym, niebieskim polu e tablicy kierunek drogi do K, a na czerwonym polu d — kierunek drogi, jaką ma jechać, dalej do X tak, że może odpowiednio się skierować. Czerwona barwa tablicy X, oraz strzały d^1 , jest widoczna zdaleka tak, że automobilista może skrócić w odpowiednim kierunku bez potrzeby zwalniania jazdy. W powrotnej drodze z X wskazuje mapa, że należy trzymać się zielonej barwy do punktu F. Na skrzyżowaniu dróg w H napotyka automobilista zieloną tablicę A z odpowiednią strzałą f^1 , wskazującą powrotny kierunek do A.

W ten sposób przy pomocy mapy można rozpoznać według barwy każdą drogę.

W formie wykonania drogowskazu z fig. 4 jest przewidziane pewne uproszczenie, polegające na tem, że niema tablicy wskazującej kierunek, z którego się przybywa. Na skrzyżowaniu więc o trzech odgałęzieniach widzi automobilista tylko dwa pola przed sobą, wskazujące dwa możliwe kierunki jazdy. Mniejsza tablica umieszczona pod temi polami wskazuje nazwę miejscowości, w której się znajduje drogowskaz. W przytoczonym przykładzie na tej tablicy umieszczona jest nazwa miejscowości H.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Drogowskaz, w szczególności dla szybkich pojazdów mechanicznych, znamienny tem, że posiada tablice całkowicie widoczne z odpowiedniego kierunku drogi, podzielone na pewną ilość różnobarwnych pól, odpowiadających poszczególnym kierunkom, ewentualnie oświetlanych w nocy i zaopatrzonych w napisy z nazwami miejscowości, oraz również oświetlane strzały kierunkowe, wskazujące kierunki poszczególnych dróg, przyczem barwa tych strzał odpowiada barwie odpowiednich tablic z napisami.

2. Drogowskaz według zastrz. 1, znamienny tem, że posiada te same barwy wzdłuż całego odcinka głównej drogi.

3. Mapa drogowa dla drogowskazów według zastrz. 1 i 2, znamienna tem, że drogi na tej mapie są zaopatrzone z obydwóch stron w linie barwne, odpowiadające kierunkom jazdy na dalsze odległości, przyczem barwy tych linii odpowiadają barwom drogowskazów.

Weber-Kranz & Co.
Zastępca: K. Czempński,
rzecznik patentowy.

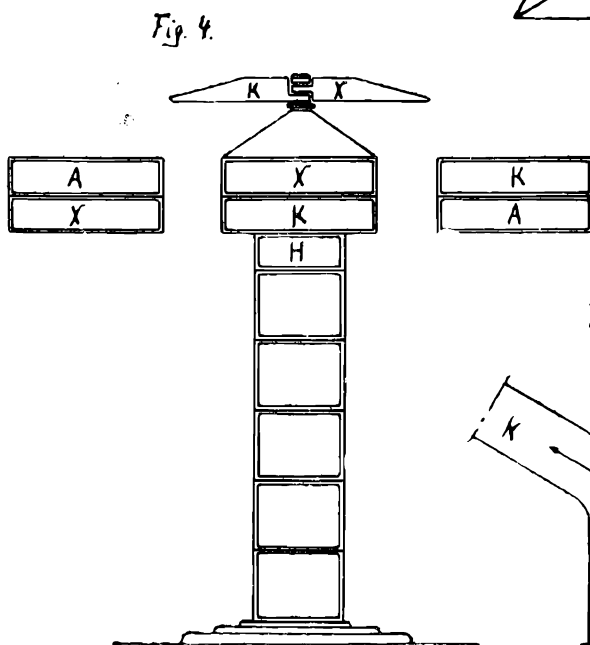
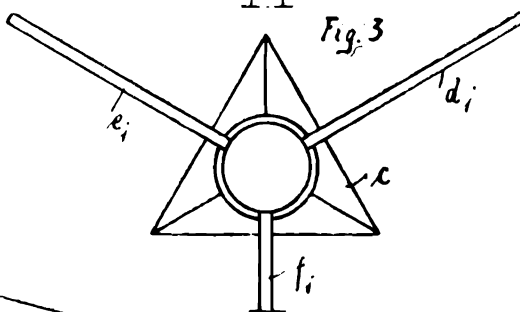
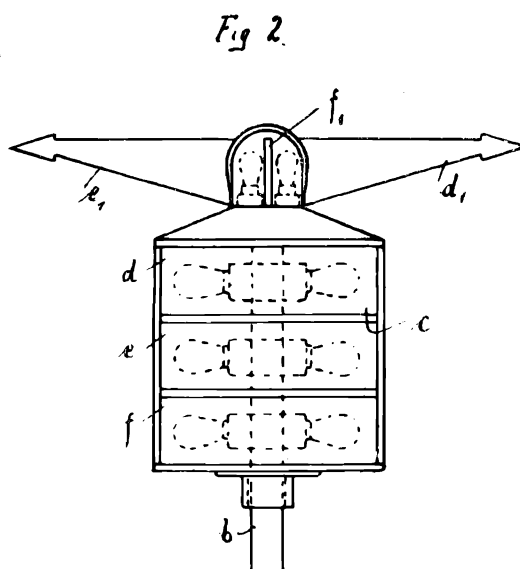
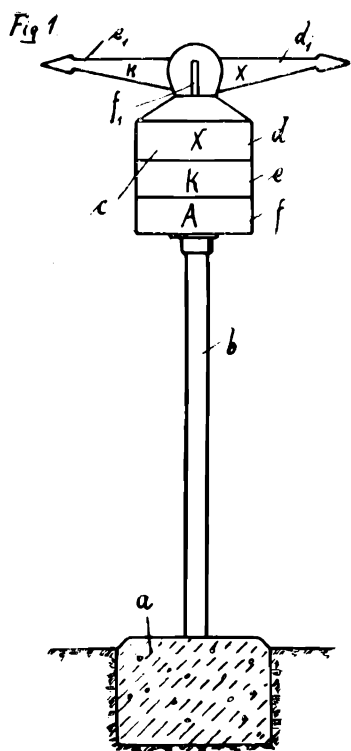


Fig 5.

