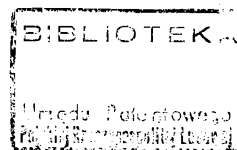


23 listopada 1931 r.

B61/29104

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14641.

Kl. 20 i 18.

Mathäus Braun
(Frankfurt n. M., Niemcy).

Przegroda drogowa.

Zgłoszono 8 lipca 1929 r.

Udzielono 28 września 1931 r.

Pierwszeństwo: 31 października 1928 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy przegrody drogowej do przejazdów kolejowych i pozwala na znacznie bardziej ekonomiczne utrzymywanie w porządku przegrody, niż to było możliwe przy dotychczasowych urządzeniach.

Jak wiadomo, przegrody są lakierowane na czerwono i białą lub podobnie, a to w tym celu, aby już zdaleka były widoczne.

Okazało się, że używane dotychczas przegrody, malowane farbami olejnymi, już po krótkim czasie brudziły się, wskutek czego trzeba je było bardzo często malować na nowo. Te prace konserwacyjne wymagają stosunkowo długiego czasu, gdyż muszą być prowadzone na całej linii, i powodują znaczne koszty.

Niniejszy wynalazek usuwa wspomniane

nie niedogodności. Przegroda według wynalazku jest znamieną tem, że na ramię przegrody (rurę lub drąg) nasunięte są wymienne, zachodzące na siebie końcami odcinki rur, przymocowane na końcu do rdzenia ramienia zapomocą płyty.

Poszczególne odcinki rur są lakierowane lub też emaljowane i mogą być przechowywane na składzie, jako części zamienne. Gdy farba na całej powierzchni przegrody lub na poszczególnych odcinkach rur straci swą barwę, wówczas, po usunięciu uszkodzonych odcinków rur, należy nasunąć rury zamienne zawczasu polakierowane lub emaljowane. Praca taka wymaga bardzo krótkiego czasu i nie tamuje w żadnym przypadku ruchu. U dołu odcinki rur są zaopatrzone w haczyki do

zawieszania kraty, która zwykle jest umieszczana na przegrodach.

Na rysunku przedstawiono tytułem przykładu postać wykonania wynalazku.

Ramię przegrody tworzy stożkowy drąg lub stożkowa rura *a*, na którą nasunięto pewną liczbę odcinków rur *b* w ten sposób, że koniec każdego z nich wchodzi w rozszerzenie *c* poprzedniego odcinka rury. Płyta *d* jest przymocowana śrubą *e* do końca ramienia *a* lub specjalnego zakończenia *f* ramienia i utrzymuje we właściwym położeniu poszczególne odcinki rur *b*. Zewnętrzna powierzchnia odcinków rur *b* jest barwnie polakierowana lub emaljowana. U dołu rur umieszczone są haczyki *g* do podwieszania zwykłych prętów kraty.

Gdy przegroda zatraci należyty wygląd zewnętrzny, wówczas, po usunięciu płyty końcowej *d*, zdejmuje się z ramienia *a* uszkodzone odcinki rur *b*, poczem nasuwa się odcinki zamienne, wsuwając je w rozszerzenia *c* odcinków poprzedzających. Płytę *d* umocowuje się znów na końcu ramienia, poczem przegroda jest już całkowicie zestawiona na nowo.

Jak widać z powyższego, należy posiadać na składzie zamienne części prze-

grody. Wymiana odcinków rur zajmuje tak mało czasu, że oszczędza się znacznie na płacy. Również i jednorazowe koszty nabycia poszczególnych odcinków rur są znacznie mniejsze w porównaniu z dotychczasowymi kosztami. Korzystne jest przytem to, że barwę nadaje się przegrodzie przez lakierowanie lub emaljowanie, a więc farba ma tu znacznie wytrzymalszą postać.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przegroda drogowa, znamienna tem, że posiada wymienne odcinki rur, nasunięte na ramię, zachodzące końcami jedne w drugie i przymocowane do końca ramienia zapomocą płyty i śruby lub innych środków podobnych.

2. Przegroda drogowa według zastrz. 1, znamienna tem, że poszczególne odcinki rur posiadają na jednym końcu rozszerzenie i są barwnie polakierowane lub emaljowane.

Mathäus Braun.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

