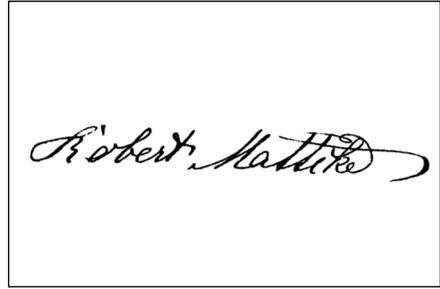
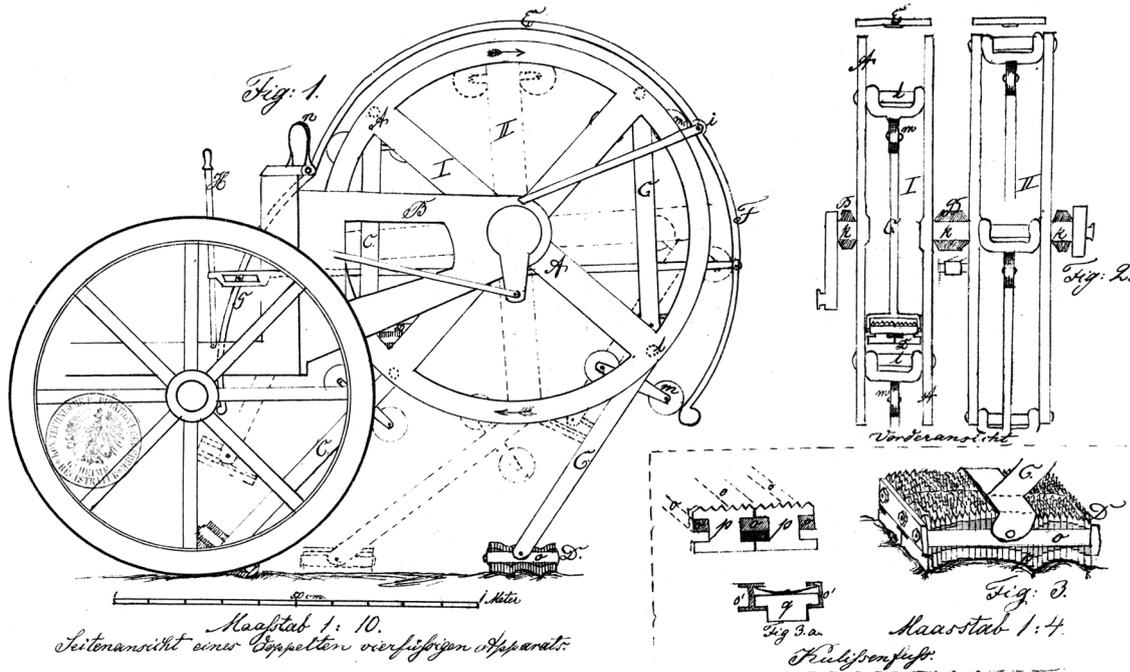


Mattike, Robert
1876



1876



Maassstab 1: 10.
Seitenansicht eines Doppeltten vierfelrigen Apparats.

Fig. 3.
Maassstab 1: 4.
Frühlingsschiff.

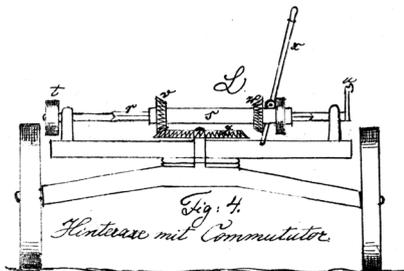


Fig. 4.
Hinterraxe mit Commutator.

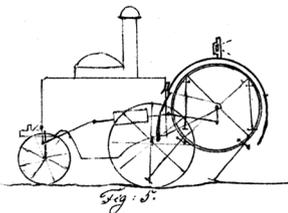


Fig. 5.

Landstraßenlokomotive (Eisenpfad) (bei 2, 3 fahrbaren Apparaten)

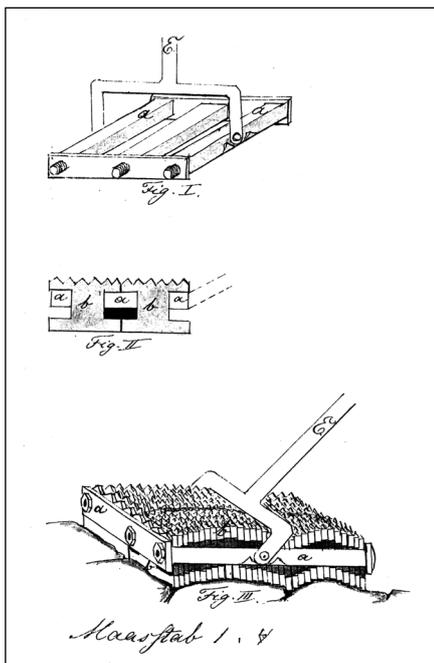
Das transmittive Doppelrad A (Fig. 1. 2), dessen Axe k Schräg- Durchschlag ist, an dem Wagen befestigte Nabel B gelagert. Bei der Rotation der Räder A gleiten die niedriggehenden Schenkel C, welche durch ihre Abwärtigkeit die Centrifugalkraft nach innen und außen getrieben werden, mittelst der auf ihnen befestigten Sperranker an Längs des Radflügels E und dessen um i beweglicher Klappe F in die für das Treiben entsprechende Stellung nach innen. Die Klappe F wird bei Steigungen etwas angeregt; bei der Umsteuerung der Motoren durch den Hebel H nach außen bewegt, nähert sich schließlich die rückwärtige Klappe G, welche in der Umrückstellung durch die Feder n festgehalten wird, dem Rade A, und das Spiel in umgekehrter Richtung beginnt.

Der Frühlingsschiff D besteht aus einem Rahmen o, in welchen 5-7 mm. starke Eisenplatten p eingelagert sind, welche sich vertikal um ca. 15 mm. von Urebenknoten des Bodens geneigt verschieben und so ein Abgleiten verhindern. Die Konstruktion in Fig. 3 a, wo die Platten mit Durchschlägen in gekrümmtem Rahmen o liegen, ist in der Regel nicht erforderlich. Durch Umfahren der Platten p erhält man einen scharfen Übertrag für Erdeben.

Der ganze Apparat I (Fig. 1. 2) wird mit einem zweiten II oder mehreren auf gleiche Weise unter halben Winkel der Radaxen verbunden. Die Lenkung der dreibaren Hinterraxe (Fig. 4.) erfolgt durch den Commutator. Auf der vierkantigen durch den Motor mittelst Riemenrolle t oder durch Pleuelstange und Hebel u betriebenen Stange v sitzt ein Ausdrückungshebel w mit der konischen Nabeen v und w, welche durch den Hebel x beliebig rechts oder links zum Eingreifen in das mit der Wagenaxe fest verbundene Rad z gebracht werden können. Bleibt die Lokomotive im Hin- und Herfahren auf einem Gleise, so wird das Rad z mit einem einzelnen Schienenkopf verbunden.

Berlin, den 6. Juni. 1876.

Robert Mattike



Zeichnung zum Patentantrag vom 12. April
1876 GSTA