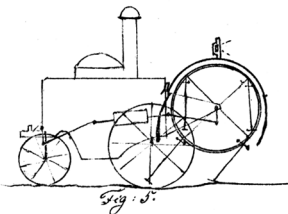
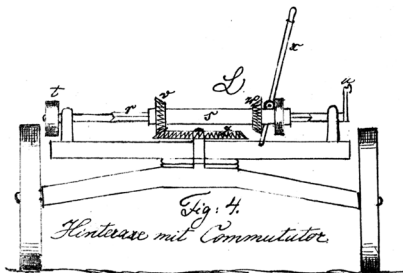
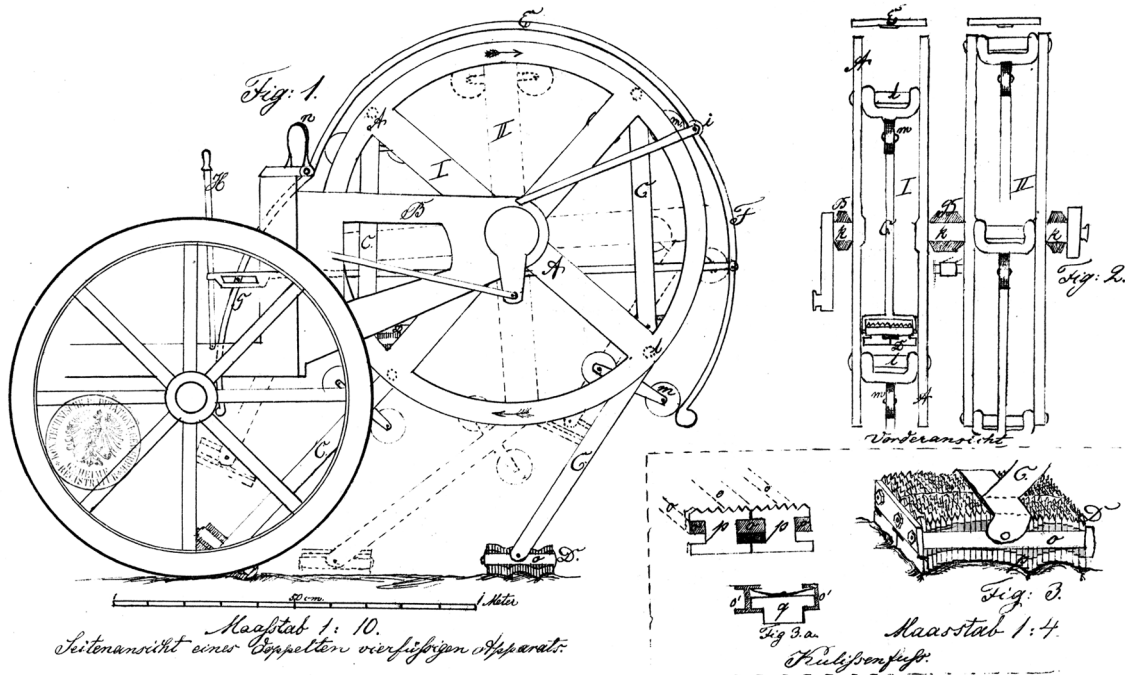


Mattike, Robert  
1876

Robert Mattike

1876



Landstraßenlokomotive (Eisenpfad) (bei 2, 3-felrigen Apparaten)

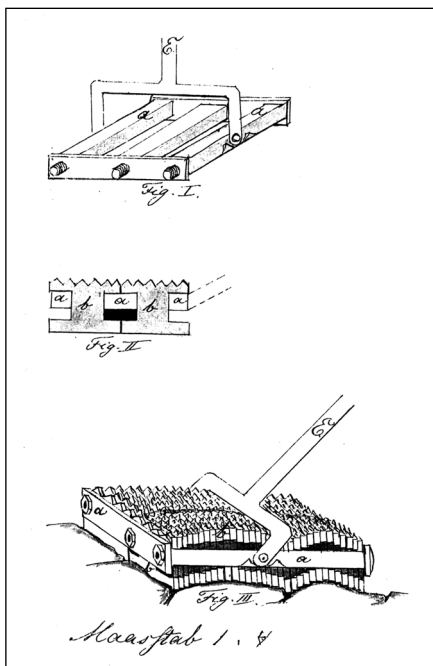
Der trommelartige Doppellisten I (Fig. 1, 2), dessen Achse k Schräg- Durchschlag für an dem schweren k hängenden Schwinkel C unterbrochen ist, wird durch eine an dem Wagen befestigte Nabel B gedreht. Bei der Rotation der Nabel A gleiten die niedriggehenden Schwinkel G, welche durch ihre Abwärtigkeit die Centrifugalkraft nach vorwärts und außen getrieben werden, mittelst der auf ihnen befestigten Sperranker an Längs des Hochflügels und dessen um i beweglicher Klappe F in die für das Treiben entsprechende Stellung zurück. Die Klappe F wird bei Steigungen etwas angehoben; bei der Umsteuerung der Motoren durch den Hebel H nach außen bewegt und schließt sich der rückwärtigen Hochflügelklappe J, welche in der Umrückstellung durch die Feder n festgehalten wird, dem Achse A, und das Spiel in umgekehrter Richtung beginnt.

Der Frühlingsstuhl F besteht aus einem Rahmen o, in welchen 5-7 mm. starke Eisenplatten p eingelagert sind, welche sich vertikal um ca. 15 mm. von Urebenkeilen 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 Überlauf für Erdeben.

Der ganze Apparat I (Fig. 1, 2) wird mit einem zweiten II oder mehreren auf gleiche Art unter halben Winkel der Rotation verbunden. Die Lenkung der dreifachen Hinterachse (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 o mit der konischen Nabe u und w, welche durch den Hebel x beliebig rechts oder links zum Eingreifen in das mit der Wagenachse fest verbundene Rad z gebracht werden können. Bleibt die Lokomotive im Hin- und Herfahren auf einem Gleise, so wird der Rad z mit einer einzelnen Schienenkufe verbunden.

Berlin, den 6. Juni. 1876.

Robert Mattike



Zeichnung zum Patentantrag vom 12. April  
1876 GSTA