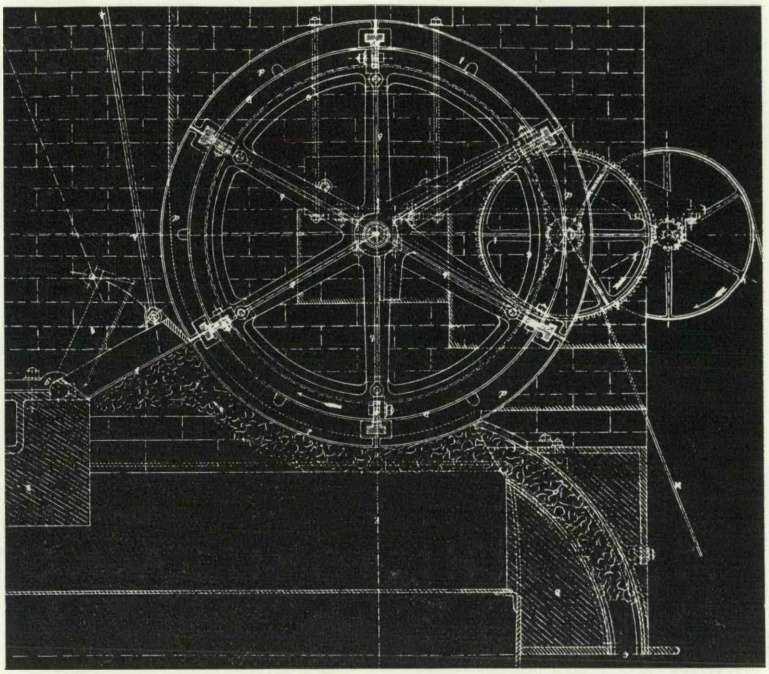
Gunnar Lindmark

TEKNIKHISTORISKA NOTISER



Pat. 6617.

Automatisk ångpanneeldning.

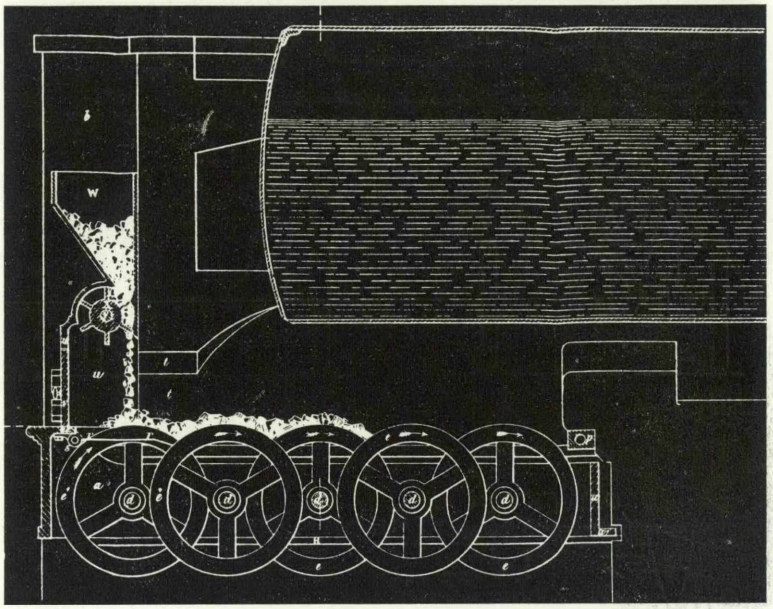
Automatisk ångpanneeldning medelst »stoker» av något slag förekom redan under förra hälften av 1800-talet. Såsom den kanske första patenterade egentliga stokern i nutida mening kan omnämnas den under nr 6617 år 1834 i England av J. G. Bodmer, Bolton-le-Moors patenterade. Patentets rubrik är »Certain Improvements in the Construction of Grates, Stoves and Furnaces, applicable to Steam Engines . . .».

Rostytan bildas av ca 30 st. bredvid varandra anbragta ringformiga rostar, tillsammans bildande en ihålig trumma, vilken är lagrad på en horisontal axel och genom en ångmaskin medelst en kugghjulsutväxling bringas att långsamt rotera. Kolet nedmatas genom en krökt kanal till rosttrumman, vilken genom sin rotation sakta leder kolet inåt i eldstaden för att i dennas inre del släppa ned askan, slaggen etc.

En annan typ stoker visas i engelska patentet nr 11628 av år 1847, uppfinnare J. W. Wayte, Leeds, »Certain Improvements in Selffeeding Furnaces, adapted both for Land and Marine Purposes . . .».

Frammatning av det brinnande kolet sker genom att rostarna bibringas en i eldstadens längdriktning gående rörelse. Rostarna äro placerade i längsgående rader, två i varje sådan rad och ca 11 à 13 sådana rader bredvid varandra. Två under rostarna anbragta vagnar förmedla rörelserna till rostarna från rörelsemekanismerna (excentrar m. m.) framför ångpannan. Både vagnarna och rostarna luta svagt nedåt från pannans framsida räknat. De olika rostraderna bibringas alternerande och turvis rörelse uppåt, framåt, nedåt och tillbaka, varigenom kolskiktet bringas att småningom skrida framåt och vid ändpunkten släppa ned askan och slaggen. Framför framänden av rostraderna äro placerade vertikala matarrostar ledande kolet från koltratten framför eldstaden. Kol-

tratten har rörlig botten, som matar fram kolet till matarrostarna. Från en vattenbehållare framför eldstaden ledes en liten vattenström för det nya kolets fuktande till undvikande av antändning utanför eldstaden. Förbränningsluften insläppes mellan de vertikala och horisontala rostarna.

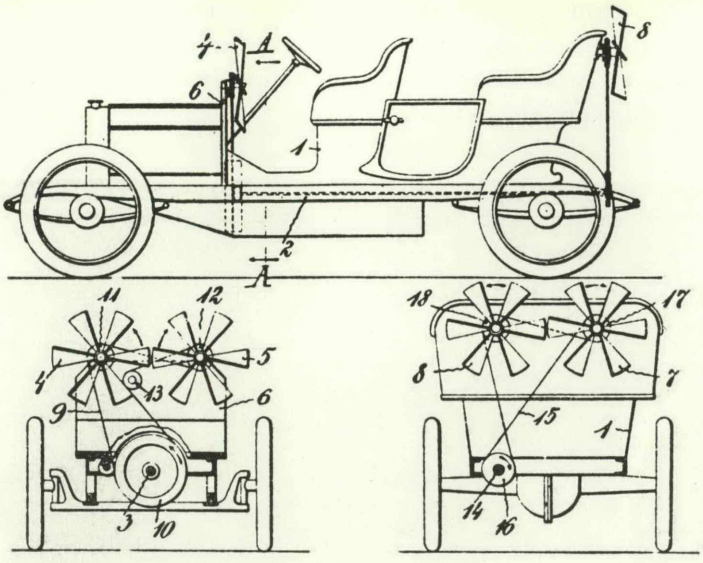


Pat. 12780.

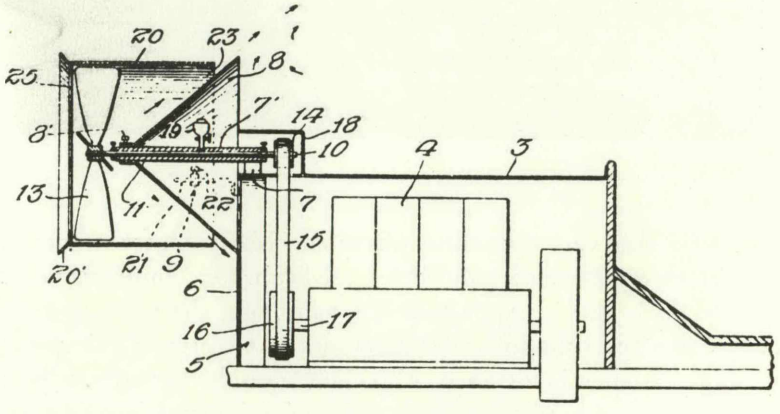
Nästa patent av detta slag värt omnämnande är engelska patentet nr 12780 av år 1849, uppfinnare Harry Bessemer, Middlesex, med rubriken »Improvements in the Preparation of Fuel, and in Apparatus for Supplying the same to Furnaces». Stokern är av den typ som använder roterande runda, tunna skivrostar eller hjul, vilka mata bränslet in i eldstaden och skjuta fram det för att slutligen kasta ut slaggen och askan i eldstadens innersta del. Mekanismen drives från en axel vid eldstadens främre ände, driven av en ångmaskin. På ångpannans framsida är fäst en koltratt med en matarvals med ribbor för bränslets nedmatande till rosten. I samma patent beskrives anordningar och maskiner för uppvärmning av småkol och stybb för pressning till block eller stycken, eventuellt under påverkan av överhettad ånga.

Vindskydd på bilar.

I bilismens yngre år, när man körde med jämförelsevis låg hastighet, var frågan om vindskydd på de då öppna bilarna icke så aktuell som nu. Vindskyddsrutor förekommo emellertid redan tidigt, men ansågos kunna vara farliga för de åkande vid bilolyckor eller när vindrutan träffades av en sten, ett bilskott. Flera förslag till vindrutans ersättande med annan anordning framkommo också i början av 1900-talet.



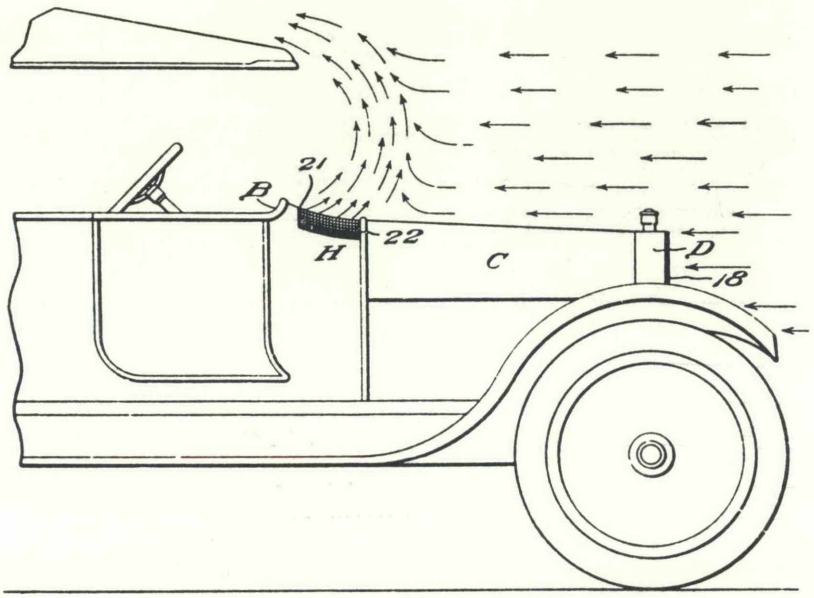
Pat. 885704.



Pat. 940270.

Amerikanska patentet 885704 av år 1908, uppfinnare G. J. Taylor, visar för ändamålet två framför förarsätet bredvid varandra anbragta, från motorn drivna och åt motsatta håll roterande fläkthjul såsom skydd mot luftströmmen, flygande insekter, damm m.m. Fläkthjulen äro utförda av metall för att kunna kasta åt sidan träffande stenar, kulor(!) etc. På samma sätt kunna två fläkthjul vara monterade bakom baksätets ryggstöd och drivna från en axel under karosseriet. Uppfinningen siktar samtidigt till att de åkande icke skola behöva använda glasögon eller speciella huvudbonader.

Enligt amerikanska patentet nr 940270 av år 1909, uppfinnare J. M. Patrick, monteras ett fläkthjul upptill framför kylarens framkant i en vindtunnel, i vilken en med spetsen framåt vänd kon kastar den genom fläkthjulet passerande luftströmmen snett utåt för att denna icke skall träffa föraren.



"Ökenskepp".

Ännu så sent som år 1920 framkom ett amerikanskt patent, nr 1334811, uppfinnare H. F. Smith, med liknande syfte. Kylarfläkten inuti motorkåpans övre del driver en luftström ut genom ett vid torpedens övre del anbragt galler och med sådan riktning, att luftströmmen går snett uppåt i färdriktningen och sedan går över sufflettens tak. Denna luftström drager härvid med sig den över motorkåpan mot föraren strömmande luften.

I den allmänna tendensen till ökning av transportmedlens dimensioner ha bussarna av naturliga skäl icke kunnat helt följa med — utom i uppfinnarfantasien.

Ett förslag till specialfordon i jätteformat, avsett för trafik i öknar, stepper och andra trakter, där fordon kunna tänkas gå fram ungefär såsom ett fartyg på havet, obundet av vägar, återges på nästa sida genom två bilder, tagna ur engelska patentet nr 273868 av år 1926; uppfinnare är J. C. Bischoff, Kiel.

Fordonet är konstruerat som ett fartyg med fyra däck med hytter, salonger, kontor, verkstäder m.m. och kan transportera bilar, båtar och flygplan. Karosseriet är monterat på fyra jättehjul och har stor frigång över marken för att kunna passera över hinder. Det översta däcket har soltak såsom på ett fartyg, styrhytt, passagerarehytter, radiomast, strålkastare i fören, vinschar och fallrepstrappa. Drivningen sker medelst kedjor till bakhjulen, och framhjulen äro

Fig. 1

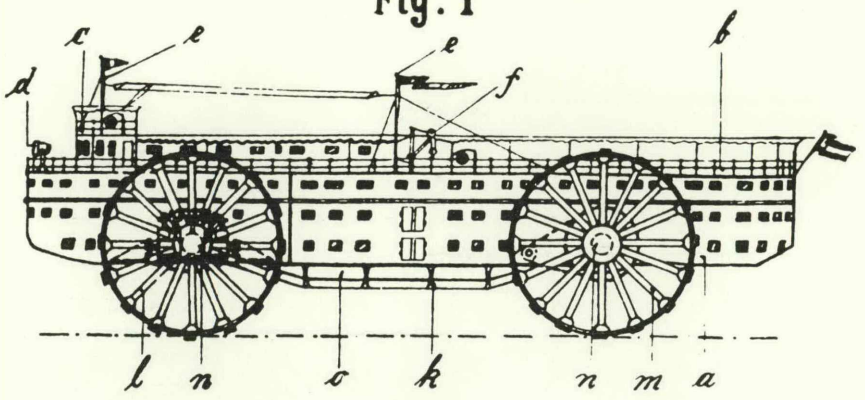
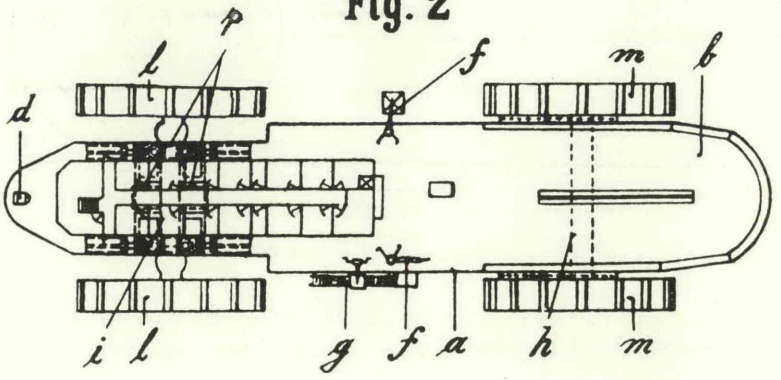


Fig. 2



styrbara. I saknad av måttuppgifter och skala kan man endast sluta sig till de olika dimensionerna genom jämförelse med de antydda hytterna. Sålunda synes fordonets längd avses vara ca 55—60 m, bredden och höjden ca 16—18 m, frigången över marken ca 4 m samt hjulens diameter ca 14—15 m och bredd ca 2—2,5 m.