

5 kwietnia 1928 r.

2

URZĄD PATENTOWY



B61d 11/00

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 8386.

Kl. 5 d 12
20c 13

Elektro-Schweisswerk und Ingenieurbüro Hermann Stier
(Herne, Niemcy).

Wózek górniczy.

Zgłoszono 21 marca 1927 r.

Udzielono 10 lutego 1928 r.

Pierwszeństwo: 22 marca 1926 r. (Niemcy).

W wózkach górniczych, wytwarzanych dotychczas w zwykły sposób (zapomocą nitowania), ocynkowane blachy żelazne są na stronach czołowych umocowywane nitami ocynkowanymi, przy zastosowaniu osobnej ramy kątowej. Blachy winny być dopasowywane, dziurawione, nity zaś nagrzewane i wstawiane. Wada takiego wykonania polega na tem, że przez wstawianie gorących nitów cynk topi się w otworach nitowych i wywołuje rdzewienie. Niezbędna rama kątowa również jest bardzo osłabiana przez dziurawienie i pęka zazwyczaj w otworach nitowych. Główki nitów wystające do wewnątrz, powodują osiadanie zanieczyszczeń i trudności oczyszczania wózka.

Wynalazek dotyczy wózka górniczego,

w którym boczna blacha skrzyni jest połączona z blachą czołową zapomocą spawania w pewnych punktach bez stosowania osobnych ram kątowych, natomiast powłoka cynkowa stąpiana, wskutek miejscowego ogrzewania zastąpiona jest przez pokrycie ponownie powłoką cynkową tych miejsc przez natryskiwanie metalu, dzięki czemu zapewnia się jednolitość powłoki. Spawanie w pewnych punktach posiada przede wszystkim tę zaletę, że umożliwia ono szybkie łączenie, dające te same rezultaty co i dotychczas stosowane nitowanie pod względem trwałości połączenia, umożliwiając przytem wymianę uszkodzonych części, podobnie jak to może być uskuteczniane w nitowanych wózkach. Ponieważ miejsca

elektrycznego spawania znajdują się tylko na płaszczy zewnętrznym, wózek wewnątrz jest zupełnie gładki, dlatego też można go łatwo czyścić, oraz niema przyczyny osadzania się zanieczyszczeń. Ponieważ w praktyce staje się niemożliwem powtórne ocynkowanie całej skrzynki wózka, a z drugiej zaś strony chodzi o naprawianie tylko poszczególnych miejsc, przeto zastosowanie sposobu natryskiwania metalu nadaje się doskonale do tego celu.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest wózek częściowo w przekroju i częściowo w widoku, przyczem fig. 1 uwidocznia wózek w widoku z boku, zaś fig. 2 w widoku z przodu.

Boczne blachy *a* są spawane (w punktach *c*) w odległościach mniej więcej równych dotychczas stosowanej rozstawie nitów w blachach *b*. Miejsca spojenia są następnie pokrywane powłoką cynku przez natryskiwanie metalu. Uskutecznione w ten sposób połączenie jest w dostatecznej mierze mocne by sprostać bez trudności wszelkim naprężeniom, jakie mogą powstać przy rozłączaniu, w wypadku wymiany uszkodzonych części. Połączenie wykonanej w

ten sposób skrzynki wózka z podstawą *d* i z górną ramą *e*, odbywa się także zapomocą miejscowego spawania, które to punkty spojenia oznaczone są literą *f*.

Probowano już wytwarzać takie wózki przez zwykłe spawanie blach, lecz przy takim wykonaniu powstawały w blachach naprężenia tak wielkie, że blachy te silnie się wyginały, zaś miejsca spojenia pękały.

Zastrzeżenie patentowe.

Wózek górniczy znamieny tem, że blachy boczne (*a*) są połączone z blachami czołowymi (*b*) przez spawania w pewnych punktach, rozmieszczonych w odległościach mniej więcej takich samych jak dotychczas stosowane nity, przyczem miejsca spojenia są następnie pokrywane powłoką cynkową przez natryskiwanie metalu.

Elektro-Schweisswerk
und Ingenieurbüro
Hermann Stier.
Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig.1.

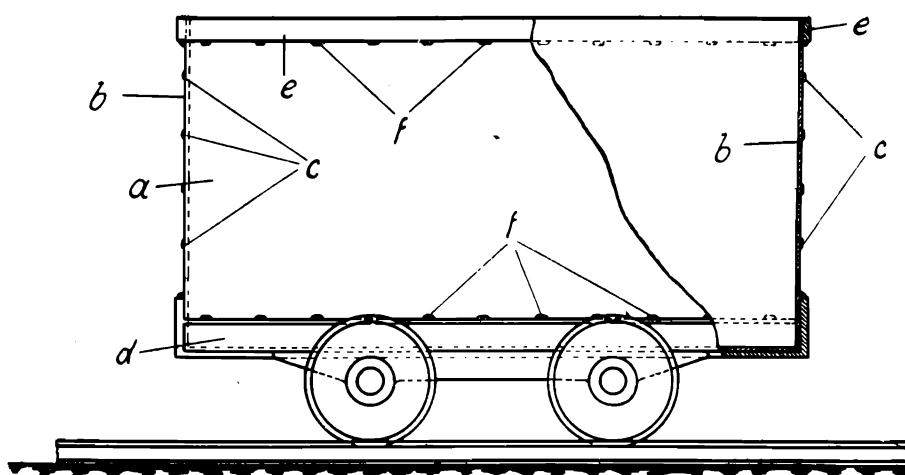


Fig 2

