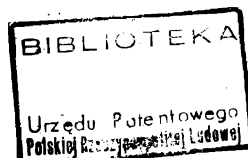


10 października 1925 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY E 0116 13/02

Nr 2133.

Albert Mathée G. m. b. H.
(Aachen, Niemcy).

Kl. 19 ~~A 14~~

19a 13/02

Zacisk do umocowywania tarczy przeciwpółnej do szyn kolejowych.

Zgłoszono 6 września 1920 r.

Udzielono 28 maja 1925 r.

Pierwszeństwo: 24 grudnia 1913 r. (Niemcy).

Wynalazek dotyczy zacisku służącego do przymocowywania do szyn kolejowych tarczy przeciwpółnej zapomocą klamer, ochwytyjących stopę szyny z boków i ściągniętych śrubami, ma zaś na celu uproszczenie ustroju przyrządu oraz dokonanie właściwego rozkładu, powstających w nim sił.

Według wynalazku sworzeń śrubowy, łączący obie boczne klamry, leży między stopą szyny a tarczą przeciwpółną i jest do nich przyciskany. W ten sposób siły, powstające przy zaciskaniu śruby rozdzielają się symetrycznie do osi sworznia. Ponieważ sworzeń śrubowy przytyka: z jednej strony do spodniej płaszczyzny stopy szynowej, a z drugiej — do górnej płaszczyzny tarczy przeciwpółnej, przeto ca-

łość tworzy zwarty i sztywny ustrój o dużej wytrzymałości.

Pożądanem jest, aby sworzeń śrubowy posiadał przekrój prostokątny, gdyż wówczas płaskimi bokami szczelnie przylega do stopy szyny. W ten sposób zabezpiecza się również sworzeń przed możliwością obracania się około osi, co znacznie ułatwia przykręcanie.

Na rysunku przedstawione jest wykonanie zacisku szynowego według wynalazku. Fig. 1 przedstawia zacisk w przekroju, zaś fig. 2 — w rzucie bocznym.

Klamry *a*, *a* ochwytyują stopę *b* szyny z boków i są ściskane śrubą *c*. Na rysunku sworzeń pokazany jest jako czworokątny, lecz wystarczy, aby posiadał przynajmniej jedną boczną powierzchnię płaską,

któraby opierał się o stopę szynową *b*, gdyż już wówczas obracanie się sworznia przy zaśrubowywaniu będzie uniemożliwione. Pod sworzniem umocowana jest przy pomocy wkładki tarcza przeciwpelz-na *d*, która na rysunku przedstawiona jest jako kawałek żelaza kąтового, lecz może też mieć dowolny inny kształt. Tarcza opiera się w zwykły sposób o podkład kolejowy.

Przez przykręcenie klamer *a, a*, sworznień *c* zostaje górna, płaską powierzchnią mocno przyciśnięty do stopy szynowej *b*, a znów pozioma część tarczy *d* — przyciśnięta do sworznia *c*. Wytwarza się w ten sposób ustrój zwarty i sztywny, w którym powstałe siły rozdzielone są symetrycznie do osi sworznia.

Klamry *a, a* (fig. 3) mogą być zaopatrzone od dołu w przedłużenia, opierające się bokami o pionową część tarczy *d* i

przejmujące siłę ciśnienia podkładu na tarczę.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zacisk szynowy z klamrami, o-chwytyjącymi stopę szyny po bokach i zaciskanymi zapomocą sworznia, umieszczonego między stopą szyny, a wkładką tarczy przeciwpelznej w celu umocowania wkładki, znamienny tem, że sworznień śrubowy posiada przynajmniej jedną boczną powierzchnię płaską, którą przyciska się do spodniej płaszczyzny stopy szyny.

2. Zacisk szynowy według zastrz. 1, znamienny tem, że dolne, poziome ramiona klamer przytrzymujących zaopatrzone są w pionowe przedłużenia, podpierające tarczę przeciwpelzną.

Albert Mathée G. m. b. H.

Zastępca: Cz. Raczyński,
rzecznik patentowy.

Fig.1

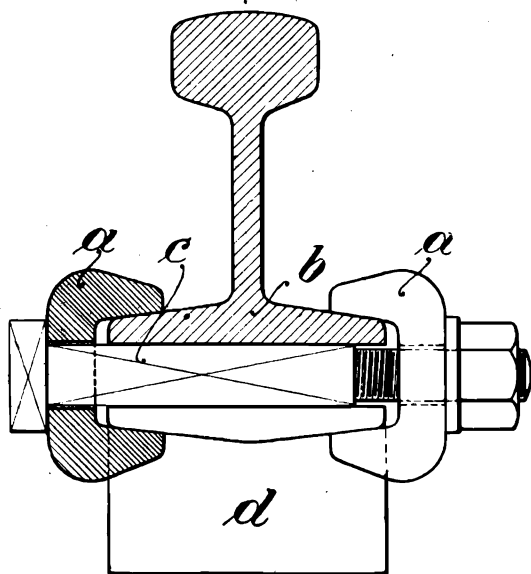


Fig.2

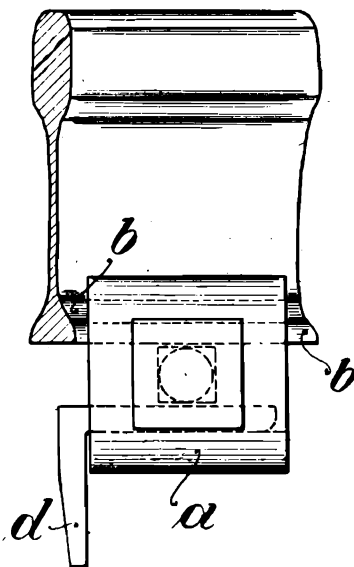


Fig.3

