

DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK



(12) Wirtschaftspatent

Erteilt gemäß § 17 Absatz 1 Patentgesetz

PATENTSCHRIFT

(19) **DD** (11) **249 678 A1**

4(51) B 60 M 1/20

AMT FÜR ERFINDUNGS- UND PATENTWESEN

In der vom Anmelder eingereichten Fassung veröffentlicht

(21) WP B 60 M / 291 059 2

(22) 06.06.86

(44) 16.09.87

(71) VE Braunkohlenkombinat Bitterfeld – Stammbetrieb, 4400 Bitterfeld, Am Kreuzeck, DD

(72) Baunach, Jürgen; Robalewski, Karl-Christian; Wolf, Helmut; Hofmann, Gerhard, DD

(54) **Schienen- und Mastbefestigung**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf die Schienen und Mastbefestigung insbesondere in rückbaren Gleisanlagen nach dem System Rudert. Während es das Ziel ist, die Vorratshaltung zu vereinfachen, besteht die Aufgabe darin eine Befestigung zu entwickeln, welche sowohl für Schienen S49 als auch R65 anwendbar ist. Die Lösung besteht darin, daß die Klemme mit zwei Klemmköpfen, jeweils um 90 Grad versetzt, versehen wird, wobei ein Klemmkopf länger ist und eine Nase aufweist. Der Fuß ist nur einfach vorhanden und erhält auf der Rückseite eine Montageschräge. Die Anwendung erfolgt vor allem in rückbaren Gleisanlagen von Tagebauen.

ISSN 0433-6461

3 Seiten

Erfindungsanspruch:

1. Schienen- und Mastbefestigung in rückbaren Gleisanlagen nach dem System Rudert, **dadurch gekennzeichnet**, daß an der ansich bekannten Klemme am oberen Teil des Klemmenschaftes (1) ein langer Klemmkopf (2) mit Nase (3) für Schiene S 49 und im Winkel von 90 Grad seitlich ein kurzer Klemmkopf (4) für Schiene R 65 angeordnet ist, wobei der Klemmfuß (5) in einer Ausführung einem der beiden Klemmköpfe (2) bzw. (4) zugeordnet ist und am Rücken des Klemmschaftes (1) eine Montageschräge (6) vorgesehen ist.
2. Befestigung nach Punkt 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß nur Unterlagsplatten bzw. Mastfüße (9) für die Schiene R 65 verwendet werden.

Hierzu 1 Seite Zeichnungen

Anwendungsgebiet der Erfindung

Die Erfindung betrifft eine Schienen- und Mastbefestigung, insbesondere in rückbaren Gleisanlagen mit Seitenfahrleitungen.

Charakteristik der bekannten technischen Lösungen

In rückbaren Gleisanlagen von Werkbahnen werden je nach Belastungsart Schienen S 49 oder R 65 eingesetzt. Bei der Befestigung der Schienen mittels System Rudert sind unterschiedliche Unterlagsplatten erforderlich, weil die Schienenfüße jeweils unterschiedlich breit sind. Der Unterschied besteht vor allem in der Stanzung der Befestigungslöcher der Unterlagsplatte zur Aufnahme der Klemme. Die Befestigungslöcher sind dabei verschieden weit auseinander angebracht entsprechend der Schienenfußbreite. Die gleichen Probleme bestehen bei der Befestigung der Fahrleitungsmaste an der Schiene. Es sind jeweils für S 49 oder R 65 passende Mastunterteile getrennt zu verwenden. Nachteilig ist, daß die Schwellen mit Unterlagsplatten sowie die Mastfüße nur für eine der beiden Schienen S 49 oder R 65 verwendet werden können. Die Ursache liegt im unterschiedlichen Abstand der Befestigungslöcher für die Klemme am Schienenfuß. Die gesamte Vorratshaltung und Schienenbereitstellung wird dadurch erheblich erschwert.

Ziel der Erfindung

Das Ziel der Erfindung besteht darin, durch eine Vereinheitlichung der Befestigungselemente die Vorratshaltung zu vereinfachen und die Kosten für Lagerung und Vorbereitung zu senken.

Darlegung des Wesens der Erfindung

Der Erfindung liegt die technische Aufgabe zugrunde, eine Schienen- und Mastbefestigung zu entwickeln, welche sowohl für Profil S 49 wie für R 65 verwendbar ist. Erfindungsgemäß wird die Aufgabe dadurch gelöst, daß die Klemme einen verlängerten Klemmkopf mit zusätzlicher Nase erhält, welche am Schienenfuß S 49 anliegt. Im rechten Winkel zum langen Klemmkopf mit Nase ist seitlich ein kurzer Klemmkopf für den Schienenfuß R 65 angeordnet. Der Klemmfuß bleibt in einfacher Ausführung erhalten, während auf der Klemmenrückseite eine Schräge vorgesehen ist, um das Einsetzen in das Befestigungsloch in beiden Stellungen zu gewährleisten. Es werden nur noch Unterlagsplatten R 65 verwendet, wobei auch S 49-Unterlagsplatten bei S 49-Schienen verwendbar sind. Der dazugehörige Keil wird unverändert zum Festlegen der Klemme eingesetzt, wobei es unerheblich ist, ob der Klemmenfuß in Richtung Schienenfuß oder seitlich in die Unterlagsplatte eingesetzt ist. Bei der Befestigung der Mastfüße der Strossenfahrleitungen in rückbaren Gleisanlagen wird die erfindungsgemäße Klemme sinngemäß verwendet. Damit brauchen nur noch R 65-Mastfüße eingesetzt werden, unabhängig ob R 65 oder S 49-Schienen Verwendung finden.

Ausführungsbeispiel

An einem Klemmschaft 1 ist oberhalb ein langer Klemmkopf 2 mit Nase 3 angeordnet. Um 90 Grad seitlich versetzt ist am Klemmschaft 1 ebenfalls oberhalb weiterhin ein kurzer Klemmkopf 4 vorgesehen. Am unteren Ende des Klemmschaftes 1 ist ein ansich bekannter Klemmfuß 5 vorgesehen, auf dessen Rückseite eine Montageschräge 6 angeordnet ist. Ein Keil 7 dient zur Arretierung des Klemmschaftes 1 in den Befestigungslöchern 8 der Unterlagsplatte 9. Bei Verwendung von Schienen S 49, deren Fuß 10 schmaler als bei R 65 ist, wird der lange Klemmkopf 2 in die Schiene angelegt. Die Nase 3 setzt sich dabei neben den Fuß 10, wodurch das seitliche Spiel beseitigt wird. Bei Verwendung von Schienen R 65, deren Fuß 11 breiter als bei S 49 ist, wird der kurze Klemmkopf 4 an der Schiene angesetzt, wobei der Klemmfuß 5 seitlich unter die Unterlagsplatte 9 greift. Bei der Befestigung der Mastfüße für die Strossenfahrleitung wird analog verfahren.

