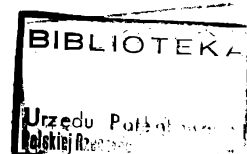


23 listopada 1931 r.

E O B 13/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14649.

Dezsó Sinkovich
(Budapeszt, Węgry).

Kl. 19 ~~a~~ a.

19 a 13/02

Klamra zapobiegająca pełzaniu szyn kolejowych.

Zgłoszono 6 października 1930 r.

Udzielono 29 września 1931 r.

Pierwszeństwo: 8 października 1929 r. (Jugosławia).

Niniejszy wynalazek ma na celu skuteczne zapobieganie w prosty sposób pełzaniu szyn kolejowych oraz wynikających stąd niedogodnościom, zapomocą klamry, szczelnie przylegającej do stopy szyny i nałożonej na nią w rozżarzonym stanie, dzięki czemu klamra po oziębieniu się przywiera mocno do stopy szyny.

Klamra według wynalazku posiada w porównaniu z dotychczas stosowanymi tego rodzaju urządzeniami nadzwyczaj prostą konstrukcję, otrzymuje się ją w bardzo prosty sposób, i nie wymaga ona zastosowania rozłączalnych części składowych, przez co koszty produkcji jej są nadzwyczaj niskie. Klamra ta nie przesuwą się a odznacza się trwałym i mocnym uchwytem, nieograniczonymi możliwościami zastoso-

wania oraz możliwością uniknięcia wszelkiego nadzoru, konserwacji i naprawy.

Istota wynalazku polega na tem, że klamra jest wykonana z płaskiego żelaza z zagiętymi końcami w kształcie pałkowatego zacisku, przylegającego ściśle do stopy szyny i jest nałożona na tę stopę w rozżarzonym stanie, dzięki czemu po oziębieniu przywiera mocno do stopy szyny. Klamra ta jest założona z jednej lub z obu stron podkładki szyny i opiera się bezpośrednio o tę podkładkę lub o sam podkład, przez co zapobiega skutecznie pełzaniu szyn w kierunku podłużnym, przyczem siły, powodujące to pełzanie, zostają przeniesione na podkłady kolejowe.

Założenie klamry odbywa się według wynalazku w prosty sposób, mianowicie

klamra zostaje nałożona na stopę szyny w rozżarzonym stanie, poczem oba jej końce wygina się do góry i uderzeniami młotka przykuwa do krawędzi stopy szyny tak, aby obejmowała ona ściśle stopę. Wskutek skurczenia, spowodowanego przez oziębienie, następuje nadzwyczaj mocne przymocowanie klamry do stopy szyny.

Do ogrzewania klamer i do umieszczania ich na stopie szyny służą specjalne urządzenia, nieobjęte niniejszym zgłoszeniem.

Na rysunku przedstawiono dwie postaci wykonania urządzenia według wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia widok czółowy, a fig. 2 — widok boczny pierwszej postaci wykonania klamry, zaś fig. 3 i 4 — widok czółowy, oraz widok boczny drugiej postaci wykonania.

Na stopie 1 szyny 2 z obu stron podkładki 4, przymocowanej normalnie do podkładu 3, są założone w rozżarzonym stanie zaciski 5 z żelaza taśmowego, które według wynalazku wskutek skurczenia się przywierają tak mocno do stopy szyny, jak gdyby stanowiły z nią jedną całość. Siły występujące w kierunku podłużnym szyny 2 zostają zatem pewnie i całkowicie przeniesione na podkładkę 4 oraz na podkład 3, którego poruszeniu zapobiega nawierzchnia z tłuczniem. Siły podłużne, powodujące pełzanie szyn są rozkładane na znaczną ilość względnie na wszystkie podkłady i wskutek tego nie następuje obluźnienie haków lub wkretów 6.

Klamra może być wygięta w kształcie litery U, przyczem odległość obu końców jest mniejsza od szerokości stopy szyny o wielkość rozszerzenia klamry w temperaturze czerwonego żaru, wskutek czego klamrę można nasadzić tylko w stanie rozżarzonym, a po oziębieniu zaciska się ona samoczynnie.

Według drugiej postaci wykonania, przedstawionej na fig. 3 i 4, klamra 5 jest zaopatrzona w wspornik 7, przylegający

bezpośrednio do podkładu 3. Zapobiega to zużyciu podkładki oraz haków i zapewnia jeszcze lepsze przenoszenie sił.

Jeżeli jak w przedstawionym przykładzie, wspornik ten jest bezpośrednio przymocowany do podkładu, np. zapomocą wkretu 8, wówczas zapobiega on pełzaniu szyny w obu kierunkach, przyczem ilość klamer może być wtedy zmniejszona do połowy.

Przy takim wykonaniu podkładki szyny są całkowicie odciążone, a szyna jeszcze lepiej przytrzymywana. Z drugiej strony tę postać wykonania można zastosować również w tych przypadkach, w których nie stosuje się specjalnej podkładki.

W obu przypadkach przyleganie klamer do stopy szyny można zwiększyć przez to, że brzegi stopy zaopatruje się zapomocą ostrego narzędzia w kilka małych zagłębień, to jest brzegom nadaje się chropowatość. Przy młotowaniu końców rozżarzonej klamry, żelazo wchodzi w te wgłębienia i tworzy zęby, które wielokrotnie zwiększają odporność na przesunięcie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Klamra zapobiegająca pełzaniu szyn kolejowych i przylegająca szczelnie do stopy szyny, znamienna tem, że składa się z płaskiego pałkowatego zacisku (5) nałożonego w rozżarzonym stanie na stopę szyny i obejmującego tę ostatnią swemi zagiętymi końcami, przyczem wskutek skurczenia się, spowodowanego oziębieniem, klamra przywiera mocno do stopy szyny.

2. Klamra według zastrz. 1, znamienna tem, że wzajemna odległość jej obu zagiętych końców jest mniejsza w stanie zimnym od szerokości stopy szyny o wielkość rozszerzenia się jej w temperaturze czerwonego żaru, przyczem klamra jest nałożona na stopę szyny tak, że jej krawędź dotyka do podkładki (4) szyny.

3. Klamra według zastrz. 1, znamien-

na tem, że posiada wygięty wdół wspornik (7), który jest przyśrubowany do podkładu i który opiera się o niego.

4. Przymocowanie klamry według zastrz. 1 — 3 do szyny, znamienne tem, że brzegi stopy (1) szyny w miejscach zetknię-

cia się z klamrą posiadają szorstką powierzchnię.

Dezso Sinkovich.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

fig. 1.

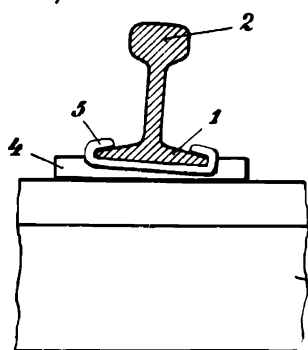


fig. 2.

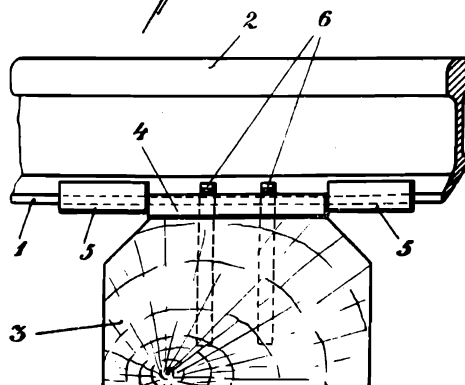


fig. 3.

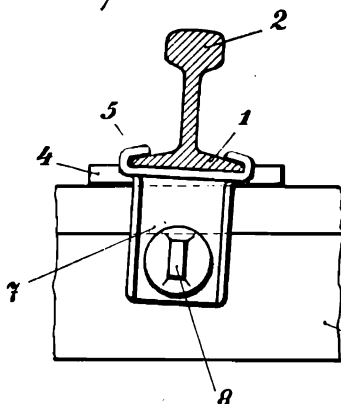


fig. 4.

