

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 19 (1).

IZDAN 1 SEPTEMBRA 1936.

PATENTNI SPIS BR. 12543

Rüping Max, München, Nemačka.

Spojnica za šine.

Prijava od 20 aprila 1935.

Važi od 1 decembra 1935.

Pronalazak se odnosi na spojnice za šine, i to na spojnice takve vrste, kod koje krajevi šina počivaju na t. zv. spojničkom mostu, koji spaja dva praga, koji se nalaze na izvesnom odstojanju. Ovi spojnički mostovi opterećeni su na savijanje, pa se često lome usled udara i treperenja, koji se stalno ponavljaju i dejstvuju na njih. Ako su pak spojnički mostovi izvedeni tako jaki, da je time otklonjena opasnost njihovog lomljenja, onda je prelazanje preko spojnih mesta vrlo tvrdo i šine su na mestima gde se sučeljavaju izložene velikom abanju.

Ovom pronalasku je cilj, da stvori takvu spojnicu za šine, koja će s jedne strane obezbediti čvrsto podupiranje šina, ali koja će s druge strane biti toliko elastična, da će hvatati i uništavati udare koji dolaze prilikom prelaza vagona.

Pronalazak se bitno sastoji u tome, što krajevi šina leže na jednoj elastičnoj dejstvujućoj nosećoj traci, koja je učvršćena u jednom krutom okviru, koji kao spojnički most leži na oba spojnička praga i čvrsto je spojen, kako sa ovim pragovima, tako i sa šinama. Okvir i noseća traka pri tom se celishodno izvode prosecanjem spojničkog mosta duž šina. Celishodno se noseća traka pomoću uloška uključenog između nje i podnožja šine presavija na dole i zateže, pa se pomoću sredstava za učvršćivanje šina održava u tom zategnutom stanju.

Jedan oblik izvođenja takve spojnice za šine pokazan je na sl. 1 u izgledu sa

strane. Sl. 2 pokazuje pogled odozgo na spojnički most. Sl. 3 pokazuje izgled sa strane spojnice za šine uz primenu naročitog uloška između noseće trake i podnožja šine. Sl. 4 pokazuje poprečni presek iz sl. 3 u nešto povećanoj srazmeri. Sl. 5 pokazuje izgled ugrađenog oruđa za zatezanje noseće trake. Sl. 6 je presek jednog daljeg oblika izvođenja spojnice po pronalasku.

Spojnički most 1 leži svojim krajevima na poznat način na spojničkim pragovima 2, sa kojima je spojen pomoću zavrtajeva 3. Most je snabdeven sa dva rebra za pojačavanje 4, koja služe i kao oslonac za šine. Neposredno pored ovih rebara 4, i to sa njihove unutarne strane, snabdeven je spojnički most podužnim procepima 5. Ovim procepima obrazuje se noseća traka 6, dok spojnički most 1 ostaje kao deo sličan okviru sa čija je oba kraja čvrsto spojena noseća traka 6. Spojnički most 1 prilikom opterećenja noseće trake 6 izložen je samo dejstvu pritiska, dok je noseća traka, koja je u njemu učvršćena, opterećena u glavnom samo na istezanje; ova poseduje dakle ne samo veliku sposobnost nošenja, već takođe i znatnu elastičnost. Na nosećoj traci 6 leže krajevi šina 7 (sl. 1). Ove su pomoću klinastih reza 8, koje se oslanjaju na uzengije 9 rebara 4 okvira spojničkog mosta 1 i hvataju preko podnožja šina 7, spojene sa ovim okvirom i nosećom trakom 6.

Da bi se noseća traka 6 i okvir spojničkog mosta 1 što čvršće stegli šinama,

Din. 15.



postavljena je na mestu procepa između šina, ispod šina jedan uložak 10 (sl. 3, 4, 5), koji može biti od gvožđa, drveta ili t. sl. Pri tome se noseće trake 6 i jedne podložne šine upotrebljene za ovu svrhu obrazuje slobodan međuprostor 11, čija je visina otprilike ravna debljini uložka 10. Ako se sada, kao što je to pokazuje sl. 5, šine 7 na mestu sučeljavanja potisnu na dole pomoću zavrtanjskih stezaljki 12 ili slične naprave za debljinu uložka 10, tada će se noseća traka 6 za tu debljinu presaviti u sredini na dole i pri tome vrlo jako napeti. Postavljanjem reze 8, postizava se zatim da se posle uklanjanja zavrtanjske stezaljke 12, šine 7 ne mogu odignuti sa okvira spojničkog mosta 1; time se dakle održava napeto stanje noseće trake 6. To se vidi iz sl. 3. Iz ove slike vidi se i uložak 10 sa na dole presavijenom i napetom nosećom trakom 6. Uložak 10 celishodno se malo izdubljuje na svom srednjem delu, da bi se mogao bolje podešiti prema eventualnim tolerancama visine šina, koje nastaju pri valjanju.

Jako napetom nosećom trakom 6 podupiru se krajevi šina 7 vrlo jako, ali ipak elastično. Time se svi delovi spojnice za šine, naročito pak podvezice 13, u najvećoj meri rasterećuju i ostaju stalno čvrsto međusobno spojeni tako, da se time znatno smanjuje njihovo abanje i za uvek obezbeđuje mirno prelaženje spojnog mesta šina.

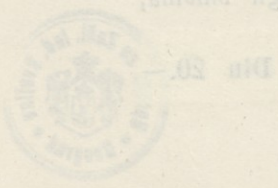
Spojnički most 1 može se na pr. i tako izvesti, da se u jednom naročitom okviru učvrsti noseća traka pomoću zakivanja, svariivanja ili t. sl. I održavanje krajeva šina 7 na okviru 1 može se izvesti i na drugi način, na pr. pomoću zavrtneva 15 i ugaonih steznih ploča. 16 Kao što je pokazano na sl. 6. Uložak 10 može biti prema potrebi deblji ili tanji, da bi se napon noseće trake 6 podesio prema postojećim potrebama.

Patentni zahtevi:

1. Spojnica za krajeve željezničkih šina, naznačena time, što krajevi šina leže na elastično dejstvujućoj nosećoj traci (6), čvrsto držanoj u jednom krutom okviru, koji kao spojnički most (1) leži na oba spojnička praga (2) i čvrsto je spojen sa ovima i sa šinama.

2. Spojnica prema zahtevu 1, naznačena time, što su okvir spojničkog mosta (1) i noseća traka (6) obrazovani pravljenjem procepa u spojničkom mostu (1) duž šina (7).

3. Spojnica prema zahtevu 1 i 2, naznačena time, što je noseća traka (6) pomoću uložka (10) umetnutog između nje i podnožja šina (7) presavijena na dole i napeta i što se u tom napetom stanju održava sredstvima za učvršćivanje šina (8, 9 odn. 15, 16).



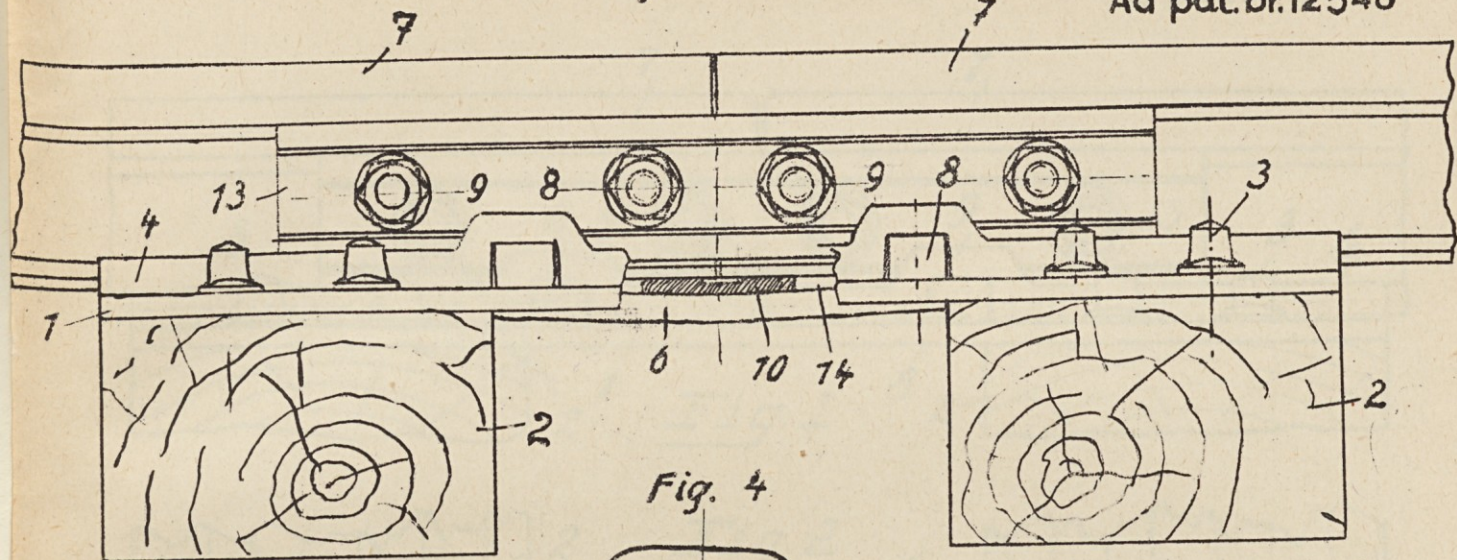


Fig. 4

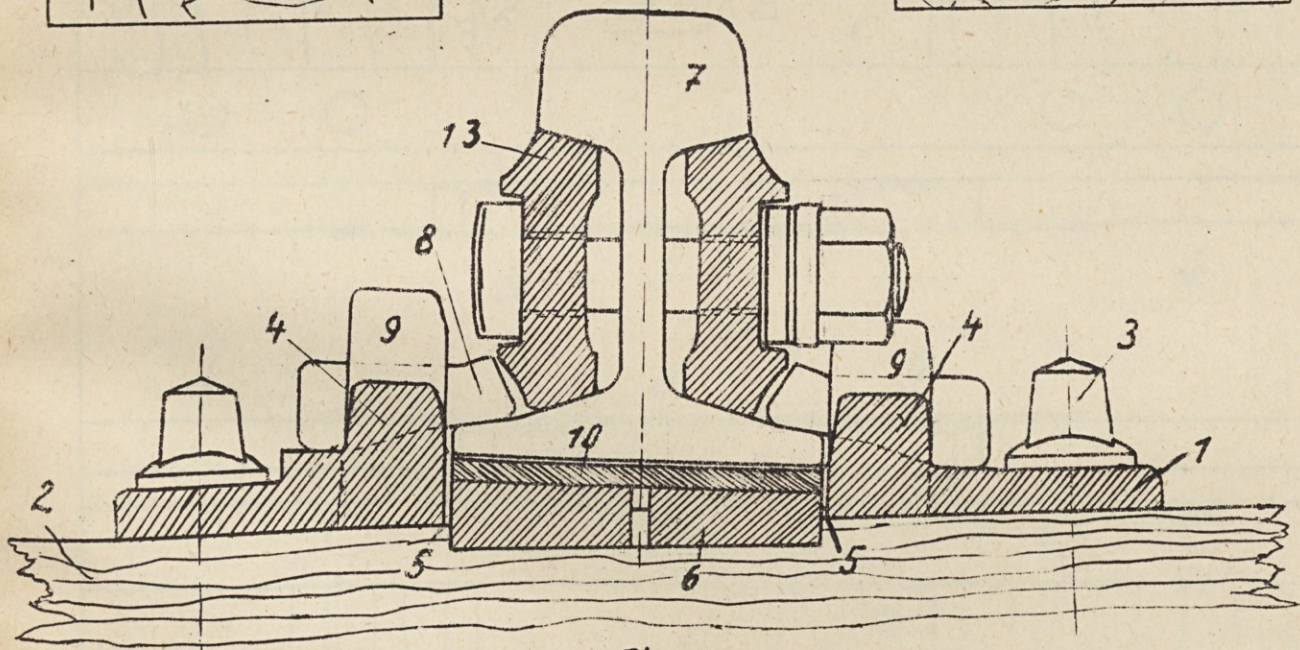


Fig. 6

