



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 33302

E 01 6, 3/28
Kl. 19 a, 6

Eugeniusz Marzecki
(Warszawa, Polska)

Kolejowy podkład żelazobetonowy

Zgłoszono 8 marca 1946 r.
Udzielono 2 czerwca 1947 r.

Wynalazek dotyczy kolejowego podkładu żelbetowego. Pomimo znanych zalet podkładów żelbetowych są one używane stosunkowo rzadko, gdyż bez względu na ich kształt i uzbrojenie trudno jest odpowiednio przymocować szyny do podkładów. Przy stosowaniu podkładów według wynalazku niniejszego w znacznym stopniu zmniejsza się dotychczasowe trudności przymocowania szyny do podkładu, które poza tym jest mocne, trwałe i nieobluźniające się. Przymocowanie szyn do podkładu według wynalazku polega na założeniu od góry specjalnych śrub do ukośnych otworów w podkładzie żelazobetonowym. Śruby te posiadają łby prostokątne z zaokrągloną powierzchnią, opierającą się o klamrę żelazną, zabetonowaną w dolnej części pod-

kładu. Ukośne otwory w podkładzie umożliwiają regulowanie śrubami miejsca, w którym ma być przytwierdzona szyna w przypadku poszerzenia toru na łukach. Jednocześnie przyczynia się do bocznego ściśnięcia krawędzi stopy szyny. Wystające części śrub zaopatrzone są w specjalne łapki, nakładki, nakrętki i przeciwnakrętki. Pod stopą szyny kolejowej jest umieszczona podkładka żelazna oraz przekładka drewniana lub inna elastyczna. W spodzie podkładu jest wykonany jeden ogólny otwór zamykany korkiem drewnianym.

Na załączonym rysunku uwidocznił przykład wykonania przedmiotu wynalazku. Fig. 1 przedstawia przekrój podłużny podkładu w miejscu umocowania szyny, fig. 2, — przekrój poprzeczny tego pod-

kładu, fig. 3 — widok z góry umocowania, fig. 4 — widok schematyczny z boku podkładu.

Szynę kolejową *a* umieszcza się na podkładzie, jak zwykle na żelaznej podkładce *b* za pośrednictwem przekładki *c*, wykonanej z odpowiedniego elastycznego materiału. Do umocowania szyny na podkładzie służą dwie śruby *d* przechodzące przez ukośne otwory *1*. Śruby *d* posiadają prostokątne łby *e*. Na śruby *d* nakładane są specjalne łapki *f*, które dolną częścią wchodzi w otwory podkładki *b*, a wystającymi zewnętrznymi końcami przyciskają stopę szyny *a* do podkładu i nakładki *h*, nakrętki i przeciwnakrętki *i* zabezpieczają obluźowanie się łapek *f*. Klamra *g* posiada dwa prostokątne otwory do przepuszczania łbów śrub *d* i jeden większy prostokątny otwór do umieszczenia korka drewnianego *k*; miejsca oparcia łbów śruby *d* w klamrze

g są wgłębione i półokrągłe dla uniemożliwienia obracania się śrub *d* podczas przykręcania nakrętek *i*. Śruby po założeniu w otwory należy obrócić o 90°.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Kolejowy podkład żelbetowy, znamieny tym, że posiada na wylot ukośne otwory (*1*), przez które przechodzą śruby (*d*) do przymocowania szyny, zaopatrzone w dolnym końcu w łby (*e*), opierające się o klamrę (*g*), zabetonowaną w dolnej części podkładu.
2. Kolejowy podkład według zastrz. 1, znamieny tym, że miejsca oparcia łbów śrub o klamrę są wgłębione i zaokrąglone.

Eugeniusz Marzecki

