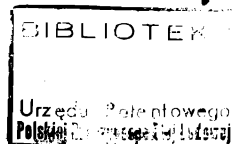


20 marca 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



ED 16 3/40



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIIS PATENTOWY

Nr 8337.

Kl. 19 ~~a 6~~

Aktien-Gesellschaft für Valeri Eisenbahnunterbau
(Vaduz, Lichtenstein).

19a 3/40

Podkład podłużny i poprzeczne usztywnienie toru kolejowego.

Zgłoszono 19 stycznia 1927 r.

Udzielono 31 stycznia 1928 r.

Zachowanie poziomu toru kolejowego, utrzymanie jego szerokości i równoległości obydwóch szyn przy nachyleniu 1:20 każdej z nich do wewnątrz, są to dwie zależne funkcje, które jednak mogą być spełnione przez dwa odrębne całkowicie niezależne ustroje.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest tego rodzaju nawierzchnia, przy której można osiągnąć zachowanie poziomu toru kolejowego przez umieszczenie pod każdą szyną całego szeregu podłużnie ułożonych i do niej przymocowanych bloków żelbetowych, podczas, gdy żeberka poprzeczne, usztywniające, umieszczone między blokami i połączone z szynami w ilości zmiennej zależnie od potrzeby, spełniają zachowanie szerokości toru i nachylenie szyn

1:20 do wewnątrz. Wynalezek ten uzupełnia jeszcze wpuszczona w blok żelbetowy specjalna podkładka, na której leży przymocowana do niej szyna.

Rysunek uwidocznia przedmiot wynalazku, jako przykład wykonania, przyczem fig. 1 przedstawia odcinek toru kolejowego w rzucie poziomym, fig. 2—ten sam odcinek toru kolejowego w rzucie pionowym, fig. 3—przekrój przez szynę obok poprzecznego usztywnienia, fig. 4 wskazuje umocowanie szyny do bloku żelbetowego, fig. 5 — odnośny rzut poziomy i fig. 6—odnośny przekrój.

Na rysunku cyfra 1 oznacza obydwie szyny, 2—bloki żelbetowe, 3—żelazne usztywnienia poprzeczne, 4—sworznie przymocowujące zarówno usztywnienia żelazne

3 do szyn 1, jak i szyny 1 do bloków żelbetowych 2; 5—oznacza szczególną wkładkę między usztywnieniem poprzecznym 3 i szyną 1, aby tej ostatniej nadać potrzebne nachylenie do wewnątrz toru; 6—odlew żelazny, zabetonowany w blok i będący właściwym połączeniem szyny z blokiem; 7—specjalnie profilowane siodełko żelazne które umieszczone między szyną 1 i połączeniem 6, tworzy wspólnie z tym połączeniem podporę dla szyny; 8—haczykowaty wyskok zabetonowanego odlewu 6, który zamiast śruby przytrzymuje stopę szyny.

Szczególne zalety tego systemu jasno wynikające z rysunku, polegają na zasadzie rozdzielenia czynności przymocowania podkładu wzdłuż szyny od poprzecznego usztywnienia, przez co różne natężenia są przenoszone w celowy sposób, odpowiednio do siły i miejsc działania przez części konstrukcyjne danego zespołu o właściwie nadanych wymiarach.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podkład podłużny i poprzeczne usztywnienie toru kolejowego, znamienne tem, że pod każdą szyną i wzdłuż nich

przymocowany jest cały szereg, ułożonych na podtorzu bloków żelbetowych, między którymi przechodzą żalazne poprzeczne usztywnienia, które również są z szynami połączone.

2. Poprzeczne usztywnienie toru kolejowego według zastrz. 1, znamienne tem, że między stopą szyny, a poprzecznym usztywnieniem jest ułożona podkładka (5), która zapewnia potrzebne nachylenie szyn do wewnątrz.

3. Podkład podłużny według zastrz. 1, znamienny tem, że w blok żelbetowy wpuszczony jest odlew (6), który przytrzymuje stopę szyny z jednej strony zapomocą haczykowatego występu (8), z drugiej zaś strony przy pomocy śruby (4).

4. Podkład podłużny według zastrz. 1 i 3, znamienny tem, że między stopą szyny a zabetonowanym odlewem (6) jest umieszczone specjalnie profilowane siodełko żelazne (7).

Aktien-Gesellschaft
für Valeri Eisenbahnunterbau.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

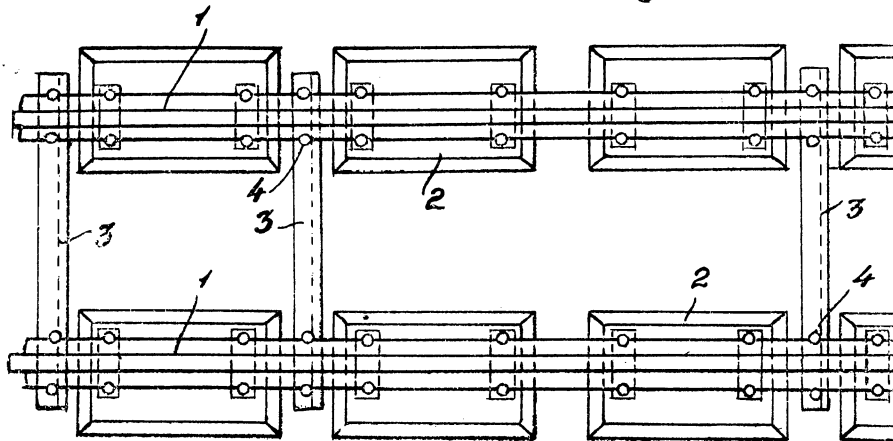


Fig. 2

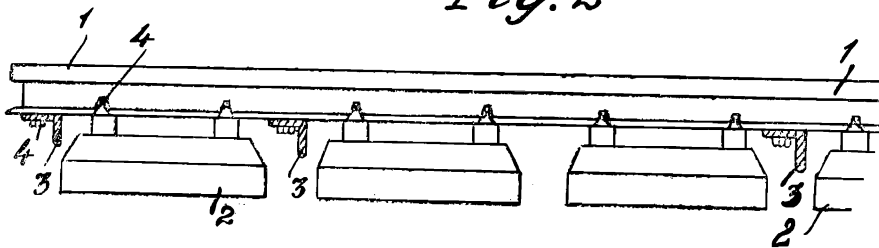


Fig. 3

