

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

19a, 21

Nr 28856.

Kl. ~~19 a, 21.~~

E 01 b 21/00

Polskie Towarzystwo Asfaltowe Spółka Akcyjna, Warszawa.

Sposób umocowywania szyny tramwajowej w bruku.

Zgłoszono 7 lipca 1937 r.

Udzielono 14 lipca 1939 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest sposób umocowywania szyny tramwajowej w bruku.

Sposób ten różni się od znanych tym, że szynę oddziela się z obu stron od otaczającego ją bruku szwem dylatacyjnym, umożliwiającym cieplne rozszerzanie się szyny i pozwalającym w ogóle na pewne nieznaczne ruchy szyny, zwłaszcza w kierunku pionowym, bez narażania bruku na uszkodzenie.

W tym celu wspomniany szew dylatacyjny posiada według wynalazku kierunek pionowy, przy czym najkorzystniej jest wykonać go z masy asfaltowej.

Na rysunku przedstawiony jest w

przekroju pionowym przykład wykonania umocowania szyny sposobem, stanowiącym przedmiot niniejszego wynalazku.

Na rysunku tym cyfra 1 oznacza samą szynę, cyfry 2 i 3 — kształtki betonowe lub klinkierowe, wypełniające profil szyny po obu jej stronach, cyfry 4, 4 — właściwe szwy dylatacyjne. Kształtka 2 może ewentualnie posiadać w swym wnętrzu kanał odwadniający 5. Kształtki 2 i 3 winny ściśle przylegać do szyny tak, aby między szyną a kształtkami nie było najmniejszego luzu. W tym celu samą szynę a także i kształtki przed ich dociśnięciem do szynki szyny należy powlec warstwą asfaltu, co umożliwia niejako sklejenie

szyny z kształtkami. Pomiedzy szyną a kształtkami powstaje w ten sposób cienka warstwa asfaltu 6. Najkorzystniej jest przy tym pokryć szynę warstwą asfaltu natychmiast po jej wykonaniu w walcowni, póki powierzchnia jej jest jeszcze czysta i nie pokryta warstewką rdzy.

Właściwe szwy dylatacyjne 4, 4 biegną od krawędzi stopy szyny w górę w kierunku pionowym aż do powierzchni bruku. W tym celu powierzchnia kostki bruku 7, przylegająca bezpośrednio do szwu 4, powinna być również pionowa, to znaczy kostka nie powinna po tej stronie posiadać ukosu. Powierzchnia kostki powinna być po tej stronie czysta i o ile możliwości równa. Kostki bruku układa się ściśle równolegle do kierunku szyny, przy czym w razie przewidywanego dużego konnego ruchu kołowego ustawia się je ich dłuższym bokiem prostopadle do kierunku szyny, w razie zaś małego ruchu konnego — równolegle.

Po umieszczeniu szyny 1 wraz z kształtkami 2 i 3 oraz kostki 7 we właściwym położeniu szczelinę pomiędzy kostką a kształtkami i główką szyny zalewa się asfaltem, stanowiącym następnie omawiany szew dylatacyjny. Przestrzeń między główką szyny a kostką 7, po obu stronach szyny, najkorzystniej jest wypełnić masą asfaltową 4, np. znaną w handlu pod nazwą „Polas“. Masa ta odznacza się znaczną wytrzymałością mechaniczną i odpor-

nością na działanie podwyższonej temperatury.

Pionowe ustawienie szwów dylatacyjnych zabezpiecza bruk przed zniszczeniem wskutek występowania nieuniknionych ruchów szyny w kierunku pionowym.

Na załączonym rysunku cyfrą 8 oznaczono podsypkę cementowo-piaskową, cyfrą 9 — poduszkę z tłucznia asfaltowego, cyfrą zaś 10 — podłoże betonowe.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób umocowywania szyny tramwajowej w bruku przez umieszczenie po obu jej bokach kształtek, wypełniających boczne profile szyny i sklejonych z szyną masą asfaltową, znamienny tym, że szynę wraz z kształtką oddziela się po obu jej stronach od bruku pionowymi szwami dylatacyjnymi, biegnącymi od krawędzi stopy szyny aż do powierzchni bruku.

2. Sposób według zastrz. 1, znamienny tym, że przestrzeń między główką szyny a przylegającą kostką bruku wypełnia się masą asfaltową, która stanowi jednocześnie górną, rozszerzoną część szwu dylatacyjnego.

Polskie Towarzystwo Asfaltowe
Spółka Akcyjna.

Zastępca: inż. W. Zakrzewski,
rzecznik patentowy.

