

6 maja 1930 r.

E016 13/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 11632.

Kl. ~~19 a 14~~

19 a 13/00

Wincenty Puciul
(Bydgoszcz, Polska).

Sposób zabezpieczenia szyn toru kolejowego od pełzania.

Zgłoszono 14 marca 1929 r.

Udzielono 7 lutego 1930 r.

Pełzanie szyn toru kolejowego powstaje z powodu ruchu pociągów i wahań temperatury, przyczem intensywność tego pełzania zależy od rodzaju ruchu, wagi pociągów, ich szybkości, wielkości spadków, właściwości profilu toru i wreszcie od budowy nawierzchni.

Pełzanie to obserwuje się najczęściej na szlakach dwutorowych, rzadziej zaś na jednotorowych. Pełzanie szyn na szlakach dwutorowych odbywa się w kierunku biegu pociągów nie tylko na spadkach, lecz także na poziomych i na mniejszych wzniesieniach (do 0,003). Na szlakach zaś jednotorowych pełzanie szyn obserwuje się również na spadkach i mniejszych wzniesieniach w kierunku biegu pociągów ładowanych.

Szyny toru kolejowego pełzają przeważnie po podkładach.

Do zabezpieczenia szyn toru kolejowego od pełzania po podkładach istnieje kilka konstrukcyj, lecz jak dotychczas doświadczenie wykazało, nie spełniają one należycie swego zadania.

Wynalazek niniejszy nie posiada wad istniejących w znanych i stosowanych dotychczas konstrukcjach; polega on na stałym połączeniu szyn z podkładami przez spawanie.

Podkładki są znany sposób przytworzone do podkładu hakami lub wkrętami, zależnie od typu nawierzchni. Takie stałe połączenie szyn z podkładkami zostaje uskutecznione na dwóch—trzech środkowych podkładkach prześła toru.

O ile połączenie to nie wystarcza, zostają szyny spawane z dodatkową podkładką, która opiera się o normalną podkładkę pod szyną i służy zarazem jako opornica.

Dwa przykłady wykonania są uwidocznione na rysunku. Fig. 1 przedstawia przekrój poprzeczny przez szynę, podkładkę i podkład wzdłuż linii A—B na fig. 2. Fig. 3 — widok z boku.

Odpowiednio do wymienionych figur, fig. 4, 5 i 6 przedstawiają drugi przykład wykonania z dodatkową podkładką.

Litera *a* oznacza szynę, litera *b* — podkładkę klinową (mogą być podkładki innego typu), litera *c* — podkład drewniany lub żelazny. Szyna zwykłym sposobem jest przymocowana zapomocą haków *d* lub wkrętów poprzez podkładkę *b* do podkładu *c*. Miejsce spawania szyny z podkładką oznaczono literą *e*. Do dodatkowej podkładki *f* szyna przymocowana jest

przez spawanie i podkładka ta przylega do podkładki normalnej *b*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób zabezpieczenia szyn toru kolejowego od pełzania, znamieny tem, że szyny (*a*) są na stałe złączone przez spawanie z podkładkami (*b*), umocowanymi do podkładów (*c*) znany sposóbem, t. j. hakami lub wkrętami (*d*).

2. Sposób według zastrz. 1, znamieny tem, że szyny kolejowe są złączone przez spawanie z dodatkową podkładką (*f*), która służy jako opornica i opiera się o podkładkę normalną (*b*), przymocowaną znany sposóbem do podkładu.

Wincenty Puciul.
Zastępca: Inż. F. Winnicki,
rzecznik patentowy.

