

10 listopada 1931 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

192, 3/42

Nr 14478.

Kl. 19 a 5.

Wilhelm Bayrhammer
(Ellwangen-Jagst, Niemcy).

E 016 5/42

Nawierzchnia kolejowa.

Zgłoszono 29 maja 1929 r.
Udzielono 11 września 1931 r.

Znana jest nawierzchnia kolejowa, której szyny są podparte na oddzielnych podporach betonowych. Wynalazek niniejszy dotyczy tego rodzaju przymocowania szyn i ma na celu osiągnięcie możliwie pewnego i łatwo łączonego i rozłączanego połączenia poszczególnych części tego przymocowania. Jednocześnie jest umożliwione regulowanie wysokości szyn bez stosowania podbijania zapomocą oskardów, co wpływa niszcząco na materiał podłoża.

W tym celu według niniejszego wynalazku każda podpora betonowa szyny składa się z dwóch bloków betonowych, ułożonych w pewnym odstępie od siebie, na których jest umieszczona krótka drewniana belka, połączona z blokami betonowymi i z podkładką szyny. Żebra podkładki, o-

bejmujące stopę szyny, są przedłużone do góry, na tyle, zaś nakładki do przytrzymywania szyny, umieszczone we wgłębieniach żeber, są przedłużone nazewnątrz tak daleko, że podkładki lub blachy, wkładane pod szyny celem wyrównania różnic wysokości toru, jak również sama szyna, są trzymane przez żebra na każdej wysokości.

Przykład wykonania nawierzchni kolejowej w myśl niniejszego wynalazku jest przedstawiony na rysunku, na fig. 1 w przekroju poprzecznym, na fig. 2 — w widoku zgóry, zaś fig. 3 i 4 przedstawiają szczegóły przymocowania szyn w przekroju i w widoku zgóry.

Jak widać z rysunku na fig. 1 i 2, każda podpora betonowa składa się z dwóch

betonowych bloków a , a^1 , ułożonych w pewnym odstępnie obok siebie, na których leżą krótkie belki b o grubości 5 — 6 cm. Bloki betonowe a , a^1 o wymiarach 35/35 cm posiadają około 2500 cm² powierzchni z każdej strony toru i dlatego mogą przejmować największe ciśnienia kół, o ile podłoże toru jest odpowiednio umocnione, co można otrzymać przez poprzednie jego walcowanie lub ubijanie.

Wspomniane bloki są zaopatrzone w poprzeczne rowki z występnymi a^2 pośrodku dla drewnianej belki b . Belka b jest w odpowiednich miejscach zaopatrzona w wycięcia, odpowiadające występnym a^2 , wskutek czego podłużny przesuw belki jest wykluczony. Belka, jak widać na fig. 1 i 2, wystaje z obu stron poza bloki betonowe a , a^1 tak daleko, że może być zdjęta przy przenoszeniu.

Belka posiada taką samą szerokość jak podkładka c szyny i jest przez nią całkowicie przykryta, co zapobiega tworzeniu się szczelin z wodą.

Podkładka szyny jest połączona z belką b i blokami betonowymi a , a^1 zapomocą śrubowych sworzni d , wkręconych w nakrętki d^1 . Te ostatnie są wsunięte od dołu w bloki betonowe i zaopatrzone, przed miażdżeniem betonu, celowo w wkładki filcowe.

Na tak utworzonym mostku spoczywa szyna e pomiędzy dwoma wywalcowaniami do góry żebrami c^1 podkładki szyny. Szyna jest umocowana w zwykły sposób (fig. 3) zapomocą nastawnych śrub f i nakładek dociskających g .

Nakładki, jak to przedstawia fig. 3 i 4, są umieszczone w wycięciach żeber c^1 i przedłużone na zewnątrz tak daleko, że umożliwiają regulowanie wysokości szyny e przez podkładanie jednej lub kilku płytek lub blach pomiędzy żebrami c^1 . W ten sposób można każde, nawet najmniejsze obniżenie się mostka podporowego łatwo wy-

równać. Wysokie żebra i długie nakładki dociskające umożliwiają wyregulowanie wysokości szyny, ewentualnie przy zastosowaniu dłuższej śruby nastawnej, wskutek czego podniesienie opuszczonego mostka podporowego staje się konieczne dopiero po kilku latach.

Utrzymanie prawidłowego odstępu pomiędzy szynami uskutecznia się zapomocą żelaza fasonowego h o odpowiedniej długości, przyciskanego do stopy szyny c zapomocą czterech śrub h^1 i płytek przyciskających h^2 .

Gdzie ze względu na toczenie przez robaki nie można, np. stosować krótkich belek drewnianych b , na bloki betonowe nakłada się żelazne dźwigary, zaopatrzone w miejscach przylegania w miękkie podkładki.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Nawierzchnia kolejowa z oddzielnych podpór betonowych dla każdej szyny, znamienna tem, że każda podpora betonowa składa się z dwóch betonowych bloków (a , a^1), rozstawionych w pewnej odległości od siebie, na których jest ułożona krótka belka drewniana (b), połączona rozłączalnie z blokiem i podkładką szyny.

2. Nawierzchnia kolejowa według zastrz. 1, znamienna tem, że żebra (c^1) podkładki (c), obejmujące stopę szyny są znacznie podwyższone, nakładki zaś przyciskające (g), prowadzone w wycięciach żeber (c^1), są przedłużone tak daleko na zewnątrz, aby żebra (c^1) utrzymywały z boków wkładki, zakładane pod stopę szyny, jak również samą szynę w celu wyrównania różnicy wysokości toru.

Wilhelm Bayrhammer.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

