

Warszawa, dnia 15 maja 1952 r.

E 016 3/32



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 34545

Józef Strumiłło
(Milanówek, Polska)

Kl. 19 a, 6

19 a 3/32

Żelazobetonowy podkład kolejowy

Udzielono z mocą od dnia 14 grudnia 1949 r.

Znane żelazobetonowe podkłady kolejowe są uzbrojone za pomocą prętów oraz drutów i wykonanie ich nastręcza wiele trudności, związanych z powolnością, niedokładnością i wysoką ceną ręcznego zestawiania szkieletu zbrojenia.

Wobec zamocowywania szyn na stałe podkłady te mogą być układane wyłącznie na torach prostych.

Podkład żelazobetonowy według wynalazku jest zbrojony za pomocą dziurkowanej blachy żelaznej lub stalowej i nie posiada wad podkładów dotychczasowych. Zbrojenie jego może być wykonane w hucie seryjnie i maszynowo z dużą dokładnością, w sposób szybki i tani. Podkład ten jest uwidoczniiony na rysunku, przy czym fig. 1 przedstawia w dwu rzutach podkład dla toru prostego, fig. 2 — podkład dla toru łukowego, wreszcie fig. 3 — poszerzenie toru na łukach.

Zgodnie z fig. 1 podkład dla toru prostego posiada na obu końcach normalne okrągłe kanały przepustowe dla śrub *c*, których nakrętki służą do przymocowania stalowej podkładki *g* do podkładu.

Pod łbami śrub *c* w specjalnym zagłębieniu w dole podkładu nałożona jest podkładka *d* i wkładka *e* z impregnowanego miękkiego drzewa, przylegająca bezpośrednio do betonu.

W celu zabezpieczenia podkładu od niszczenia oraz w celu usunięcia drgań, powstających przy przejeździe pociągu, zaopatruje się ponadto podkładkę *g* w wkładkę *f* z miękkiego drzewa impregnowanego, a szynę — w wkładkę *h*.

W celu wzmocnienia powierzchni kanałów przepustowych dla śrub *c* oraz w celu usztywnienia czworobocznego przekroju zbrojenia z blachy dziurkowanej *a* użyte są przepony *b* z blachy dziurkowanej, przypawane punktowo swymi brzegami do ścianek blachy zbrojeniowej.

Zgodnie z fig. 2 podkład dla toru łukowego różni się od podkładów dla torów prostych użyciem dla jednej z szyn owalnych kanałów, przepustowych *n*, obliczonych na maksymalne dopuszczalne poszerzenie toru.

Zgodnie z fig. 3 średnice owalnego przekroju poszczególnych kanałów przepustowych *n* dla śrub jednej z szyn różnią się o największe do-

puszczalne poszerzenie x toru. Dla drugiej szyny przekrój ten jest okrągły, podobnie jak w podkładach dla toru prostego.

Owalne kanały n dla śrub pierwszej szyny umożliwiają przesuwanie się śrub c wraz z podkładką stalową g oraz wkładką f w ramach dopuszczalnego poszerzenia toru, do chwili zatrzymania ich przez dodatkowe urządzenie zaporowe. Urządzenie to składa się z narządu oporowego i umocowanego w podkładzie, oraz z przesuwnej zębatej nakładki k , dosuniętej do podkładki stalowej g i wkładki f i dociśniętej do narządu oporowego i za pomocą śruby l po ustaleniu łuku toru i zamocowaniu śrub c .

Zęby na narzędzie oporowym i i na nakładce k umożliwiają przestawianie nakładki co kilka milimetrów.

W celu zmniejszenia ciężaru podkładu wykonywa się na pewnej długości L wydrążenie wal-

cowe D lub boczne zwężenie zewnętrzne, w jego części środkowej.

Można też zastosować zagłębienia rowkowe w spodzie podkładu.

Zastrzeżenia patentowe

1. Żelazobetonowy podkład kolejowy, znamieny tym, że uzbrojenie jego jest wykonane ze stalowej lub żelaznej blachy dziurkowanej.
2. Żelazobetonowy podkład kolejowy według zastrz. 1, znamieny tym, że posiada w jednym końcu owalne kanały przepustowe dla śrub, mocujących podkładkę szynową, umożliwiające przesuwanie szyny w granicach dopuszczalnego poszerzenia toru, oraz urządzenie zaporowe z przestawianym narzędziem oporowym, ograniczające ruch szyny.

Józef Strumiłło

