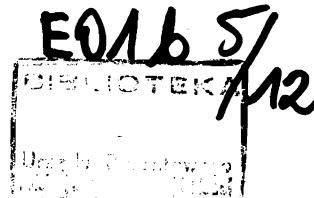
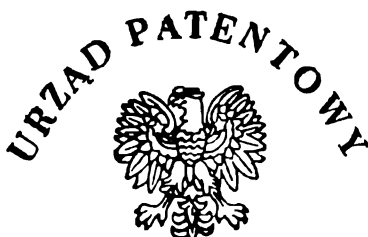


Opublikowano dnia 20 stycznia 1958 r.



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 40412

Kl. ~~10 a, 6~~

19a 5/12

Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego *)

Nowa Huta, Polska

**Nawierzchnia torowa z prefabrykowanych elementów żelbetowych
dla żurawi budowlanych i dźwigów**

Patent trwa od dnia 20 marca 1956 r.

Dotychczas żurawie budowlane i dźwigi, przystosowane do transportu pionowego i poziomego montuje się na torach typu kolejowego. Wykonanie torów jest czynnością pracochłonną i wymaga znacznych ilości drewna i tłucznia kamiennego.

Wady tej nie posiada nawierzchnia według wynalazku. Wykonana jest ona całkowicie z elementów prefabrykowanych żelbetowych o wadze, odpowiedniej do udźwigu żurawia tak, by żuraw lub dźwig mógł nawierzchnię dla siebie sam układać i rozbierać, a co jest możliwe dzięki temu, że poszczególne elementy żelbetowe są rozłączne. Nawierzchnia taka daje duże korzyści ekonomiczne i techniczne, w szczegól-

ności, daje ograniczenie pracochłonności budowy nawierzchni torowej, zaoszczędzenie sił roboczych przez całkowitą mechanizację produkcji, całkowitą eliminację drewna i tłucznia kamiennego oraz akcesorii torowych, bez łubek i śrub łubkowych, pełne odzyskanie materiału dla dalszego wielokrotnego użycia, bezpieczniejszą pracę dźwigów i ograniczenie kosztów konserwacji torów, również znacznie zmniejsza czas i koszt budowy i daje łatwość łączenia nawierzchni prefabrykowanej z odcinkami nawierzchni typu kolejowego.

Na rysunku fig. 1 przedstawia nawierzchnię torową w widoku z boku wraz z przekrojem ław jezdnych z wbudowaną w nie szyną, fig. 1a — widok z góry nawierzchni prefabrykowanej, fig. 2 — jej widok z boku, fig. 3 — przekrój poprzeczny wzdłuż linii A—A na fig. 2 ławy z wbetonowaną szyną.

* Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest inż. Włodzimierz Siwiński.

Nawierzchnia według wynalazku skonstruowana jest w ten sposób, że szyna 1 dowolnego typu kolejowego jest osadzona i zabetonowana w żelbetowej podszynowej ławie jezdnej 2. Połączenie szyny 1 z ławą podszynową 2 uzyskuje się przy pomocy strzemion 3 i 4, sporządzonych ze stali zbrojeniowej, a przewleczonych przez otwory, nawiercone w szyjce szyny, przy czym pręty 4 i 4' odginane są na przemian ukośnie i pionowo. Strzemie 3 łączy się ze strzemieniem 5, tworząc obwód zamknięty, zaś pionowe strzemiona 6 służą do dodatkowego połączenia prętów zbrojenia górnego i dolnego. Poza tym ława uzbrojona jest wkładkami 7, 8, 9, których ilość i rozmieszczenie, podobnie jak strzemion, jest wynikiem obliczeń statycznych. Wymiary i ciężar ław podszynowych uwarunkowane są obciążeniami i nośnością dźwigów oraz przystosowane do ładowności środków transportowych. Końce 10 ław wykształcone są w ten sposób, że szyjka szyny jest odsłonięta, aby zmieściła się łubka 11, łącząca szyny. Poza tym w ławie podszynowej wykonane jest również odsłonięcie szyjki szynowej 12 na szerokość szczęk hamulcowych, potrzebnych do zakotwienia żurawia na postoju. Ławy podszynowe 2 usztywnione są poprzecznie podkładami żelbetowymi 13 ułożonymi pod stykami ław oraz w środku. Podkład

dy te wraz z ławami podszynowymi 2 przenoszą obciążenia na grunt. Podkład 13 posiada na obydwu końcach prostokątne gniazda 14, w które wstawione są ławy podszynowe 2. Wymiary gniazd uzależnione są od wymiarów, wstawionych w nie ław podszynowych wraz z klinami 15. Kliny 15 służą do połączenia ław podszynowych 2 z podkładami 13 oraz do regulowania rozstawu szyn. Całe urządzenie spoczywa na warstwie żwiru, rozścielonej tylko pod ławami jezdnymi i podkładami.

Zastrzeżenie patentowe

Nawierzchnia torowa dla żurawii budowlanych i dźwigów, składająca się z żelbetowych ław podszynowych, osadzonych w żelbetowych podkładach poprzecznych z wbetonowaną szyną, znamienna tym, że prefabrykowane ławy podszynowe (2) są umieszczone rozłącznie w prostokątnych gniazdach podkładów (13) i zamocowane klinami (15), regulującymi rozstaw szyn bieżnych pod żurawiem lub dźwigiem.

Zjednoczenie

Budownictwa Miejskiego
Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

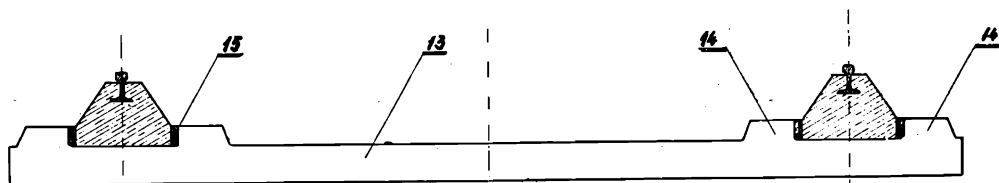


Fig. 1.

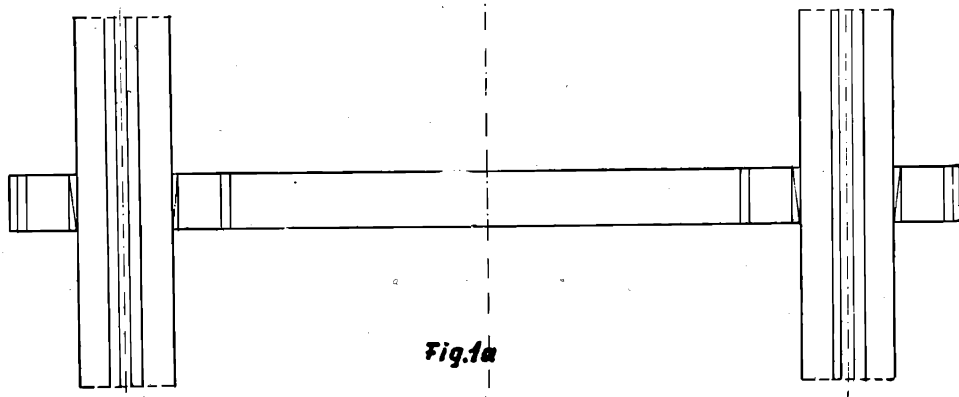


Fig. 1a

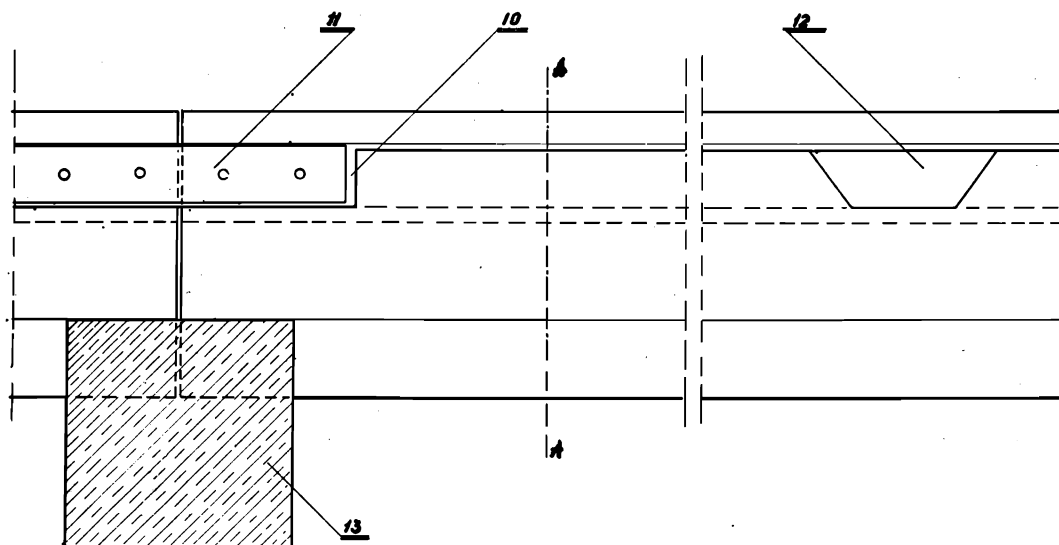


Fig. 2.

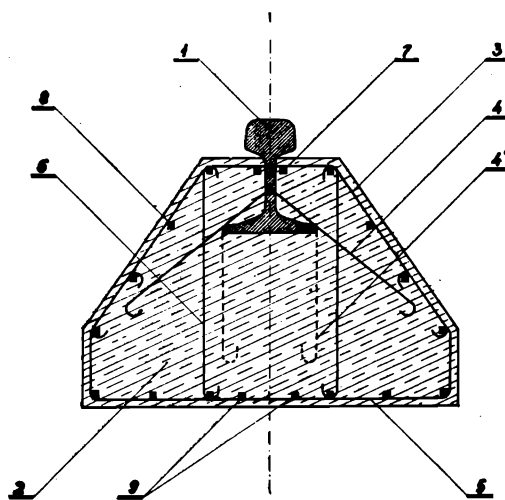


Fig. 3.