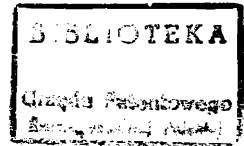


Opublikowano dnia 5 czerwca 1954 r.

E016 3/44



## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 36040

Kl. 19a, 12

Władysław Tryliński sen.  
(Warszawa, Polska),

Władysław Tryliński jun.  
(Warszawa, Polska),

Beata Trylińska  
(Warszawa, Polska)

i Maria Kusznerewiczowa  
(Warszawa, Polska)

19a 3/44

### Nawierzchnia kolejowa

Zgłoszono 14 maja 1947 r.

Udzielono patentu 12 lutego 1953 r.

Wynalazek dotyczy nawierzchni kolejowej, przystosowanej do podkładów metalowych i betonowych.

Podkłady kolejowe metalowe i betonowe nie znalazły dotychczas szerszego zastosowania w nawierzchniach kolejowych wskutek powstawania w tych podkładach, zwłaszcza przy dynamicznym ich obciążeniu, trwałych odkształceń w podkładach metalowych przy złączach oraz wskutek pęknięcia podkładów betonowych, jak również rozluźniania się złączy szynowych.

Niedogodności te zostały usunięte w nawierzchni według wynalazku, który różni się od znanych zasadniczo tym, że każda z dwóch szyn

toru, połączonych ze sobą sztywno poprzeczkami metalowymi lub drewnianymi, leży luźno na podkładach metalowych, przymocowanych na stałe do oddzielnych bloków metalowych lub betonowych. Podkładki te od zewnętrznej strony toru są zakrzywione prostopadle do swej stopy, od strony zaś wewnętrznej posiadają kształt haka, zachodzącego na stopkę szyny, dzięki czemu szyny mogą przy obciążeniu dynamicznym wykonywać nieduże ruchy w kierunku poprzecznym toru oraz w kierunku pionowym, zapobiegając w ten sposób trwałym odkształceniom w blokach podkładowych i złączach szynowych.

Wynalazek jest wyjaśniony tytułem przykładu na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia przekrój poprzeczny nawierzchni według wynalazku, fig. 2 — widok jej z góry, fig. 3 — metalowy blok podkładowy w widoku wzdłuż toru kolejowego, fig. 4 — przekrój poprzeczny tego bloku, fig. 5 — betonowy blok podkładowy w widoku wzdłuż toru kolejowego, a fig. 6 i 7 przedstawiają widoki bloku betonowego z boku i z góry.

W myśl wynalazku szyna *a* jest ułożona luźno na metalowej podkładce *h*, której koniec *e*, przypadający od zewnątrz toru, jest zagięty prostopadle do stopy tej podkładki *h*, natomiast drugi jej koniec *f*, znajdujący się od wewnątrz, posiada kształt haka, zachodzącego na stopkę szyny *a*. Podkładki *h* są połączone na stałe z metalowymi lub betonowymi blokami podkładowymi *b*. Przy zastosowaniu bloku metalowego *b*, przedstawionego na fig. 3 i 4, podkładka *h* jest do niego przypawana, co wyraźnie uwidoczniono na fig. 3, lub przynitowana, natomiast w przypadku użycia betonowego bloku *b* podkładka *h* jest przypawana lub przynitowana do metalowej wkładki *i* w postaci płaskownika, teownika, ceownika lub innego kształtownika, wbetonowanej do bloku *b*. Konstrukcja ta przedstawiona jest wyraźnie na fig. 5—7.

Bloki podkładowe *b*, niezależnie od tego, czy są metalowe czy też betonowe, korzystnie jest zaopatrzyć w otwory *g*, służące do podbijania podsypki *d* pod te bloki.

W celu zwiększenia odporności toru na boczne uderzenia kół pociągu bloki *b* są w myśl wynalazku ułożone w podsypce *d* w spadku ku środkowi toru, jak to uwidoczniono na fig. 1.

Poprzeczki *c*, połączone sztywno z szynami *a*, zapewniają wymagany rozstaw i pochylenie szyn *a*, a ponadto, opierając się o boczne powierzchnie bloków *b*, zastępują opórki przeciwpełzne.

Poprzeczki *c* mogą być metalowe lub drewniane i są łączone ze stopkami szyn w znany sposób, np. za pomocą śrub, łapek lub wkrętów. Przy blokadzie ruchu kolejowego wskazane jest stosowanie poprzeczek drewnianych ze względu na potrzebę odizolowania od siebie szyn jednego toru.

Jak już wspomniano, dzięki podparciu każdej z szyn *a* przez oddzielne bloki *b*, a także wskutek luźnego osadzenia szyn *a* w przymocowanych do tych bloków *b* na stałe podkładkach *h* o wygiętych końcach *e* i *f*, każda z szyn może wykonywać podczas obciążeń nieduży ruch z dołu do góry i w poprzek toru, wskutek czego zapobiega się pękaniu bloków *b* i odkształceniu złącz szynowych.

Nawierzchnia według wynalazku wykazuje ponadto tę zaletę, że układanie nowego toru polega jedynie na łączeniu szyn *a* ze sobą za pomocą poprzeczek *c* i podsuwaniu pod te szyny bloków *b* bez używania jakichkolwiek śrub, wkrętów czy też haków.

Przy konserwacji nawierzchni według wynalazku wymiana szyny wymaga odłączenia szyny od szyn przyległych i odkręcenia śrub, łączących poprzeczki *c* z szyną *a*. Do wymiany poszczególnego bloku *b* wystarcza nieduże podkopanie pod nim podsypki.

Dzięki zastosowanym w blokach *b* otworom *g* podbijanie podsypki *d* przy regulacji toru uskutecznia się przez te otwory, bez konieczności usuwania podsypki ze skrzyń między podkładami.

#### Zastrzeżenia patentowe

1. Nawierzchnia kolejowa, w której każda z szyn toru spoczywa na oddzielnym metalowym lub betonowym bloku podkładowym, znamienne tym, że szyny (*a*), połączone sztywno za pomocą poprzeczek (*c*), są ułożone luźno na przymocowanych na stałe do wspomnianych bloków podkładowych (*b*) podkładkach metalowych (*h*), których jeden koniec (*e*) jest prostopadły do stopy tej podkładki, drugi zaś (*f*) posiada kształt haka, zachodzącego na stopkę szyny.
2. Nawierzchnia kolejowa według zastrz. 1, znamienne tym, że w przypadku metalowych bloków podkładowych (*b*) podkładki (*h*) są przypawane lub przynitowane bezpośrednio do tych bloków, natomiast w przypadku użycia bloków betonowych podkładki (*h*) są przypawane lub przynitowane do metalowej wkładki (*i*), wbetonowanej do tego bloku (*b*).
3. Nawierzchnia według zastrz. 1, znamienne tym, że bloki podkładowe (*b*) są pochylone w kierunku ku środkowi toru w celu zwiększenia odporności toru na boczne uderzenia kół pociągu.
4. Nawierzchnia według zastrz. 1, znamienne tym, że poprzeczki (*c*) są oparte o bloki (*b*), zastępując opórki przeciwpełzne.
5. Nawierzchnia według zastrz. 1—4, znamienne tym, że bloki (*b*) są zaopatrzone w otwory (*g*), służące do podbijania tych bloków podsypką (*d*).

Władysław Tryliński sen.

Władysław Tryliński jun.

Beata Trylińska

Maria Kusznirowiczowa

Zastępca: Kolegium Rzeczników Patentowych

