

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZASTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

Klasa 19 (1)

Izdan 1. Decembra 1930.

PATENTNI SPIS BR. 7544

Dr. Wilhelm Bayrhammer, Ellwangen-Jaget, Nemačka.

Gornja konstrukcija željezničke pruge.

Prijava od 29. maja 1929.

Važi od 1. aprila 1930.

Poznata je gornja konstrukcija željezničke pruge sa poprečnim pragovima od betona i od drveta, gde drvene klade leže na osloncima za šine u betonskim nosačima. Pri tome se drvene klade prostiru poprečno po celoj širini pruge, pa prenose potrese s jedne strane pruge na drugu stranu, i ako ne u tolikoj meri, kao uopšte poprečni pragovi. Kao što je iskustvo pokazalo, betonski nosači lome se već kod dužine od 70 cm.

Cilj je ovog pronalaska u prvom redu da ukloni te nedostatke. Zatim je namera ovog pronalaska da postigne po mogućstvu pouzdanu, elastičnu međusobnu vezu pojedinih delova, koja najbolje pošteđuje vozila i šine, i koja se može prosto i lako sastaviti pa opet rastaviti. Ali istovremeno treba da se postigne lako regulisanje visinskog položaja šina, bez upotrebe podmetača, sa njegovim škodljivim dejstvom na podložni materijal.

U tu je celj kod ove željezničke gornje konstrukcije koja se sastoji od betona i drveta, svaki betonski nosač obrazovan od dva betonska praga, koji su postavljeni u odgovarajućem razmaku. Na tim betonskim pragovima leži poprečno drvena klada, koja je zajedno sa podložnom pločicom za šine popustljivo spojena sa betonskim pragovima. Rebra podložne pločice za šine, između koje leži šina izdignuta su tako jako, a zatežači, koji su položeni u usecima rebara, a koji služe za učvršćivanje šina, produženi su toliko ka spoljašnosti,

da podložni limovi, ili daščice, koje se podmeću pod šine, radi izjednačenja visinskih razlika u pravcu vožnje, a i same šine drže u svakom visinskom položaju šina između rebara.

Jedan izveden oblik takve gornje konstrukcije željezničke pruge predstavljen je na

sl. 1 u poprečnom preseku, a na sl. 2 u osnovi.

Sl. 3 i 4 pokazuju pojedinosti.

Kao što se vidi na sl. 1 i 2, sastoji se svaki betonski nosač od dva betonska praga a i a' , koji su postavljeni u odgovarajućem međusobnom razmaku pa ih premostuje drvena klada oko 5—6 cm debljine. Betonski pragovi a i a' imaju od prilike 35/35 cm. dužine i širine, pa daju svega površinu oko 2500 qcm za ukopavanje jedne strane pruge, pa su prema tome u stanju da prime najjači pritisak točka, kad je dovoljno čvrst nasip, što se postiže prethodnim valjanjem i nabijanjem.

Za držanje drvene klade b imaju betonski pragovi jedan žljeb sa uzvišenjem a^2 u sredini. Klada b je odgovarajući tim uzvišenjima a^2 snabdevena usecima, tako da je nemoguće uzdužno pomeranje klade. Ova klada prelazi sa strane, kao što se vidi na sl. 1 i 2, preko oba betonska praga a , a' za toliko, da je radnici mogu obuhvatiti za nošenje. Ona ima tačnu širinu podložne pločice c za šinu, da bi je ova potpuno prekrivala, kako bi se sprečilo skupljanje vode.

Spajanje podložne pločice za šinu sa drvenom kladom b i sa betonskim pragovima a, a' vrši se pomoću zavrtnja d , koji su zavrnuti u navrtkama d' . Ove su navrtke uvučene dole u betonske pragove a, a' , pa imaju celishodno dodatak od klobučine za zaštitu betona.

Tako obrazovan most nosi šinu e između dva visoka rebra c' na podložnoj pločici c . Iznutra i spolja učvršćena je šina na uobičajen način pomoću zavrtnja f i pomoću stezačkih lukova g (sl. 3).

Ovi zatezački lukovi položeni su u usecima rebra c' , i produženi su toliko prema spoljašnosti, da oni u velikoj meri dozvoljavaju regulisanje visinskog položaja šine e podmetanjem jednog ili više limova ili daščica između rebra c' .

Na taj način postiže se, da se svako i najmanje upadanje jednog nosačkog mosta može lako izjednačiti. Visoka rebra, dugački zatezački lukovi dozvoljavaju visinsko regulisanje šine, eventualno primenom dužeg zavrtnja do 3 cm. dakle tako, da je tek posle nekoliko godina potrebno izdizanje samog nosačkog mosta.

Održavanje koloseka vrši se pomoću oblikovanih gvožđa, koja su odgovarajući ugnuta (sl. 1) pa su pomoću četiri zavrtnja sa svake strane pričvršćeni uz dvošinu.

Gde se kao što je napred opisano ne mogu primeniti drvene klade na pr. zbog izjedanja od strane mravi, onda se odgovarajući oblikovani betonski pragovi premoste železnim nosačima, koji dobijaju na osloncima mekane podloge.

Patentni zahtevi:

1. Gornja konstrukcija železničke pruge od betona i drveta, naznačena time, što svaki betonski nosač ima dva betonska praga (a, a') koji su postavljeni u odgovarajućem razmaku, pa ih premostuje drvena klada (b) pa su sa ovom a i sa podložnim pločicama (c) za šine spojeni tako, da se mogu rastaviti.

2. Gornja konstrukcija železničke pruge prema zahtevu 1, naznačena time, što su rebra (c') na podložnoj pločici (c) za šine tako jako uzdignuta a zatezački lukovi (g) sprovedeni u usecima rebra (c'), a koji služe za učvršćivanje šine, produženi su toliko ka spoljašnosti da se podložni limovi ili daščice, koji se polažu pod šinu (c) radi izjednačenja visinskog položaja u pravcu vožnje, a i same šine drže u svakom visinskom položaju šine između rebra (c').



