



Patent dodatkowy
do patentu _____

Zgłoszono: 28.I.1970 (P 138 446)

Pierwszeństwo: _____

Opublikowano: 15.I.1972

Kl. 19 a, 11/02

MKP E 01 b, 11/02

UKD

Współtwórcy wynalazku: Leonard Skowron, Leszek Stalski, Wojciech Skoczyński, Zdzisław Domagalski, Aleksander Kurdziel, Włodzimierz Krasula

Właściciel patentu: Kopalnia Węgla Kamiennego „Nowa Ruda”
Przedsiębiorstwo Państwowe, Nowa Ruda (Polska)

**Złącze toru jezdnego kolejki szynowej do transportu materiałów
zwłaszcza w wyrobiskach górniczych**

1

Przedmiotem wynalazku jest złącze toru jezd-
nego kolejki szynowej do transportu materiałów
zwłaszcza w wyrobiskach górniczych, składające
się z zaczepów hakowego i oczkowego.

Znane i stosowane jest łączenie toru jezd-
nego kolejki szynowej za pomocą stałych złącz spa-
wanych lub złącz składających się z dwustron-
nych nakładek z płaskowników, złączonych wspólnie z torem kolejki za pomocą śrub lub nitów. Najczęściej stosowanym złączem jest złącze spa-
wane, które w niektórych przypadkach nie może być wykonane ze względu na przepisy zabraniające spawania.

Ma to miejsce bardzo często w wyrobiskach górniczych. W takich wypadkach stosuje się złącze składające się z dwustronnych nakładek z płaskowników skręconych lub ściśniętych za pomocą śrub lub nitów.

Złącza spawane lub skręcane wymagają dużej pracochłonności podczas ich montażu, czy demontażu, co ma duże znaczenie na tych trasach transportowych, które trzeba uruchamiać na krótki okres czasu, skracać je lub przedłużać.

Trasa toru jezdnego łączona za pomocą złącz spawanych lub skręcanych cechuje się dużą sztywnością pod względem konstrukcyjnym, co przy deformacjach górotworu szczególnie w warunkach górniczych, powoduje deformacje toru jezd-
nego, a co za tym idzie konieczność przebudowy toru jezd-
nego.

2

Celem wynalazku jest usunięcie tych niedo-
godności, czyli zmniejszenie do minimum praco-
chłonności przy montażu, demontażu i przebu-
dowie trasy toru jezd-
nego na skutek jego zde-
formowania. Zagadnieniem technicznym wyma-
gającym rozwiązania dla osiągnięcia tego celu jest złącze toru jezd-
nego kolejki szynowej, które skła-
da się z zaczepu hakowego przymocowanego do górnej części toru, który służy do podwieszania toru za pomocą łańcucha lub cięgna, zaczepu ocz-
kowego umocowanego w dolnej części toru jezd-
nego, który służy do spinania dwóch sąsiadują-
cych ze sobą odcinków toru. W celu zapewnienia liniowego przebiegu trasy toru jezd-
nego, elementy składowe odcinków toru wyposażone są na złączach w prowadniki obejmujące zaczep ha-
kowy.

Prowadniki te zabezpieczają również trasę ko-
lejki szynowej przed całkowitym opadnięciem w wypadku zerwania się łańcucha lub cięgna, na którym tor jest zawieszony.

Przedmiot wynalazku przedstawiony jest w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia złącze toru jezd-
nego w widoku z boku, a fig. 2 — to samo złącze w widoku od przodu.

Jak uwidoczniło na fig. 1 i 2 zaczep hakowy 1 przymocowany jest trwale do górnej części jed-
nego odcinka toru jezd-
nego 2, a zaczep oczkowy 3 przymocowany jest również trwale do dolnej

części tego samego odcinka toru jezdnego 2. Do górnej części drugiego odcinka toru jezdnego 4 przymocowany jest trwale przewodnik 5 obejmujący zaczep hakowy 1. W dolnej części drugiego odcinka toru jezdnego 4 przymocowany jest trwale 5 czopek 6 wprowadzony luźno w zaczep oczkowy 3, przymocowany do pierwszego odcinka toru 2.

Złączenie dwu sąsiadujących ze sobą odcinków toru jezdnego kolejki szynowej następuje przez wprowadzenie czopu 6 w otwór zaczepu oczkowego 3 i podwieszenie toru jezdnego poprzez 10 zaczep hakowy 1 do konstrukcji trasy kolejki.

Wszystkie elementy złącza mogą być uprzednio przygotowane poza miejscem montażu trasy kolejki szynowej.

Zastrzeżenie patentowe

Złącze toru jezdnego kolejki szynowej do transportu materiałów zwłaszcza w wyrobiskach górniczych, złożone z zaczepu hakowego służącego do podwieszania toru jezdnego i zaczepu oczkowego służącego do łączenia odcinków toru, **znamiennie tym**, że do jednego odcinka toru jezdnego (2) przymocowany jest trwale w górnej jego części zaczep hakowy (1) i w dolnej jego części zaczep oczkowy (3), do którego wprowadzony jest czopek (6), który przymocowany jest trwale do drugiego odcinka toru jezdnego (4) w dolnej jego części, a do górnej części tego samego odcinka toru jezdnego (4) przymocowany jest trwale przewodnik obejmujący zaczep 15 hakowy (1).

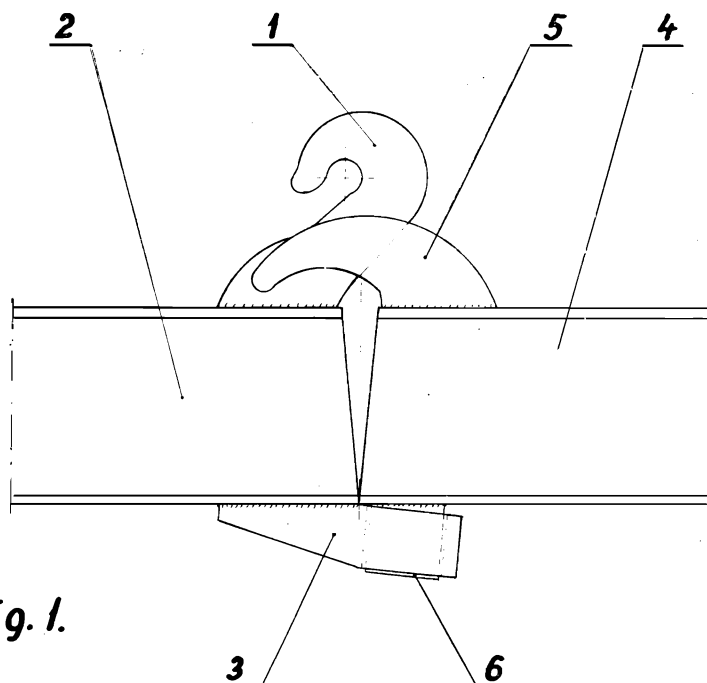


Fig. 1.

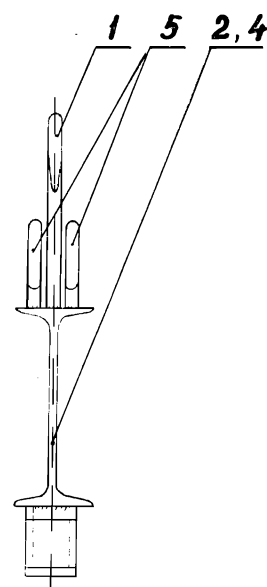


Fig. 2.