Warszawa, 6 listopada 1933 r.

URZĄD PATENTOWY

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

19a. 11/10

Nr 18660. Kl. ~~19 a, 15.~~ E01b 11/10

Antoni Masłowski
(Łódź, Polska).

Przymocowanie szyn w styku zapomocą łubków, obejmujących górną i dolną powierzchnię stopy szyny.

Zgłoszono 9 sierpnia 1930 r.
Udzielono 24 czerwca 1933 r.

Jak wiadomo, od sposobu przymocowania szyn w styku zależy trwałość torów kolejowych oraz bezpieczeństwo ruchu. Dotychczas znane rodzaje wykonania styków nie dają dostatecznej sztywności połączenia, wskutek czego pod obciążeniem przejeżdżającego pociągu końce szyn w styku przesuwają się względem siebie w kierunku pionowym, co powoduje wstrząsy oraz nierównomierny nacisk na podkłady, oddziaływający niekorzystnie na trwałość torów kolejowych. Nadto końce szyn są przymocowane śrubami do podkładów, wskutek czego po ustaniu obciążenia szyny prostują się i podnoszą wraz z sobą podkłady. Powoduje to powstawanie pustej przestrzeni pomiędzy podsypką a podkładami, wskutek czego ssane i wyciskane powietrze usuwa stopniowo tę podsypkę z pod podkładów, tworząc rozpadlinę, co powoduje coraz głębsze zapadanie się podkładów. Wskutek tego dotychczas znane sposoby przymocowania szyn w stykach wymagają stałej i kosztownej konserwacji torów i stałego podsypywania podkładów w celu zapobieżenia ich zapadaniu.

Wynalazek niniejszy usuwa przytoczone wady i polega na tem, że końce szyn w styku są łączone zapomocą łubków, obejmujących górną i dolną powierzchnię stopy szyny, przyczem łubki te w dolnej czę-

ści, znajdującej się pod stopą szyny, są zaopatrzone w wycięcia, obejmujące podkłady, i zarazem są ze sobą połączone w górnej oraz w dolnej części zapomocą śrub. W dolnej części łubków pod szyną i pomiędzy niemi może być umieszczona jedna lub więcej wkładek, zaopatrzonych również w odpowiednie wycięcia na podkłady.

Przykład wykonania przymocowania szyn w styku według niniejszego wynalazku jest przedstawiony na rysunku.

Fig. 1 przedstawia w przekroju poprzecznym oraz w widoku perspektywicznym styk szyn według niniejszego wynalazku; fig. 2 — odmianę tego wykonania; fig. 3 — śrubę do łączenia górnych części łubków; fig. 4 — śrubę do łączenia ich dolnych części; fig. 5 — wkładkę z wycięciami; fig. 6 — hak do przymocowania łubków do podkładu; fig. 7 i 8 — w rzucie pionowym i poziomym sposób łączenia czołowych ścian końców szyn.

Końce szyn *2* (fig. 1) są połączone dwoma łubkami *1*, obejmującemi górną i dolną powierzchnię stopy szyny. Łubki te w dolnej swej części *1"* posiadają przez całą swą szerokość wycięcia *3* i *3'*, które obejmują podkłady tak, że jeden podkład znajduje się w wycięciu *3*, a drugi w wycięciu *3'*. Górne części *1'* łubków *1* są połączone śrubami *7*, a dolne śrubami *6*, przyczem pomiędzy dolnemi częściami *1"* łubków są umieszczone wkładki *5*, również z wycięciami na podkłady. Wkładka taka przedstawiona jest w powiększonej podziałce na fig. 5.

Takie połączenie jest zupełnie sztywne, gdyż wewnętrzne powierzchnie łubków, opierające się na górnej powierzchni stopy szyny zachodzą klinowo. Przymocowanie szyn w styku według niniejszego wynalazku utrudnia również rozkręcenie styku przez osoby niepowołane, gdyż nakrętki śrub *6* są zakryte zboku końcem podkładu, a od góry wystającą częścią *1* łubka.

Łubki i szyny mogą być przymocowane do podkładów w dowolny znany sposób. Przymocowanie ich jednak nie posiada takiego znaczenia, jak dotychczas, gdyż podkłady wchodzą w wycięcia łubków, co samo przez się uniemożliwia ich przesunięcie względem szyn. W celu zaś lepszego zabezpieczenia szyn od poprzecznych przesunięć względem podkładów mogą być wbite na ich końcach haki *10* (fig. 6), które przylegają swemi główkami do łubka.

Celem uzyskania łagodniejszego styku z kołami wagonu, końce szyn mogą posiadać w złączach kształt, przedstawiony na fig. 7 i 8. Na figurach tych poszczególne końce *2'* i *2"* szyn *2* zachodzą za siebie pionowo wzdłuż osi podłużnej szyn, przyczem końce ich są na całej wysokości szyny ścięte prostopadle do osi szyny, a celem wzmocnienia osłabionych w ten sposób szyjek szyn zastosowane jest wzmocnienie *12*.

Odmiana wykonania, przedstawiona na fig. 2, różni się tem od konstrukcji, przedstawionej na fig. 1, że na powierzchni łubków *1*, przylegającej do górnej powierzchni stopy szyny, są wykonane wycięcia *11*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przymocowanie szyn w styku zapomocą łubków, obejmujących górną oraz dolną powierzchnię stopy szyny, znamienne tem, że łubki w dolnej części *(1")*, znajdującej się pod stopą szyny, są zaopatrzone w wycięcia *(3, 3')*, obejmujące podkłady, i są ze sobą połączone w górnej i dolnej części zapomocą śrub *(7* i *6)*.

2. Przymocowanie szyn według zastrz. 1, znamienne tem, że pod szyną pomiędzy dolnemi częściami *(1")* umieszczone są wkładki *(5)* z odpowiedniemi wycięciami na podkłady.

3. Przymocowanie szyn według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że część *(1)* łubka, obejmująca stopę szyny, wystaje poza część *(1")*, w celu zakrycia od góry nakrętek śrub łączących *(6)*.

4. Przymocowanie szyn według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że łubki są przymocowane do podkładów zapomocą haków *(10)* w celu zabezpieczenia styku szyn od bocznych względnie pionowych przesunięć.

5. Przymocowanie szyn w styku zapomocą łubków według zastrz. 1 i 4, przy którem końce szyn zachodzą na siebie wzdłuż osi podłużnej, znamienne tem, że zachodzące na siebie szyjki szyn posiadają nazewnątrz wzmocnienie *(12)*.

Antoni Masłowski.
Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

FIG. 1

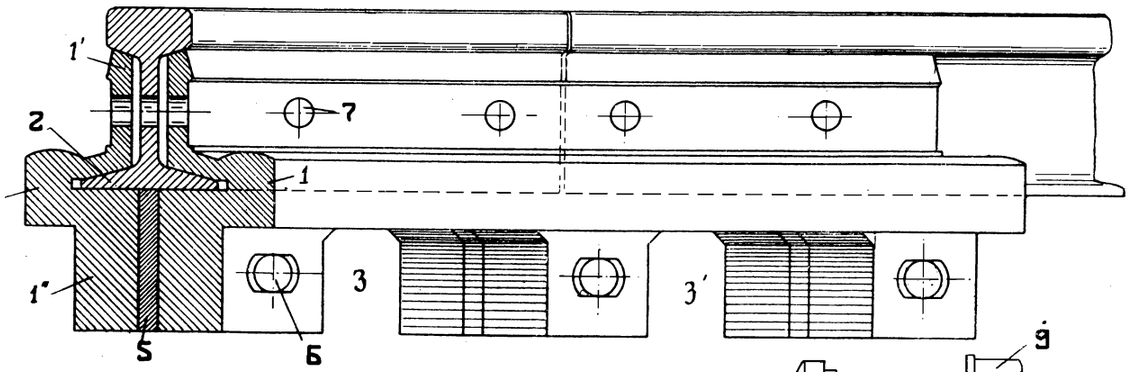


FIG. 2

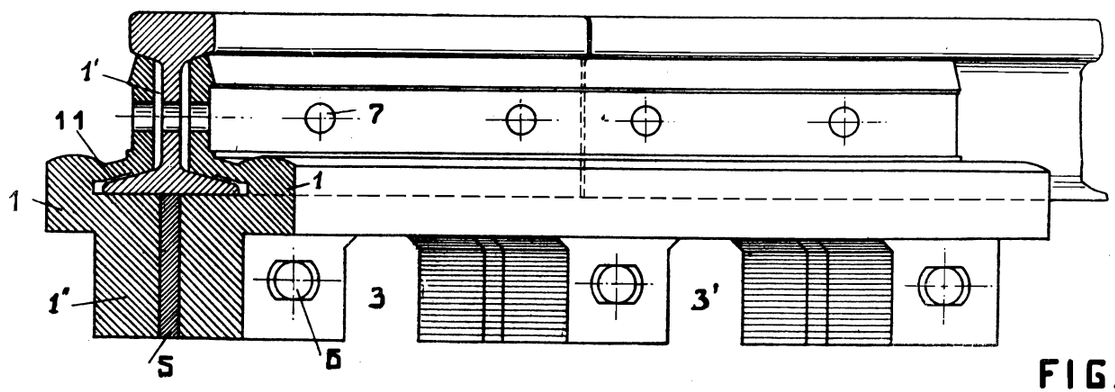


FIG. 3

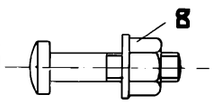


FIG 4

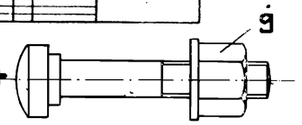


FIG. 5

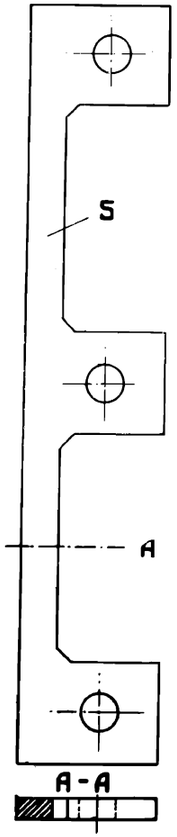


FIG. 6

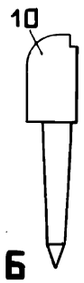
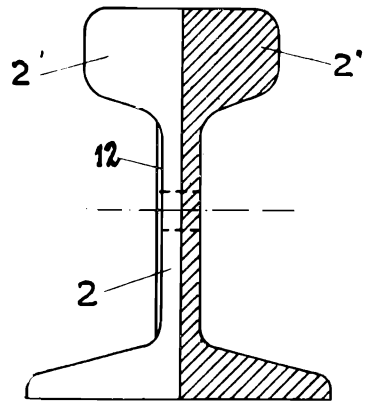


FIG. 7.



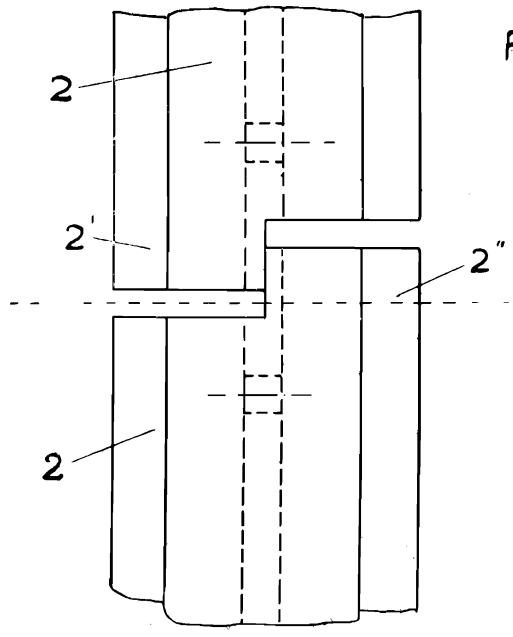


FIG. 8.

Druk L. Bogusławskiego i Ski, Warszawa.