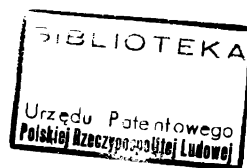


4 lutego 1928 r.



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

19a, 11/20

Nr 6754.

Kl. 19 ~~a 18~~

Adolf Kurmański
(Wilanów, Polska).

E016 11/20

Pomostek dla ochrony styków szyn kolejowych.

Zgłoszono 8 lipca 1926 r.
Udzielono 17 stycznia 1927 r.

Największą wadą w kolejnictwie jest to, że styki szyn zupełnie nie są zabezpieczone przed uderzeniem kół pociągu, w chwili przetoku z jednej szyny na drugą. Uderzenia te powodują bardzo silny wstrząs pociągu jako też i szyn, zwłaszcza przy dzisiejszych ciężkich typach parowozów.

Przez ten gwałtowny wstrząs spowodowany uderzeniem kół w styki, rozluźniają się umocowania szyn na podkładach tem samem bardzo szybko je niszcząc, a równocześnie rozluźniają montaż parowozów i wozów, powodując przez tarcie rozluźnionych części szybsze zużywanie się taboru kolejowego.

Dla złagodzenia uderzenia kół pociągu w stykach, prócz innych sposobów, już dzisiejszych, używane są obecnie łubki,

które służą nie tylko do silniejszego umocowania szyn, lecz również celem zmniejszenia uginania się końców szyn, a tem samem złagodzenia uderzenia kół pociągu w stykach. Zatem przeznaczenie pomostku, jako istoty wynalazku, jest nie tylko łagodzić, ale również ochronić styki szyn od uderzeń kół, nie zmieniając dotychczasowego systemu łagodzącego uderzenia kół w stykach.

Pomostek jako luźna część toru kolejowego nie jest do szyn stale przytwierdzony, zatem ruchomy, położony na końcach obu szyn, nad stykami, zmusza koło do przejścia na styku z pierwszej szyny na drugą po sobie, chroniąc tym sposobem styk wogóle od uderzenia.

Rysunek przedstawia przedmiot wynalazku a mianowicie:

Fig. 1 w rzucie poziomym uwidacznia leżący nad stykiem *d* pomostek *a* na końcach obu szyn *c—c*.

Fig. 2 uwidacznia przekrój poprzeczny szyny w styku, prowadzony przez pomostek wraz z haczykiem *a*, i przez bezpiecznik *b*.

Fig. 3 przedstawia przekrój podłużny obu szyn *c—c* z widocznym pomostkiem wraz z haczykiem *a*, bezpiecznikiem *b*, oraz wycięciami w szynach *e*, *F* i *g*.

Pomostek winien być wykonany z kutej stali, z przynitowanym doń pośrodku od spodu haczykiem.

Na końcach szyn na ich główkach należy wykonać zagłębienia *g* i *e*, zaś w szyjce szyny — trójkątne wycięcie *F*.

Bezpiecznik *b* sporządzony jest z kutego żelaza. Na jednym końcu bezpiecznika wykonuje się okrągły otwór dla zawieszenia go na haczyku, drugi koniec związa się w rurkę.

Gdy szyny są już przygotowane dla ułożenia pomostku, wówczas, po przytwierdzeniu do podkładów pierwszej szyny, kładzie się pomostek na szynę w zagłębienie *g*, zawiesza się na haczyku pomostku bezpiecznik *b* i przysuwa się do pierwszej szyny drugą, wówczas druga połowa pomostku znajdzie się w zagłębieniu na główce szyny drugiej.

Szynę przytwierdza się do podkładów i

przyśrubowuje łubkami, a wtedy bezpiecznik znajdzie się między obiema szynami a łubkami.

W ten sposób położony na szynach pomostek działa w sposób następujący. Gdy koło pociągu przetoczy się do końca szyny, ugina ją, tem samem pomostek przechyla się za uginającą się szyną i chwytą koło na siebie, koło zaś przetacza się dalej po wypukłości pomostku na szynę następną nie dotykając styków, a tem samem unikając wstrząsu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pomostek dla ochrony styków szyn kolejowych przed uderzeniami kół i gwałtownym wstrząsom toczącego się pociągu, znamieny tem, że składa się z dwóch części: lekko wypukłego, właściwego wraz z haczykiem pomostku (*a*) i zawieszonego na nim bezpiecznika (*b*), przyczem pomostek ten umieszczony jest w odpowiednich wgłębieniach wykonanych w obu przytykających do siebie końcach szyn.

2. Pomostek według zastrz. 1, znamieny tem, że jego powierzchnia pracująca ma kształt wydłużonej elipsy.

Adolf Kurmański.

Fig. 1.

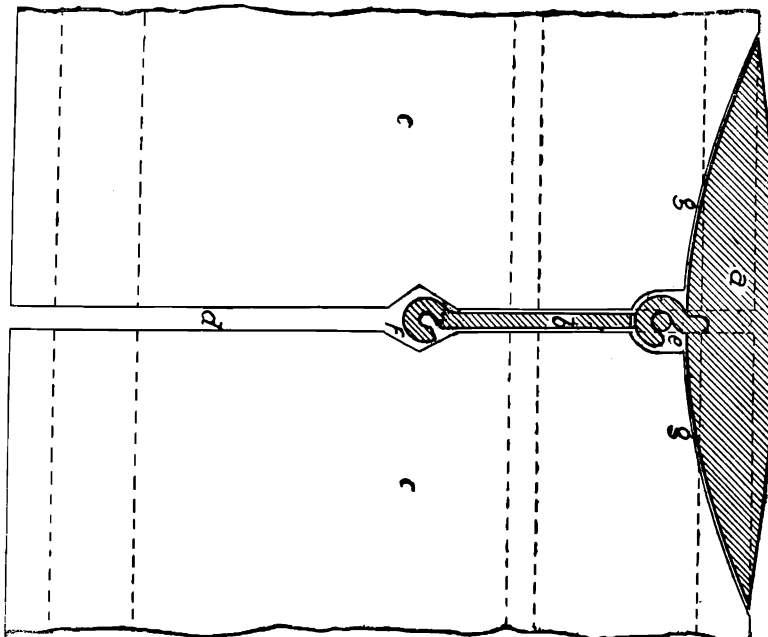
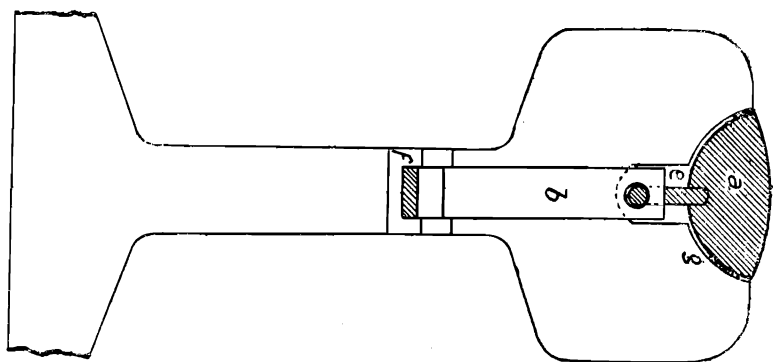
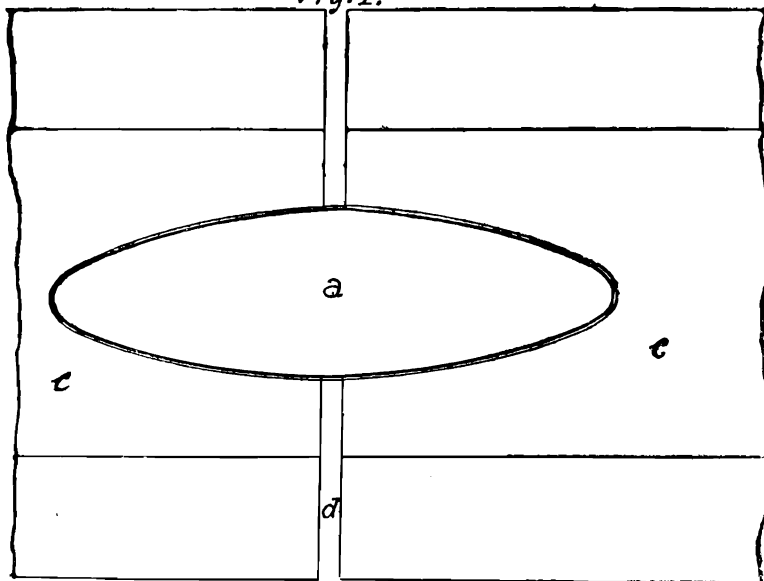


Fig. 3.