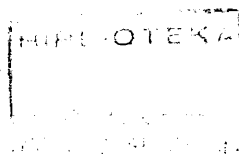


3 marca 1930 r.

E016 11/36

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 11352.

Kl. 19~~a~~15.

19a 11/36

Paweł Grzebiński
(Leśna Jania, Polska).

Złącze szynowe, uniemożliwiające rozebranie toru kolejowego przez niepowołane osoby.

Zgłoszono 17 września 1928 r.

Udzielono 2 grudnia 1929 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest złącze szynowe, uniemożliwiające rozebranie toru kolejowego przez niepowołane osoby.

Istota wynalazku polega na tem, że zwykłe łubki szynowe — wewnętrzny i zewnętrzny — posiadają pośrodku gwintowany otwór, przez który wkrębowany jest nagwintowany koniec drążka, którego drugi gwintowany koniec wkręcony jest w otwór przeciwnieległej pary łubków, łączących styk szyny równoległej. Prócz tego pomiędzy każdą parą łubków umieszczone są jeszcze w miejscu styku szyn płaskie wstawki żelazne, grubości odpowiadającej szyjce szyny, i również z gwintowanym otworem pośrodku, który wypada naprzeciwko gwintowanego otworu w łubkach. Wkład-

ki te są przymocowane na stałe z obu stron między parą łubków zapomocą samorodnego spawania.

Wynalazek uwidoczniiony jest jako przykład wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia łubek z przypojoną od strony wewnętrznej wstawką z przechodzącym nawylot otworem gwintowanym, fig. 1a — samą wstawkę żelazną, fig. 2 — łubek od strony zewnętrznej z gwintowanym otworem pośrodku, fig. 3 — gwintowany na końcach drążek do łączenia dwóch par przeciwnieległych łubków, fig. 4 — sztywny zespół części pokazanych na fig. 1 — 3, fig. 5 i 6 — wkręt do przymocowywania szyn do podkładów z trójkątnym łbem, fig. 7 — widok boczny szyny z wycięciem na końcach w szyjce do założenia

jej za wkładkę żelazną i wreszcie fig. 8—przeszło toru w rzucie poziomym zestawione w myśl wynalazku.

Zespół dwóch przeciwnych złącz szynowych przedstawiony na fig. 4 jest zestawiony na fabryce lub w warsztacie i dowieziony następnie w stanie gotowym na miejsce robót. Jest on wykonany w ten sposób, że pomiędzy każdą parą łubków szynowych jest przypojona zapomocą samorodnego spawania z obu stron do nich po środku wstawka żelazna w kształcie według fig. 1a, przyczem przez każdą parę tych łubków oraz wstawkę przechodzi gwintowany otwór, w który wkręca się gwintowany na końcach drążek łącznikowy (fig. 3). Aby w złączu dwie sąsiednie szyny schodziły się ze sobą, posiadają one na obu końcach wycięcia według fig. 7, równe połowie wkładki żelaznej (fig. 1a). W dowieziony na miejsce robót gotowy zespół łubków według fig. 4 wsuwa się z obu stron szyny kolejowej (fig. 7) i usztywnia je łubkami, zapomocą śrub, poczem przymocowuje się szyny do podkładów zapomocą wkrętów, które w celu utrudnienia odkręcenia ich przez niepowołane osoby

mogą posiadać łeb trójkątny (fig. 5 i 6) do specjalnego klucza.

Tak zestawiony tor kolejowy nie daje się rozebrać w środku danego odcinka, a rozbiórka jego może być przeprowadzona poczynając od stacji kolejowej.

Zastrzeżenie patentowe.

Złącze szynowe uniemożliwiające rozebranie toru kolejowego przez niepowołane osoby, składające się ze zwykłych łubków, znamienne tem, że pomiędzy każdą parą łubków (fig. 1—2) wstawiona jest wkładka żelazna (fig. 1a), przypojona do nich zapomocą samorodnego spawania, przyczem przez wspomnianą wkładkę i łubki przechodzi gwintowany otwór, w który wkręca się gwintowany na końcach drążek łącznikowy (fig. 3), łączący dwa przeciwnie tak zestawione złącza, natomiast szyny w celu umożliwienia ich wsunięcia w złącze posiadają na obu końcach w szycie zaokrąglone wycięcia (fig. 7) równe połowie wkładki żelaznej (fig. 1a).

Paweł Grzebiński.

