
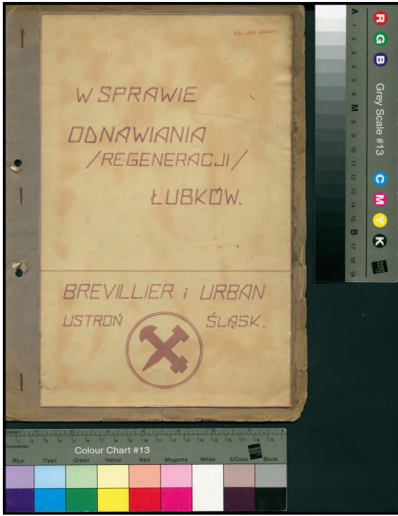


<p>Logotyp</p> 	<p>Nazwa instytucji</p> <p>Muzeum Ustrońskie</p>	
<p>Tytuł jednostki / publikacji / fotografii</p> <p>Brevillier i Urban Ustroń, Śląsk, w sprawie odnawiania (regeneracji) łubków</p>		
<p>Ilość stron oryginału</p> <p>5</p>	<p>Ilość skanów</p> <p>5</p>	<p>Liczba plików publikacji</p> <p>13</p>
<p>Autor</p> <p>nieznany</p>	<p>Wydawnictwo / zakład fotograficzny</p> <p>Brevillier - Urban</p>	<p>Skan okładki</p> 
<p>Miejsce wydania</p> <p>Ustroń</p>	<p>Rok wydania / Data powstania</p> <p>Lata 30. XX w.</p>	
<p>Sygnatura</p> <p>---</p>	<p>Rodzaj zasobu (np. zdjęcie, czasopismo itp.)</p> <p>Maszynopis z odręcznymi rysunkami</p>	
<p>Wymiary (wys x szer)</p> <p>Śląsk Cieszyński, Ustroń,</p>	<p>Stan zachowania</p> <p>---</p>	
<p>Charakterystyka skanowanego obiektu</p> <p>Muzeum Ustrońskie im. Jana Jarockiego</p> <p>Hasła przedmiotowe (okres historyczny, postacie, miejsce)</p> <p>Ustroński przemysł, produkcja międzywojenna kuźni pod zarządem firmy Brevillier – Urban, łubki, łapki, podkładki kolejowe, regeneracja zużytych złączek kolejowych.</p> <p>Hasła tematyczne (np. miasto, przemysł, kuźnia, letnicy itp.)</p> <p>Publikacja omawia zasadność odnawiania łubków, podkreślając zalety tego rozwiązania w stosunku do opcji zastosowania całkiem nowych egzemplarzy. Określa również maksymalne zużycie, kwalifikujące łubki kolejowe do regeneracji.</p>		
<p>Prawa autorskie</p> <p>---</p>		

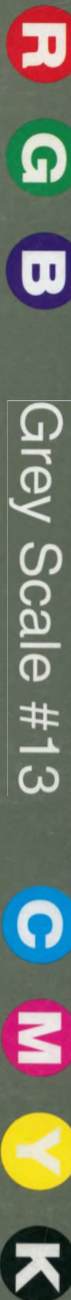
Inż. Jan Jarocki

W SPRAWIE
ODNAWIANIA
/REGENERACJI/
ŁUBKÓW.

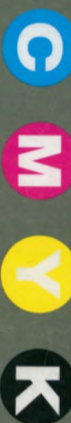
BREVILLIER ; URBAN
USTRÓŃ ŚLĄSK.



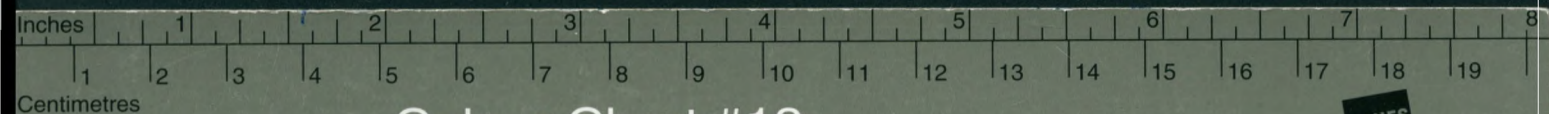
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM



Colour Chart #13

DANES-PICTA.COM

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black



Łubki łączące szyny, zużywają się po pewnym czasie tak bardzo, że mimo najsilniejszego dokręcania śrub, nie łączą dość silnie styków szyn.

Ze względu na bezpieczeństwo ruchu, były takie łubki, aż do ostatnich czasów usuwane z torów głównych, a dalszą swą pracę pełniły, aż do zupełnego zużycia w torach bocznych.

Okazało się jednak, że zużyte łubki mogą być tanim i łatwym sposobem przywrócone do stanu pierwotnego, przez specjalne zabiegi kuzienne, zwane regeneracją czyli odnawianiem złączek.

Na podstawie doświadczeń zebranych przez różne państwa Europejskie które oddawna stosują odnawianie złączek, wprowadziła ten dział produkcji, pierwsza w Polsce, firma Brevillier & Urban w Ustroniu. Odnawianie łubków polega na przywróceniu łubkom wymiarów normalnych, kosztem przesunięcia materiału z miejsc które bez szkody mogą być osłabione, do miejsc zużytych.

Odnowione łubki mają zasadnicze wymiary identyczne z łubkami nowymi, poza tym mają nad nimi tę wyższość, że górna powierzchnia przylgowa tworzy daszek, którego wysokość w środkowej części łubka jest o 2 mm większa niż na jego końcach. Patrz szkic.

Łubek nowy.



Łubek odnowiony.



Skutkiem tego styk szyn, nawet przy wybitych komorach, jest silniejszy przy użyciu łubków odnowionych niż łubków nowych.

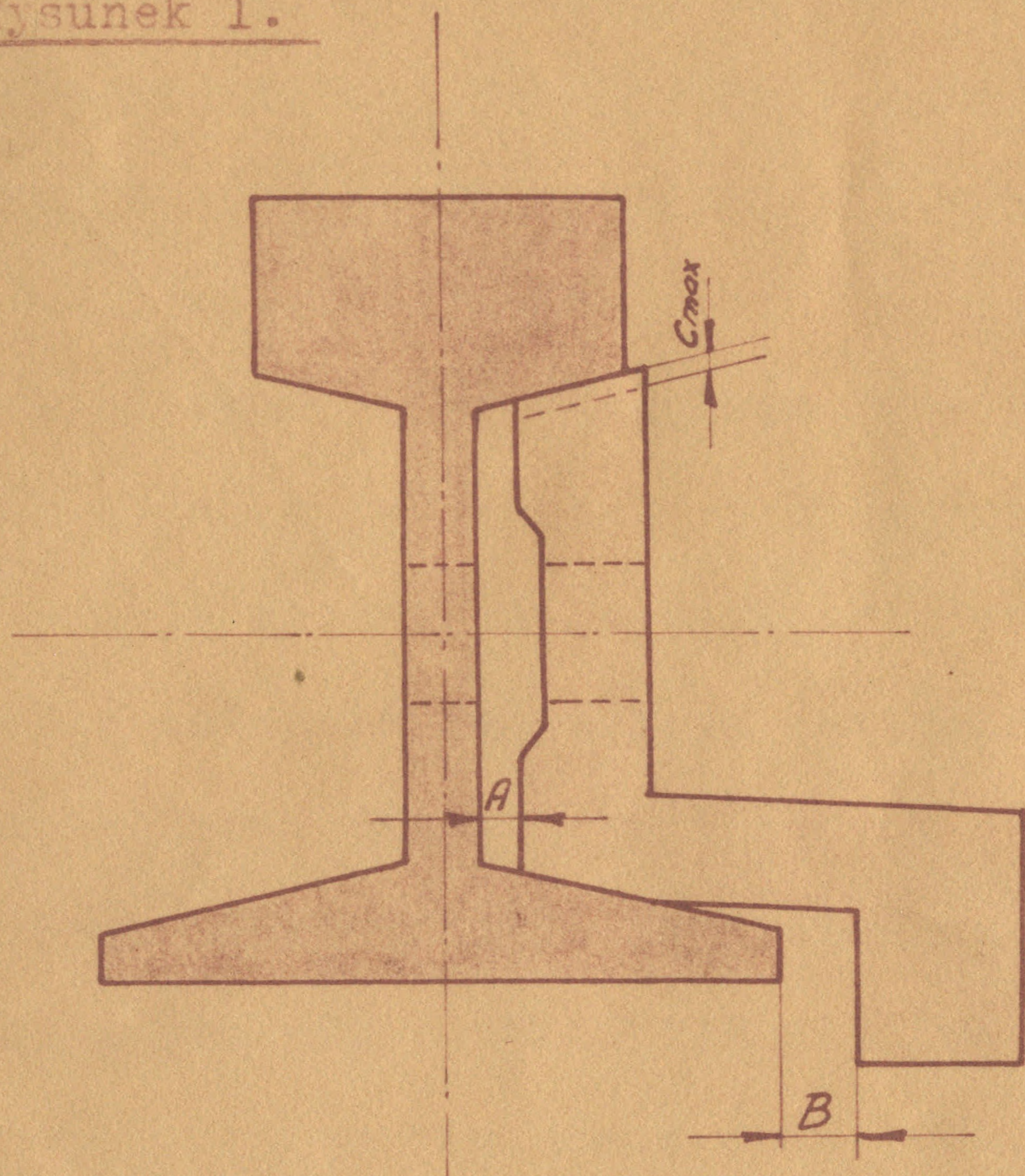
W łubkach odnowionych polepszają się ponadto, na skutek odpowiednich zabiegów termicznych, własności wytrzymałościowe materiału.

Celem prowadzenia racjonalnej gospodarki, należy usuwać z toru takie łubki, które nie mogą już dać więcej silnych styków.

Aby do tego dojść, należy najpierw dokładnie ustalić, kiedy łubek przestaje działać prawidłowo.

Łubek pracuje prawidłowo tylko wtedy, gdy jego powierzchnie przylgowe opierają się o głowę i stopę szyny. Patrz rys.1.

Rysunek 1.



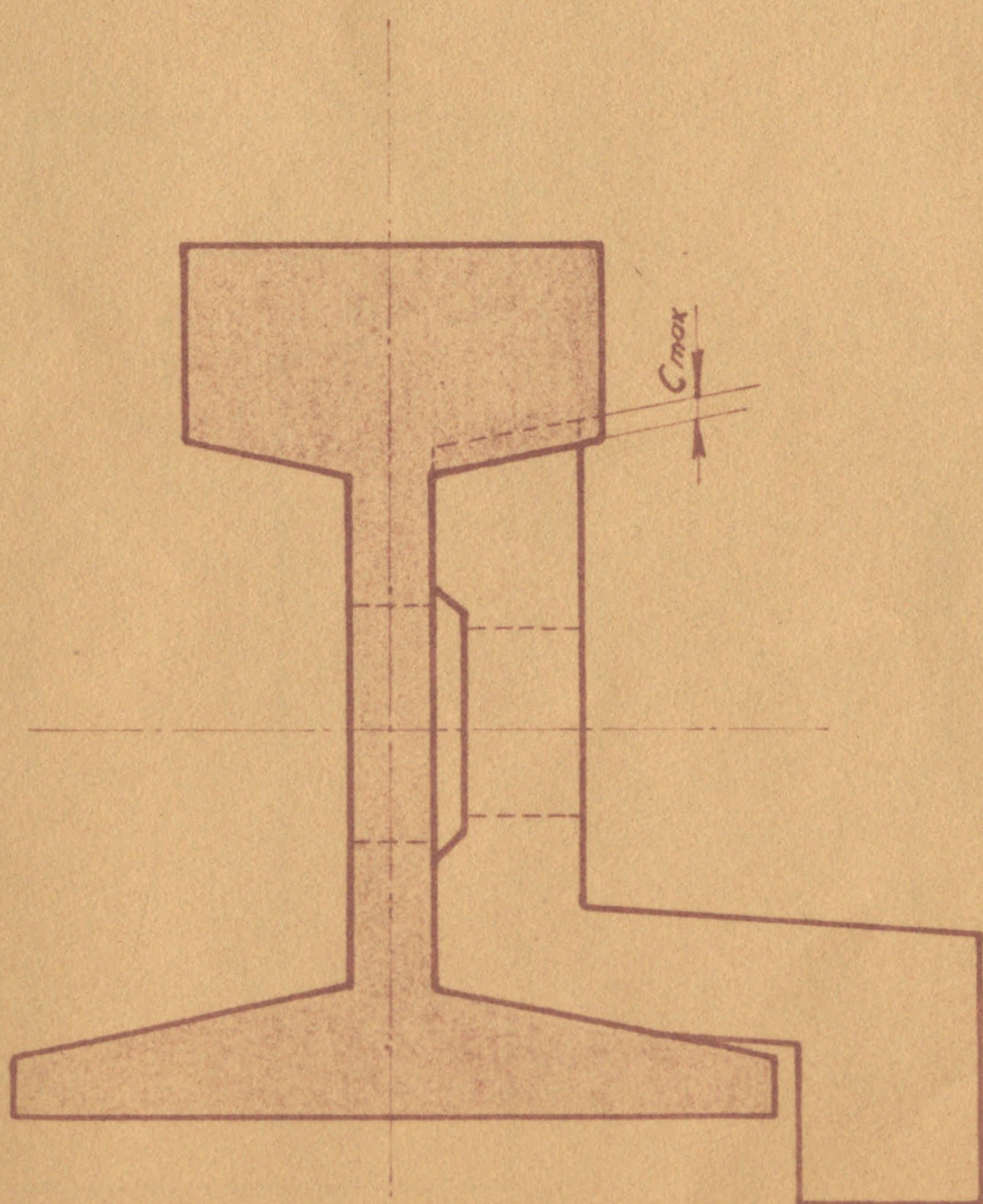
A--Odległość łubka od szyjki szyny

B--Odległość fartucha łubka od stopy szyny.

Z chwilą gdy łubek zetknie się z szyjką szyny, rys.2, lub fartuch łubka ze stopą szyny, rys.3, przestaje działać prawidłowo i mimo najsilniejszego dokręcania śrub, nie daje silnego styku.

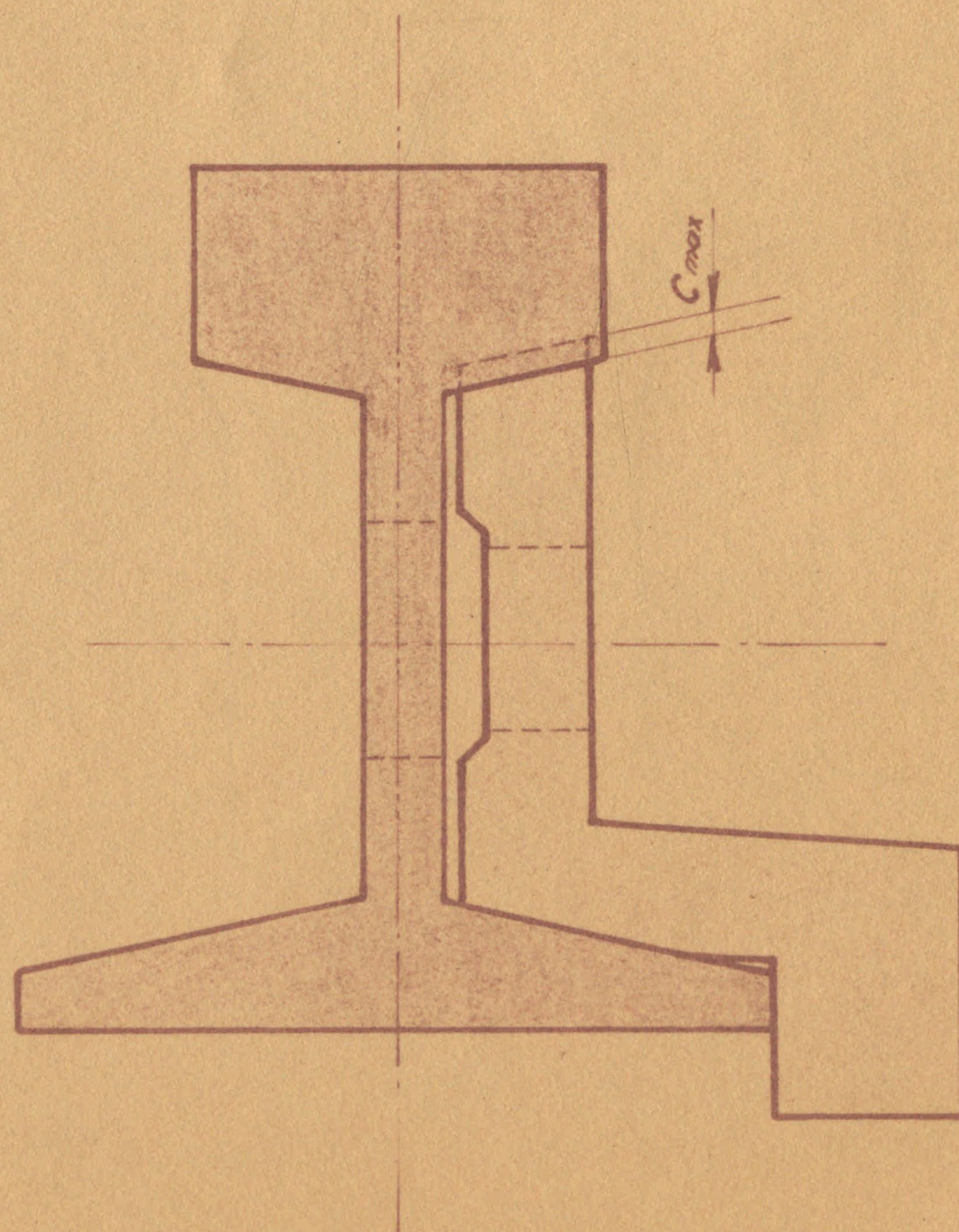
Rysunek 2.

B większe niż A



Rysunek 3.

B mniejsze niż A



Takie zużycie przy którym łubek zetknie się z szczytą szyny, lub fartuch łubka ze stopą szyny, określono jako:

M A X Y M A L N E Z U Ż Y C I E Ł U B K A /znak C_{max} ./

Przed osiągnięciem zużycia maksymalnego, łubek zużywa się powoli, po osiągnięciu zaś jego zużycie postępuje już bardzo szybko, z tego powodu, że luzy pomiędzy łubkiem i szyną, przy uderzeniach powstałych od przejeżdżających pociągów, powodują powstawanie bardzo wysokich napięć, które w szybkim czasie niszczą łubki i końce szyn.

Jak widać z powyższych wywodów, łubek pracuje tylko wtedy prawidłowo, gdy zużycie jego jest mniejsze niż zużycie maksymalne.

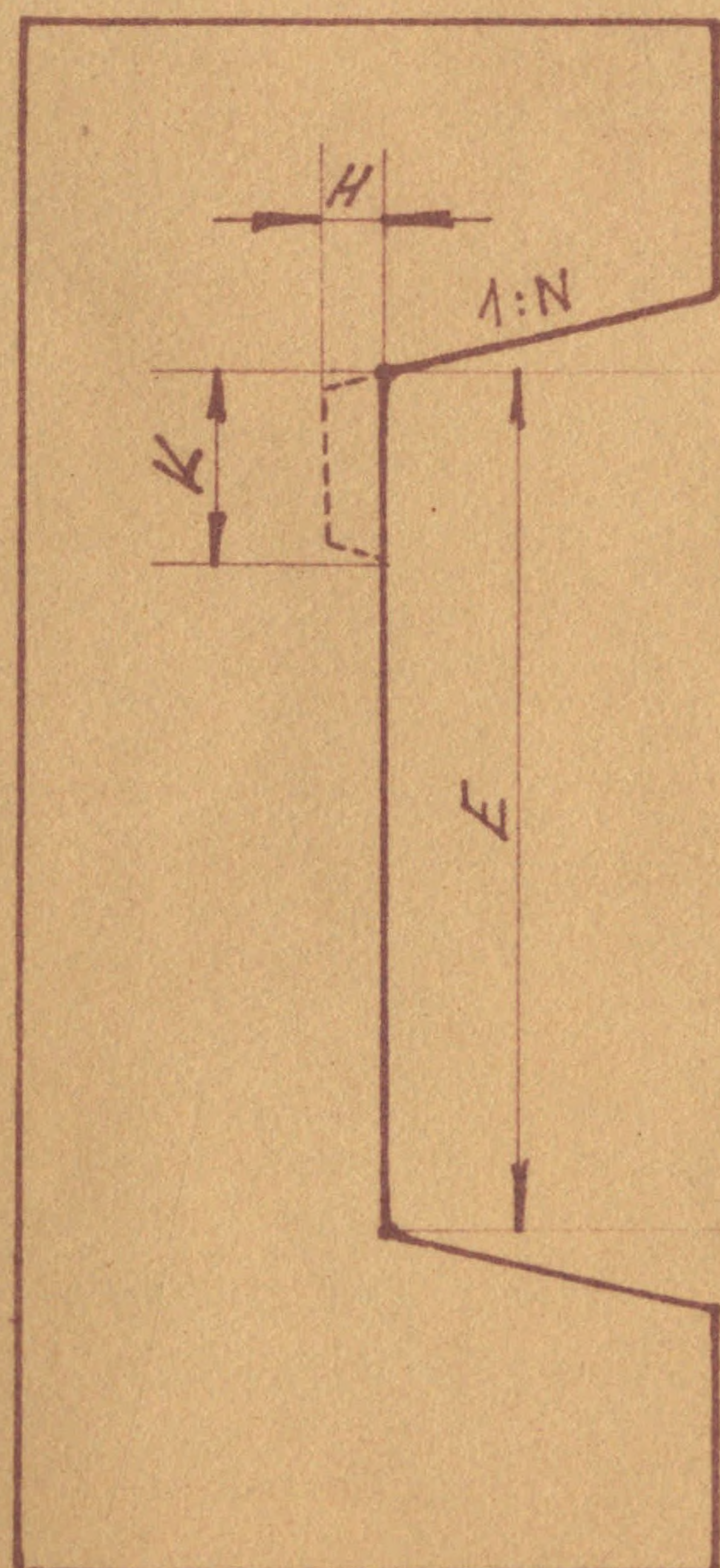
Z chwili osiągnięcia zużycia maksymalnego, powinien być łubek bezwarunkowo usunięty z toru i oddany do odnowienia /regeneracji/

Dołączona tabela podaje maksymalne zużycie wszystkich łubków znajdujących się w "ALBUMIE ZŁĄCZEK WALCOWANYCH, UŻYWANYCH NA P.K.P." wydanym nakładem Min.Kom.w roku 1930.

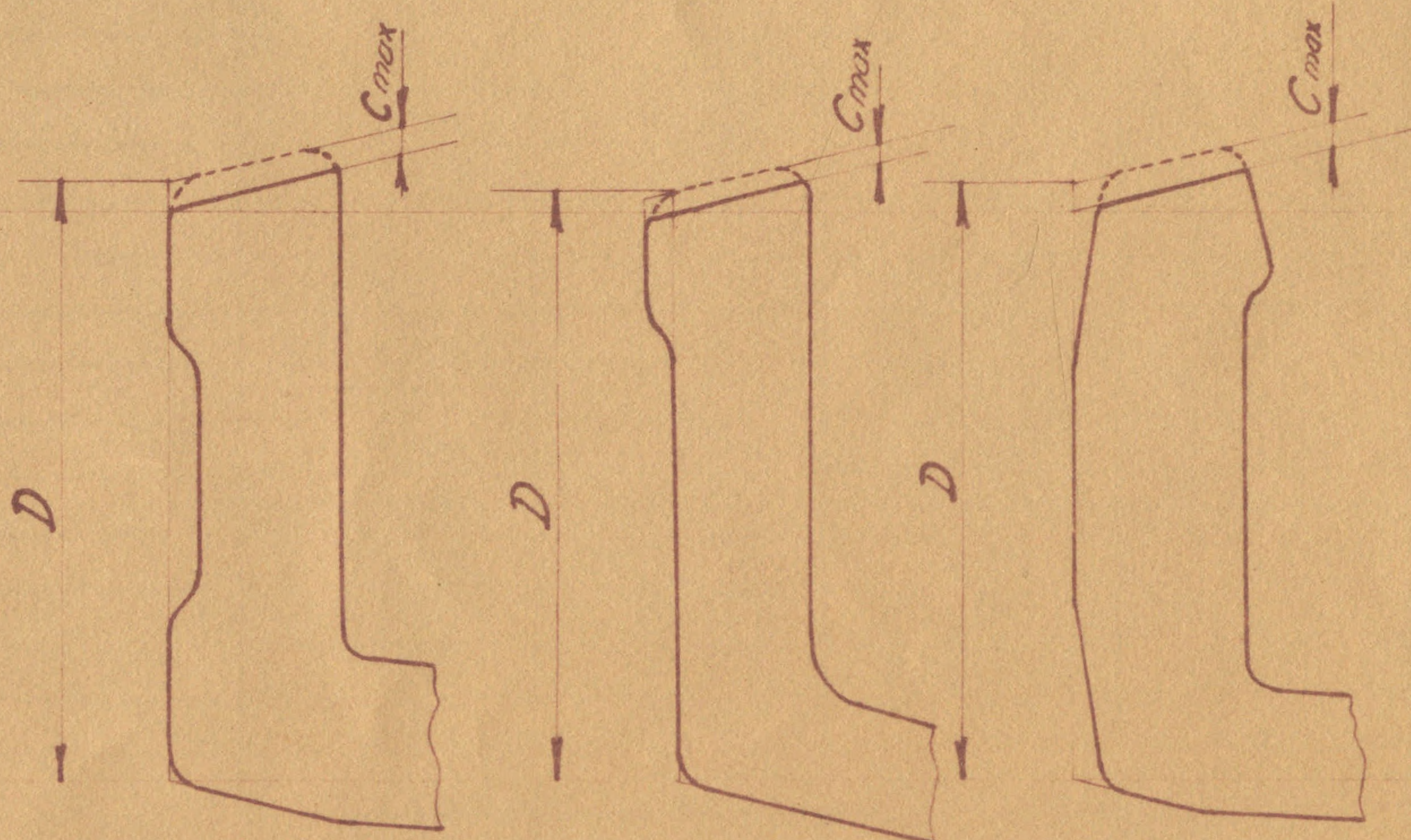
Do mierzenia maksymalnego zużycia łubków nadają się najlepiej szablony przedstawione na rys.4., wszystkie wymiary szablonów podane są w tabeli.

Rysunek 5, przedstawia sposób mierzenia wysokości łubków /D/ przy różnych kształtach łubków.

Rysunek 4.



Rysunek 5.



Uwaga!

Tylko szablon dla Typu 36, Nr. albumu 18, posiada wycięcia:

H--2,5 m/m, K--18,0 m/m.

- A-----Odległość łubka od szyjki szyny.
 B-----Odległość fartucha łubka od stopy szyny.
 Cmax.-Maxymalne zużycie łubka.
 D-----Wysokość łubka nowego.
 E-----Wysokość łubka przy Cmax.i wysokość szablonu.
 *-----Wymiary z tym znakiem nie mogły być dokładnie ustalone.
 5,00--Cyfra podkreślona służyła do ustalenia Cmax.
 F-----Te same litery, oznaczają identyczne szablony.

Nr.alb.	Typ	1:N	A	B	Cmax.	D	E	F
1	5	1:4	<u>6,00</u>	-----	43,00	74,00	71,00	-
2	6b	1:4	<u>6,00</u>	5,00	2,75	82,25	79,50	a
3	6d	1:4	<u>8,00</u>	8,00	4,00	83,00	79,00	b
4	6e	1:4	<u>8,00</u>	8,00	4,00	83,00	79,00	b
4	7e	1:4	5,00	8,00	2,50	83,00	80,50	c
5	7d	1:4	5,00	8,00	2,50	83,00	80,50	c
6	8a	1:4	8,00	6,00	3,00	83,50	80,50	c
7	8b	1:4	8,00	6,00	3,00	83,50	80,50	c
8	8c	1:4	8,00	-----	4,00	83,50	79,50	a
9	8d	1:4	8,00	-----	4,00	83,50	79,50	a
9	15c	1:4	8,00	-----	4,00	83,50	79,50	a
10	8f	1:4	8,00	-----	4,00	83,50	79,50	a
11	10a	1:4	<u>8,00</u>	<u>8,00</u>	4,00	83,00	79,00	b
12	15a	1:4	8,00	6,00	3,00	83,50	80,50	c
13	26	1:4,48	<u>3,00</u>	-----	1,34	63,08	61,70	-
14	30	1:2,75	<u>4,50</u>	-----	3,27	67,27	64,00	-
15	31a	1:2,75	4,50	5,25	3,27	66,73	63,50	d
16	31b	1:2,75	4,50	4,25	3,09	66,73	63,60	-
17	31c	1:2,75	4,50	-----	3,27	66,73	63,50	d
18	36	1:2	<u>3,50</u>	5,30	3,50	72,00	68,50	h
19	38a	1:3	4,64	5,14	3,09	75,09	72,00	e
20	38b	1:3	4,64	5,14	3,09	75,09	72,00	e
21	39a	1:3	3,00	11,00	2,00	77,33	75,30	f
21	40a	1:3	2,50	5,50	1,67	77,77	75,70	-
22	39b	1:3	3,00	11,00	2,00	77,33	75,30	f
23	41a	1:4	5,50	5,00	2,50	79,50	77,00	g
24	41b	1:4	5,50	5,00	2,50	79,50	77,00	g
25	42	1:4	4,00	5,00	2,00	74,80	72,80	-
26	32	1:2,75	4,50	5,25	3,27	66,73	63,50	d
27	A	1:4	7,00	6,00	3,00	78,00	75,00	-
28	CIV	1:2,50	1,50	5,00	1,20	69,70	68,50	h
28a	CIV	1:2,50	3,50	7,00	2,80	71,30	68,50	h
29	C	1:2,58	<u>2,50</u>	10,95	1,94	65,20	63,30	-
30	D	1:2,58	5,00	-----	3,88	67,93	64,10	-
31	Xa	1:2,50	5,00	-----	4,00	64,80	60,80	j
32	X	1:2,50	4,00	-----	3,20	64,00	60,80	j
33	XI	1:2,50	1,50	-----	1,20	64,00	62,80	-
34	XXIV	1:2,50	4,10	-----	3,28	62,00	58,70	-
35	XXIVa	1:2,50	5,00	7,50	4,00	62,40	58,40	-
36	XXVII	1:2	6,00	-----	6,00	69,00	63,00	-
37	XXX	1:2,50	2,50	-----	2,00	49,00	47,00	-
38	S	1:4	8,99	-----	4,50	83,74	79,20	-
39	L	1:4	7,50	-----	3,75	77,24	73,50	-
40	8a	1:4	8,00	6,00	3,00	83,50	80,50	c
41	6d	1:4	7,50	8,00	3,75	83,00	79,30	-
42	P	1:3	4,64	5,14	3,09	75,09	72,00	e
43	15a	1:4	7,00	6,00	3,00	83,00	80,00	-
44	7d	1:4	5,00	8,00	2,50	83,00	80,50	c