

Z powodu artykułu „Złączenia skówkowe szyn toru kolejowego“.

W № 32 Przeglądu Technicznego z r. b. pomieszczonym został artykuł p. t. „Złączenia skówkowe szyn toru kolejowego“, zawierający opis nowego typu połączenia szyn w stykach. Typ ten, o ile wnioskować można z opisu, istnieje dotąd tylko na papierze, przy czem autor artykułu, przypisując konstrukcyi tej wielkie zalety, poleca wypróbowanie jej na kolejach żelaznych.

Zastosowanych i niezastosowanych projektów połączeń szyn kolejowych istnieje tak wielka mnogość, że nie zwróciłbym uwagi na pomysł autora wspomnianego artykułu, gdyby nie okoliczność, że tenże powołuje się na moje wskazówki otrzymane z doświadczeń na kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Oczywiście mowa tu tylko o wskazówkach, które autor sam wysnuł z opisu doświadczeń moich, zamieszczonego w № 29, 30, 31, 32, 33 i 34 Przeglądu Technicznego za rok zeszły, gdyż osobiście żadnego udziału w pomysle „złączeń skówkowych“ nie brałem, natomiast żałuję bardzo, jeżeli do tegoż pomysłu wspomniany opis w czemkolwiek się przyczynił.

Jedną z przyczyn powstawania wszelkiego rodzaju nie dających się zastosować projektów jest mniemanie, jakoby przy rozwiązywaniu zadań technicznych szło o odgadnięcie zagadki, do której potrzeba tylko trochę sprytu i pomysowości. Cenne te przymioty nie wystarczają jednak w tym wypadku, gdyż wobec rozwoju techniki niezbędną się staje dokładna znajomość zarówno zasad naukowych, dotyczących się danego przedmiotu, jak też osiągniętych przedtem rezultatów praktycznego ich zastosowania. Kwestya połączeń w stykach szyn kolejowych posiada obszerną literaturę teoretyczną¹⁾ i historyczną²⁾.

Przypuszczam, że gdyby autorowi omawianego artykułu była ona znana choć w części, nie proponowałby zastosowania konstrukcyi, w której pozostawać musi dość znaczny luz pomiędzy szynami i łączącą je „skówką“, ze względu na nieuniknione różnice w wymiarach przekroju szyn, powstające przy ich walcowaniu; nie pominąłby tarcia, które spowodować musi w krótkim czasie zużycie się przylegających części, a więc jeszcze większy luz między nimi, którego usunąć nie można, jak to ma miejsce w razie zastosowania potępionych przez autora łaz boczných i śrub, które je łączą; nie budowałby mostu między stykowymi podkładami, który, podpierając szyny w styku, sprzyja powstawaniu progów wskutek nierównej wysokości szyn i stanowi kowadło, o które końce tychże szyn uderzają; nie twierdziłby, że zaletą jego konstrukcyi jest wielka sztywność połączenia, gdyż sztywność ta nie powinna być większą w styku, niż na pozostałej długości szyny; wreszcie nie podawałby połączenia „skówkowego“ za nowość, gdyż tego rodzaju połączenia były proponowane przed kilkudziesięciu laty³⁾ i wtedy już za wadliwe uznane.

A. Wasiutyński.

¹⁾ Por. między innemi:

Zimmermann. Die Berechnung des Eisenbahn-Oberbaues, 1888.

Ast. Relation entre le voie et le matériel roulant w Compte rendu du congrès intern. IV-e Session, V. A.

A. Chołodecki. Wpływ sił zewnętrznych na budowę wierzchnią toru kolejowego. Kijów, 1897.

A. Wasiutyński. O zmocnieniu połączeń szynowych. Referat odczytany na XIII zjeździe inżynierów służby drogowej. Izwiestja Sobrania Inżynierow Putiej Soobszcz., rok 1896.

²⁾ Haarmann. Das Eisenbahngleis. Geschichtlicher Theil. 1891.

³⁾ Por. Trautwine. The civil engineer's pocket-book, r. 1888, str. 769, rys. 20.