

## **Janusz Poliński: Automatyczne sprzęganie taboru kolejowego. Część I – Historia rozwoju sprzęgu samoczynnego**

Artykuł przedstawia rys historyczny dotyczący ewolucji sprzęgów samoczynnych na świecie. Rozwój transportu kolejowego i związane z tym rosnące zapotrzebowanie na tabor kolejowy, wiąże się z koniecznością częstego łączenia i rozłączania wagonów. Częste manewrowanie sprzęgiem śrubowym było dla personelu kolejowego ciężką i niebezpieczną pracą, stąd poszukiwano rozwiązań usprawniających ten proces oraz gwarantujących wzrost bezpieczeństwa. Takim rozwiązaniem stał się sprzęg samoczynny. Dzięki dużej wytrzymałości sprzęgu stworzono możliwość zwiększenia ładowności wagonów, a tym samym ładowności pociągu i jego długości. W artykule opisano problem samoczynnego łączenia taboru kolejowego oraz ewolucję konstrukcji sprzęgów, będącą następstwem rozwoju techniki i możliwości stosowania nowych materiałów. Przedstawiono również techniczne rozwiązania sprzęgów, jak np.: Jenny, Willsona, Scharfenberga i wielu innych, a także interesujące rozwiązania mechanizmów eliminujących ręczną pracę przy łączeniu sprzęgów śrubowych stosowanych w pojazdach trakcyjnych podczas wykonywania prac manewrowych, w tym urządzenie zaprojektowane w Polsce. Scharakteryzowano także różne rozwiązania sprzęgów samoczynnych, które w większości nie są ze sobą kompatybilne. Czytelnikom zainteresowanym tematem zaproponowano interesujące filmy obrazujące omawiane treści. W niniejszym artykule pominięto opisanie rozwoju ujednoczonej konstrukcji sprzęgu samoczynnego dla kolei europejskich, ponieważ będzie to tematem II części artykułu.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, łączenie taboru kolejowego, sprzęg samoczynny