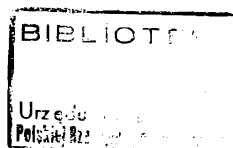


Warszawa, 18 kwietnia 1933 r.

E01c 7/14

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 17908.

Kl. 19c₂

19c 7/14

Józef Jakubczyk
(Cieszyn, Polska)
i Randolph Menzel
(Katowice, Polska).

Spółób budowy dróg.

Zgłoszono 20 października 1931 r.
Udzielono 30 stycznia 1933 r.

Wadą dotychczas stosowanych dróg betonowych jest łatwe pękanie nawierzchni, a więc i niszczenie drogi. Powodem pękania są zarówno zmiany temperatury, jak też ruchy terenu. W celu zapobieżenia pękaniu dodawano do betonu odpowiednie środki chemiczne względnie stosowano fugi dylatacyjne.

Wynalazek umożliwia wykonywanie nawierzchni betonowej, która odznacza się trwałością, a poza tem jest stosunkowo tania. Pękanie takiej nawierzchni jest prawie wykluczone.

W tym celu stosuje wynalazek bloki z betonu cementowego o odpowiednim kształ-

cie, ułożone obok siebie tak, że pomiędzy nimi powstają próżne klinowe przestrzenie o stosunkowo wielkiej szerokości, które zalewa się następnie masą wypełniającą. Bloki te są przytem tak wykonane, iż ich środkowa część posiada w przekroju poprzecznym kształt trapezu, podczas gdy górna ich część jest prawie prostokątna. Dzięki temu boczne powierzchnie części górnych bloków są mniej więcej prostopadłe do nawierzchni drogi. Klin wypełniający dzięki swemu kształtowi uniemożliwia jakiegokolwiek ruchy wzajemne bloków w kierunku pionowym oraz przenosi obciążenie jednego szeregu bloków na szeregi są-

siednie. Stosunkowo wielkie wymiary podstawy bloku zmniejszają ciśnienie na podłożu nawierzchni.

Na rysunku fig. 1 przedstawia w perspektywie przykład wykonania nawierzchni według wynalazku, fig. 2 — blok betonowy w rzucie pionowym.

Bloki 1 układa się na odpowiednio wykonanym podłożu 2 w kierunku podłużnym drogi tak, aby fugi czołowe 3 pomiędzy nimi były przestawione. Pożądany profil nawierzchni w kierunku poprzecznym uzyskuje się przez odpowiednie wykonanie profilu podłoża lub przez stosowanie bloków o rozmaitych wysokościach.

Próżne przestrzenie 4 pomiędzy blokami wypełnia się, jak wyżej wspomniano, masą wypełniającą, np. betonem cementowym lub masą asfaltowo-smołowcową. W celu zapobieżenia mechanicznemu łączeniu się betonu z blokami powierzchnie tych ostatnich powleka się izolacyjną warstwą smoły lub asfaltu. Bloki zaopatruje się na bocznych powierzchniach we wcięcia 5, w które wchodzi beton, wskutek czego bloki nie mogą zmieniać swego wzajemnego położenia w kierunku pionowym.

W podłożu 2, a mianowicie w miejscach pod fugami 3 umieszcza się ewentualnie kamienie betonowe 6, wykonane w podobny sposób, jak bloki 1. Po wypełnieniu przestrzeni pomiędzy kamieniami 6 wykonanie samej nawierzchni może być

dokonywane przez osoby niekwalifikowane.

Bloki 1, 6 można wykonać ewentualnie całkowicie z zendrówki lub żużla wielkopiecowego.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób budowy dróg znamieny tem, że na odpowiednio wykonanem podłożu układa się bloki z betonu, zendrówki, żużla wielkopiecowego lub podobnego materiału, których boczne powierzchnie posiadają stożkowe pochylenie, wskutek czego pomiędzy blokami powstają próżne klinowe przestrzenie o znacznej szerokości, przyczem te przestrzenie wypełnia się betonem względnie masą asfaltowo-smołowcową.

2. Sposób według zastrz. 1, znamieny tem, że boczne powierzchnie bloków powleka się warstwą smoły lub asfaltu.

3. Blok do budowy dróg według zastrz. 1, znamieny tem, że środkowa jego część posiada w przekroju poprzecznym kształt trapezu, a górna część w przybliżeniu kształt prostokąta.

J ó z e f J a k u b c z y k.

R a n d o l f M e n z e l.

Zastępca: Inż. H. Sokal,
rzecznik patentowy.

