

17 maja 1932 r.

2

EO1c 9/08

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15859.

Kl. 19 ~~c 5~~.

19c 9/08

Kazimierz Martini
(Warszawa, Polska).

Sposób budowy nawierzchni dróg.

Zgłoszono 5 stycznia 1931 r.

Udzielono 10 marca 1932 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest sposób budowy nawierzchni dróg, polegający na wbudowywaniu w istniejących lub nowobudowanych szosach gładkich pasów z betonu lub żelazobetonu. Każdy z tych pasów służy za tor dla innego koła, tak że lewe koła wozu toczą się po jednym pasie, podczas gdy prawe toczą się po innym pasie.

Znane jest budowanie dróg przez wytwarzanie tak rozmieszczonych pasów z ubijanego szabru w zwykłych drogach gruntowych. Wynalazek niniejszy polega na wbudowywaniu w jezdnię pasów betonowych lub żelazobetonowych. Pasy takie

mogą się składać z uprzednio fabrycznie przygotowanych płyt z żelazobetonu, przywożonych na miejsce budowy i układanych zapomocą specjalnych żórawi w rowkach, przygotowanych do ich ułożenia bądźto w już istniejących drogach, bądź też w drogach nowobudowanych.

Przy niezbyt wielkim ruchu samochodowym nie kalkuluje się budowa szosy całkowicie betonowej, asfaltowej względnie z innego materiału trwałego. Z drugiej strony szosy budowane z szabru nie są dostatecznie trwałe i w szczególności przy ruchu i samochodowym i konnym w krótkim czasie, jak wiadomo, tracą gładką powierzch-

nie, a wytwarzające się wyboje bardzo utrudniają ruch samochodowy. Wbudowanie według niniejszego wynalazku wąskich tylko pasów o gładkiej mocnej powierzchni wytwarza gładkie tory dla kół samochodowych przy bardzo zmniejszonych kosztach budowy w porównaniu z szosą wybudowaną całkowicie z trwałego materiału. Odległość pomiędzy takimi dwoma pasami oraz szerokość pasów jest tak dobrana, aby mogły z nich korzystać samochody o wszelkiem rozstawieniu kół, a w razie życzenia na przykład, ażeby nie mogły z nich korzystać wąskie pojazdy konne, to znaczy, że w takim przypadku odległość wzajemna wewnętrznych krawędzi każdego dwóch pasów byłaby większa od odległości pomiędzy kołami jednokonnego pojazdu.

Sposób według wynalazku przedstawia między innymi szereg następujących zalet i korzyści. Umożliwia bardzo szybkie wykonanie budowy tak przy wykonywaniu pasów na miejscu, jak również przy masowej produkcji gotowych płyt w fabryce i dowożeniu ich na miejsce budowy.

Sposób ten umożliwia wykonywanie budowy bez przerw w ruchu na szosie, a więc również daje możliwość prowadzenia budowy szosy z dowolną żadaną szybkością. Odpada tu potrzeba robienia objazdów lub zamykania ruchu, co niejednokrotnie ma miejsce przy obecnie wykonywanych budowach.

Konserwacja szos według wynalazku jest łatwa i umożliwiona jest szybka naprawa również bez przerwy w ruchu przez odwracanie płyt, to jest, układanie ich zużytą górną powierzchnią na spód, a spodnią nieużytą na wierzch lub przez wymianę płyt zużytych na nowe.

Wynalazek ten daje się również z łatwością zastosować do budowy prowizorycznych dróg na terenach zupełnie niezdatnych dla ruchu samochodowego lub ciężarowego, jakimi są na przykład piaski i zo-

rane pola. Ma to wielkie znaczenie szczególnie przy operacjach wojskowych. W tym przypadku konstrukcja płyt, a więc przekrój, uzbrojenie i wymiary są zależne od rodzaju i charakteru terenu. W tym celu dla różnych rodzajów gruntu i obciążenia przygotowuje się zawczasu znormalizowane typy płyt. Te same płyty mogą służyć do układania przejść przez rowy i inne nawet znaczne nierówności terenu, zastępując przyczółki, filary i belki mostowe.

Budowa takiej drogi odbywa się przez układanie płyt jedna za drugą zapomocą mechanicznego obrotowego żórawia lub podobnego znanego urządzenia, które posuwa się naprzód, układając te płyty przed sobą.

Na rysunku uwidoczniło kilka przykładów budowy nawierzchni dróg sposobem według wynalazku. Fig. 1 przedstawia przekrój poprzeczny szosy z dwoma pasami, fig. 2 — przekrój poprzeczny szosy z trzema pasami, fig. 3 — przekrój poprzeczny pasa betonowego wbudowanego w szosę, fig. 4 — przekrój pasa wykonanego z płyt żelazobetonowych.

W szosie, zbudowanej z szabru 1, mogą być wbudowane dwa pasy 2, jak uwidoczniło na fig. 1, lub więcej takich pasów. Na fig. 2 uwidocznione są trzy pasy, z których środkowy 3 jest szerszy w tym celu, aby na nim mogły się zmieścić jednocześnie dwa koła mijających się samochodów.

Fig. 3 przedstawia jeden pas jezdni, ułożony z betonowych płyt 4 szerokości około pół metra, których górna powierzchnia jest wypukła. Pas według fig. 4 jest wykonany z płyt żelazobetonowych, składających się z podłużnych prętów żelaznych 5 i poprzecznych 6 oraz z masy betonowej 7.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Sposób budowy nawierzchni dróg przez wytwarzanie w nich pasów, wykonanych z innego materiału, niż pozostała część nawierzchni, i służących za oddzielne

tory dla kół pojazdów, znamienny tem, że pasy te wykonywa się z betonu.

2. Sposób budowy nawierzchni dróg według zastrz. 1, znamienny tem, że pasy te wykonywa się z betonu uzbrojonego prętami żelaznymi (5, 6).

3. Sposób budowy nawierzchni dróg

według zastrz. 1 lub 2, znamienny tem, że pasy układa się z gotowych płyt.

Kazimierz Martini.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

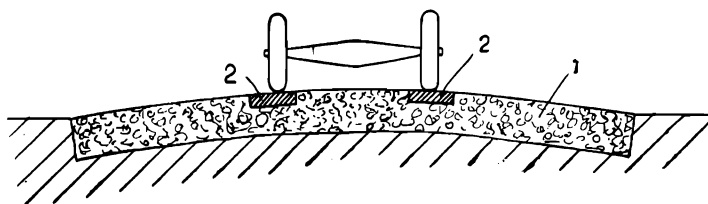


Fig. 2

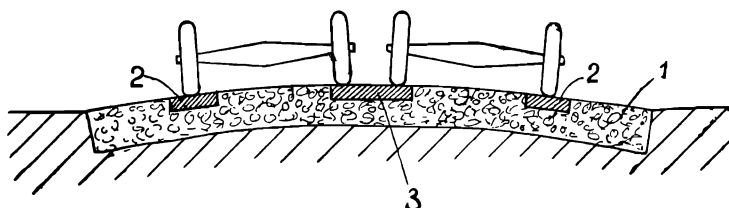


Fig. 3

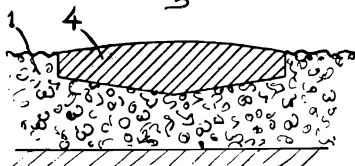


Fig. 4

