

---

# WIADOMOŚCI DROGOWE

## ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

---

INŻ. M. NESTOROWICZ i INŻ. ST. LENCZEWSKI-SAMOTYJA.

### POMYSŁ DROGI STALOWEJ.

W ostatnich latach wykonane zostały próbne odcinki dróg stalowo-rusztowych, zakładanych na mocnem podłożu (np. na drodze bitej lub starym bruku) i zasypanych materiałem mineralnym z lepszczem bitumicznym.

Do takiego typu nawierzchni należy odcinek wykonany na Śląsku i opisany w referacie inż. G. Łazoryka na III Polskim Kongresie Drogowym p. t. „Budowa dróg stalworusztowych”.

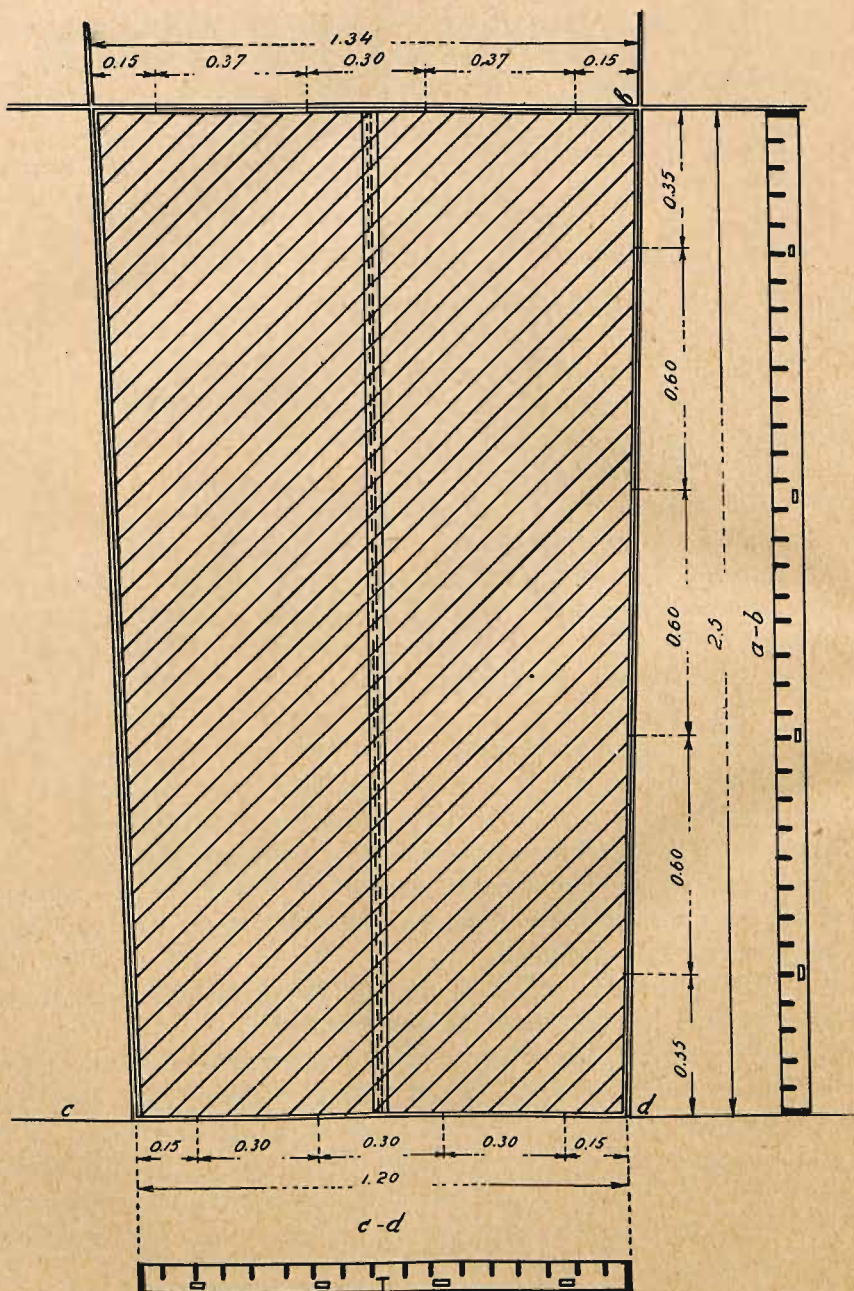
Są to nawierzchnie typu stałego, wykonywane w warunkach normalnych. Typ nawierzchni proponowanej w niniejszym artykule ma inny charakter.

Dążeniem autorów było zaprojektowanie takiej nawierzchni, którą możnaby ułożyć szybko na sprofilowanej drodze gruntowej z niewielkich i możliwie jednakowych elementów. Miałoby to duże znaczenie przy konieczności terminowego ulepszenia drogi w okolicach bezleśnych i nie posiadających żadnych materiałów kamiennych, słowem w okolicach nie posiadających zupełnie materiałów na mniej lub więcej prowizoryczne nawierzchnie drogowe.

Nawierzchnia projektowana układana byłaby wprost na odpowiednio sprofilowanej drodze gruntowej.

Zasadniczy element ma kształt trapezu o wymiarach 2,5 m wysokości i 1,34 m oraz 1,20 m boków równoległych (rys. 1). Element ten składa się z ramy żelaznej z płaskowników  $75 \times 8$ , wypełnionej rusztem z płaskowników  $40 \times 5$  mm, rozmieszczonych co 5 cm. Ruszt ten wzmocniony jest pośrodku teówką Nr. 35 (rys. 2). Element zmontowany jest przy pomocy spawania elektrycznością.

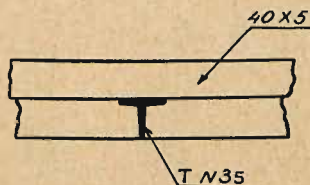
Elementy zasadnicze w odcinku prostym układa się jak na rys. 3. Układając jeden rząd elementów w kierunku po-



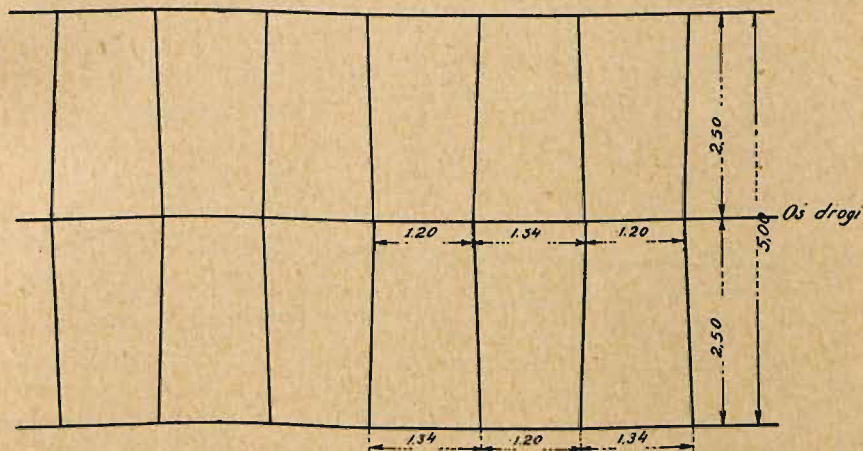
Rys. 1.



przecznym do osi drogi otrzymamy nawierzchnię szerokości 2,5 m wystarczającą dla jednego pojazdu. Układając dwa elementy otrzymujemy nawierzchnię szerokości 5 m.



Rys. 2.

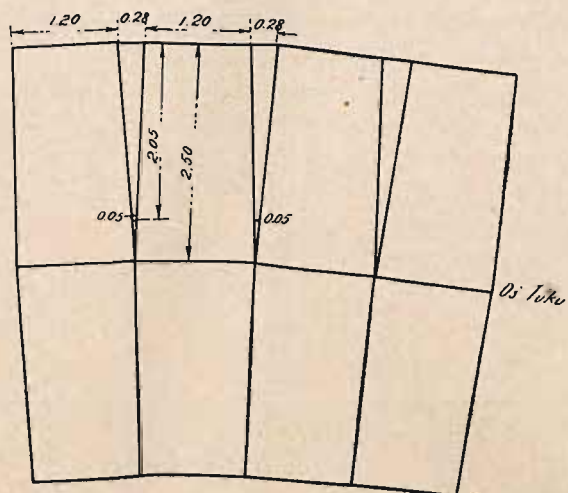


Rys. 3.

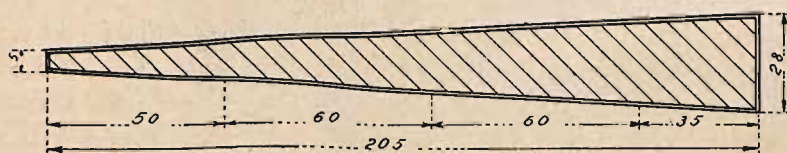
W odcinkach drogi w łuku elementy układa się jak na rys. 4 i 6; potrzebne są tu dodatkowe elementy w postaci klinów (rys. 5). Jeżeli w łuku kliny po zewnętrznej stronie układać co każdy element (rys. 4), otrzymamy łuk o promieniu  $r = 25$  m. Chcąc powiększyć promień łuku możemy kliny rozmieszczać co 3, 5, 7... elementów.

Łączenie elementów poszczególnych wykonywa się przy pomocy specjalnych spinaczy (rys. 7 i 8), które wkłada się w prostokątne otwory i obraca o  $90^\circ$ , aby języczek na spinaczu był umieszczony prostopadle do nawierzchni.

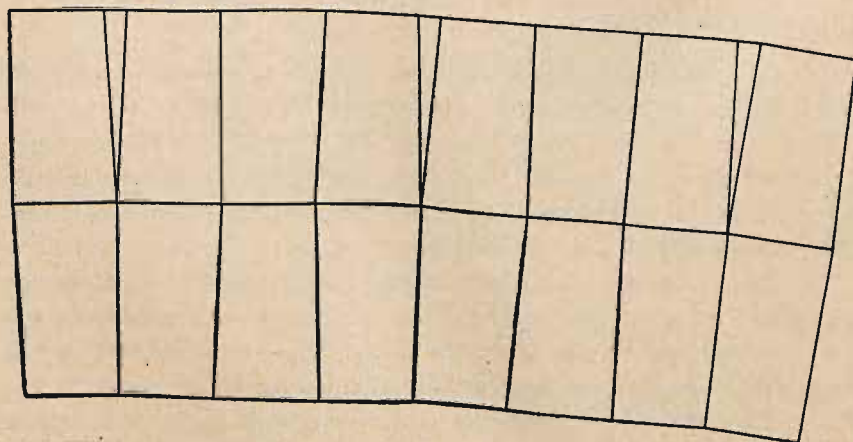
Pewien luz, jaki mają spinacze w otworach prostokątnych, pozwoli na układanie elementów ze spadkiem poprzecznym i podłużnym.



Rys. 4.



Rys. 5.



Rys. 6.





Wykonanie proponowanej nawierzchni dać może dobre wyniki, gdy droga gruntowa, na której będzie wykonywana, przechodzi przez grunty żwirowe lub piaszczyste, i wogóle przepuszczalne. Najgorsze wyniki dać może układanie nawierzchni na glinach; w tym wypadku, o ile czas na to pozwala i jest w pobliżu piasek, należałoby dać podsypkę kilkunastocentymetrową pod ruszty i tylko w ostateczności układać nawierzchnię wprost na glinie.

Zresztą dopiero przeprowadzenie szeregu prób dać nam może wskazówki co do dalszego udoskonalenia względnie potaniania nawierzchni.

---

INŻ. JÓZEF BOJANOWSKI.

### NORMY WŁASNOŚCI POLSKICH SMÓŁ DROGOWYCH NA ROK 1934-TY I ICH OMÓWIENIE.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń i z uwzględnieniem najważniejszych potrzeb drogowych, D. I. B. w porozumieniu z zainteresowanymi firmami, w dniu 28 i 29/3. 34 r. zaproponował na rok 1934-ty następujące gatunki smół drogowych:

1. Smoła drogowa S. I. A. do użytku powierzchniowego, oraz do stabilizacji.
2. Smoła drogowa S. I. B. do użytku powierzchniowego, i do stabilizacji.
3. Smoła drogowa S. II. do użytku wglębnego.
4. Smoła drogowa stabilizowana S. St. I. do użytku powierzchniowego.
5. Smoła drogowa stabilizowana S. St. II. do użytku wglębnego.
6. Smoła drogowa stabilizowana S. St. III. do ciężkich nawierzchni.
7. Smoła drogowa do użytku na zimno S. Z.
8. Smoła drogowa stabilizowana do użytku na zimno S. Z. St.

Normy własności tych smół drogowych, obecnie ustalonych przez D. I. B., przedstawiają się w sposób następujący: