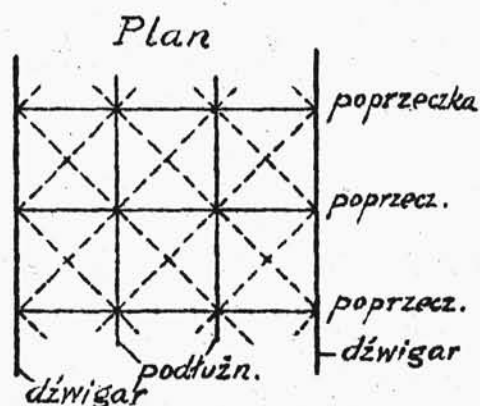


i łączyć oba końce w szpic, obijając przytem połączenie blachą żelazną.

Powyższe dotyczyło jezdni - przytem - w myśl zrobionego w swoim miejscu zastrzeżenia, przeważnie jezdni mostów drewnianych. Naogół jednak te same szczegóły znajdują często zastosowanie i w mostach żelaznych. Mamy tam więc też pokład drewniany, - pojedynczy, lub podwójny, - jak również kombinację z dolnego pokładu drewnianego, nakrytego brukiem drewnianym lub żwirówką, - rzadziej: brukiem kamiennym. Ale mogą tu już być stosowane i inne formy, zwłaszcza wtedy, kiedy jezdnia wspiera się na ruszcie z belek poprzecznych, tudzież podłużnych. Tworzą się wtedy pojedyncze pola - względnie niewielkich rozmiarów /rys.28/ - które łatwo nakrywać sklepieniami

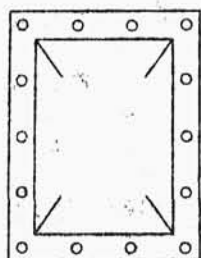


Rys.28.

murowanemi lub betonowemi; na tych zaś oraz i na podkładzie z piasku układać bruk kamienny lub drewniany albo też warstwę betonu - grubości 4" - 6", pokrywaną następnie asfaltem, wzgl.

brukiem kostkowym drewnianym.

W nowszych czasach jednak zamiast sklepień murowanych, - z natury rzeczy ciężkich - zaczęto stosować blachy w postaci prostokątów, odpowiadających rozmiarom pól, o których wyżej; blachy te



Rys.29.

są wygięte w dół nakształt niecek /rys.29/ i mają płaskie obrzeża, którymi przy-
nitowują się do podłoża i poprzecznie. Zwierzchu
każda nieckowata blacha po-
krywa się betonem, na który
kładzie się kostkę drewnia-

ną lub asfalt. - Zamiast betonu pod kostką drewnianą może iść piasek.

Przy obliczaniu podobnych blach nieckowych można korzystać z następującego wzoru:

gdzie:

$$R \text{ kg/cm}^2 = \frac{(p+q)l^2}{88.f}$$

1/ p - oznacza równomierne stałe obciążenie, odniesione do jednostki płaszczyzny,

2/ q - równomiernie rozłożone obciążenie ruchome lub też zamienne, równowarte działaniu ciężaru skupionego, jakim jest na przykład waga koła wozu; jeżeli tę ostatnią oznaczmy przez P , oraz je-




żeli przyjmiemy, że rozdziela się ona na płasz-
czyznę 50 /cm./ x 50 /cm./, to $q = \frac{P}{2500} \text{ kg/cm}^2$

gdzie l - rozpiętość blachy,

3/ δ - grubość jej,

4/ f - strzałka wygięcia sprężystego, której
wartość określa się z równania $f = \frac{l}{4} \sqrt{\frac{3(p+q)l}{\delta \cdot E}}$

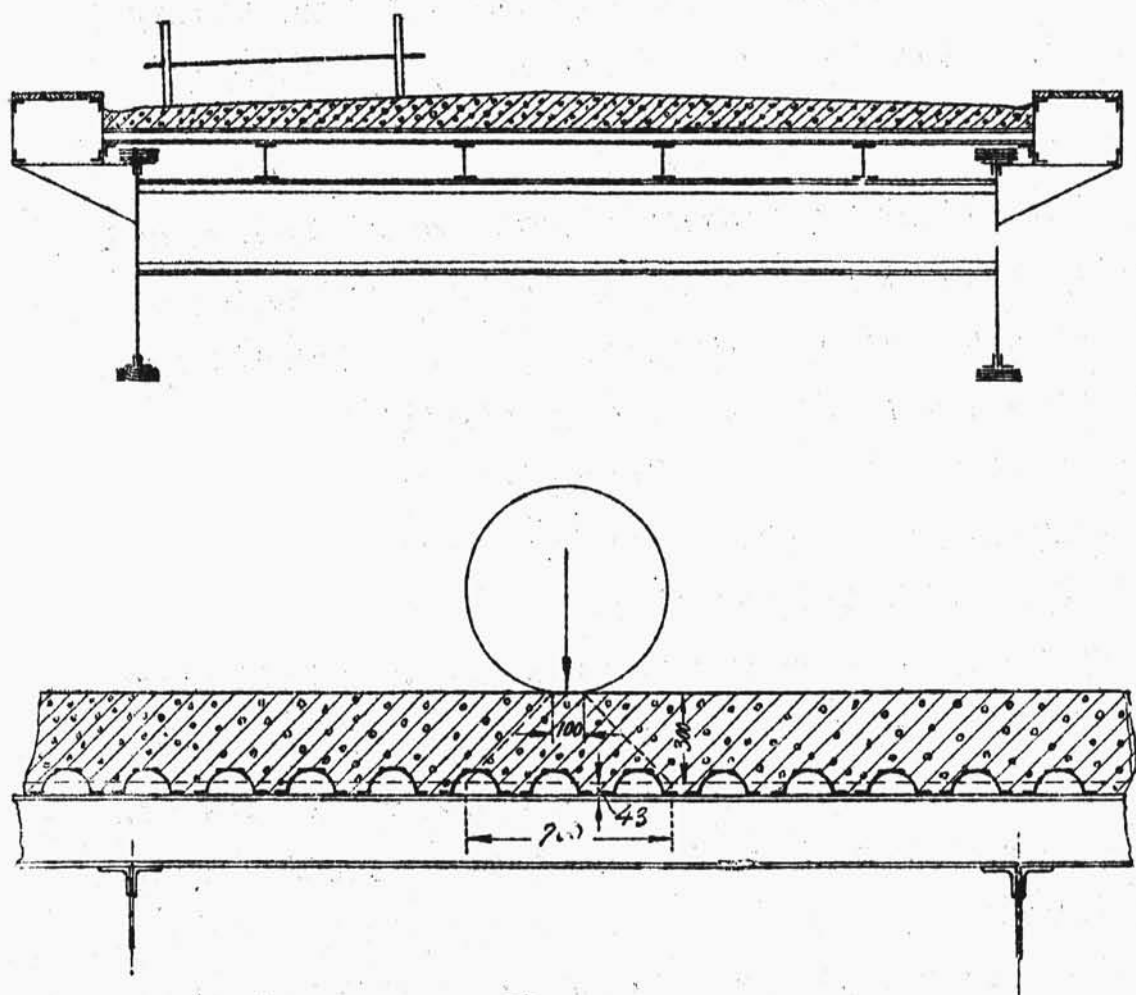
gdzie $E = 2150000 \text{ kg/cm}^2$.

Obok blach nieckowych używane są do tych samych
celów t.zw. kształtówki "Zaurès" o przekroju po-
przecznym bardziej płaskim, , lub też bar-
dziej wysokim , oraz również kształtówki
Vauterin'a . Szczegółowe wymiary jednych
i drugich oraz cechy charakterystyczne podawane są
w dotyczących asortymentach.

W zależności od numeru waha się szerokość pierw-
szych mniej więcej w granicach od 100 mm. do 260 mm.,
wysokość - od 50 mm. do 110 mm.; szerokość zaś dru-
gich - w granicach od 240 do 300, wysokość - od 60
do 180 mm.

Tak "Zaurès'y" jak i "Vauterin'y" kładzie się
mostem - sztuka obok sztuki - z małymi luzami, wpo-
przek jezdni na dźwigarach lub na podłużnicach - do
których ich końce przynitowuje się, - poczem zwi-

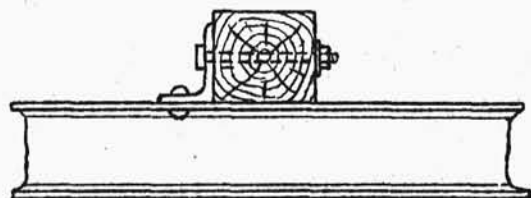
ohu przychodzi na to warstwa betonu, którą się następnie nakrywa kostką drewnianą lub asfaltem. Zamiast betonu w pierwszym wypadku może być po prostu warstwa piasku /rys.30/.



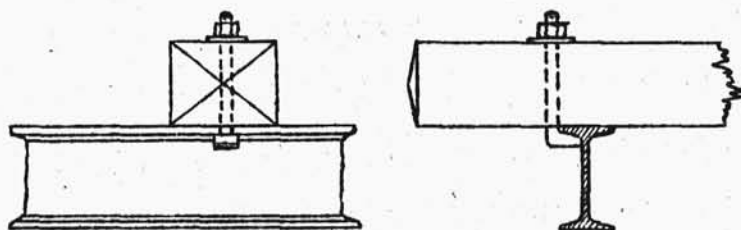
Rys. 30.

Wymienione wyżej rodzaje jezdni należą do typu ciężkiego i znajdują zastosowanie prawie wyłącznie w mostach miejskich, lub też znajdujących się na wielkich traktach, przeznaczonych dla ciężkiego ruchu kołowego.

W mostach kolejowych, jak to już szczegółowo opisane było wyżej, - spotykamy najczęściej jezdnię drewnianą - składającą się zazwyczaj z drewnianych poprzecznic, które przytem przymocowywane są do żelaznych dźwigarów lub do podłużnic, albo za pomocą nierównoramiennych kątowników /najczęściej stosowany wymiar 130 x 85 x 10/, - jak to wskazuje rys.31, albo też za pomocą śrub o specjalnego kształtu łbach, jak wskazuje rys.32.



Rys.31.



Rys.32

Zupełnie odrębny typ przedstawia jezdni mostów

murowanych, jak również żelbetowych, gdzie dzięki odpowiedniej konstrukcji dźwigarów cała powierzchnia pod jezdnią jest zasklepią, przyczem powstaje - w poprzecznym przekroju - jakby koryto, w które się wysypuje szaber lub piasek - jeżeli most kolejowy, - albo szosowina - jeżeli most drogowy. - Szczegóły odnośne podane są niżej przy opisie właściwych mostów.

Po wyczerpaniu sprawy konstrukcji jezdni, tudzież sposobów obliczania różnych części tejże, należy z kolei przystąpić do szczegółów budowy oraz projektowania dźwigarów rozmaitych typów i systemów.

Zacznijemy od drewnianych.

Poszczególne systemy mniejszych drewnianych mostów, jakie bywają stosowane w praktyce, - zostały już podane poprzednio. Najprostszym typem jest zwykła belka pojedyncza. W naszym kraju prawie powszechnie stosowane są kantówki różnych przekrojów i wymiarów, wahających się jednak w niezbyt szerokich granicach, zazwyczaj nie wykraczających poza 30 x 30 cm.

W miarę zwiększania się momentów gnących - w