



PATENTNI SPIS ŠT 9973

Schippinger David, Fohnsdorf, Avstrija.

Cestni tlak iz jeklenih rešetk.

Prijava z dne 23. januarja 1932.

Velja od 1. septembra 1932.

Izum se nanaša na cestni tlak iz jeklenih rešetk z ali brez polnilne mase med rešetnicami, kateri je glasom izuma tako izobličen, da so posamezni že izgotovljeni rešetni elementi, ki so tvorjeni od ravno, valovito ali mrežasto razporejenih železnih ali jeklenih drogov, medseboj čvrsto zvezani v nepretrgan rešetkast tlak, tako da je na ta način tvorjeni rešetkasti tlak bodisi samonoseč ali pa na podlago dejanski porazdeljuje pritisk. Posamezni rešetkini elementi pri tem obstajajo na po sebi znan način iz pokoncu postavljenih železnih ali jeklenih drogov, kateri so razporejeni ravno, valovito ali mrežasto. Ti drogovci se čvrsto medseboj zvežejo potom železnih ali jeklenih podložk na poljuben način, na pr. potom vprešanja v izštancane izreze, potom zakovičenja, varjenja in pod., tako da tvorijo sklenjene rešetne elemente. Na ta način pripravljeni rešetni elementi se medseboj zopet čvrsto spojijo na prikladen način v nepretrgan rešetkast tlak, kateri ima v vseh točkah, torej tudi na zveznih mestih posameznih rešetnih elementov odgovarjajočo odpornost napram upogibni obremenitvi. Ako so posamezni rešetni elementi izdelani v obliki mreže, morejo zgoraj omenjene podložke tudi odpasti, ker v tem slučaju vsled čvrstega zvezanja rešetnic v sklenjene rešetne elemente, katero se more izvršiti zopet potom zakovičenja, varjenja ali pod., nastane potrebna medsebojna zveza. Omenjeni rešetkasti tlak predstavlja tudi že brez polnilne mase sklenjeno, za vozila uporabljivo cestišče, ker re-

šetnice tvorijo primerno površje in tudi posedujejo zadostno trdnost.

Na risbi je predložen predmet izuma v več izvedbenih oblikah kot primer.

Sl. 1 kaže del rešetnega elementa z ravnimi rešetnicami, sl. 2 isto z valovito upognjenimi rešetnicami, sl. 3 in 4 dele rešetnih elementov z mrežasto upognjenimi rešetnicami brez podložk. Sl. 5, 6 in 7 kažejo izvedbeni primer čvrste zveze rešetnic s podložkami oz. čvrsto zvezo rešetnic medseboj. V vseh slikah so podložke označene z a, rešetnice z b in so slike brez nadaljnjega razlaganja razumljive. Sl. 5 predstavlja presek po črti A—B slike 1 in se v tej sliki vidi en del podložke a z na njej ležečo rešetnico b, pri čemer je ustvarjena čvrsta zveza potom varjenja (zvarca c—c). Sl. 6 predstavlja presek po črti C—D slike 2 in se v tej sliki zopet vidi en del podložke a in ena rešetnica b, pri čemer je zveza narejena na ta način, da je rešetnica vprešana v primerno izobličene zareze d podložke a, kar pa je smoteno samo pri valovitih rešetnicah ali rešetnicah cikcak-oblike, ker so ravne rešetnice premalo trdne napram stranskim premaknitvam.

Iz takih rešetnih elementov čvrsto sestavljeni rešetkasti tlak se vsled svoje velike površine drži že brez posebnega zakotvenja zadosti čvrsto na podlagi in tudi zadostno razdeljuje pritisk, tako da se pri obremenitvi po po njem vozečih vozilih ne vtisne v podlago. Ako pa bi se v posebnih slučajih (na pr. pri zelo slabi podlagi, pri močnih cestnih vzponih i t. d.) pokazala

potreba, se morejo zveze elementov istočasno izobličiti kot kotvene plošče. Te kotvene plošče zasigurajo po eni strani odgovarjajoče čvrsto zakotvenje rešetkastega tlaka v podlagi in po drugi strani še boljšo razdelitev pritiska na podlago, ker se poveča naležajna ploščina.

Pri zadostni jakosti bo za ta rešetkasti tlak zadostoval že običajni planum sam kot podloga, ne da bi bil potreben poseben spodnji ustroj v splošnem cestno-tehničnem smislu.

Ako se je ta rešetkasti tlak položil na staro površje ceste ali na drugačen temelj, kateri naj služi kot podloga za cestišče, se prostori med rešetnicami zalijejo z betonom, bitumensko zmesjo ali drugačno polnilno maso, pri čemer se tudi izpolnijo vse otlina pod rešetkami.

Med obrado bo mehkejša polnilna masa stopila do neke mere nazaj napram jeklenim drogovom, vsled česar nastane na

površju taka struktura, da deluje kot zaščita proti drsenju. Po drugi strani pa bodo ven moleče rešetnice, katere v prvi vrsti prevzamejo pritisk vozil, preprečile nadaljno obrabo polnilne mase preko neke izvestne mere.

Polnilna masa ima v glavnem namen, da napravi cesto vozno tudi za konjsko vprego, da prepreči vdiranje vode v cestno telo in da varuje rešetno konstrukcijo pred rjavenjem.

Patentni zahtev:

Cestni tlak iz jeklenih rešetk, zlasti z polnilno maso, označen s tem, da so posamezni rešetni elementi, ki so tvorjeni iz ravnih ali upognjenih, valovito ali mrežasto razporejenih železnih ali jeklenih drogov, medseboj čvrsto zvezani v nepretrgan rešetkast tlak, tako da je ta tlak bodisi samonoseč ali pa da na podlago dejanski porazdeljuje pritisk.



