

porządzenia z dnia 19 stycznia r. b. ma wydać Minister Spraw Wewnętrznych. Przepisy te zostały już opracowane tak, że z chwilą ich ogłoszenia przystąpią wojewodowie do zorganizowania rzeczonych organów kolegjalnych. Projektowane w sprawie wyborów rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych zawiera następujące przepisy: Każdy sejmik i każda rada miejska miasta wydzielonego wybierają po jednym członku rady wojewódzkiej. Wybory przeprowadzają komisje wyborcze, składające się z przewodniczącego sejmiku (rady miejskiej) i dwóch członków sejmiku (rady miejskiej) wybranych przez sejmik (radę miejską). Wybory są tajne, głosować wolno tylko na zgłoszone kandydatury. Wybrany zostaje kandydat, mieszkaniec powiatu posiadający warunki wybieralności do rady gminnej, który otrzymał więcej niż połowę ważnie oddanych głosów. O ile w pierwszym głosowaniu żaden z kandydatów nie uzyskał takiej liczby głosów, następuje wybór ściślejszy między dwoma kandydatami, a w razie równości głosów przy ściślejszym wyborze, rozstrzyga los wyciągnięty przez przewodniczącego. Jeśli zgłoszono jedną kandydaturę, zgłoszonego uważa się za wybranego. Analogiczne przepisy zawiera projektowane rozporządzenie co do wyboru członków wydziałów wojewódzkich z tą zmianą, że wybory członków wydziału wojewódzkiego przeprowadza komisja złożona z przewodniczącego rady wojewódzkiej (wojewoda) i dwóch członków rady wybranych przez radę i że wybór odbywa się sposobem stosunkowym, przyczem rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych przyjęło najprostszy system zabezpieczenia mniejszości przed majoryzacją przy wyborach, a mianowicie, system ograniczonego głosowania, polegający na tem, że każdy wyborca (członek rady wojewódzkiej) ma prawo oddać swój głos tylko na dwóch kandydatów, z pośród kandydatów, zgłoszonych przed rozpoczęciem głosowania. Wybranymi zostają trzej kandydaci, którzy w kolejnym porządku otrzymali największą liczbę głosów. W razie równości głosów między kandydatami, którzy uzyskali równą liczbę głosów, rozstrzyga los. W ten sam sposób wybiera się zastępców członków wydziału wojewódzkiego. O ile chodzi o powiatowe (miejskie) organa kolegjalne, sposób ich wyboru regulują przepisy ustrojowe samorządowe.

Przepisy o wyborze rad wojewódzkich i wydzia-

łów wojewódzkich wejdą w życie na obszarze województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego dopiero po przeprowadzeniu wyborów do rad (sejmików) powiatowych, do tego zaś czasu utworzone będą na obszarze rzeczonych województw wydziały wojewódzkie w takim składzie, jak w innych województwach z tą zmianą, że członków z wyboru zamianuje Minister Spraw Wewnętrznych z pośród obywateli zamieszkałych na obszarze odnośnego województwa i posiadających bierne prawo wyborcze do rady gminnej wzgl. miejskiej. Wydziały wojewódzkie na obszarze wspomnianych województw spełniać będą także funkcje rad wojewódzkich. Do czasu przeprowadzenia wyborów do rad (sejmików) powiatowych na obszarze wspomnianych województw — powiatowe organa kolegjalne nie będą zorganizowane. To wyjątkowe potraktowanie południowych województw podyktowane zostało okolicznością, że normalne organa samorządu powiatowego nie są odnawiane od czasu wojny, a obecne przestarzałe przepisy wyborcze nie dają podstaw dla dokonania nowych wyborów.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wojewódzkich i powiatowych organów kolegjalnych zawiera oprócz postanowień o wyborach członków rad i wydziałów wojewódzkich także postanowienie o trybie obradowania i urzędowania tych organów. Na obszarze województw poznańskiego i pomorskiego mają zastosowanie przepisy o sposobie załatwiania przez związki komunalne spraw własnego zakresu działania ze zmianami wynikającymi z rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 19 stycznia 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej.

Przedstawiona organizacja organów kolegjalnych, ustanowionych dla współdziałania z władzami administracji ogólnej, posiada doniosłe znaczenie dla systemu administracji państwowej, ponieważ wiąże ściślej jeszcze tę administrację z samorządem i reprezentowanym przez niego czynnikiem obywatelskim. Jakkolwiek linja nowego kierunku w administracji państwowej nie jest jeszcze dociągnięta z powodu nieustalonej jeszcze organizacji samorządu, trzeba przyznać, że w dziedzinie ustroju administracji państwowej uczyniono duży krok naprzód.

S. Kruczek.

Drogowy Instytut Badawczy

W gospodarce drogowej w Polsce w roku bieżącym nastąpił przełom stanowiący ku lepszemu: dotychczas środki przeznaczane zarówno przez rząd jak samorządy na cele drogowe były znikomo małe w porównaniu do potrzeb i gospodarka drogowa w Polsce miała charakter deficytowy, z małymi wyjątkami charakteru miejscowego: środki przeznaczane na cele drogowe nie tylko nie wystarczały na prowadzenie inwestycyjnych robót drogowych nawet w skromnym zakresie, ale nie wystarczały nawet na utrzymanie stanu posiadania, t. j. na należytą konserwację dróg i doprowadzenie ich do porządku.

W roku bieżącym zwrot ku lepszemu wyraził się

przedewszystkiem w tem, że Rząd przeznaczył na cele drogowe w budżecie normalnym i inwestycyjnym około 80 milionów złotych, w czem blisko połowa przeznaczona jest na budowę nowych dróg, przebudowę zniszczonych oraz na budowę mostów stałych (żelaznych, żelazobetonowych i t. p.).

Jest to suma prawie trzy razy większa, niż suma przeznaczona w budżecie drogowym np. w roku 1925 lub 1926-tym.

Z drugiej strony budżety drogowe samorządów również w roku bieżącym znacznie są powiększone w stosunku do lat poprzednich. W chwili obecnej nie mo-

gę podać danych liczbowych co do budżetów drogowych, wnosząc jednak z tego, co dotychczas mi jest wiadome, stanowczo twierdzić można, że wysokość ogólna budżetów samorządowych w obecnym okresie budżetowym jest kilkakrotnie (3 - 4 razy) większa, niż w roku 1925 lub 1926-ym.

W dodatku możliwości uzyskania kredytu długoterminowego na cele drogowe są znaczne: Bank Gospodarstwa Krajowego udziela pożyczek długoterminowych na cele drogowe w dość szerokim zakresie. Np. samorządy powiatowe województwa lubelskiego otrzymały zapewnienie 13 — 15 milionów złotych pożyczki długoterminowej na cele drogowe.

Miejscowe samorządy, nie będąc przygotowane do możliwości prowadzenia w takim dużym zakresie robót drogowych, mają kłopoty, skąd i jakie wziąć materiały, skąd wziąć siły techniczne do wykonania tych robót.

Ogólna sytuacja finansowa samorządów wybitnie się poprawiła i pozwala nie tylko na doprowadzenie do porządku istniejących dróg, ale i na sporą jak na nasze stosunki działalność inwestycyjną.

Gdy się do tego doda, że w najbliższej przyszłości Rząd ma zamiar wnieść do ciał ustawodawczych projekt ustawy o opodatkowaniu samochodów i wozów na cele drogowe, przeznaczający wpływy z tego podatku w przypuszczalnej wysokości 20 - 25 milionów złotych na cele drogowe - inwestycyjne dla rządu i samorządów, — otrzymamy koniunkturę dla gospodarki drogowej w najbliższych latach jeszcze lepsze, niż w roku bieżącym.

Jest rzeczą oczywistą, że, mając na cele drogowe spore środki, musimy stworzyć warunki, które umożliwiłyby ich celowe i rozsądne użycie.

Do tego celu prowadzi:

1. Wykształcenie personelu drogowego wyższego, średniego i niższego, któryby stał na wysokości zadania: jest to zadanie odpowiednich szkół technicznych.

2. Podniesienie poziomu techniki drogowej w Polsce do poziomu współczesnego, co jest równorzędne z gwarancją celowego i oszczędnego użycia środków przeznaczonych na cele gospodarki drogowej. Technika drogowa w Polsce nie stoi na wysokości zadania i bardzo wiele pozostawia do życzenia; bardzo wiele robót wykonywa się w Polsce po dyletancku z powodu braku możliwości zasięgnięcia opinii i porady, lub braku możliwości przeprowadzenia pewnych badań.

Ze względów powyższych winna być powołana do życia instytucja o charakterze naukowo - technicznym, której celem byłoby podniesienie poziomu techniki drogowej w Polsce do odpowiedniego poziomu przez prowadzenie badań.

Do zakresu prac tej instytucji powinnyby należeć następujące prace:

1. Badania własności wszelkich materiałów używanych do budowy i utrzymania dróg, a więc kamieni naturalnych, sztucznych, różnych gruntów, żwirów, asfaltów, smoły, szkła wodnego i t. p.

2. Badania różnych systemów nawierzchni laboratoryjne i na odcinkach próbnych.

3. Badania różnych maszyn drogowych.

4. Badania wpływu ruchu różnego rodzaju pojazdów na różne nawierzchnie drogowe i odwrotnie.

5. Badania postępu techniki drogowej zagranicą i przystosowanie ich do warunków polskich.

6. Popularyzacja nowych zdobyczy techniki drogowej przy pomocy wydawnictw fachowych o różnych poziomach.

W instytucji o powyższym zakresie działania winni pracować fachowcy drogowi, którzy pracują lub pracowali na polu praktycznym jako inżynierowie drogowi.

Ze względów praktycznych pożądanę jest, aby „Instytut drogowy badawczy”*) powstał na gruncie Politechniki Warszawskiej.

Wtedy dla swych prac będzie on mógł korzystać z różnych zakładów istniejących przy Politechnice, jak np. z laboratorium wytrzymałości materiałów, zakładu geologiczno - mineralogicznego i innych; odpadnie potrzeba sprowadzania różnych maszyn i przyrządów już znajdujących się w tych zakładach; kompletując bibliotekę specjalną z zakresu techniki drogowej, może korzystać z ogólnej biblioteki technicznej Politechniki itd.

Z drugiej strony Instytut drogowy winien być w ścisłym organicznym związku z Ministerstwem Robót Publicznych, do którego kompetencji należy ogólne kierownictwo gospodarki drogowej w państwie, i wykonywać prace badawcze, stojące w ścisłym związku z zamierzeniami Ministerstwa.

Pożytek z istnienia Instytutu drogowego będzie niewątpliwie wielki: podniesie poziom techniki drogowej w kraju, przyczyni się do znacznych oszczędności w budownictwie drogowym przez określenie wartości materiałów używanych do budowy i utrzymania dróg i przez badanie sposobów racjonalnego ich zastosowania.

Jak niezbędną jest instytucja, która zajmowałaby się badaniami naukowo - technicznymi, mającymi niezmiernie ważne znaczenie praktyczne, może służyć fakt, który mieszkańcy stolicy mieli możność obserwować w latach ostatnich: nawierzchnie bitumiczne zastosowane na ulicach Warszawy mają różną bardzo wartość: jedne trzymają się dobrze, inne zbudowane z tego samego materiału niszczeję po kilku tygodniach, powodując niedogodności ruchu, straty dla przedsiębiorców i sarkania ogółu na dyletanckie traktowanie sprawy: dzieje się to z powodu niefachowej roboty, a przede wszystkim z powodu, że materiały używane do nawierzchni bitumicznych nie mogą być badane co do ich własności technicznych, gdyż Polska nie posiada *ani jednego laboratorium* z najniezbędniejszymi przyrządami do określania wartości techn. materiałów bitumicznych; wiadomo, jak niezmiernie ważną rzeczą jest stosowanie do nawierzchni bitumicznych materiałów odpowiednich i jednakowych; przy robotach w Warszawie *nie można było sprawdzić i nie sprawdzano*, czy materiały bitumiczne mają potrzebne własności techniczne i czy materiały były identyczne; w Stanach Zjednoczonych laboratorium takie do badań materiałów bitumicznych istnieją przy każdym stanowym Zarządzie drogowym; nie wolno tam używać

*) Tak nazwaną została ta instytucja w uchwałach I-go polskiego Kongresu drogowego, który uznał za konieczne powołanie takiej instytucji.

materiałów bitumicznych *bez uprzedniego zbadania każdego transportu ich: to też wyniki budowy dróg bitumicznych są niezawodne i dobre. a u nas, jak Bóg da, bo się stosuje takie materiały kapryśne, jak bitumy. — „na oko”.*

Ten jeden przykład dowodzi, że Instytut drogowy może uchronić od wielkich strat. A przykładów takich możnaby przytaczać bez liku.

A choćby np. określenie stosunkowej wartości technicznej różnych materiałów, używanych do budowy dróg w danej miejscowości.

Chwila obecna, gdy gospodarka drogowa zarówno rządowa, jak samorządowa, zaczyna się ruszać z martwego punktu, wymaga niezwłocznego powołania do życia takiej placówki badawczej.

Zaczątek Drogowego Instytutu Badawczego przy Politechnice Warszawskiej istnieje.

Na wniosek piszącego te słowa Rada Wydziału Inżynierji Lądowej Politechniki Warszawskiej uchwaliła jeszcze dnia 12 listopada 1920 roku utworzenie przy Katedrze Budowy dróg Muzeum drogowego, jako zakładu o charakterze techniczno - badawczym z zakresu techniki drogowej.

Z powodów natury przedewszystkiem finansowej dotychczasowa działalność Muzeum drogowego była bardzo skromna, w czym zresztą nie było nic dziwnego, gdy się zważy, że dla prac Muzeum drogowego Politechnika z powodu oszczędności budżetowych nie mogła przeznaczyć *przez szereg lat ani grosza.*

W ciągu lat ubiegłych zdołało Muzeum drogowo wykonać prace następujące: Za pośrednictwem Ministerstwa Robót Publicznych w Muzeum drogowym zgromadzono próby materiałów drogowych używanych do budowy i utrzymania dróg w Polsce, a kierownik Muzeum opracował krótką monografię p. t. „Materiały do budowy i utrzymania dróg w Polsce” wraz z mapą zaopatrzenia Polski w materiały drogowe*).

Zebrałe próbki materiałów drogowych po uruchomieniu w r. 1925-tym w Laboratorium wytrzymałości materiałów oddziału do badania kamieni zaczęto badać na koszt Min. Rob. Publ. na wytrzymałość, na ściskanie, na ścieralność na tarczy Amslera oraz w bębnie Denzala, określano ciężar gatunkowy i nasiąkliwość i wreszcie w zakładzie petrograficzno - geologicznym prof. Woyno określono materiały pod względem geologiczno - petrograficznym.

Dotychczas zbadano około 400 różnych materiałów.

Rezultaty badań są drukowane w miarę ich otrzymywania w „Wiadomościach Stowarzyszenia członków Polskich Kongresów drogowych”.

Obecnie nadszedł czas, aby Muzeum drogowo, zmieniając swą nazwę na odpowiedniejszą „Drogowy Instytut badawczy”, rozszerzyło swoją działalność, stosownie do jednomyślnej uchwały I-go Polskiego Kongresu Drogowego. Aby to nastąpiło, trzeba przedewszystkiem znaleźć odpowiednie środki na urządzenie.

Powstają dwa pytania: 1) jakie są potrzeby Drogowego Instytutu Badawczego i 2) gdzie można znaleźć na te potrzeby środki materialne.

Najważniejszym zadaniem Drogowego Instytutu

Badawczego jest przeprowadzanie badań materiałów używanych do budowy i utrzymania dróg. Badania takie mogą być prowadzone w laboratorjach i na odcinkach dróg zbudowanych z badanych materiałów. Obecne Muzeum drogowo przeprowadza badania materiałów drogowych w bardzo ograniczonym zakresie, bo wykorzystać może tylko te maszyny i przyrządy w Laboratorium wytrzymałości materiałów, jakie się nadają do badań różnych skał i materiałów sztucznych: badania prowadzone są na maszynach i przyrządach takich, jakie w Stanach Zjednoczonych, gdzie technika badania materiałów drogowych stoi najwyżej, już się do badań materiałów drogowych nie używają. Poza tem z powodu braku maszyn i przyrządów badania kamieni naturalnych i sztucznych w pewnych kierunkach nie prowadzą się wcale, jak np. nie bada się stopnia zwięzłości lub zdolności cementacyjnej.

Dalej niema żadnych przyrządów i maszyn do badania własności fizycznych i mechanicznych różnych żwirów, gruntów i t. p.

Wreszcie niema absolutnie żadnych przyrządów i maszyn do badania własności fizycznych i mechanicznych różnych materiałów bitumicznych używanych do celów drogowych. Dzięki temu budujący drogi bitumiczne są zdani na łaskę, czy niełaskę swoich dostawców, gdyż nie mają możności sprawdzić, czy dostarczane im preparaty bitumiczne mają odpowiednie własności.

Aby nabyć komplet najpotrzebniejszych maszyn i przyrządów do badania materiałów drogowych jak kamieni naturalnych i sztucznych, żwirów, gruntów, oraz materiałów bitumicznych, komplet jaki posiada w Stanach Zjednoczonych każdy przeciętny stan, trzeba przeznaczyć na ten cel jednorazowo 75.000 do 100. 000 zł.

Możność prowadzenia stojących na wysokości współczesnej techniki badań materiałów drogowych daje ogromne korzyści realne i natychmiastowe, gdyż badania takie określają wartość techniczną używanych do budowy i utrzymania dróg materiałów, i regulują racjonalne ich stosowanie.

Słyszałem zdanie z ust jednego ze znanych działaczy samorządowych, który twierdził, że takie prace badawcze, jakie będzie prowadzić „Drogowy Instytut Badawczy” — to „teoria, a nam przedewszystkiem potrzeba praktyki”. Zdanie takie dowodzi ... wielkiego tupeu i pewności siebie owego działacza ale również i ... ignorancji w sprawach drogowych. Przytoczone przeze mnie przykłady właśnie z zakresu praktycznych zagadnień drogowych, jakimi zajmie się „Drogowy Instytut Badawczy”, świadczą w stopniu dostatecznym, że to nie jest „teoria”, a przedewszystkiem „praktyka”.

Najpilniejszym zadaniem Drogowego Instytutu Badawczego jest więc sprowadzenie maszyn i przyrządów niezbędnych do badań laboratoryjnych materiałów drogowych.

Dalszy rozwój działalności Drogowego Instytutu Badawczego winien przewidywać badania materiałów drogowych w odcinkach próbnych dróg publicznych lub w specjalnych odcinkach próbnych ze sztucznym ruchem oraz inne prace naukowo - badawcze, jak badanie działania różnych maszyn drogowych, oddziaływanie różnych pojazdów na nawierzchnię i odwrotnie i t. p.; zakres tych prac jest ogromny, i w wielu bardzo krajach

*) Odbitka z „Przeglądu Technicznego” — 1924 r.

widzimy ożywioną działalność techniczno - naukową w tym kierunku.

Prace instytucji amerykańskiej „Highway Research Board,” — instytucji naukowo - badawczej z zakresu techniki drogowej, a stanowiącej część składową „National Research Council” (Narodowej Rady Badawczej), drukowane w rocznikach wydawanych przez tę instytucję*), świadczą, jak wiele jest kwestyj z zakresu techniki drogowej, wymagających naukowo - technicznych badań. Są to wyłącznie kwestie mające znaczenie praktyczne, a zbadanie i rozwiązanie ich daje poważne i praktyczne wyniki w zastosowaniu.

I w Polsce potrzebne są tego rodzaju prace tembardziej, że technika drogowa w nieskończenie większym stopniu wymaga przystosowania jej do warunków miejscowych i pod tym względem jest więcej indywidualna, niż inne gałęzie techniki komunikacyjnej.

Podkreślić tu trzeba, że *takie badania naukowe nie są bynajmniej żadnym luksusem, na który mogą sobie pozwalać społeczeństwa zamożne; te badania są pilną potrzebą, gdyż zastosowanie tych badań w technice drogowej daje poważne korzyści praktyczne. Więc przeznaczanie odpowiednich środków na takie badania w wyniku opłaca się wielokrotnie.*

Naturalnie zakres badań musi tu być przystosowany do środków materialnych, jakie na te badania mogą być przeznaczone: im większe będą te środki materialne, tem więcej badań będzie można prowadzić i tem lepiej je można będzie postawić i tem większa będzie korzyść praktyczna.

Reasumując, widzimy, że na najpilniejsze potrzeby — na urządzenia specjalnie do badania materiałów drogowych potrzeba jednorazowo 75.000 — 100.000 zł., na inne badania potrzebne są środki, których wysokość jest zależna od zakresu tych badań. Poza tem potrzebne są pewne stałe środki na utrzymanie Drogowego Instytutu Badawczego.

Częściowo koszty utrzymania Drogowego Instytutu Badawczego mogą być pokrywane z opłat za badania materiałów na żądanie instytucji rządowych, samorządowych lub prywatnych, jednak opłaty te będą niewystarczające i już na początek istnienia Drogowego Instytutu Badawczego potrzebne będą stałe sumy roczne — kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy.

Skąd wziąć powyższe środki?

Spodziewać się, żeby się one znalazły w budżecie Politechniki Warszawskiej, byłoby karygodnym optymizmem.

Doświadczenia lat ubiegłych w stopniu dostatecznym dowiodły, że budżety wyższych szkół są traktowane po macoszemu: były wypadki, że najpotrzebniejsze pracowni trzeba było zamykać w ciągu roku z powodu braku środków; budżet katedry budowy dróg Politechniki Warszawskiej wynosi *kilkaset złotych rocznie.*

Wobec powyższych stosunków należy sprawę finansowania Drogow. Instytutu Badawczego postawić inaczej: *środki na urządzenie i prowadzenie Drogowego Instytutu Badawczego powinny dać te instytucje, dla których będzie pracować i które bezpośrednio będą osią-*

gać korzyści z prac Drogowego Instytutu Badawczego, a więc: Ministerstwo Robót Publicznych, Samorządy miejskie i ziemskie i instytucje i osoby prywatne, mające do czynienia z budową i utrzymaniem dróg.

Jeżeli wymienione instytucje będą przewidywać w swoich budżetach pewne nawet nieznaczne sumy dla Drogowego Instytutu Badawczego, zbierze się potrzebne środki na jego urządzenie i utrzymanie.

Zwracam się z apelem do tych instytucji i osób prywatnych, którym dobro gospodarki drogowej leży na sercu, aby materialnie przyczyniły się do powstania i uruchomienia Drogowego Instytutu Badawczego przy Politechnice Warszawskiej i zadeklarowały w miarę możliwości swoje udziały Politechnice Warszawskiej pod adresem: Politechnika Warszawska, Katedra Budowy dróg.

Załączony niżej Statut Drogowego Instytutu Badawczego uchwalony przez Radę Wydziału Inżynierji Lądowej 23 lutego 1928 r. został zatwierdzony przez Senat Politechniki w dniu 14 marca r. b. Wobec tego zadeklarowane udziały można wpłacać na rachunek Drogowego Instytutu Badawczego do Kasy Politechniki Warszawskiej.

Sądząc z zainteresowania, jakie wzbudził w społeczeństwie I-szy Polski Kongres drogowy, mam nadzieję, że projekt zrealizowania Drogowego Instytutu Badawczego znajdzie zrozumienie wśród instytucji bezpośrednio zainteresowanych w istnieniu i działalności Drogowego Instytutu Badawczego, i instytucje te przez swoją pomoc materialną powołają go do życia.

Artykuł niniejszy jest z niewielkimi zmianami powtórzeniem art., jaki znalazł się w Nr. 12 „Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych”. Dzięki gościnności „Samorządu” powtarzam go na łamach tego pisma, chcąc, aby świadomość o niezwłocznej potrzebie powołania do życia „Drogowego Instytutu Badawczego” przenikła do wszystkich działaczy samorządowych, którym dobro gospodarki drogowej leży na sercu.

STATUT

DROGOWEGO INSTYTUTU BADAWCZEGO, UCHWALONY PRZEZ RADĘ WYDZIAŁU INŻYNIERJI LĄDOWEJ NA POSIEDZENIU W DNIU 23 LUTEGO 1928 ROKU I ZATWIERDZONY PRZEZ SENAT POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ NA POSIEDZENIU W DNIU 14 MARCA 1928 r.

§ 1.

Przy Katedrze Budowy dróg i robót ziemnych powstaje Drogowy Instytut Badawczy, mający na celu podniesienie poziomu techniki drogowej w Polsce przez organizowanie badań, kierownictwo naukowe przy prowadzeniu tych badań, zestawianie i opracowywanie wyników doświadczeń i spostrzeżeń i inne prace naukowe, dotyczące budowy i utrzymania dróg.

§ 2.

Dla osiągnięcia zadań wymienionych w § 1 D. I. B.:

a) tworzy, uzupełnia i utrzymuje zbiory materiałów do budowy i utrzymania dróg, jako też modeli, rysunków i fotografii dróg i urządzeń drogowych, oraz narzędzi i maszyn używanych przy budowie i utrzymaniu dróg.

b) organizuje w laboratoriach i na próbnym odcinkach dróg badania własności materiałów naturalnych i sztucznych, używanych do budowy i utrzymania dróg, jako to: kamieni, żwirów, grun-

*) Proceedings of the annual Meeting of the Highway Research Board.

tów, klinkierów, asfaltu i smoły używanych do celów drogowych; badania działania różnych maszyn drogowych; badania nad oddziaływaniem różnych pojazdów na nawierzchnię i odwrotnie, i wogóle badania nad różnymi aktualnymi zagadnieniami z zakresu techniki drogowej.

c) zbiera, zestawia, opracowuje i ogłasza wyniki doświadczeń i badań wymienionych w poprzednim punkcie.

§ 3.

Kierownikiem Drogowego Instytutu Badawczego jest zasadniczo profesor budowy dróg i robót ziemnych na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, a zastępcą jego jest jeden z jego adiunktów lub asystentów, zatwierdzony na tem stanowisku przez Radę Wydziału Inżynierii Lądowej na wniosek kierownika Drogowego Instytutu Badawczego.

§ 4.

Osoby współpracujące dla osiągnięcia zadań wymienionych w §§ 1 i 2 mogą być powołane na członków Drogowego Instytutu Badawczego.

§ 5.

Członków Drogowego Instytutu Badawczego zatwierdza w tym charakterze Wydział Inżynierii Lądowej na wniosek kierownika Drogowego Instytutu Badawczego. Członkami Drogowego Instytutu Badawczego mogą być osoby bądź stale pracujące w Drogowym Instytucie Badawczym i zaliczone do personelu naukowego Politechniki Warszawskiej bądź też osoby nie należące do składu personelu naukowego Politechniki Warszawskiej, a przez swoje prace badawcze z zakresu techniki drogowej przyczyniające się do postępów techniki drogowej. Pracować naukowo mogą na gruncie Politechniki Warszawskiej lub poza nią.

§ 6.

Na urządzenie i prowadzenie Drogowego Instytutu Badawczego składać się mogą następujące źródła:

a) Sumy budżetowe przewidziane w budżecie Politechniki Warszawskiej.

b) Zapomogi Rządu, zrzeszeń samorządów, poszczególnych samorządów, firm i osób prywatnych.

c) Opłaty za badania materiałów przeprowadzane na żądanie instytucji i osób.

§ 7.

Drogowy Instytut Badawczy organizuje badania na zlecenie i koszt interesowanych instytucji i osób, jak również w miarę możliwości finansowej z własnej inicjatywy i z własnych środków, przytem Drogowy Instytut Badawczy winien zastosować się do p. 5 art. 12 Rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24 lutego 1928 r. o stosunku służbowym profesorów Państwowych szkół Akademickich i pomocniczych sił naukowych tych szkół (Dz. U. R. P. Nr. 24 - 28 r. p. 204).

§ 8.

Badania laboratoryjne na zlecenie i według wskazówek Drogowego Instytutu Badawczego mogą być dokonywane w odpowiednich laboratorjach Politechniki Warszawskiej (laboratorium Wytężalności Materiałów, zakład geologiczny, chemiczny i t. p.). W tym wypadku Drogowy Instytut Badawczy porozumiewa się z temi zakładami.

W razie potrzeby badania takie mogą się odbywać na zlecenie Drogowego Instytutu Badawczego w innych laboratorjach poza Politechniką.

§ 9.

Kierownik Drogowego Instytutu Badawczego na początku roku budżetowego układa program działalności Drogowego Instytutu Badawczego na okres budżetowy i przedstawia go do wiadomości w Radzie Wydziału Inżynierii Lądowej, jak również składa sprawozdanie o przebiegu prac za okres ubiegły.

§ 10.

Sprawozdania rachunkowe za miniony okres budżetowy składane są przez Drogowy Instytut Badawczy władzom Politechniki według przepisów, obowiązujących w Politechnice. Niezależnie, ze względu na zapomogi instytucji samorządowych i instytucji i osób prywatnych, sprawozdania Drogowego Instytutu Badawczego z działalności i sprawozdania rachunkowe winny być ogłaszane w prasie technicznej i samorządowej.

M. Wł. Nestorowicz.

Dookoła spraw samorządowych

POWSZECHNA WYSTAWA W POZNANIU.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych rozesłało w dn. 23-m marca r. b. następujące pismo do wojewodów w sprawie powszechnej wystawy krajowej w Poznaniu (S. F. 919/1/28).

— W piśmie Nr. Min. 458/27 z października 1927 roku prosiłem Panów Wojewodów o użyczenie Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, która odbędzie się w r. 1929, stosownego poparcia.

W związku z powyższem zaznaczam, że o ile związki komunalne zapreliminowały w swych budżetach pewne sumy na wspomnianą wystawę, władza nadzorczą przy sposobności zatwierdzania budżetów nie powinna kredytów takich kwestjonować.

Powyższe zechce Pan Wojewoda również podać do wiadomości Przewodniczących Wydziałów Powiatowych. —

POPIERANIE LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwróciło się do Min. Spraw Wewnętrznych z pismem w sprawie popar-

cia przez związki samorządowe akcji Ligi Morskiej i Rzecznej, w którym pisze:

— „Zagadnienia morza, a zwłaszcza kwestja utworzenia wielkiej floty handlowej morskiej, posiadają doniosłe znaczenie dla Państwa, to też Ministerstwo Przemysłu i Handlu przywiązuje wielką wagę do jaknajszerszej propagandy i spopularyzowania spraw morskich w społeczeństwie. Akcję w tym kierunku prowadzi Liga Morska i Rieczna (Warszawa, ul. Elekoralna 2).

Liga Morska i Rieczna, dążąc do rozszerzenia propagandy spraw morskich, przystępuje obecnie do akcji, mającej na celu wciągnięcie na listę jej członków instytucji samorządowych w kraju. Składka członkowska jest tak niska (protektor opłaca 30 zł. wpisowego i 120 zł. rocznie, opiekun 15 zł. wpisowego i 60 zł. rocznie, członek rzeczywisty — 3 zł. wpisowego i 12 zł. rocznie), że nie może być mowy o obciążeniu budżetu gminy wiejskiej, miasta czy też związku komunalnego. W danym wypadku Lidze Morskiej i Rzecznej chodzi przede wszystkim o propagandę spraw morskich w społeczeństwie. Każdy bowiem członek Ligi otrzyma dyplom do wywieszenia na ścianie oraz stale będzie otrzymywał „Morze“, organ Ligi Morskiej i Rzecznej, wydawany przy pomocy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a w ten