

Dając w powyższym krótkim szkicu pewien fragment w odniesieniu do wykonania przepustów i małych mostów drogowych, chciałbym przez to zwrócić uwagę na potrzebę stosowania opisanego systemu, a to ze względu na konieczność racjonalnego wykorzystania dźwigarów żelaznych, które w obecnych warunkach pracy przykryte pokładem, przez który przecieka woda, w przyspieszonym tempie niszczą.

Analogicznie do powyższego można w płytach mostowych stosować, jak już powiedziałem, szyny kolejowe.

Oczywiście, że tak z uwagi na ich mniejszy przekrój jak i nieznaczny stosunkowo moment bezwładności, odstępów ich w płycie będą znacznie mniejsze jak przy dźwigarach żelaznych. Konstrukcja taka, z powodu niskiej ceny zwykłych szyn kolejowych, może być z powodzeniem użyta na drogach drugorzędnego znaczenia, a więc na drogach gminnych przy światłach przepustów nie przekraczających 2 m.

W SPRAWIE ZBIORU ZDJĘĆ FOTOGRAFICZNYCH DROGOWEGO INSTYTUTU BADAWCZEGO POLIT. WARSZ.

§ 2a Statutu Drogowego Instytutu Badawczego wymienia „tworzenie zbioru fotofraji dróg i urządzeń drogowych oraz narzędzi i maszyn używanych przy budowie i utrzymaniu dróg” — jako jedno z zadań tego Instytutu, ponieważ zdjęcia nawet drobnych szczegółów charakterystycznych mogą wyjaśnić wiele zagadnień techniki drogowej i z powodzeniem zastępować dokładne opisy i rysunki.

Drogowy Instytut Badawczy przystępuje do utworzenia *Zbioru zdjęć fotograficznych drogowych* i zwraca się z apelem do wszystkich ludzi dobrej woli o nadsyłanie do Drog. Inst. Bad. zdjęć dotyczących budowy i utrzymania dróg i wogóle tych działów techniki, które są ściśle związane z techniką drogową.

Należałyby tu:

- 1) zdjęcia istniejących dróg oraz wszelkich szczegółów charakterystycznych, jak np. serpentyn, przepustów, łuków i t. p. charakterystycznych urządzeń.

2) zdjęcia charakterystycznych momentów robót w poszczególnych stadjach,

3) zdjęcia maszyn i narzędzi drogowych używanych przy robotach,

4) zdjęcia kamieniołomów i klinkierni.

Wielu z kierowników robót wykonywują zdjęcia, przeto przesłanie odbitek nie będzie stanowić wielkich trudności i kosztów.

Podpisany ma niepełną nadzieję, że jego apel nie pozostanie bez echa, zwłaszcza w stosunku do jego dawnych uczniów i pozwoli mu stworzyć przy Drogowym Instytucie Badawczym zbiór zdjęć fotograficznych drogowych, dostępny dla fachowców, a więc pożyteczny dla teraźniejszości i pożyteczny dla przyszłości, jako materiał historyczny dla przyszłych pokoleń fachowców drogowych,

Upraszam łaskawie nadsyłać zdjęcia *nie naklejać*, a na odwrotnej stronie zaopatrzyć w napis podający:

1) imię i nazwisko ofiarodawcy oraz jego stanowisko,

2) miejsce zdjęcia,

3) przedmiot zdjęcia i krótkie objaśnienie.

Nadsyłane zdjęcia będą inwentaryzowane w Drogowym Instytucie Badawczym, a ofiarodawcom wysyłane będą po kwitowania.

Kierownik Drog. Instytutu Badawczego

(—) *M. Nestorowicz.*

Adres: Warszawa, Politechnika, Polna 3.

Drogowy Instytut Badawczy.

PRZEGLĄD CZASOPISM TECHNICZNYCH

(Maj 1934)

IV. Ogólne warunki techniczne projektowania i budowy dróg.

1. Bitumen. Maj 1934 r. — E. Schneider: *Krawędzie drogi* (5 str. + 5 fot. + 3 prof. + 3 tabl.).

Autor zwraca uwagę, jak bardzo konieczną jest rzeczą budowanie twardego zakończenia jezdni drogowej po obu jej bokach; koszty nie są znaczne, a zabezpiecza jezdnię od zniszczenia.