

WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH
KONGRESÓW DROGOWYCH

M. NESTOROWICZ.

DROGOWY INSTYTUT BADAWCZY I JEGO POTRZEBY.

W marcu 1928 r. przez Senat Politechniki Warszawskiej zatwierdzony został Statut Drogowego Instytutu Badawczego przy Politechnice Warszawskiej.

Drogowy Instytut Badawczy (D. I. B.) — według brzmienia jego statutu — ma 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.

Dla osiągnięcia tych zadań Instytut

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 laboratorjach i na próbnym odcinkach dróg badania własności materiałów naturalnych i sztucznych, używanych do budowy i utrzymania dróg, jako to: kamieni, żwirów, gruntów, 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.

Możność natychmiastowego przystąpienia do pracy w 1928 r. wkrótce po zatwierdzeniu statutu D. I. B. zawdzięcza nader życzliwemu stanowisku przede wszystkim b. Ministerstwa Robót Publicznych. Na czele Min. Rob. Publ. stał wtedy p. Minister inż. Jędrzej Moraczewski, odczuwający potrzebę i poży-

tek tego rodzaju instytucji jak D. I. B.; dzięki większej subwencji, udzielonej przez p. Ministra Moraczewskiego D. I. B. powstał i mógł odrazu przystąpić do pracy. Pozatem szereg instytucyj również dopomógł do powstania Instytutu jak Magistrat m. Warszawy, Bank Gospodarstwa Krajowego i t. d.

Dzięki pomocy finansowej instytucyj zainteresowanych można było nabyć potrzebne przyrządy pierwszorzędnej jakości i uruchomić prace.

Jak potrzebny był Instytut, dowodem tego jest ta okoliczność, że *na utrzymanie* jego nie potrzeba było w ciągu pierwszego pięciolecia istnienia dokładać, gdyż wszystkie wydatki związane z utrzymaniem, pokrywane były z opłat uzyskanych za badania.

Politechnika Warszawska oprócz dostarczenia lokalu w ciągu pierwszego pięciolecia nie mogła dać pomocy finansowej, dopiero w ostatnim roku przyszła z pomocą finansową w postaci kilku tysięcy złotych, które przeznaczone zostały na nabycie potrzebnych przyrządów.

Czytelnicy „Wiadomości Drogowych” w ciągu ostatnich pięciu lat mieli możność zapoznać się ze sprawozdaniami z działalności D.I.B., gdyż te drukowane były corocznie w „Wiad. Drogowych”, nie będę przeto omawiać w niniejszym artykule tych prac, jakie były wykonywane i ograniczę się do podania ogólnych wyników w dziedzinach najważniejszych. Przede wszystkim podkreślić tu należy prace z zakresu badań materiałów kamiennych: większość materiałów drogowych została zbadana i wyniki ogłoszone drukiem; w miarę nadsyłania próbek badania są prowadzone i ogłaszane w dalszym ciągu. Bez przesady można powiedzieć, że obecnie mamy już co najmniej 75% materiałów kamiennych zbadanych i wiemy, jaką wartość techniczną one przedstawiają. Normalizacja materiałów kamiennych jest już na ukończeniu. Dalej zbadane zostały smoły krajowe i ich przydatność dla robót drogowych; normalizacja smół krajowych została ustalona; znormalizowane smoły krajowe w niczem nie ustępują zagranicznym.

Również dzięki pracom D. I. B. w porozumieniu z rafinerjami ropy naftowej, zaczęto w budownictwie drogowem stosować asfalty krajowe, które przedtem nie były używane do robót drogowych jako produkt odpadowy i były palone pod kotłami:

postęp pod tym względem jest tak znaczny, że firmy drogowe używające asfaltu drogowego, nie wahają się dawać nawet 10-letniej gwarancji za nawierzchnie, wykonane z asfaltu krajowego. Normalizacja asfaltów polskich jest na ukończeniu.

W dziedzinie klinkiernictwa, prace D. I. B. przyczyniły się do znacznych postępów w produkcji klinkierów drogowych, których wartość techniczna polepsza się z roku na rok. Normalizacja klinkierów drogowych jest w pełnym biegu.

Oprócz licznych badań charakteru t. zw. „kontrolnego” w D. I. B. wykonywane są prace naukowe; w najbliższym czasie oczekiwane jest ukończenie kilku prac doktorskich w zakresie technologii materiałów drogowych.

Zasięg prac D. I. B. szybko się rozszerza, a pożytek ich uznawany jest przez sfery, mające do czynienia z budownictwem drogowym.

Znalazło to wyraz w uchwałach III-go Polskiego Kongresu Drogowego, który się odbył w Warszawie w dniu 5—7 stycznia 1934 r.

Uchwała XXX tego Kongresu brzmi:

„Doceniając znaczenie Drogowego Instytutu Badawczego w gospodarce drogowej, Trzeci Polski Kongres Drogowy uznaje za konieczne poparcie tej placówki i zapewnienie jej potrzebnych funduszy na badania i prace naukowe”.

Uchwała ta upoważnia mię do zabrania głosu o potrzebach D. I. B.

Rozszerzający się zasięg prac D. I. B. z roku na rok zmusza go do rozszerzenia działalności na coraz to nowe dziedziny i do wykonywania coraz większej ilości badań zarówno ściśle naukowych jak kontrolnych.

Aby D. I. B. mógł temu zadość uczynić, *potrzebny jest przede wszystkim lokal*.

Obecny lokal D. I. B. mieści się w suterynach nowej kreslarni Politechniki Warszawskiej. Jest on ciemny, zimny, nienależycie wentylowany i wilgotny i już obecnie za ciasny, gdyż niema miejsca na ustawienie wielu maszyn i przyrządów. Personel pracuje w warunkach niehigienicznych i zapada często na zdrowiu.

W chwili obecnej jest możliwość uzyskania dla D. I. B.

odpowiedniego lokalu, o ile sfery interesujące się techniką drogową przyjdą z pomocą materialną.

Na terenie Politechniki Warszawskiej w chwili obecnej są w budowie gmachy Towarzystwa „Studjum Technologicznego” („Tost”) — instytucji, która ma za zadanie stworzenie warsztatów pracy naukowej dla profesorów Politechniki Warszawskiej.

Instytucja ta ciesząca się poparciem władz interesowanych, aby powstały nowoczesnie urządzone pracownie z zakresu różnych dziedzin: chemji, elektrotechniki, metalurgji i t. d., ma na celu wybudowanie odpowiednich pomieszczeń i odpowiednie ich wyposażenie.

Składa się ona z członków fizycznych i prawnych; członkowie dzielą się na rzeczywistych wspierających i honorowych.

Członkowie rzeczywiści wpłacają roczną składkę: osoby fizyczne 10 zł, osoby prawne — 100 zł, wspierający — dowolną składkę roczną na rzecz Towarzystwa. Oprócz składek członkowskich, na fundusze Towarzystwa składają się zasiłki, wyznaczone przez państwo, fundacje, darowizny i zapisy, dochody z imprez i opłat za studia. Towarzystwo ma oprócz tego zapewnioną wydatną pomoc z Funduszu Pracy.

Zarząd i Ogólne zebranie Towarzystwa „Studjum Technologicznego” wyraziły zgodę na pobudowanie na terenie oddanym do dyspozycji Towarzystwa odpowiednich pomieszczeń dla D. I. B.

Szkice tych pomieszczeń są wykonane i przewidują możliwość wybudowania ich w 2 serjach: w pierwszej serji są przewidziane pomieszczenia konieczne dla obecnego stanu rzeczy, w drugiej serji są przewidziane pomieszczenia w razie dalszego rozwoju prac D. I. B.

Koszt budowy pomieszczeń I-ej serji w przybliżeniu wynosi około 80 — 100.000 zł.

Zarząd Towarzystwa „Studjum Technologicznego” jako warunek zgody na wybudowanie pomieszczeń dla D. I. B. postawił:

1. Zorganizowanie Koła członków „Tostu” dla budowy D. I. B.

2. Zebranie części funduszków potrzebnych na budowę D. I. B., obiecując resztę funduszków dostarczyć czy to z Funduszu Pracy, czy też z innych źródeł.

Wobec takiej sytuacji istnieje możliwość zdobycia dla D. I. B. odpowiednich pomieszczeń, umożliwiających bieżące prace i ich rozwój, o ile osoby i instytucje interesujące się techniką drogową utworzą Koło członków „Tostu” dla budowy pomieszczeń D. I. B.

Zwracam się przeto z apelem, aby osoby poszczególne i instytucje, których rozwój techniki interesuje, zechciały zadeklarować swój akces do przyszłego „Koła członków dla budowy D. I. B.”.

Należy się spodziewać, że wśród nich nie powinno zabraknąć:

1. Inżynierów i techników drogowych, interesujących się sprawą rozwoju techniki drogowej;

2. Samorządów powiatowych i miejskich;

3. Przedstawicieli przemysłu mającego styczność z budownictwem drogowym, a więc—kamieniołomów, klinkierni, cementowni, koksowni, rafinerij nafty i t. p. i t. p.;

4. Automobilklubu i Turing-klubu, jak to ma miejsce we Włoszech, gdzie Instytut Badawczy całkowicie jest pobudowany i utrzymawany przez analogiczne instytucje;

5. Przedstawicieli przedsiębiorstw budowy dróg;

6. Państwowych Instytucji zainteresowanych, jak Ministerstw Komunikacji, Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

Spodziewać się należy, że w zrozumieniu potrzeby budowy D. I. B., pożytku dla techniki drogowej, wiele instytucji a może nawet i osób zapisze się w charakterze członków wspierających i zadeklaruje odpowiednie sumy w zależności od swoich możliwości finansowych.

Uprasza się deklaracje nadsyłać pod adresem: Drogowy Instytut Badawczy, Politechnika, Warszawa.
