

znajdzie drogę dla szybkiego ustawowego załatwienia sprawy, a wtedy mam nadzieję, że niezadługo będziemy mogli korzystać ze świadczeń tak potrzebnego nam D.I.B.

Ażeby równocześnie z akcją „przymusową” zapoczątkować akcję zbiórki pomiędzy „świadomych swojej korzyści od powstania D.I.B.”, zgłaszam w imieniu firmy: „Przedsiębiorstwo budowy inż. M. Chwastowski i inż. L. Ciechanowicz, ul. Dąbrowskiego 5”, swój „zadatek” na przyszłe świadczenia dla nas ze strony D.I.B. w wysokości 200.— Zł., pod warunkiem, że statut D.I.B. będzie uzupełniony w myśl powyższej propozycji mojej, i zapraszam liczne grona „gospodarzy drogowych” w zrozumieniu własnego interesu chronologicznego priorytetu, nie czekać na ustawowy przymus i natychmiast przekazać swoje zadatki Zarządowi D.I.B.

Z poważaniem

*Inż. L. Ciechanowicz.*

Lwów, dnia 4. kwietnia 1928.

---

## OD DROGOWEGO INSTYTUTU BADAWCZEGO PRZY POLITECHNICE WARSZAWSKIEJ.

Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej<sup>1)</sup> ma trudne narodziny.

Statut D. I. B. jest zatwierdzony przez Senat Politechniki Warszawskiej 14 marca r. b. i ogłoszony w „Wiadomościach Stowarzyszenia Członków Polskich Kongr. Drogowych” oraz w „Samorządzie”. Mimo wezwania w tych czasopismach, apel piszącego te słowa, aby interesowane instytucje w gospodarce drogowej umożliwiły zrealizowanie prac D. I. B. dały wynik dość skromny.

Do dnia 1 lipca wpłynęły następujące sumy na konto D. I. B. przy Politechnice Warszawskiej

Od Min. Rob. Publ. . . . .	7.000 zł.
Od Banku Gosp. Krajowego . . . . .	4.000 „
Od Starostwa Krajowego w Poznaniu . . . . .	2.500 „
Od magistratu m. st. Warszawy . . . . .	5.000 „
Razem	18.500 zł.

---

<sup>1)</sup> p. Nr. 12 Wiad. Stow. Czł. Pol. Kongr. Drog.

Oczywiście jest to suma znikoma, aby D. I. B. zaczął prowadzić pracę badawczą w tempie, jakie ze względu na pilne potrzeby jest konieczne. Zkądinąd pełne inicjatywy samorządy nie widzą potrzeby w prowadzeniu badań z zakresu techniki drogowej, zadawałniając się prowadzeniem gospodarki drogowej „sposobem felczerskim” o poziomie z czasów króla Ćwieczka. Przekonania takie mają nawet niektórzy czołowi działacze samorządowi mający ambicję uważania się za specjalistów w gospodarce drogowej i zabierających głos w druku.

Przysłowie „mądry polak po szkodzie” będzie miało zastosowanie do skutków, jakie pociągnie niezrozumienie potrzeby rozwoju D. I. B. i realnych korzyści płynących z tych prac przez czynniki interesowane — a przede wszystkim samorządy wiejskie i ziemskie.

Dopiero za lat kilka, gdy powstaną ogromne szkody materialne nastąpi zrozumienie potrzeby rozwoju prac D. I. B. Licząc się ze stanem rzeczy, D. I. B. musiał swe zamiary zredukować do możliwości realnych.

Ponieważ sprawa badania bitumów—asfaltów i smół jest w chwili obecnej nader paląca, gdyż niema instytucji neutralnej, w której byłoby dobrze urządzone laboratorium do badania tych materiałów przeto D. I. B. sprowadził najpotrzebniejsze przyrządy do badania materiałów bitumicznych i wczasie najbliższym—za 2—3 miesiące—będą mogły być przeprowadzone próby i badania. Badania te będą prowadzone przez dorywczo w D. I. B. pracujące osoby, gdyż niema mowy z powodu braku środków o zaangażowanie specjalisty, któryby się wyłącznie poświęcił pracy w D. I. B. z zakresu techniki drogowej wskutek braku prac badawczych.

Lokal (tymczasowy) dla D. I. B. został po wielu trudnościach uzyskany w gmachu Politechniki. Po nadejściu i umontowaniu przyrządów podany będzie w „Wiad. Zw. Czl. Kongr. Drog.” wykaz sprowadzonych przyrządów i warunki przeprowadzania badań.

Nieliczne grono interesujących się sprawą D. I. B. podaje różne sposoby zrealizowania D. I. B. w pełnym programie. Ogłoszony przez inż. L. Ciechanowicza list otwarty w N-rze niniejszym proponuje skomercjalizowanie D. I. B. przez zmianę statutu w tym kierunku, aby D. I. B. mógł przyjmować nieja-

ko „zadatki” od instytucyj i osób i po uruchomieniu pewnych przyrządów, przeprowadzał dla osób lub instytucyj, które owe „zadatki” wpłacili na ich żądanie badania według ogłoszonego cennika.

Do pewnego stopnia—ale tylko do pewnego stopnia takie „skomercjalizowanie” mogłoby się przyczynić do rozwoju prac D. I. B., ale tylko w pewnym kierunku—w kierunku tych badań, jakie byłyby potrzebne dla owych osób lub instytucyj, wpłacających „zadatki”. Natomiast wdalszym ciągu odłogiem leżałyby sprawy badań pilnych i koniecznych z zakresu techniki drogowej, a nie interesujących osobiście wpłacających „zadatki”.

Ci wpłacający „zadatki” nie mogliby rościć pretensji do terminu, w jakim badania dla nich musiałyby być przeprowadzane ani do warunków jakie ustaliłby D. I. B. O ile takie deklaracje by wpłynęły, nie byłoby potrzeby zmiany statutu D. I. B., a jedynie w odpowiedzi D. I. B., kwitując z otrzymanych sum, zaznaczał by warunki na jakich przyjmuje przysłane sumy.

Jednak p. Ciechanowicz grzeszy optymizmem, twierdząc, że takie skomercjalizowanie D. I. B. postawiło go na nogi, sędzę, że wpływy z tego źródła również nie będą wielkie.

*M. Nestorowicz.*