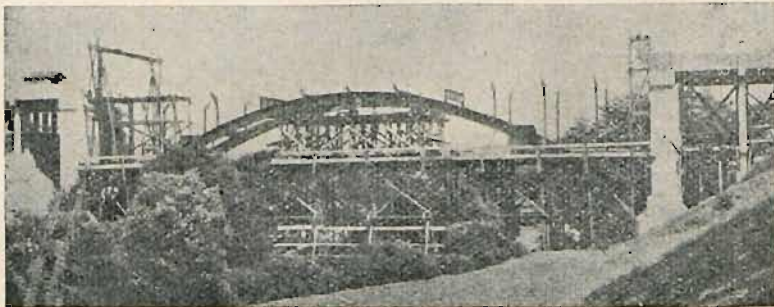


dwuteówki, w której pionowa blacha ma wysokość 88 cm i grubość 16 mm, poziome zaś o szerokości 41 cm i grubości zmiennej od 22,2 do 26,7 mm.

Na dźwigarach opiera się konstrukcja składająca się ze słupów spawanych, wiązań poprzecznych i belek podłużnych, na których ułożona jest żelbetowa płyta i kostka granitowa na niej.



Rys. 2.

Całkowita szerokość konstrukcji mostowej wynosi 9 m. Budowa mostu prowadzona była na drewnianych rusztowaniach i każdy dźwigar podzielony był na pięć części, które po dostarczeniu na miejsce i ustawieniu na rusztowaniu były łączone zapomocą bolców i następnie przyspawane.

Ogólny ciężar konstrukcji stalowej wyniósł 110 t. z czego dźwigarów 47 t.

(J. Ch.)

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SEKCJI DROGOWEJ TOWARZYSTWA STUDJUM TECHNOLOGICZNEGO ZA CZAS OD CHWILI POWSTANIA (1.III.1934) do 5.I.1935 R.

W myśl uchwał I Polskiego Kongresu Drogowego utworzony został przy Politechnice Warszawskiej Drogowy Instytut Badawczy, który rozpoczął swe prace z dniem 1 marca 1929 roku.

Uzyskany przez Instytut tymczasowy lokal w postaci sali w suterynach nowej kreślarni Politechniki Warszawskiej stał

się, wobec niemożności uzyskania odpowiedniejszego pomieszczenia, terenem prac i rozwoju Instytutu.

Pięcioletni okres działalności spowodował potrzebę uzyskania lokalu odpowiadającego zarówno powierzchnią, jak i warunkami zdrowotnymi warunkom pracy Instytutu.

W związku z powyższem w lutym 1934 r. Instytut przystąpił do istniejącego Towarzystwa Studium Technologicznego organizując Sekcję Drogową, której głównym celem, w myśl statutu, byłoby zdobycie potrzebnych funduszy na budowę pomieszczeń dla Drogowego Instytutu Badawczego.

Z wiarą w słuszność i celowość sprawy, wystąpił Instytut z odezwą do odnośnych Ministerstw, Wydziałów Powiatowych, samorządów miejskich, przemysłu pracującego dla drogownictwa, firm drogowych, wreszcie do poszczególnych osób, zainteresowanych w rozwoju techniki drogowej o poparcie zamierzeń D.I.B. przez przystąpienie do Sekcji Drogowej „Tostu i zasilenie funduszu przeznaczzonego na budowę pomieszczeń.

Wszczęta przez Instytut akcja dała dotychczas następujące rezultaty:

	Zgłoszone deklaracje do dn. 5.I.35 r.	Wpłacono do Kwe- stury do dn. 5.I.1935 r.
a) Zgłoszone deklaracje na przystąpienie w charakterze członków wspierających		
Ministerstwo Komunikacji . . .	Zł. 300.—	Zł. 300.—
b) Zgłoszone deklaracje na przystąpienie w charakterze członków zbiorowych (wg. dat. zgłoszenia).		
1. Związek Celowych Powiatów (dn. 12.II.34 r.).	Zł. 100.—	Zł. 100.—
2. Tow. „Galicja” (16.III.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
3. Tow. Puricelli (16.III.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
4. Zw. Powiatów Rzeczposp. Pol. (17.III.34 r.)	Zł. 100.—	
5. Zakł. Cer. „Ołtarzew” (28. III. 34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—

	Zgłoszone deklaracje do dn. 5.I.35. r.	Wpłacono do Kwe- stury do dn. 5.I.1935' r.
6. Zakł. „Elektro”, Łaziska Gór. (30.III.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
7. „Gazy Ziemne”, Lwów (31.III. 34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
8. „Komdrobit”, Katowice (11.IV. 34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
9. Zw. Miast Małopolskich (12.IV. 34 r.)	Zł. 100.—	
10. „Karpaty” Wydz. Techn. (13.IV.1934 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
11. „Małopolska”, Lwów (17.IV. 34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
12. Wydział Pow. Warszawa (28.IV.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
13. Wydział Pow. Zamość (28.IV. 34 r.)	Zł. 100.—	
14. Tow. „Strada”, Warszawa (8.V.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
15. Budowa Nowoczesnych Dróg, Kraków (9.V.34 r.)	Zł. 100.—	
16. Standard Nobel w Polsce, Warszawa, (4.VI.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
17. Klinkiernia „Gródków” (6.VI. 34 r.)	Zł. 100.—	
18. Wydział Pow. w Białymstoku (20.VI.34 r.)	Zł. 100.—	
19. Wydział Pow. w Miechowie (20.VI.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
20. Zarząd Miejski w Warszawie (2.VII.34 r.)	Zł. 100.—	Zł. 100.—
21. Wydział Pow. w Hrubieszowie (7.VIII.34 r.)	Zł. 100.—	
Razem	Zł. 2100.—	Zł. 1400.—

Zgłoszone deklaracje
do dn. 5.I.35. r.

Wpłacono do Kwe-
stury do dn.
5.I.1935.

c) Zgłoszone deklaracje na przystąpienie w charakterze członków fizycznych wg. dat zgłoszenia.

1.	Inż. B. Rożański, Warszawa (7.III.34 r.)	Zł.	10.—		
2.	Inż. W. Skalmowski, Warszawa (7.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
3.	Prof. M. Nestorowicz, Warszawa (8.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
4.	Inż. M. Mączyński, Warszawa (8.III.34 r.)	Zł.	10.—		
5.	Inż. L. Borowski, Warszawa (9.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
6.	Dr. Inż. Z. Kragen, Warszawa (10.III.34 r.)	Zł.	10.—		
7.	Inż. A. Gajkowicz, Warszawa (14.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
8.	Inż. F. Wichrzycki, Warszawa (16.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
9.	Inż. J. Zilbertal, Warszawa (16.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
10.	Inż. W. Ulbrich, Warszawa (16.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
11.	Inż. Michalski, Kraków (16.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
12.	Inż. Wexner, Kraków (16.III.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
13.	Inż. A. Missbach, Kraków (3.IV.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
14.	Inż. E. Nowakiewicz, Warszawa (24.IV.34 r.)	Zł.	10.—		
15.	Inż. T. Panusz, Warszawa (8.V.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
16.	Inż. W. Bóbr, Warszawa (4.IV.34 r.)	Zł.	10.—	Zł.	10.—
17.	J. Jagoszewski, Kraków (4.VI.34 r.)	Zł.	10.—		
Razem		Zł.	170.—	Zł.	120.—

	Zgłoszone deklaracje do dnia 5.I.35 r.	Wpłacono do Kwe- stury do dnia 5.I.35 r.
d) Zgłoszone subwencje na budowę pomieszczeń dla D. I. B.		
1. Ministerstwo Komunikacji .	Zł. 2000.—	Zł. 2000.—
2. Państw. Kamieniołomy w Ja- nowej Dolinie	Zł. 5000.—	Zł. 2000.—
3. Zakł. Cer. „Ołtarzew” . . .	Zł. 1000.—	Zł. 500.—
4. Tow. „Karpaty”	Zł. 1000.—	Zł. 1000.—
5. Wydział Pow. Warszawa. . .	Zł. 500.—	Zł. 500.—
6. Budowa Nowoczesnych Dróg w Krakowie	Zł. 1000.—	
	Razem Zł. 10500.—	Zł. 6000.—

Zestawienie

Wg. pozycji a)	Zł. 300.—	Zł. 300.—
Wg. pozycji b)	Zł. 2100.—	Zł. 1400.—
Wg. pozycji c)	Zł. 170.—	Zł. 120.—
Wg. pozycji d)	Zł. 10500.—	Zł. 6000.—
	Razem Zł. 13070.—	Zł. 7820.—

Pierwotnie obiecane przez „Tost” pomieszczenie dla Sekcji Drogowej w nowobudującym się gmachu nie zostało w rezultacie przyznane, wobec czego po rozpatrzeniu kilku możliwości, Instytut uzyskał zgodę Senatu Politechniki na przebudowę strychu w gmachu nowej kreślarni, z tem, że po przebudowaniu, przeniesione zostaną tam szkicownie z suteryn, a lokal uzyskany oddany zostanie dla potrzeb Instytutu.

Na skutek powyższego, przystąpił Instytut do sporządzenia projektu i kosztorysu przebudowy wg. kilku możliwości, oraz do zebrania ofert.

Dnia 5.I.35 r. po uzyskaniu zgody od Rektoratu Politechniki Instytut:

1. Powierzył kierownictwo robót przy przebudowie strychu, wg. opracowanych i zatwierdzonych planów, inż. arch. Z. Wóycickiemu.

2. Powierzył wykonanie robót wg. najniższej oferty na sumę zł. 20314,75 p. B. Mruczyńskiemu na podstawie przeprowadzonego przetargu ofertowego.

3. Zaaprobował datę 5.I.35 r., jako termin rozpoczęcia robót oraz dwumiesięczny okres na jej wykonanie.

Towarzystwo Studium Technologiczne pismem z dnia 4.IV.35 r. wyraziło zgodę na opłacenie robocizny przy projektowanej przebudowie do wysokości zł. 5000.

W ten sposób przystąpił Instytut do realizacji pierwszej części zadania. Pomieszczenia, które zostaną przekazane Instytutowi po uskutecznieniu projektowanej przebudowy wynosić będą około 150 m² powierzchni co w dwójnasób zwiększy dotychczas zajmowane.

Nie mniejszą trudność stanowić będzie dostosowanie używanych pomieszczeń do potrzeb laboratoryjnych, poczynienie odpowiednich przeróbek, przeprowadzenie potrzebnych instalacji, zakupienie umeblowania laboratoryjnego i t. p. Koszty z tem związane wyniosą około 30000 złotych. Sumę tę, pomimo słabych wyników dotychczas przeprowadzonej akcji, Instytut ma nadzieję uzyskać, wierząc w poparcie instytucyj, firm i osób dla których rozwój techniki drogowej w Polsce nie jest obojętny.

Uzyskany przez D.I.B., po wielu trudnościach lokal, nie będzie mógł całkowicie zadowolnić potrzeb D.I.B., i musi być uważany nadal za prowizoryczny. Instytut stawia na najczelniejszym miejscu, jako postulat, potrzebę budowy własnego gmachu, co wymaga jednakże zgromadzenia potrzebnych funduszy.

Składając sprawozdanie z dotychczasowych poczynąń Sekcji Drogowej „Tostu” Instytut zaznacza, że po zaistalowaniu się w nowym pomieszczeniu, (maj — czerwiec 1935 r.) przeprowadzone zostaną wybory władz i organizacja czynności Sekcji Drogowej.

M. Nestorowicz
Kierownik Instytutu
