

ganom drogowym niższym do wiadomości. Nadmienić tu jednak odrazu należy, iż dróżnicy winni być często kontrolowani przez swych przełożonych, t. zn. drogomistrzów i kierownika Zarządu Drogowego, gdyż nawet najlepszy dróżnik przy braku kontroli demoralizuje się, staje się pracownikiem niesumiennym i niedbałym. Dla zagwarantowania tej kontroli, kierownik Zarządu Drogowego winien mieć możność wyjazdu na kontrolę w każdej chwili, t. zn. winien mieć na to czas i środki lokomocji. To samo odnosi się do drogomistrzów. Trzeba stwierdzić, że przy rozpowszechnionym obecnie zwyczaju prowadzenia robót we własnym zarządzie i lokomocji rowerami, tej możliwości kontroli nie ma.

7) Przyjmowanie na drogomistrzów tylko techników uznałbym za pożyteczne, gdyż przez to stan dróg może tylko skorzystać, a służba drogowa zyskać na powadze. Dzisiaj pracownik drogowy jest kopciuszkiem, którym każdy pomiata.

Całą gospodarkę drogową prowadzi właściwie kierownik administracji ogólnej (starosta, burmistrz, wójt) według swojego upodobania i swoich pomysłów. Technicy drog. nie mają ani ćwierci tego znaczenia i samodzielności, jak np. lekarze, lek. weterynaryjni itd. W moim przekonaniu stan ten odbija się niekorzystnie na gospodarce drogowej. O inicjatywie ludzi nie mających prawa decyzji, można powiedzieć, iż powoli całkowicie ona zanika, ustępując miejsca zniechęceniu.

8) Środki lokomocji winny być przepisowe, i to: dla kierownika Zarządu Drogowego — samochód, dla drogomistrzów — motocykle. Względy motoryzacji kraju również tego wymagają.

9) Przy ciągłych zmianach robotników trudno jest stosować normy dla wszelkich robót przy budowie dróg. Byłoby dobrze mieć normy pracy (ale i płacy) dla bardziej typowych robót, wiele jednak musi zostać do rozstrzygnięcia praktyce i doświadczeniu kierownictwa.

10) Pożądane.

RECENZJE

Apolinary Przybylski. Ulice i mosty Warszawy. Nakładem autora. Warszawa, 1936 r.

Autor, znany w szerokich kołach członków Stowarzyszenia Techników w Warszawie ze świetnych odczytów wypowiadanych z wielkim talentem

oraz z kilku monografij wydał monografię o historii budowy ulic i mostów w Warszawie.

Temat, zdawałoby się, może ciekawy tylko dla fachowca i to takiego, który interesuje się przeszłością miasta, nie wzbudzający jednak zaciekawienia wśród szerszych sfer technicznych.

Gdy się weźmie do ręki książkę A. Przybylskiego, czyta się ją z nieślabnącą ciekawością i zainteresowaniem od początku do końca: na podstawie sumiennego wprost benedyktyńskiego przestudiowania wielu archiwów, autor podał historię budowy ulic i mostów w Warszawie w zajmującej i bynajmniej nie suchej formie; z opisów wyłania się stan urządzeń komunikacyjnych w Warszawie w różnych czasach z wyrazistością nadzwyczajną, odtworzony jest nie tylko stan techniki drogowej, ale jednocześnie podkreślony jest stan polityczny Warszawy w różnych jej epokach.

Wielką zasługą autora jest napisanie tej książki obrazującej historię rozwoju pewnego działu techniki w Warszawie i zaszczyt mu ona przynosi.

Książka wydana została nakładem autora, gdyż, niestety, nie znalazły się środki na to ani w instytucjach, któreby winny popierać tego rodzaju wydawnictwa, ani w Zarządzie m. Warszawy, który przedewszystkiem powinien dbać o tego rodzaju wydawnictwa.

Niech te słów kilka uznania zasługi Apolinarego Przybylskiego będzie podniecią dla Niego do dalszej owocnej pracy na polu piśmiennictwa technicznego.

M. N.

„Technische Eigenschaften der natürlichen Gesteine und der Hochofenschlacke und ihre Bewertung für Strassenbauzwecke nach Forschungsergebnissen in verschiedenen Ländern”.

Ostatnio ukazała się w Niemczech nowa książka R. Vespermanna, poświęcona przeglądowi badań i kryteriów stosowanych w poszczególnych krajach przy ocenie technicznych własności materiałów kamiennych i żużla wielkopiecowego przeznaczonych do celów drogowych. („Technische Eigenschaften der natürlichen Gesteine und der Hochofenschacke und ihre Bewertung für Strassenbauzwecke nach Forschungsergebnissen in verschiedenen Ländern”. Von Magistratsbaurat i. R. Vespermann. Mit vielen Tabellen. Kartoniert Rm. 8.50. Union Deutsche Verlagsgesellschaft Berlin S. 112).

Książka ta stanowi niejako uzupełnienie i wartościową całość z poprzednio wydaną przez tegoż autora pracą pod tytułem: „Materiały kamienne twarde i miękkie pochodzenia naturalnego oraz materiały sztuczne (żużel wielkopiecowy) w nowoczesnym budownictwie drogowym” („Verwendung von Hart-Weich-sowie künstlichen Gesteinen bei neuzeitlichem Strassenbau”. Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Berlin SW 19. Rm. 2).

W ośmiu rozdziałach swej książki („Technische Eigenschaften”), zawierających 112 str. druku porusza autor następujące zagadnienia:

Rozdział I. Znaczenie badań materiałów kamiennych dla techniki drogowej.

Rozdział II. Podstawy i sposoby badań materiałów kamiennych w poszczególnych krajach.