

— **Poparcie wydawnictw technicznych.** Celem poparcia wydawnictw technicznych o zakresie średnim Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego wyznaczyło Redakcji „Przeglądu Technicznego” sumę 400.000 mk. na wynagrodzenia dla autorów podręczników technicznych lub tłómaczów takich podręczników z literatury obcej. O wyborze wydawnictw ma stanowić Komitet, złożony z przedstawicieli: Dep-tu Szkoln. Zaw. Min. W. R. i O. P., Redakcji „Przegl. Techn.”, Politechniki Warszawskiej i Państw. Szkoły Budowy Maszyn i Elektr. Pożądane jest wydanie podręczników: fizyki dla szkół techn., mechaniki techn., hydrauliki, nauki o cieple, wytrzymałości materiałów, maszynoznawstwa, budownictwa i technologii chemicznej.

— **Ze związku inżynierów budownictwa państwowego w Krakowie.** Na ostatnim Walnem Zgromadzeniu Członków Związku dokonano wyboru nowego Wydziału, w skład którego weszli: inż. Jan Czerwiński, jako prezes, inż. Szymon Gołowin, jako zastępca prezesa, oraz inżynierowie: Władysław Kowalski, Marjan Nawrocki, Adam Machniewicz, Konstanty Wiśniewski, Stanisław Marconi, Henryk Krytzler, Roman Janik i Wiktor Pirgo, jako członkowie Wydziału.

Wydział ukonstytuował się, wybierając sekretarzem inż. Romana Janika, a skarbnikiem inż. Henryka Krytzlera.

SPROSTOWANIE.

W notatce p. t. „Gospodarka drogowa w Anglii”, zamieszczonej w № 6 „Robot Publicznych” z roku ubiegłego na str. 208, szpalta 1, wiersz ostatni zamiast (Road Board 1919) powinno być: (Road Board 1909).

BIBLIOGRAFJA.

„Les Chaussées modernes” par P. Le Gavrian, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Secrétaire Général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route. Paris 1922, Librairie J. B. Boillière et Fils.

Dzieło powyższe ukazało się w 1922 r. i stanowi jeden z tomów „Encyclopédie du Génie Civil et des Travaux Publics”, wydawanej pod patronatem Towarzystwa popierania przemysłu narodowego i Towarzystwa inżynierów cywilnych we Francji. Jest to spory tom o przeszło 400 stronicach z wieloma rysunkami i tablicami w tekście, zawierający część wykładów prof. Le Gavrian w Szkole dróg i mostów w Paryżu.

Dzieło przedstawia te postępy w budowie i utrzymaniu nawierzchni dróg, jakie poczyniła technika drogowa w ostatnich czasach dzięki szybkiemu i wielkiemu rozwojowi ruchu pojazdów mechanicznych na drogach. Nowy ten czynnik ruchu na drogach znakomicie pchnął naprzód technikę drogową.

Dotychczas w literaturze drogowej nie mieliśmy dzieła, w którym byłyby zebrane i scharakteryzowane postępy w budowie nawierzchni dróg z czasów ostatnich w sposób tak obiektywny i wyczerpujący, jak to zrobił prof. Le Gavrian w swoich „Les Chaussées Modernes”.

W obszernym wstępie prof. Le Gavrian charakteryzuje warunki jakim odpowiadać winna współczesna nawierzchnia dróg ze względu na odbywający się na nich ruch.

Naturalnie najszczególniej zatrzymuje się na ruchu pojazdów mechanicznych, które największy wpływ wywierają na ustrój nawierzchni dróg ze względu na wielkość obciążenia, wielkie szybkości, a więc i wielkie dynamiczne obciążenie, oraz ze względu na siły styczne do nawierzchni na kołach ciągnących i ogromnie niszczące działanie kół z obręczami gumowemi wogóle, a specjalnie pneumatycznymi.

Wzajemny wpływ ruchu na nawierzchnię dróg i odwrotnie — nawierzchni dróg na ruch pojazdów, przedstawiony jest w formie bardzo przejrzystej i lekkiej, jak to po mistrzowsku robią Francuzi.

Niemna tu tego nagromadzenia tablic, danych liczbowych, pracowicie zebranych a bez potrzeby przytaczanych, jakie często widzimy w dziełach niemieckich.

Prof. Le Gavrian popiera swoje dowodzenia danymi liczbowymi, ale tylko w niezbędnej ilości.

Część pierwsza książki poświęcona jest wyłącznie opisowi materiałów, które w ostatnich czasach nietyle w Zachodniej Europie, ile w Ameryce w technice drogowej zaczęły grać ogromną rolę. Są to różne smoly węgla kamiennego, oleje skalne, smoly bitumiczne (gudrony), asfalty i ich pochodne.

Podane są właściwości tych materiałów, ich pochodzenie, sposoby badania, skład chemiczny i t. p.

Podanie tych wiadomości w zestawieniu jest nadzwyczaj ważne z tego względu, że inżynierowie drogowi, aby te wiadomości zdobyć, musieli studiować bieżącą literaturę drogową, rozproszoną w przeróżnych czasopismach, co przedstawiało bardzo poważne trudności techniczne i wymagało dużej straty czasu; powtórne wiadomości zatracają o chemię, z którą inżynierowie drogowi dotychczas małą mieli styczność. Poza tem bardzo cenne jest zestawienie danych z różnych doświadczeń.

Część druga książki poświęcona jest ustrojowi nawierzchni dróg, przystosowanej do ruchu pojazdów mechanicznych, Traktuje ten dział przede wszystkim smołowanie dróg bitych powierzchniowe oraz polewanie nawierzchni tych dróg emulsjami różnych olejów.

Dalej specjalny rozdział poświęcony jest budowie dróg bitych z lepiszczem smołowem (drogi bite smołowane wgłębnie). Zastosowanie gudronów naturalnych i sztucznych oraz asfaltu autor traktuje bardzo szczegółowo, posługując się przeważnie materiałami amerykańskimi.

Narazie z powodu, że Polska nie posiada większych ilości bitumów (smoly naturalnej), a asfaltowej rudy nie posiada wcale, zastosowanie różnych preparatów smołowych i asfaltowych do budowy nawierzchni w Polsce będzie ograniczone i te działy książki prof. Le Gavrian'a nie tyle nas powinny interesować, co działy następne, traktujące rodzaje nawierzchni, które z powodzeniem mogą być u nas zastosowane.

Są to nawierzchnie z betonu. Autor podaje różne sposoby budowy dróg betonowych, stosowane w różnych krajach. Zwracamy uwagę na ten rozdział z powodu ogromnego rozwoju budowy dróg betonowych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej w czasach ostatnich i z powodu, że dla braku materiałów kamiennych w wielu okolicach naszego kraju ten system nawierzchni byłby bardzo odpowiedni.

Dalsze rozdziały zawierają: opis budowy i utrzymania bruków drewnianych, mozaikowych, klinkierowych; wreszcie autor wspomina o próbach budowy bruków z kostek asfaltowych, cementowych, wyrabianych pod ciśnieniem, wreszcie z kostek bazaltowych, wyrabianych z bazaltu, który topi się w temperaturze 1200° C. i po zastęgnięciu tworzy bardzo trwałe kostki.

W załącznikach podane są materiały bardzo cenne dla praktyków; są to różne, a zawsze najnowsze instrukcje różnych władz i warunki wykonywania różnych nawierzchni, opisanych w książce.

Dzieło prof. Le Gavrian'a stanowi bardzo cenny nabytek literatury drogowej, obrazujący po tpy jej w czasach ostatnich:

Możnaby zarzucić prof. Le Gavrian, że zbyt mało umieścił rysunków, wyjaśniających tekst, przydałoby się ich znacznie więcej; wszak najlepszym językiem techników są szkice i rysunki.

Książka zewnętrznie wydana bardzo starannie, psują tylko wrażenie niefortunnie wykonane rysunki.

M. Nestorowicz.

Dr inż. Maksymilian Matakiewicz, prof. Politechniki Lwowskiej. Światowe drogi wodne a regulacja Wisły w Lwów i Warszawa — 1921 r. Jako dalszy ciąg studiów nad naszymi drogami wodnymi*) ukazała się obecnie praca prof. Matakiewicza pod powyższym tytułem. Opisawszy stan żeglowności Dunaju, Renu, Wezery, Łaby, Odry, autor zastanawia się szczegółowo nad szerokością trasy regulacyjnej dla Wisły i głębokościami, jakie uzyskać można. Dochodzi do wniosku, że będą odpowiednie normalne szerokości powyżej Sanu 137–161,5 m, poniżej Sanu 162,3–191,4 m. powyżej Narwi 178,2–209,3 m, poniżej Narwi 253,6–300 m, z których to cyfr mniejsze uważa więcej za odpowiednie. Co do głębokości, jakie przez regulację uzyskać można na Wiśle, autor wykazuje, że na odcinku poniżej Dunajca można spodziewać się przy stanie najniższym 0,74 m, przy stanie średnim niskim 1,00 m, przy stanie 210-dniowym 1,50 m, a przy stanie średnim 1,70 m, a zatem odcinek ten może nadawać się dla ruchu statków 400–500 tonowych. Zdaniem autora wszelkie pomysły przeto

*) Dr. M. Matakiewicz. Drogi wodne w Polsce—Lwów 1917 r. i Regulacja Wisły—Warszawa 1920 r.