
WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

INŻ. ANTONI KOBYLIŃSKI.

ZAGADNIENIA DROGOWE NA II ZJEŹDZIE INŻYNIERÓW BUDOWLANYCH W KATOWICACH.

Zorganizowany i starannie przygotowany przez Polski Związek Inżynierów budowlanych odbył się w połowie lutego r. b. w Katowicach II Zjazd Inżynierów budowlanych. Wielka aula Śląskich Zakładów Technicznych zgromadziła przeszło 400 uczestników, przedstawiciele nauki, urzędów, przemysłu i wolnych zawodów pracujących w budownictwie. Obradom przewodniczył dyr. dep. inż. Leopold Toruń. Ożywiona i wyczerpująca dyskusja rozwinęła się na temat zgłoszonych na Zjazd 45 referatów, które w postaci wydrukowanej, zaopatrzone licznymi rysunkami zostały uprzednio rozesłane bądź wręczone przed rozpoczęciem obrad wszystkim uczestnikom Zjazdu.

W zależności od poruszonych zagadnień referaty zostały podzielone na cztery sekcje:

a) sekcja ogólna — statystyka i wytrzymałość konstrukcyj (5 referatów); b) sekcja stalowa — spawanie (5 referatów), konstrukcje stalowe w budownictwie i mostownictwie (14 referatów); c) sekcja żelbetowa — technologia betonu (6 referatów), obliczanie i wykonywanie konstrukcji żelbetowych (11 referatów); d) sekcja innych konstrukcyj — badania gruntów (2 referaty), konstrukcje drewniane (2 referaty).

Niesposób w tym miejscu wyliczać wszystkich tytułów referatów i ich autorów, jak również podawać szczegółowego przebiegu dyskusji i uchwalonych wniosków. Zresztą w większości czasopism technicznych sprawy te już zostały omówione pod różnym kątem widzenia.

Zatrzymamy się tu jedynie nad temi zagadnieniami, które mają związek z potrzebami budownictwa drogowego¹⁾.

¹⁾ Czytelników bardziej interesujących się sprawami poruszonymi

Na pierwszy plan wysuwa się tu referat inż. R. Piętkowskiego „Grunty budowlane w świetle nowych badań” — który wywołał dłuższą dyskusję nie tylko na plenum Zjazdu, ale również na zebraniach delegatów laboratorjów budowlanych i osób pracujących przy badaniach w budownictwie (zebrania te odbywały się w przerwach między obradami podczas Zjazdu).

Skonstatowano, iż pomimo zapoczątkowania badań nad gruntami przez Laboratorium Budowlano-Drogowe Politechniki Lwowskiej i Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej, sprawa ta w porównaniu z dorobkiem zagranicznym, u nas znajduje się jeszcze w kolebce.

Tymczasem postęp techniki budowlanej coraz bardziej wysuwa konieczność ścisłego badania gruntów i to zarówno w budownictwie ogólnym i mostowym (sprawa racjonalnego fundamentowania budynków i opór mostowych oraz zabezpieczenia ich przed osiadaniem), jak też i przy budowie dróg (kwestja powstawania przełomów wiosennych), zwłaszcza przy układaniu ulepszonych nawierzchni. W wyniku dyskusji postanowiono zwrócić się z apelem do Zarządu Polskiego Związku Inżynierów budowlanych o utworzenie przy Związku specjalnej komisji, która w porozumieniu z Drogowym Instytutem Badawczym zajmie się badaniami gruntów. Należy nadmienić, że powyższa komisja już ukonstytuowała się i rozpoczęła prace.

Z pozostałych referatów zasługują na specjalną uwagę wszystkie referaty z technologii betonu z wyróżnieniem dwóch, a mianowicie:

„Kruszywo w betonie” — opracowanym przez Inż. Dr. B. Hupczyca i „O wibracji betonów i wyrobów betonowych” opracowanym przez inż. Z. Gradowskiego.

Pierwszy z tych referatów omawia ogólne własności kruszywa do betonu ze specjalnem uwzględnieniem szkodliwego wpływu na wytrzymałość betonu ziaren płaskich i igiełkowatych. W dyskusji prof. Szuman podkreślił, że zdaniem jego, polskie przepisy dotyczące uziarnienia kruszywa do betonu, są zbyt ostre jak na nasze warunki. Sprawa płaskich ziaren nie wydaje mu się tak ważną, jak twierdzi referent — odgrywają

na Zjeździe, odsyłamy do publikacji „II Zjazd Inżynierów Budowlanych w Katowicach”, wydanej przez Polski Związek Inżynierów budowlanych, Warszawa, ul. Czackiego 1 m. 1 tel. 5-17-85.

tu dużą rolę względy handlowo-kalkulacyjne, skomplikowane bardzo w naszym kraju, skromnie wyposażonym w kamieniołomy produkujące grysy szlachetne. Gdyby wprowadzić jeszcze jeden rygor dodatkowy na ziarna blaszkowate, co by spowodowało konieczność instalowania nowych urządzeń w kamieniołomach (sita rusztowe) i podniesienie ceny grysów — to wówczas stosowanie grysów zanikłoby u nas zupełnie.

Uwagi prof. Szumana wywołały ożywioną dyskusję, w której zabierali głos inż. inż. Wąsowicz, Łazoryk i Eiger, podkreślając z naciskiem szkodliwy wpływ ziaren płaskich zwłaszcza przy budowie dróg w kruszywie przeznaczonym do warstwy górnej nawierzchni betonowej, gdzie wchodzi w grę nie tylko wytrzymałość na ściskanie, ale wyluskiwanie się i odpryskiwanie ziaren, wpływające na przyspieszenie zużycia i zniszczenia nawierzchni.

W wyniku dyskusji uznając konieczność normalizacji zawartości ziaren płaskich w kruszywie Zjazd uchwalił wniosek referenta:

„Polski Związek Inżynierów Budowlanych zwraca się z prośbą do Polskiego Komitetu Normalizacyjnego o ustalenie norm określających procentową zawartość ziarn blaszkowatych w poszczególnych frakcjach grysów szlachetnych z punktu widzenia wymagań stawianych betonom drogowym i budowlanym”.

Referat inż. Gradowskiego, omawiający mało znany w Polsce, a rozpowszechniający się zagranicą proces wibracji betonu, polegający na mechanicznym osiągnięciu całkowitej zwartości mieszaniny betonowej, przez poddanie tej mieszaniny drganiom o bardzo małej amplitudzie (0,5 — 0,6 mm) i bardzo dużej częstotliwości (do 3500 drgań na minutę), wywołał duże zainteresowanie zebranych. Rewelacyjne dane, przytoczone przez referenta, o organizacji wielkich betoniarni w Belgji i pierwszych pomyślnych próbach produkcji fabrycznej wyrobów betonowych w Polsce, a zwłaszcza kostek drogowych — powinny zachęcić polskich inżynierów do wprowadzania i stosowania w coraz szerszym zakresie wibrowania betonu przy wykonywaniu budowli betonowych i żelbetowych, a przede wszystkim przy budowie dróg betonowych zarówno monolitycznych jak i kostkowych.

Słusznie podkreślił w dyskusji inż. Luft, że wibracja be-

tonu przez podniesienie wartości technicznej materiału, przyspieszenie i potaniecie produkcji, otworzy nowe możliwości i rozszerzy zakres stosowalności betonu w budownictwie.

W czasie dyskusji nad omawianym referatem zgłoszony został wniosek przez inż. Dłużniewskiego:

„Uważam za bardzo aktualne u nas poddanie szerszej dyskusji problemu dróg betonowych, a przedewszystkiem za wskazane zwrócenie się za pośrednictwem wysokiego Prezydium II Zjazdu Polskich Inżynierów budowlanych do miarodajnych władz o wypracowanie przepisów chociażby prowizorycznych, jakim winny odpowiadać betonowe kostki drogowe”.

Tak w ogólnych zarysach przedstawiały się poruszane na Zjeździe zagadnienia związane z potrzebami budownictwa drogowego.

Na zakończenie należy nadmienić o bardzo interesującej wycieczce zorganizowanej w ostatnim dniu Zjazdu do Zakładów Towarzystwa Górniczo-Przemysłowego „Saturn”, położonych w Wojkowicach-Komornych pow. będzińskiego. Uczestnicy wycieczki w liczbie około 180 osób zwiedzili dwie kopalnie węgla „Saturn” i „Jowisz”, nowoczesne urządzenia jednej z większych fabryk cementu portlandzkiego „Saturn” oraz, co stanowiło najciekawszy moment wycieczki, wytwórnię betonowych kostek drogowych „Saturnit”, produkowanych — obecnie dwoma sposobami: w prasach pod ciśnieniem 300 Atm. i przy pomocy wibratorów. Rzuciła się w oczy ogromna przewaga tego ostatniego sposobu, zwłaszcza ze względu na możliwość stosowania zagęszczonego kruszywa i małej ilości wody, co oczywiście podnosi wartość kostek jako materiału dla nawierzchni drogowych. Beton wibrowany daje się natychmiast rozdeskować i wykazuje znaczną plastyczność, dzięki czemu naprz. wykonywane krawężniki po wyjęciu z wibrowanej formy, dawały się bez żadnych uszkodzeń wyginać do odpowiedniej krzywizny.

Na zakończenie wycieczki Zarząd Towarzystwa Górniczo-Przemysłowego „Saturn” z prezesem inż. Przedpełskim na czele urządził dla zebranych gości przyjęcie w salonach Dyrekcji kopalni „Saturn”.

INŻ. LUDWIK TYLBOR.

PROBLEM MOSTOWY W ŚWIETLE PRAC II ZJAZDU INŻYNIERÓW BUDOWLANYCH W KATOWICACH.

W dniach (15—17) lutego b. r. odbył się w Katowicach II Zjazd Inżynierów Budowlanych, który zgromadził elitę sił inżynierskich w Polsce.

Ilość i treść zgłoszonych prac, poruszających szereg ciekawych zagadnień z dziedziny budownictwa cywilnego i lądowego, jak również Statyki Budowli i Wytrzymałości Materiałów, świadczy dobitnie, że II Zjazd Inżynierów Budowlanych, w którym udział przyjęło ok. 400 uczestników, wylegitymował się poważnym dorobkiem naukowym.

Spośród różnorodnych kwestyj, które stanowiły temat obrad i dyskusyj Zjazdu, poruszę pokrótce problem mostowy.

Sprawa budowy mostów drewnianych określoną została w referacie inż. A. Bańdura „Drewniane mosty i ich znaczenie w Polsce” oraz Dr. Inż. Z. Wasiutyńskiego „Nowy typ drewnianych dźwigarów mostowych systemu Rechniewskiego”.

Inż. A. Bańdur zagadnienie budowy mostów drewnianych w Polsce traktuje pod kątem widzenia potrzeb gospodarczych i czynnika ekonomicznego.

Z uwagi, że utrzymanie normalnej komunikacji kołowej jest rzeczą pierwszorzędną wagi, ilość zaś potrzebnych do odbudowy mostów jest b. znaczna, musimy siłą rzeczy zamiast mostów stałych o konstrukcji nośnej stalowej wzgl. żelbetowej budować mosty tańsze — drewniane.

Zdaniem autora, na koszt budowy zarówno okres trwania mostów drewnianych decydujący wpływ wywiera system konstrukcji.

Autor podaje historyczny zarys rozwoju drewnianych konstrukcyj mostowych, przechodząc od mostów o konstrukcji najprostszej (leżajowej i rozporowej) do więcej złożonych — kratowych. Zapoznaje nas z różnymi systemami istniejących w Polsce mostów kratowych, jak to: Ibjańskiego, Pintowskiego, Rychtera, Rechniewskiego, Grocha i Francosa, podkreślając walory techniczne dwóch ostatnich, szczególnie Francosa.

W konkluzji autor dochodzi do wniosków następujących:

- 1) mosty drewniane uznać należy za typ przejściowy,

2) mosty drewniane winny być budowane z dobrego, suchego drzewa impregnowanego, stosując konstrukcję nośną kratową nowych systemów (Grocha, Francosa) na podporach stałych (murowanych wzgl. betonowych).



Rys. 1. Most drewniany o prześle środkowym syst. Francosa.

Dr. Inż. Z. Wasiutyński porusza nowy typ drewnianych dźwigarów mostowych systemu Rechniewskiego w postaci belki klockowej z klockami drewnianymi o włóknach równoległych do włókien belek dźwigara.

Przy takiej dyspozycji klocków skurcz ich (w odniesieniu do jednostki długości) równy jest skurczowi łączonych belek, przyczem docisk w połączeniach klocków z belkami posiada kierunek największej wytrzymałości drzewa.

Przy dostatecznej ścisłości połączeń klockowych z belkami, dźwigar klockowy wyróżnia się w porównaniu z dźwigarem ząbionym wzgl. klinowym oszczędniejszym zużyciem materiału drzewnego, posiada zarazem większą trwałość z uwagi na wysokie odstępy pomiędzy belkami, które ułatwiają przewiew, zapobiegając gromadzeniu się w ustroju wilgoci.

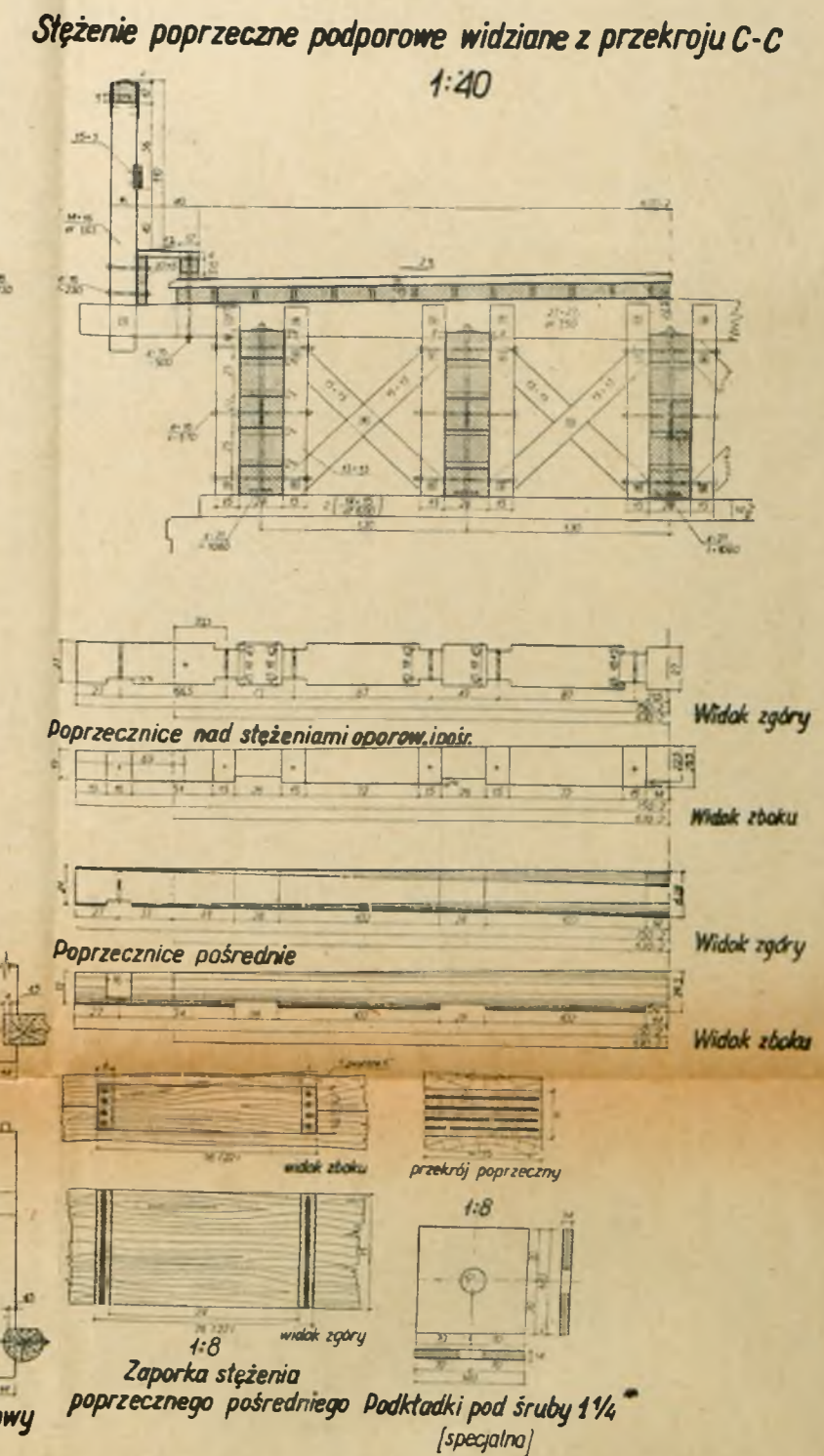
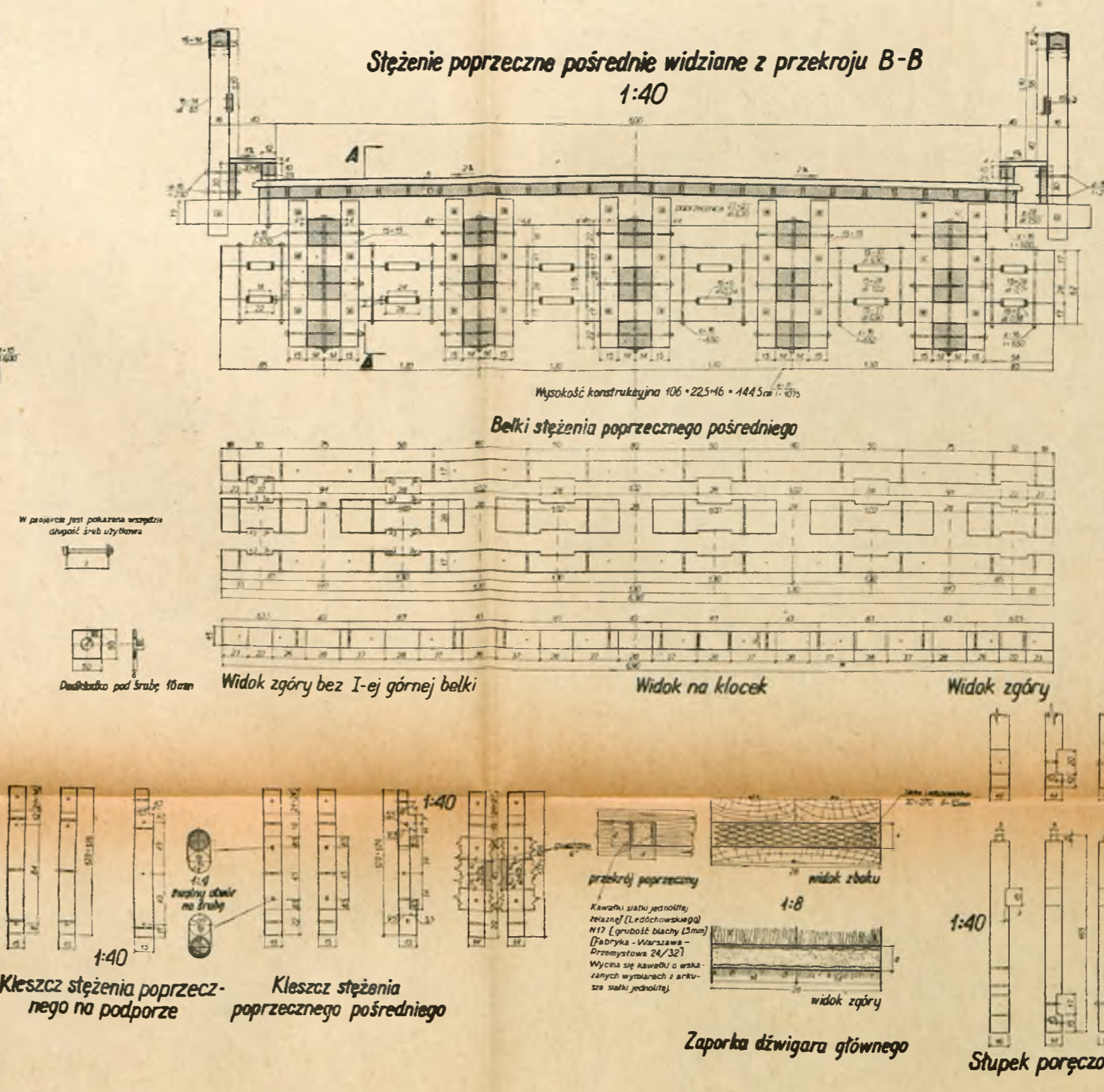
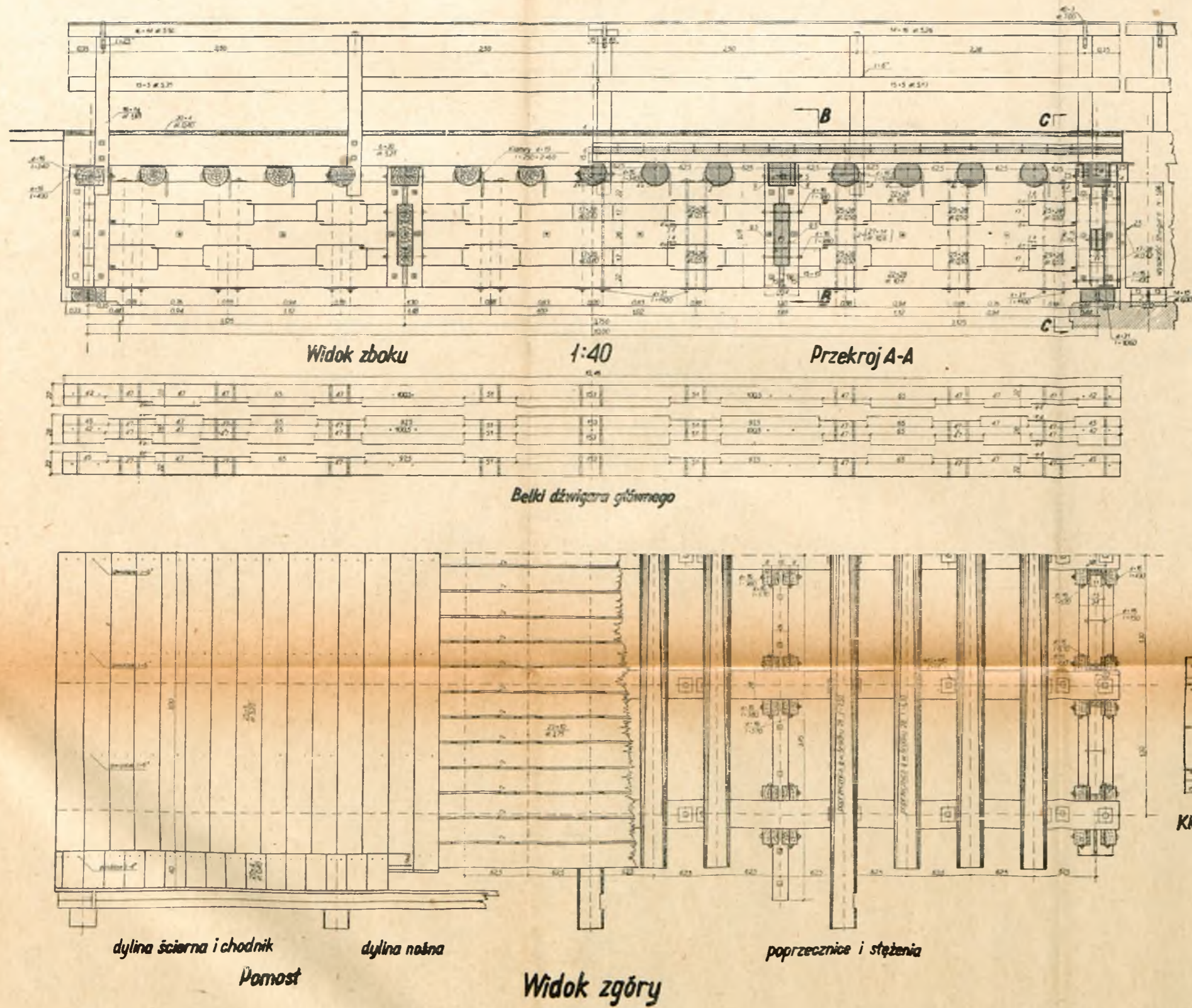
Na rys. 2 uwidoczniłono szczegóły ustroju dźwigara w moście drogowym I kl. dla rozpiętości w świetle 10 m i użytecznej szerokości jezdni.

Ustrój niosący mostu składa się z 5 dźwigarów, z których każdy posiada 3 belki, połączone klockami i śrubami.

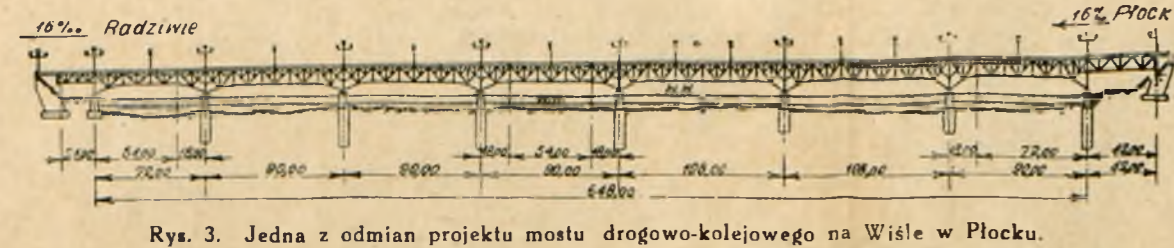
Odstępy pomiędzy dźwigarami wynoszą 1,30 m, zaś pomiędzy belkami każdego dźwigara — 17 cm.

Przekrój belek górnych i dolnych posiada wymiary (22 × 28) cm.

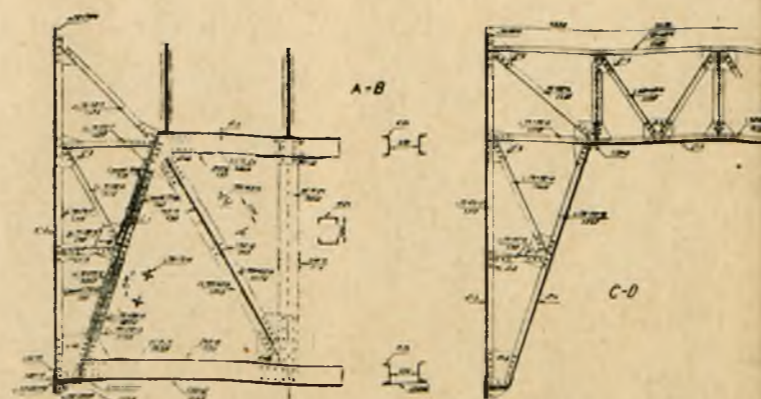
Projekt drewnianego przęsła mostu I-ej klasy na dźwigarach klockowych o rozpiętości 10m. System Rechniewskiego, prawnie ochroniony.



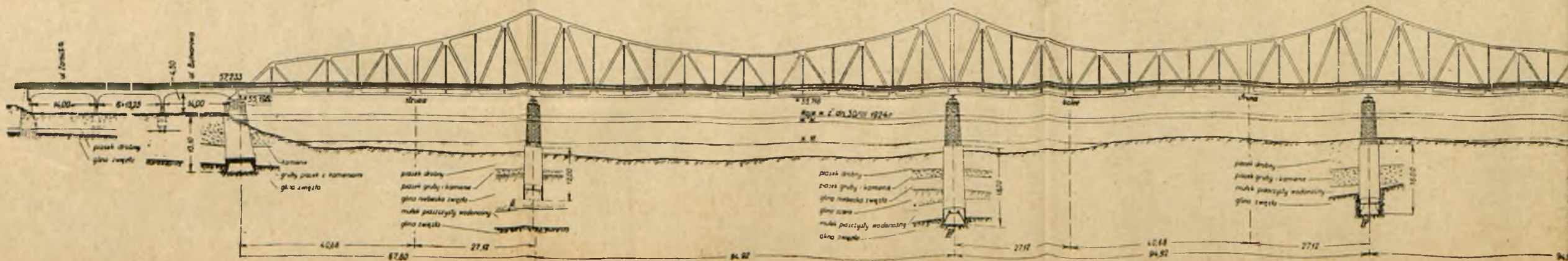
Rys. 2. Tekst podany na fotografii.



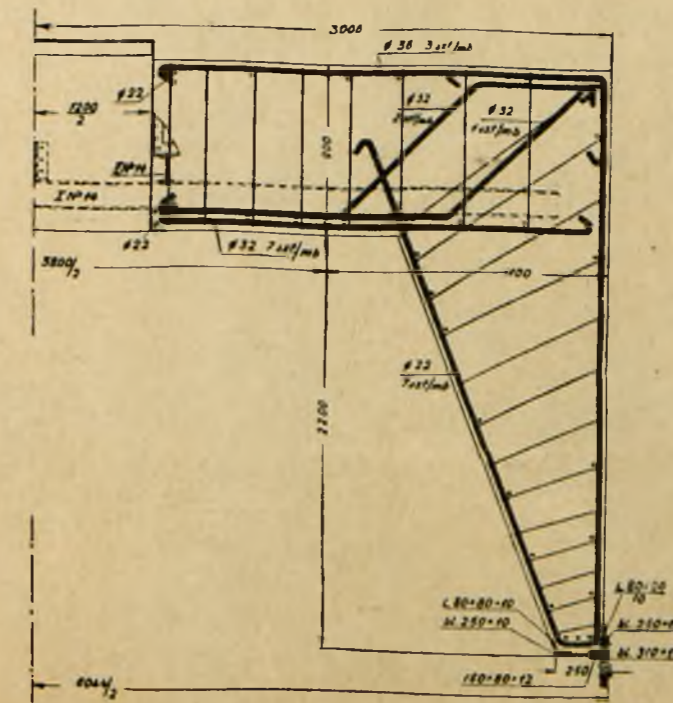
Rys. 3. Jedna z odmian projektu mostu drogowo-kolejowego na Wiśle w Plocku.



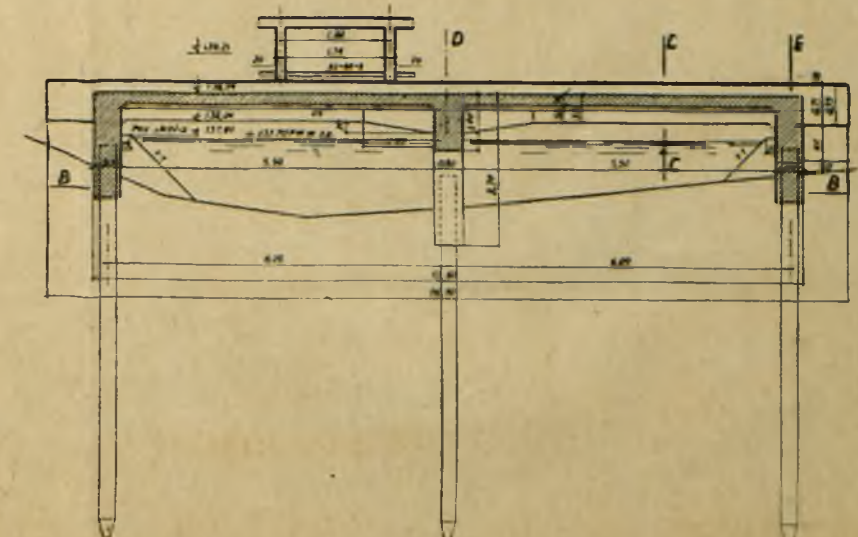
Rys. 4. Szczegół kesonu stalowego.



Rys. 5. Widok mostu drogowego na Wiśle we Wloclawku.



Rys. 6. Szczegół kesonu żelbetowego.



Rys. 7. Przekrój podłużny mostu na Tarczynce w Tarczynie.

Belka środkowa składa się z dwóch bali o przekroju (14×28) cm, połączonych śrubami.

Stężeń poprzecznych dźwigarów zastosowano pięć: dwa na oporach i trzy w przęśle.

Nowy typ dźwigarów klockowych systemu Rechniewskiego w zastosowaniu do budowy mostów drogowych posiada poważne walory techniczne z uwagi na racjonalne i oszczędne wykorzystanie materiału drzewnego.

Zagadnienie budowy mostów stalowych w Polsce znalazło odzwierciedlenie w referatach Prof. Dr. Inż. A. Pszenickiego, Inż. L. Tyłbora i Inż. Dr. S. Kaufmana.

Prof. A. Pszenicki zapoznał Zjazd z projektem zamierzonego do budowy mostu drogowo-kolejowego na Wiśle w Płocku, który stanowić będzie połączenie linii kolejowej Kutno—Radziwie z odnogą kolejową Sierpc—Płock.

Most długości ok. 700 m, założony w spadku 16⁰/₀₀, posiadać będzie obydwie jezdnie drogową i kolejową w jednym poziomie. Projekt wstępny mostu opracowany został przez Prof. A. Pszenickiego w kilku warjantach, z których jeden uwidoczono na rys. 3.

Lewe przęsło skrajne złożone jest z belki zawieszanej o rozpiętości 54 m i wspornika o długości 18 m, następne przęsła — z belek ciągłych dwuprzęsłowych o rozpiętościach 90 m, przyczem przęsła środkowe o rozpiętości 90 m tworzą dwa wsporniki o długościach po 18 m oraz belka zawieszona o rozpiętości 54 m,

Dalsze przęsła mostu stanowi belka ciągła dwuprzęsłowa o rozpiętościach przeseł 108 m i wreszcie skrajne przęsło prawe o rozpiętości 90 m tworzy belka zawieszona o rozpiętości 72 m oraz wspornik belki ciągłej o długości 18 m.

Na słupach belek skrajnych zawieszonych wspierają się jednym końcem belki wiaduktowe: na lewym brzegu o rozpiętości 21 m, na prawym brzegu — 42 m.

Podpory mostu stanowią dwa przyczółki, posadowione na palach systemu Franki, oraz 8 filarów, z których jeden — lewy przybrzeżny posadowiony będzie również na palach syst. Franki, pozostałe 7 — na kesonach.

Głębokość posadowienia podpór mostowych, ustalona na

podstawie wykonanych wierceń geologicznych, dochodzi miejscami do 28,50 m, licząc od poziomu wody normalnej.

Kesony zaprojektowane zostały, jako stalowe z belkami poprzecznymi, umieszczonymi w izbie roboczej.

Belki podłużne oraz drugorzędne belki poprzeczne znajdują się na suficie izby roboczej.

Oszalowanie z blachy — podwójne.

Blacha sufitowa spoczywa na belkach poprzecznych głównych i usztywniona jest belkami podłużnymi i drugorzędnymi poprzecznymi, położonymi nad blachą sufitową.

Pomiędzy oszalowaniem zewnętrznym i wewnętrznym zaprojektowano wsporniki usztywniające, przyczem przestrzeń pomiędzy oszalowaniami zapełniona będzie betonem.

Również i belki, położone ponad sufitem, zabetonowane będą na wysokość conajmniej 1,50 m, licząc od poziomu sufitu.

W ten sposób kesony posiadać będą konstrukcję żelazo-betonową z uzbrojeniem sztywnym.

Grubość fundamentów filarów dla przęseł o rozpiętości 108 m wynosi 6,50 m, dla przęseł o rozpiętości 90 m — 6,00 m, dla pozostałych zaś filarów rzecznych — 5,60 m.

Ciała filarów rzecznych co do wymiarów są jednakowe we wszystkich podporach.

Ciśnienie na grunt przy uwzględnieniu siły hamowania, t. j. nierównomiernego ciśnienia, wynosi ≈ 10 kg/cm².

Krata dźwigarów — zastrzałowa z dodatkowymi słupkami i wzmocnieniem górnym.

Na szerokości mostu przewidziane są cztery dźwigary w odległości 3,40 m jeden od drugiego.

Obciążenie dźwigarów — niejednakowe.

Część przejazdowa dla kolei posiada ustrój normalny.

Jezdnia drogowa o szerokości 6 m przewidzianą została w postaci kostki bazaltowej o grub. 8 cm, ułożonej na warstwie piasku o grubości (3—4) cm, spoczywającej na warstwie betonu, zbrojonego siatką drucianą. Warstwa ta służy jako ochrona powłoki odwadniającej, która kryje beton, ułożony bezpośrednio na nieckach. Jezdnia drogowa posiada jednostronny chodnik o szerokości 1,50 m.

Ciążar stali w moście (ustrój niosący i kesony) wynosi okrągło 6000^t. Przybliżony koszt budowy obliczono na 9,2 milj. zł.

Sprawę budowy mostu drogowego na Wiśle we Włocławku referował inż. L. Tylbor.

Projekt szczegółowy mostu opracowany został przez Departament Dróg Kołowych Min. Komun. na podstawie projektu szkicowego, sporządzonego w kilku wariantach.

Zestawienie porównawcze budowy mostu według różnych wariantów wykazało niewątpliwą oszczędność przy zastosowaniu belek wspornikowych, zamiast rozciętych.

Dwa warianty mostu wspornikowego sześć i siedmioprzęsłowego wykazały bardzo nieznaczną różnicę w kosztach ogólnych, natomiast mosty pięć i ośmioprzęsłowe wykazały znaczny wzrost kosztów i z tego względu zostały pominięte przy opracowaniu projektu szczegółowego.

Min. Komunikacji zatwierdziło do budowy wariant mostu siedmioprzęsłowego o łącznej rozpiętości teoretycznej $1=610,20$ metrów, złożonego z 3 stalowych belek dwuwspornikowych o rozpiętości teoretycznej $(27,12 + 94,92 + 27,12)$ oraz 4 stalowych belek zawieszonych o rozpiętości teoretycznej $40,68$ m każda.

Użyteczna szerokość jezdni mostu = 6 m, przyczem obustronne krawężniki, oddzielające jezdnię od dźwigarów, posiadają szerokość po $0,40$ m.

Obustronne chodniki po $1,50$ m szerokości każdy umieszczone zostały na wspornikach na zewnątrz dźwigarów.

Rozstaw dźwigarów głównych wynosi $7,50$ m, całkowita szerokość pomiędzy poręczami = $11,50$ m.

Żebra pomostu złożone są z belek poprzecznych i podłużnych, przyczem otwory prostokątne w jezdni przekryte są żelazem nieckowem. Niecki o strzałce 80 mm posiadać będą warstwę betonu, pokrywającą krawędzie niecek na grubość 5 cm.

Na warstwie betonu ułożona będzie izolacja, zabezpieczona warstwą chudego betonu o grubości 3 cm oraz warstwą asfaltu o grubości 8 cm.

Chodniki mostu posiadać będą płytę żelazobetonową o grubości 8 cm, pokrytą warstwą asfaltu o grubości 3 cm.

Ciążar konstrukcji stalowej mostu wynosi 3300 t.

Badania geologiczne terenu wskazują, że podłoże posiada w warstwach górnych przeważnie piasek drobnoziarnisty żółty

o grubości od 8 m na brzegu lewym, do (2—3) m na brzegu prawym.

Pod warstwą piasku znajdują się nieprzerwane złoża piasku gruboziarnistego oraz żwiru z kamieniami o grubości średnio około 2 m. Warstwy żwiru spoczywają na złożach zwięzłych glin o grubości około 1,60 m, przerywanych warstwami piaszczystych mułków wodonośnych oraz węgla brunatnego, nasyczonego wodą.

Pod złożami glin na głębokości ok. 30 m poniżej 0 wodowskazu zalegają warstwy drobnego piasku wodonośnego.

Wobec możliwości znacznego (do 6 m) rozmycia dna, sposób fundamentowania na ławach betonowych w drewnianych ściankach szczelnych zastosować się dał.

Użycie ścianek szczelnych było zbyt ryzykowne nie tylko z uwagi na głębokość zabijania, lecz i ze względu na obecność w warstwach żwiru i kamieni.

Konieczność przejścia przez warstwę żwiru z kamieniami oraz zwięzłe gliny z warstwami wodonośnymi spowodowały potrzebę zastosowania przy fundamentowaniu podpór mostowych powietrza sprężonego.

Głębokość posadowienia podpór dochodzi miejscami do 23 m, licząc od 0 wodowskazu.

Kesony żelazobetonowe pod filary i przyczółek prawobrzeżny wykonane zostały z betonu 1:2:4, co odpowiada zawartości około 320 kg cementu na 1 m³ kruszywa i wytrzymałości walcowej 200 kg/cm² po 28 dniach twardnienia.

Fundamenty (nadmurówka) wykonano z betonu w składzie 1:3:6, co odpowiada zawartości ok. 220 kg cementu na 1 m³ kruszywa.

Ciosy podporowe — żelbetowe wykonano z betonu o mieszaninie 1:1,5:2,5 co odpowiada zawartości cementu około 400 kg na 1 m³ kruszywa.

Trzon filarów posiada beton o składzie 1:3:6 i oblicowany został granitem.

Dojazd do mostu na prawym brzegu Wisły projektuje się w postaci nasypu o największej wysokości ok. 11,50 m i szerokości w koronie 12 m.

Dojazd na lewym brzegu Wisły projektuje się częściowo w postaci nasypu o szerokości w koronie 11,60 m, częściowo

w postaci estakady żelazobetonowej o rozpiętości teoretycznej $b = 119,50$ m.

Budowa podpór mostu na Wiśle we Włocławku została ukończona w r. 1935. W roku 1936 przewiduje się wykonanie montażu stalowego ustroju niosącego oraz budowę wiaduktów i dojazdów do mostu.

Ruch na moście otwarty zostanie w r. 1937 po przeprowadzeniu próbnego obciążenia.

Koszt budowy mostu obliczono na kwotę 6,5 milj. zł.

Inż. Dr. S. Kaufman poruszył ciekawy problem stosowania spawania do wzmacniania stalowych kratownic mostowych.

Stale wzrastające obciążenie pojazdów, kursujących na drogach, zmusza do systematycznego przeprowadzania badań nośności istniejących mostów stalowych, co do których zachodzą uzasadnione obawy, że nie odpowiadają one obowiązującym dziś normom obciążeń.

Na terenie województwa śląskiego poddano między innymi badaniom most stalowy na Wiśle w Skoczowie na drodze państw. Bielsko—Cieszyn, gdzie stwierdzono, że naprężenia, obliczone dla norm I klasy, przekraczały o 70% wartości dopuszczalne.

Wspomniany most posiada dwa przęsła o belkach głównych kratowych, wolnopodpartych z żelaza spawalnego, o rozpiętości przęseł po 41,40 m. Dźwigary główne posiadają kształt górno-paraboliczny niezbieżny, o kracie pojedynczej z podwójnymi krzyżulcami gibkimi w trzech polach środkowych.

Za podstawę projektu przyjęto założenie, że dźwigary główne zostaną wzmocnione w stanie odciążonym czyli, że elementom wzmacniającym belek głównych przeznaczy się współdziałanie w dźwiganiu również ciężaru stałego mostu.

Poprzecznice i podłużnice natomiast wzmocniono w stanie obciążonym ciężarem stałym.

Wszystkie elementy wzmacniające przymocowano wyłączenie spoinami ciągłymi.

W projekcie unikano spoin poprzecznych do kierunku działania sił, oddziaływujących, jak wiadomo, w wysokim stopniu niekorzystnie na wytrzymałość dynamiczną elementu wzmocnionego.

Roboty wykonywano oddzielnie dla każdego przęsła.

W czasie prac most otwarty był dla ruchu, wskutek czego rusztowanie odciążające dźwigać musiało nie tylko ciężar stały, lecz również obciążenie ruchome.

Efekt wzmocnienia oraz stopień współdziałania elementów wzmacniających z konstrukcją starą zbadano, przeprowadzając pomiary ugięć i naprężeń.

Ugięcia mierzono zegarami Michaelis'a w węzle środkowym pasa dolnego.

Wartość ugięć rzeczywistych wyniosła ok. 75% wartości teoretycznych.

Pomiary naprężeń wykonano tensometrami Huggenbergera. Wzmocnienie mostu uskuteczono w 2 i pół miesięcy.

Dzięki wykonanym wzmocnieniom została zwiększona wydatnie nośność mostu, osiągając przepisaną normę obciążeń I klasy.

Jeżeli chodzi o problem mostów stalowych, należy w tym miejscu poświęcić słów kilka pracy inż. M. Bibińskiego p. t. „Ciężar stalowych mostów kolejowych”.

W referacie swym autor podaje szereg interesujących wykresów, ilustrujących zależność, jaka zachodzi w mostach kolejowych pomiędzy ciężarem konstrukcji stalowej a rozpiętością mostów, rozpatrując różne systemy ustroju niosącego, jak to: blachownice z jazdą dołem, blachownice z jazdą górą oraz ustroje kratowe z jazdą dołem względnie górą.

Praca inż. Bibińskiego wnosi cenny wkład w dziedzinę projektowania mostów kolejowych i winna znaleźć się w posiadaniu każdego inżyniera, interesującego się projektowaniem tego rodzaju konstrukcyj.

Przechodząc do zagadnienia budowy mostów żelazobetonowych, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na pracę Prof. Dr. Inż. Burzyńskiego „Nowa metoda obliczenia i wykonania łuku betonowego i żelbetowego”. Autor zapoznaje nas z budową żelazobetonowego mostu łukowego na Sole w Czernichowie na drodze wojewódzkiej Żywiec—Kęty, posiadającego niespotykaną dotychczas w Polsce rozpiętość przęsła 75 m¹⁾.

¹⁾ Most żelazobetonowy łukowy na Sole w Kobiernicach, wykonany według projektu inż. inż. W. Straszynskiego i L. Tylbora, posiada teoretyczną rozpiętość przęsła 68 m.

Obliczenia statyczne Prof. Burzyński wykonał własną oryginalną metodą, umożliwiającą idealnie ekonomiczne projektowanie ustroju lukowego.

Dr. Inż. Z. Wasiutyński w referacie „Pale żelazobetonowe jako podpory małych mostów” przytacza szereg przykładów budowli mostowych, wykonanych na palach żelazobetonowych, podkreślając walory techniczne tego rodzaju konstrukcji, jak to: prostota, łatwość i szybkość wykonania, możliwość zastosowania belek ciągłych, możliwość usunięcia łożysk i t. d.

Jako konstrukcję, zajmującą miejsce pośrednie pomiędzy stałą a żelbetem, Inż. Dr. A. Chmielowiec poruszył sprawę budowy przejazdów stalowych obetonowanych nad torami kolejowymi.

Częste katastrofy kolejowe i klęska bezrobocia czynią wciąż aktualną sprawę zamiany istniejących skrzyżowań w poziomie na skrzyżowania swobodne przy pomocy mostu i ramp dojazdowych.

Ponieważ zastąpienie to powinno być masowe, należałoby więc most taki znormalizować.

Przejazdy nad koleją nadają się do normalizacji lepiej niż inne mosty z uwagi na znormalizowaną skrajnię i odstęp torów, a więc rozpiętość mostu i wysokość spodu konstrukcji.

Przedstawiony przez dr. inż. Chmielowca wiadukt wykształcony został w postaci belki ciągłej stalowej obetonowanej, wspartej na 4 jarzmach stalowych, z których dwa skrajne, zanurzone w nasypach, będą obetonowane.

Tego rodzaju konstrukcja mostowa, pozbawiona kosztownych przyczółków, o małej wysokości ustrojowej i nieskomplikowanej budowie z dźwigarów walcowanych, jednoczy w sobie zalety mostu stalowego i żelbetowego i odznacza się łatwością montażu, dużą sztywnością i trwałością.

Wreszcie, jeżeli chodzi o teoretyczną stronę zagadnienia, inż. P. Jakowlew poświęcił słów kilka o nieopublikowanej dotychczas pracy inż. inż. Walkiewicza, Baszyńskiego i Jakowlewa, dotyczącej tabelarycznego ujęcia wartości momentów, sił i linii wpływowych w mostach i wiaduktach w kształcie ramowym.

W artykule swym poruszyłem problem mostowy, jako jeden z fragmentów ogólnych obrad Zjazdu.

Jak wspomniałem na wstępie, obrady uwydatniły poważny dorobek techniki polskiej,

Należy żywić nadzieję, że plon przyszłorocznego Zjazdu Inżynierów Budowlanych w Gdyni będzie również obfity i wartościowy, jak i Zjazdu w Katowicach.

PRZEGLĄD CZASOPISM TECHNICZNYCH.

I. Zagadnienia finansowe, ekonomiczne i organizacyjne gospodarki drogowej.

1. Engineering News-Record Nr. 7. 13 lutego 1936 r. *Walka z przeznaczeniem wpływów z opłat drogowych na cele postronne.*

Na publicznym posiedzeniu przy rozpatrywaniu w dniu 4 lutego b. r. budżetu 308 000.000 dolarów na rok 1936 stanu New-York pułkownik Willard T. Chevalier — Prezes Amerykańskiego Towarzystwa budowniczych dróg „The American Road Builders Association”, zaprotestował przeciwko arbitralnej polityce stanu New-York, polegającej na drastycznej redukcji programu robót drogowych, i na przeznaczeniu wpływów z opłat na cele postronne.

Administracja stanu New-York stosuje tę niewłaściwą politykę od roku 1932, nie licząc się z tem, że wpływy z opłat drogowych i z podatku od benzyny stale wzrastają i wynoszą około 101.000.000 dolarów rocznie i że niezbędnem jest, ze względu na bezrobocie, wykonać roboty drogowe w dużo szerszym zakresie niż obecnie

Pokrywanie deficytu budżetowego z wpływów z opłat drogowych i podatku od benzyny uważać należy za sprzeczne z interesami płatników podatków i wogóle obywateli stanu New-York.

Według obliczeń ekspertów, przy intensywnym ruchu samochodowym zużycie dróg w stanie New-Yorku wynosi rocznie w przybliżeniu 960 kilometrów i na pokrycie kosztów naprawy tych dróg należy przeznaczać po 40.000.000 dolarów rocznie. Jednak z niezrozumiałych względów kredyty na drogi wogóle były w ostatnich latach w stanie New-York znacznie mniejsze. Wpływy roczne z podatku od benzyny i z opłat drogowych przewidziano na rok przyszły w kwocie 101.000.000. Byłoby do życzenia jednak obniżyć już obecnie o 1 cent. na galonie podatek od benzyny.

2. Asphalt und Teerstrassenbautechnik Nr. 7. — 12 lutego 1936 r. *Stan robót przy budowie autostrad w Niemczech na koniec grudnia 1935 r.*

I. Budowa.

Otwarto dla ruchu	—	kilom.	—	108
Rozpoczęto budowę	—	„	—	66
Ogółem w wykonaniu	—	„	—	1866

Wykonano nawierzchni na autostradach:

betonowych	m ² 170.739	(wobec 5.905.509 m ² od początku roboty)		
bitumicznych	m ² 61.111	"	248.991 m ²	" "
z kostki kamiennej	m ² 5.917	"	151.067 m ²	" "

Wykonano nawierzchni na drogach dojazdowych do autostrad, na wiaduktach ponad autostradami i t. p.

betonowych	— m ² —	(wobec 14.449 m ² od początku robót)		
bitumicznych	— m ² — 61.111	"	248.991 m ²	" "
z kostki kamien.	— m ² — 58.664	"	392.136 m ²	" "
innych typów	— m ² — 31.042	"	699.827 m ²	" "

II. Finanse.

Zaksięgowano buchalteryjnie na rachunek robót przy budowie autostrad w grudniu 1935 r. — 50.900.000 RM.

Ogółem zaksięgowano wydatków na budowę robót od początku robót do końca grudnia 1935 r. — 700.600.000 RM.

Oddano do wykonania robót i dostaw (lecz jeszcze nie wykonano — 179.900.000 RM.

Ogółem od początku robót do końca grudnia 1935 r. oddano przedsiębiorcom do wykonania robót na sumę — 742.800.000 RM.

III. Zarząd.

Ilość osób, zatrudnionych w administracji budowy, wynosił w grudniu 1935 roku.

1140 urzędników	(wobec 1120 w listopadzie 1935 r.)
3583 sił pomocniczych	" 3521 " "
1665 robotników	" 1655 " "

Razem: 6388 osób (wobec 6296 w listopadzie 1935 r.).

Wliczając osoby, zatrudnione u przedsiębiorców, otrzymamy, że przy budowie autostrad znalazło pracę w grudniu 1935 r. — 73.341 osób, wobec 100.370 osób w listopadzie 1935 r.

V. Maszyny drogowe.

1. Die Bautechnik Nr. 9. — 21 lutego 1936 r. *Pięciokołowy walec drogowy* (2 rys. + 1 fot.).

Zwykle stosowane walce drogowe (o trzech kołach) mają tę kardynalną wadę, że przy jeździe walca powstają na drodze nierówności w postaci fal. By temu zapobiec skonstruowano w Niemczech specjalny walec o pięciu kołach; bezpośrednio za przednim cylindrycznym szerokim kołem następuje oś z dwoma kołami o małej średnicy, co zapobiega formowaniu się fal na powierzchni dróg.

Walec drogowy tego typu wykazuje o 20 — 30% większą wydajność pracy, niż walce zwykłego typu.

2. Die Betonstrasse Nr. 2. — Luty 1936 r. *Maszyny budowlane na wiosennych targach w Lipsku w roku 1936.*

Na początku marca 1936 r. odbyła się podczas wiosennych targów w Lipsku doroczna wystawa maszyn budowlanych. Intensywne roboty budowlane, wykonywane w Niemczech w ostatnich latach, przyczyniły się do rozwoju przemysłu wytwarzania maszyn budowlanych. Maszyny budowlane, demonstrowane w roku 1936 na wiosennych targach w Lipsku, obejmowały: pogłębiarki, kolejki polne, lokomotywy dla kolejek polnych, dźwigarki, dźwigi do podnoszenia na robotach materiałów budowlanych, betoniarki, kafary do bicia pali, kompresory, wibratory, pompy, maszyny do sortowania żwiru i t.p.

Na specjalną uwagę zasługiwały kompresory o wydajności od 2 m³/min. do 14 m³/min.

Demonstrowano również wiertarki pneumatyczne, ubijaczki i kafary pneumatyczne; wibratory, młotki do nitowania, ubijaczki do betonu. Wystawiono również ubijaczki (tarany) mechaniczne do nasypów i do ubijania gruntu, w postaci t. zw. „Frösche” o ciężarze od 500 kgr. do 1.000 kgr. Nowością techniczną był kafar do bicia pali z taranem, w którym zastosowano motor Diesla. Wystawiono również i betoniarki szybkobieżne, t. zw. „Jaeger schnellmischer”, o pojemności od 100 do 1.250 litrów.

Niektóre wibratory do ubijania betonu miały częstotliwość, dochodzącą do 3.000 na minutę.

Zasługiwały na specjalne zaznaczenie wózki gąsienicowe o pojemności 4¹/₂ m³ dla wykonania robót ziemnych bez posługiwania się torem z szyn. Były również demonstrowane i ekskawatory gąsienicowe.

VII. Ruch na drogach, sygnalizacja drogowa, oświetlenie dróg i zadrzewienie.

1. Bulletin de l'Association Internationale Perm. des Congrès de la Route Nr. 103 — Styczeń — luty 1936. *Wypadki drogowe w Stanach Zjednoczonych A. P.*

W roku 1933 statystyka wypadków drogowych podaje 29.000 zabitych na 850.700 rannych w 756.500 wypadkach drogowych. Wypada więc, że w okresie od roku 1917 do 1933 ogółem zabito podczas wypadków drogowych 354.000 osób.

Najechanie na pieszych stanowiło 37,14% ogólnej liczby wypadków i spowodowało 13.440 wypadków śmiertelnych, zderzenia samochodów odpowiadają 44,87% ogólnej ilości wypadków i spowodowały zabicie 7.150 osób.

2. Bulletin de l'Association Internationale Perm. des Congrès de la Route Nr. 103 — Styczeń luty 1936 r. *Dróżki dla cyklistów we Francji.*

W uwzględnieniu dezyderatów Izby „La Chambre Syndicale Nationale des Cycles et Motocycles” we Francji Dyrekcja Dróg żelaznych i Dróg kołowych podała do wiadomości, że przy budowie dróg państwowych obok większych osiedli i miast należy dbać o budowę specjalnych niezależnych drózek dla cyklistów.

W roku 1914 istniało wzdłuż dróg państwowych 1.000 kilometrów ścieżek dla cyklistów głównie w okolicach Paryża, w departamentach północnych i w departamencie „De la Gironde”.

W departamencie „*De Nord*” istniało 320 kilometrów dróg tego typu. W ostatnich latach wybudowano dużo dróg dla cyklistów obok miasta Lyon i w departamentach północnych, przy współudziale finansowym Związków turystycznych.

Oddzielenie ruchu cyklistów od ruchu pojazdów mechanicznych i drogowych usuwa radykalnie jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych. Zaznaczyć należy, że w chwili obecnej we Francji ilość cyklistów wynosi 8.500.000, co odpowiada 1 rowerowi na 5 mieszkańców.

W Belgji i Holandji, gdzie mamy najwięcej na świecie cyklistów, odpowiednio cyfry wynoszą 1:3 oraz 1:4.

Podkreślić należy, że we Francji w dalszym ciągu ilość cyklistów wzrasta bardzo intensywnie, chociaż wydawałoby się, że wzrost ilości samochodów powinienby wpływać raczej na zmniejszenie się ilości cyklistów.

3. Le Strade Nr. 2 — Luty — 1936 r. *Wypadki drogowe w Italji.*

W roku 1934 zarejestrowano w *Italji* 4.000 śmiertelnych wypadków drogowych. W porównaniu z Anglią, gdzie zanotowano w identycznym okresie czasu 7.000 wypadków śmiertelnych, w *Italji* ilość drogowych wypadków śmiertelnych jest stosunkowo dość znaczna, gdyż *Italja* posiadała 347.000 pojazdów motorowych, wobec 1.729.000 w Anglii.

Analiza wypadków drogowych w *Italji* dała następujące wyniki:

Kolizje	Ilość	Ilość osób
samochodów:	wypadków	poszkodowanych
Z samochodami	5.053	3.012
Z motocyklami	2.882	3.261
Z rowerami	6.789	6.273
Z pieszymi	8.101	8.544
Motocykli:		
Z pieszymi	2.385	2.922
Rowerów:		
Z motocyklem	1.277	1.676
Z rowerami	904	923
Z pieszymi	2.868	3.188
Innego rodzaju zderzenia	12.999	12.798
	43.258	42.597

Główną przyczyną wypadków drogowych w *Italji* w r. 1934 była nadmierna szybkość pojazdów.

4. Omnia Nr. 2. — Luty 1936 r. *Światło żółte ma obowiązywać na drogach we Francji.*

Pismo „*Omnia*” oddawna już prowadziło propagandę w celu wprowadzenia żółtego światła dla reflektorów samochodowych, wychodząc z założenia, że oślepiające działanie jaskrawego światła reflektorów samochodowych jest przyczyną bardzo wielu śmiertelnych wypadków drogowych. Minister Robót Publicznych we Francji — p. *Laurent Eynac* — powołał w celu zbadania tej kwestji dwie komisje fachowców z udziałem w nich specjalistów z dziedziny optyki i techniki oświetleniowej, oraz przedstawicieli fabrykan-

tów samochodów i związków turystycznych. Komisje te wypowiedziały się jednogłośnie za koniecznością stosowania dla reflektorów pojazdów samochodowych żółtego światła.

Ustalono, że oślepiające działanie żółtego światła jest dużo mniej długotrwałe, niż światła białego. Skonstatowano również że przy oświetleniu żółtem łatwiej jest odróżnić na większej odległości małe przedmioty na drodze. Podczas mgły promienie świetlne zabarwione na żółto, są widoczne na większą odległość, niż promienie białe.

Oczekiwać należy, że dekret, wprowadzający nakaz stosowania żółtego światła, będzie ogłoszony wkrótce i ma obowiązywać od 1 lipca 1936 r.

5. Roads And Road Construction, Nr. 158 — 1 lutego 1936 r. *Wypadki drogowe w Anglii w 1935 r.*

W noworocznym przemówieniu przez radjo Minister Transportu w Anglii zaznaczył, że w r. 1935 zabito na drogach w Anglii podczas wypadków drogowych 6.500 osób, wobec 7343 w r. 1934, czyli, że udało się w r. 1935 zmniejszyć o 800 ilość wypadków śmiertelnych w porównaniu z r. 1934.

Ogółem zanotowano w Anglii w r. 1935 — 219.000 wypadków drogowych w porównaniu z 231.603 w r. 1934, czyli osiągnięto w r. 1935 zmniejszenie ilości wypadków o 12.600.

W roku 1935 na 1.000 samochodów było 87 wypadków śmiertelnych wobec 99 w r. 1934, pomimo, że ilość samochodów w r. 1935 powiększyła się dziennie przeciętnie o 450.

Minister P. Hore-Belisha zaznaczył w swem przemówieniu że troska o zmniejszenie ilości wypadków będzie stanowiła w dalszym ciągu jeden z punktów programu działalności administracji drogowej.

Władze drogowe będą specjalnie dbać o odpowiednie przejścia dla pieszych, o poręczę, zabezpieczające chodniki dla pieszych, oraz o specjalne sygnały i znaki ostrzegawcze, by stopniowo ulepszać warunki bezpieczeństwa na drogach.

6. Asphalt und Teer Strassenbautechnik, Nr. 8 — 19 lutego 1936. *Niemcom potrzebne są specjalne drogi (ścieżki) dla cyklistów.*

Uważać należy, że dla Rzeszy Niemieckiej potrzebna jest sieć około 40.000 kilometrów specjalnych dróg dla cyklistów. W chwili obecnej wykonano zaledwie 5.000 kilometrów dróg tego typu. Statystyka oficjalna wykazuje, że z ogólnej ilości 100 wypadków drogowych 53 wypadka na cyklistów, 38 na pieszych i zaledwie 9 na inne kategorie pojazdów drogowych.

Jak wydatnie wpływa na zmniejszenie ilości wypadków drogowych powiększenie sieci specjalnych dróg dla cyklistów widać z tego, że podczas gdy w Anglii, przy kompletnym braku specjalnych dróg dla cyklistów, gdy w chwili obecnej istnieje jedynie pod Londynem trzykilometrowy próbny odcinek specjalnej drogi dla cyklistów — w roku 1934 na 100.000 cyklistów liczono 20 wypadków śmiertelnych, podczas gdy w Niemczech — przy 5.000 kilometrach specjalnych dróg dla cyklistów zarejestrowano na 100.000 cyklistów zaledwie 4 wypadki śmiertelne. Szczegółowa analiza ilości wypadków w roku 1934 w obrębie m. Berlina wykazała, że na 10 kilometrach ulic zanotowano 25 wypadków, a na 10 kilometrach specjalnych ścieżek dla cyklistów tylko 3 wypadki.

7. Bitumen. Nr. 2 luty 1936 r. *Szybkość jazdy na autostradach w Niemczech.*

Profesor *Jaenecke* podaje następujące dane porównawcze o możliwej przeciętnej szybkości jazdy na drogach zwykłych i na autostradach w Niemczech.

	na drogach zwykłych		na autostradach:	
Samochody prywatne	—	50 km/godz.	—	100 km/godz.
Autobusy	—	40—50 „	—	80—100 „
Samochody ciężarowe	—	30 „	—	60 „
Motocykle	—	60 „	—	120 „

Podczas zawodów szybkości samochodów osiągnięto na t. zw. „*Avus Bahn*” pod Berlinem 260 kilometrów/godz.

Dla porównania podaje prof. *Jaenecke* dane o przeciętnej szybkości pociągów w Niemczech:

1) pociągi osobowe na liniach drugorzędnych	—	50 km/godz.
2) „ „ „ pierwszorzędnych	—	60 „
3) „ „ pociągi ekspresowe	—	80 „
4) „ „ motorowe szybkie	—	120 „

8. Die Strasse Nr. 4 — 2-gi zeszyt za luty 1936 r. *Pogotowie ratunkowe dla samochodów w południowej Afryce Brytyjskiej.*

Jak donoszą z *Johannes-Burga* miejscowy Automobilklub zainicjował bardzo pożyteczną inowację dla swych członków.

Członkowie Automobil-Klubu otrzymują szczegółową listę garaży, które udzielają bezpłatnie pomocy automobilistom w razie wypadków drogowych lub zepsucia się maszyny. Na wezwanie telefoniczne samochód lub motocykl uszkodzony zostaje przewieziony na odległość około 48 kilometrów do najbliższego garażu i odwieziony z powrotem; koszt przewozu ponosi Automobil-Klub; koszt naprawy opłaca właściciel pojazdu według specjalnej, ustalonej przez Automobil-Klub taryfy. Inowacja ta spotkała się z dużym uznaniem automobilistów i motocyklistów.

9. Die Strasse Nr. 4. 2-gi zeszyt za luty 1936 r. *Kłopoty drogowe Anglii.*

Nie bacząc na cały szereg przepisów, mających na celu zredukowanie wypadków drogowych, i pomimo ogólnie ocenianej dyscypliny kierowców samochodowych w Anglii, ilość wypadków drogowych jest bardzo znaczna, bo wynosi przeciętnie 120 osób zabitych i 500 rannych w przeciągu jednego tygodnia.

Poszkodowani zwrócili się do Związku „*The Pedestrian Association*” z prośbą o skuteczną interwencję. Związek ten zalecił opracowanie i realizację programu budowy całej sieci autostrad, przeznaczonych wyłącznie dla ruchu samochodowego, i jednocześnie zredukowanie szybkości na drogach, otwartych dla ruchu pieszego. Ograniczenie szybkości ma nie obowiązywać na autostradach, podczas gdy na drogach o ruchu mieszanym słabsi, t. j. piesi, mają mieć pierwszeństwo, podobnie jak na drogach wodnych łódź motorowa ustępuje drogi łodzi żaglowej, łódź żaglowa pływakowi.

Często powtarzane życzenie, by szybkość maksymalna na drogach

o ruchu mieszanym nie przekraczała 30 kilometrów, uważane jest obecnie w Anglii na życiowo nieaktualne. Tu zaznaczyć należy, że nowe przepisy drogowe wprowadzone w Niemczech, i uważane za najbardziej postępowe, dążą również do nieograniczania szybkości pojazdów. „The Pedestrian Association” w Anglii żąda budowy 3000 kilom. autostrad, kosztem 80.000.000 Ł, co zresztą odpowiada i programowi robót drogowych, opracowanemu przez t. zw. „The Transport Advisory Council” (Komitet doradczy w sprawach drogowych).

10. Verkehrstechnik. Nr. 3—5 lutego 1936 r. *Wypadki drogowe w Holandji.*

Centralne Biuro Statystyczne w *Holandji* ogłosiło szczegółowe sprawozdanie o wypadkach drogowych w ciągu 1934 r.

Ogólna ilość wypadków na drogach publicznych wyniosła 44705.

Bardzo dużo bo 23212 wypadków zdarzyło się w obrębie dużych miast takich jak Amsterdam, Rotterdam, Gravenhage, Utrecht i Groningen. W roku 1933 zanotowano 41816 wypadków. Na 1000 mieszkańców wypadło w roku 1934—161 wypadków w Groningen, w Leiden—14.8 i w Amsterdamie—11.8. Najwięcej wypadków było w okresie kwartału: lipiec—sierpień—wrzesień, bo aż 12217.

W sierpniu zdarzyło się maximum wypadków, gdyż aż 4217.

Na soboty w przeciągu roku wypadło 7175 wypadków, czyli że dzień ten uważać należy za najbardziej pod tym względem krytyczny.

Przyczyny ogólnej ilości wypadków (31158) były następujące: 1062 — z powodu korzystania z niewłaściwej strony drogi lub ulicy, 1525 — z powodu wadliwego wymijania i niewłaściwego przestrzegania kolejności jazdy, 2167 — z racji niewłaściwego sposobu jazdy na skrzyżowaniu ulic i dróg, 2351 — z powodu zaniedbania sygnału ostrzegawczego i 14161 — z powodów bliżej nie ustalonych.

Nieprzestrzeganie przepisów policyjnych było przyczyną 166 wypadków. Przechodnie byli winni w 3413 wypadkach, z racji niewłaściwego przechodzenia przez jezdnię w 2673 wypadkach, z powodu bawienia się na ulicy w 498 wypadkach, przez zwisanie lub wskakiwanie do tramwajów i innych pojazdów w 210 wypadkach, przez wyskakiwanie z pojazdów w 32 wypadkach.

Poszczególne kategorie pojazdów, które były przyczyną wypadków, były następujące:

tramwaje — 2.7%, samochody ciężarowe — 19.9%,

samochody osobowe — 33.4%, motocykle — 4.9%,

zwykłe rowery — 26.6%, pojazdy konne — 3.0%,

wózki ręczne — 1.4%.

Holandja posiada 3.412.228 pojazdów mechanicznych i rowerów przy ogólnej ilości mieszkańców — 8.392.006.

Wobec tego, że ilość rowerów wynosi 3.224.024, wypadła więc że $\frac{1}{3}$ ludności korzysta z tego środka lokomocji. Z tej ilości 3.224.024 rowerów 73173 było przyczyną wypadków w r. 1934. Na wypadki te składały się: samochody ciężarowe 20.7%, samochody osobowe — 40.8%, motocykle — 6.0% i rowery — 32.5%.

Ilość wypadków śmiertelnych wyniosła przy ogólnej ilości wypadków drogowych — 44705 — 744. Najwięcej poszkodowanych osób było w wieku od 19 do 29 lat.

IX. Jezdnie z kamieni naturalnych.

1. Engineering News-Record Nr. 8 — 20 lutego 1936 r. *Bruk z kostki granitowej dla ulicy piętrowej w New Yorku.*

Naczelnny inżynier miejski dzielnicy *Manhattan* w New Yorku ma budować w najbliższej przyszłości odcinek piętrowej ulicy tranzytowej pomiędzy ulicami: 46-th i 59-th *Streets* oraz ulicami *Battery* i *Canal Street*. Ulica ta ma posiadać 100.000 jardów kwadratowych ($= \surd 90.000 \text{ m}^2$) nawierzchni. Długi spór pomiędzy zarządem miejskim a Związkiem „*Portland Cement Association*”, który zalecał dla nawierzchni tej ulicy, obliczonej na 38.000 pojazdów na dobę, nawierzchnię z betonu, której długotrwałość związek fabryk cementu obliczał na 20 lat a możliwość korzystania z niej nawet na 30—35 lat, skończył się decyzją, że najbardziej odpowiednim w danym razie typem nawierzchni jest kostka granitowa na podłożu betonowym.

W ostatecznej formie wypowiedziano się, że bruk z kostki granitowej odpowiada wszelkim wymaganiom bezpieczeństwa, trwałości i oszczędności na konserwacji i użyteczną dla miasta długotrwałość obliczać należy na 50 lat.

Proponowana alternatywa zastosowania w tym wypadku, nawierzchni z klinkieru została odrzucona jako zbyt kosztowna w konserwacji i nieodpowiadająca szybkości ruchu pojazdów, z którą liczyć się należy na tym odcinku t. zw. *West Side Elevated Highway* w New Yorku. Inż. *Pinckney* obliczał, że roczny koszt nawierzchni z płyty żelbetowej $9\frac{3}{4}$ " grubej wyniósłby w danym wypadku — 84.04 centów/jard. kw.

Wobec 49.04 centów/jard kw. w razie zastosowania bruku z kostki granitowej.

X. Jezdnie betonowe, klinkierowe i z kamieni sztucznych.

1. Die Betonstrasse Nr. 2 — 2 luty 1936 r. *Zastosowanie w Australji walców drogowych do ugniatania nawierzchni z betonu.*

Najnowsze próby, wykonane w Stanie *Victoria* w Australji, wykazały możliwość stosowania walców drogowych przy budowie dróg betonowych.

Po raz pierwszy wypróbowano tę metodę w maju 1929 r., gdy zastosowano do ubijania kilku metrów kwadratowych nawierzchni z betonu, o składzie 1:2:4, walec 8-tonnowy. W kilka tygodni później wykonano w ten sposób nawierzchnię betonową na odcinku 15 metrów długim i 4.8 metra szerokim, by się przekonać czy lepiej jest stosować kruszywo z uziarnieniem według krzywej *Fullera*, czy też z uziarnieniem jedynie w granicach od $\frac{1}{4}$ " do 1". W wyniku tej próby ustalono, że bardziej wskazanym jest uziarnienie, odpowiadające krzywej *Fullera*. Skład betonu w tym wypadku wynosił 1:2 $\frac{1}{2}$:10 i ubijano beton, posługując się 12-tonnowym walcem o trzech kołach. Trzecią próbę, z zastosowaniem tej metody, wykonano na odcinku

drogi o długości 240 m i przy składzie betonu: 1 : 2 : 8, 1 : 2 : 10 oraz 1 : 2¹/₂ : 10. Szerokość nawierzchni betonowej wynosiła 6,1 metra. Walec 12-tonnowy dał dość dobre wyniki, gdyż próbné belki z betonu, po 28 dniach, wykazały wytrzymałość 43,1 kgr/cm² do 45,0 kgr/cm².

Przy wykonaniu odcinka drogi z nawierzchnią betonową na długości 4,5 kilom. zastosowano skład betonu 1 : 2¹/₂ : 10, posługując się 4-tonnowym walcem o trzech kołach. Inicjatorem tej metody byli inżynierowie australijscy *Roberts* i *Dempster* z Zarządu drogowego Stanu *Victoria*.

2. *Verkehrstechnik* Nr. 3—5 lutego 1936. *Drogi betonowe w Szwajcarii.*

Pierwsze drogi betonowe zaczęto budować w Szwajcarii w r. 1909 i 1914.

Na początku 1936 r. Szwajcarya posiadała ogółem 648.000 m² dróg betonowych.

W roku 1935 powierzchnia dróg betonowych powiększyła się o 130.400 m².

Najwięcej dróg betonowych posiada Kanton *Thurgau*, a mianowicie 253.460 m².

IV. Kongresy, zjazdy drogowe, wystawy, sprawozdania, konkursy.

1. *Asphalt und Teer Strassenbautechnik* Nr. 7 — 12 lutego 1936 r. *Międzynarodowa wystawa samochodowa w Berlinie* (16.II—1.III 1936 r).

Na wystawie tej było 8 dużych hal a część eksponatów umieszczono na otwartem powietrzu.

Ogółem brało udział w tej wystawie 400 wystawców krajowych i zagranicznych.

Na naczelnem miejscu tej wystawy umieszczono pokaz, ilustrujący 50-letnią historję rozwoju samochodu.

Hala I-sza była zarezerwowana dla wytwórców osobowych samochodów (zarówno niemieckich, jak i zagranicznych).

Hala II-ga zawierała samochody ciężarowe wszelkich typów, oraz autobusy, samochody, przeznaczone dla przewozów gospodarczych zarządów komunalnych, traktory i t. p.

Hale III i IV były przeznaczone dla motocykli.

Hala V obejmowała stoiska Ministerstwa Spraw Wojskowych, Kolei Państwowych, Zarządu Pocht oraz specjalne stoiska naczelnego inspektora do spraw drogowych Rzeszy Niemieckiej.

Pozostałe hale zawierały między innymi stoiska, poświęcone przyczepkom samochodowym, nowoczesne wozy dla przewozu drzewa, pojazdy motorowe dla straży ogniowej i t. p.

2. *Der Strassenbau* Nr. — 15 lutego 1936 r. *Wystawa ruchoma poświęcona propagandzie budowy dróg dla cyklistów.*

Ruchoma wystawa propagandowa „*Deutschland Braucht Radfahrwege*” (Niemcom są potrzebne drogi dla cyklistów) była demonstrowana w miastach Berlin, Frankfurt n/O, Królewiec, Olsztyn (Allenstein), Gliwice i Wrocław z wielkiem powodzeniem.

We Wrocławiu wystawę tę zwiedziło w krótkim przeciągu czasu 6.500 osób.

W lutym wystawa ta bawiła w Dreźnie, skąd została skierowana do Chemnitz i następnie do Lipska, gdzie ją demonstrowano podczas wiosennych targów budowlanych.

XVI. Różne.

1. Bulletin de l'Association International Permanente des Congres de la Route Nr. 103. Styczeń — luty 1936 r. Konkurs, zorganizowany przez pismo „Highways and Bridges” — 329 High Holborn, London W. C. I.

Czasopismo techniczne „Highways and Bridges” ogłasza co miesiąc konkurs, w którym mogą brać udział inżynierowie wszystkich państw. Konkurs ten przewiduje nagrodę główną £ 3 sh 3 = 80 złotych oraz kilka nagród dodatkowych w postaci wydawnictw technicznych, o wartości około 15 sh = 19 zł.

Nagrody te są przysądzane autorom najlepszej odpowiedzi na pytanie, które ogłasza co miesiąc to pismo.

Jako przykład podajemy tekst pytania, ogłoszonego w numerze styczniowym tego pisma.

„Sieć dróg o długości 150 mil. ang. (240 km) ma być wybudowana — w miejscowości odległej o 20 mil ang. (32 km) od kamieniołomu, który nadaje się do eksploatacji i w którym można wydobywać w dobrym gatunku twardy kamień wapienny. Kamieniołomy te znajdują się w odległości 12 mil ang. (19,6 km) od najbliższego portu, do którego dojazd jest możliwy drogą odpowiednią dla ruchu ciężkich samochodów towarowych; niemożliwym jest w żadnym razie przewóz koleją. Należy podać wykaz maszyn, któreby były potrzebne do eksploatacji racjonalnej kamieniołomów, o których mowa wyżej, oraz przeliczyć należy zasadnicze cechy charakterystyczne najważniejszych maszyn, potrzebnych w danym wypadku.

Odpowiedzi na te pytania mają zawierać najwyżej 1500 — 2000 słów i winny być kierowane pod adresem:

„The Competitor Editor, Highways and Bridges” — 329 High Holborn London W. C. I.”.

2. Roads and Streets Nr. 2 — Luty 1936. *Stalowe płyty dla nawierzchni drogowych* (2 fotogr.).

Firma *Bethlehem Steel Co.* (w *Bethlehem* w Stanie *Pennsylvania* w Stanach Zjednoczonych A. P.) dopiero co wypuściła na rynek nowy typ płyt stalowych, mających zabezpieczać od zużycia nawierzchnie betonowe oraz podłogi z betonu.

Wytwarzane są dwa typy takich płyt. Jeden dla nawierzchni drogowych i drugi specjalnie dla podłóg w fabrykach, warsztatach, w dokach okrętowych i t. p. Typy te są prawie identyczne z tą jedynie różnicą, że przeznaczone dla dróg, posiadają wystające główki w postaci główek nitów na górnej powierzchni tych płyt. Płyty te mają wymiary 12" × 18" (30 × 45 cm) i boczne ścianki o wysokości 1½" (= 3,7 cm). Powierzchnia

tych płyt o grubości $\frac{1}{8}'' = 3$ mm posiada otwory i przyspawane główki sferyczne.

Płyty te są wtapiane w beton i mogą być stosowane w tunelach, mostach i t. p.

3. Der Strassenbau Nr. 4 — 15 lutego 1936 r. *Zakaz uruchomienia kamieniołomów w Niemczech.*

Wydany 22 czerwca 1934 r. zakaz uruchomienia nowych kamieniołomów, przeznaczonych dla robót drogowych, kolejowych i wodnych, przedłużono jeszcze na rok i obowiązywać on ma aż do 31 grudnia 1936 r.

W zakazie tym przewidziano, że nie wolno jest nie tylko organizować nowych kamieniołomów, lecz również i kamieniołomy, nieczynne conajmniej od dwóch lat, nie mogą być uruchomione. Jednak zakaz ten nie dotyczy prowincji *Prus Wschodnich*.

4. Verkehrstechnik Nr. 3. — 5 lutego 1936 r. *Autostrady w Italji*

W końcu 1935 r. sieć autostrad wynosiła 534 kilometry.

Pszczególne odcinki tych autostrad były następujące:

1) Turyn — Medjolan	— 126	kilom.
2) Medjolan — Como	— 43	"
3) Medjolan — Sesto Calende	— 58	"
4) Medjolan — Bergamo	— 52	"
5) Bergamo — Breścia	— 52	"
6) Padwa — Mestre	— 33	"
7) Florencja — Bagni	— 87	"
8) Roma — Ostia	— 28	"
9) Neapol — Pompeja	— 25	"
10) Pompeja — Salerno	— 30	" (na wykończeniu).

SPRAWOZDANIE PREZYDJUM ZARZĄDU STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH.

Na dzień 1 maja 1936 r. Stowarzyszenie liczyło 334 członków; (do ostatniej ilości 329 członków przybyło nowych — 3 i wskutek opłacenia zaległych składek — 2) zwyczajnych 331 i wspierających 3; w tem osób fizycznych 199 i osób zbiorowych 135.

Pozostałość gotówki na dzień 1.IV. 1936 r. 19903 zł. 62 gr.

Wpłynęło w kwietniu 1936 r. 1186 „ 80 „

Razem . . . 21090 zł. 42 gr.

Wydano w kwietniu 1936 r. 1855 „ 57 „

Pozostaje na dzień 1 maja 1936 r. . . . 19234 zł. 85 gr.

(w P. K. O. — 2892 zł. 31 gr., Polskim Banku Komunalnym—
16324 zł. 96 gr. i u skarbnika — 17 zł. 58 gr.).

PRZYSTĄPILI DO STOWARZYSZENIA W KWIETNIU 1936 R.

B. Członkowie zwyczajni.

a) osoby zbiorowe

101. Towarzystwo Górniczo-Przemysłowe „Saturn“ Sp.
Akc. — Sosnowiec.

b) osoby fizyczne

92. Godzina Stanisław, inżynier — Warszawa 4, Woło-
mińska 11 m. 24.

98. Woronowicz Robert, inżynier — Kowel, Powiatowy
Zarząd Drogowy.

Prezes (—) *M. Nestorowicz*

Skarbnik (—) *J. Skórski*

SPRAWOZDANIE KASOWE KURATORJUM FUNDACJI
STYPENDJALNEJ IMIENIA PROF. M. W. NESTOROWICZA

Na dzień 1 kwietnia 1936 r. fundusz sty-
pendjalny wyniósł:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki sta- bilizacyjnej	4200 dolarów
b) gotówką	1881 zł. 85 gr.
W kwietniu wpłynęło	1335 zł. 40 gr.
W kwietniu wydano	— zł. — gr.

Na dzień 1 maja 1936 roku fundusz sty-
pendjalny wynosi:

a) obligacjami 7% państwowej pożyczki sta- bilizacyjnej	4200 dolarów
b) gotówką	3217 zł. 25 gr.

(Książeczka wkładowa P. K. O. Nr. 803385
na 89 zł. 17 gr., książeczka oszczędnościowa
K. K. O. Nr. 8128 na 133 zł. 35 gr. i konto
czekowe P. K. O. Nr. 17212 na 2994 zł. 73 gr.).

Kuratorjum Fundacji.

PROTOKUŁ ZWYCZAJNEGO WALNEGO
ZEBRANIA STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH
KONGRESÓW DROGOWYCH

odbytego dnia 24 maja 1936 roku w sali konferencyjnej Polskiego Banku Komunalnego w Warszawie.

O godz. 11 m. 10 otworzył zebranie Prezes Zarządu Stowarzyszenia prof. M. W. Nestorowicz i po stwierdzeniu prawomocności zebrania zaproponował powołanie do Prezydjum: na przewodniczącego — inż. M. S. Okęckiego, na sekretarza — p. Feliksa Bizowskiego, co przyjęto przez aklamację.

Przewodniczący zebrania zwrócił się do obecnych z wezwaniem uczczenia pamięci ostatnio zmarłych członków Stowarzyszenia: ś. p. Jana Moszyńskiego, Stanisława Maliszewskiego i Bolesława Tomaszewskiego, czego dokonano przez powstanie.

Ustalony i rozesłany przez Zarząd porządek dzienny przyjęto i przystąpiono do obrad.

1. Sekretarz zebrania p. Bizowski odczytał protokół z poprzedniego Walnego zebrania, opublikowany w całości w „Wiadomościach Drogowych” (Nr. 97—98 z kwietnia — maja 1935). Protokół przyjęto bez poprawek.

2. Sekretarz Zarządu p. L. Borowski wygłosił sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia oraz złożył sprawozdanie finansowe (patrz załączn. 1).

Prezes M. Nestorowicz podał przyczynę przełożenia terminu IV Kongresu Drogowego z września b. r. na m-c styczeń 1937 r.: głównym powodem jest nadesłanie mniejszej ilości referatów niż była przewidywana. IV Kongres Drogowy odbędzie się w zimie, co uniemożliwi urządzenie wycieczek i tem samem zostanie zmniejszona siła atrakcyjna Kongresu. Poza

tem Kongres będzie miał charakter wewnętrzny bez udziału gości z Federacji Stowiańskich Stowarzyszeń drogowych; statut tej organizacji nie został do chwili obecnej zatwierdzony i wskutek tego współpraca między Słowiańskimi Stowarzyszeniami drogowymi nie może się rozwijać normalnie.

P. Borowski uzupełnił sprawozdanie wyjaśnieniami odnośnie rozpatrzenia prac nadesłanych na konkurs podręcznika dla drogomistrzów, konkursu na instrukcje służbowe dla kierowników zarządów drogowych, drogomistrzów i dróżników, udziału w Wystawie Drogowej w 1935 r. i działalności wydawniczej Stowarzyszenia.

3. Członek Komisji Rewizyjnej p. A. Gniewiewski odczytał sprawozdanie Komisji (załączn. 2), stwierdzając wzorowe prowadzenie ksiąg rachunkowych, odtwarzających całkowicie działalność budżetowo-finansową Stowarzyszenia oraz zgodność sprawozdania finansowego z księgami rachunkowymi i postawił wnioski:

— o zatwierdzenie sprawozdania z działalności i sprawozdania finansowego,

— o udzielenie Zarządowi absolutorjum i wyrażenia podziękowania za jego działalność w 1935 r.

Wnioski powyższe przyjęto przez aklamację, zatwierdzając sprawozdanie kasowe na sumę ogólną zł. 36069 gr. 31.

P. Łazoryk pytał się o przynależność Stowarzyszenia do Naczelnej Organizacji Inżynierów i premjowania przez producentów żelaza autorów, piszących artykuły do „Wiadomości Drogowych” o zastosowaniu żelaza w budownictwie drogowym.

Odpowiedzi udzielił p. Borowski, wykazując różnicę między Stowarzyszeniem i innymi zrzeszeniami, które wchodzi w skład N. O. I. (Naczelna Org. Inż.) oraz nadmienił, iż Stowarzyszenie jest w kontakcie ze związkami producentów żelaza, które przekazuje subwencje za artykuły do kasy Stowarzyszenia dla uskutecznienia wypłat honorarjów autorskich za wspomniane prace.

4. Sekretarz Zarządu p. L. Borowski odczytał projekt budżetu na r. 1936 (załączn. 3) obejmujący w dochodach (łącznie z sumą pozostałości gotówkowej na 1.I. 1936 r.) zarówno, jak w wydatkach (łącznie z sumą pozostałości na 31.XII. 1936) sumę 37031 zł. 77 gr. Prezes Polskiego Banku Komunalnego,

Zdanowski, zauważył, iż dochody i wydatki związane z IV Kongresem Drogowym winny być uwidocznione dopiero w preliminarzu na rok następny, gdyż Kongres odbędzie się w roku 1937. Po wyjaśnieniu konieczności wydatkowania w roku bieżącym sum wstawionych do preliminarza w związku z przygotowaniem do Kongresu (druk referatów i t. p.), projekt budżetu na r. 1936 w sumie ogólnej po stronie dochodów jak i wydatków zł. 37031 gr. 77 przyjęto jednogłośnie.

5. Przewodniczący podał do wiadomości, że z Zarządu, zgodnie z § 14 Statutu ustępują p. p.: prof. W. M. Nestorowicz, prez. M. Jaroszyński, inż. A. Gajkowicz, inż. W. Tryliński.

Zarząd przedstawił następującą listę kandydatów na miejsce członków ustępujących:

p. Prof. Melchjor W. Nestorowicz — Profesor Politechniki Warszawskiej,

p. Inż. Mieczysław S. Okęcki — Wicedyrektor Wydziału Technicznego Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy,

p. Inż. Edmund Nowakiewicz — Naczelnik Wydziału budowy i utrzymania dróg kołowych w Ministerstwie Komunikacji,

p. Inż. Aleksander Gajkowicz — Kierownik Zarządu Drogowego pow. warszawskiego.

Zebrawanie przyjęło listę kandydatów, wybierając wyżej wymienionych przez aklamację.

Przewodniczący, p. Okęcki, zwracając uwagę na stosunkowo małą ilość obecnych na zebraniu, z ubolewaniem stwierdza, iż jest to jakby odzwierciedleniem kryzysu, jaki przeżywa w Polsce sprawa drogowa. Stowarzyszenie, które już posiada piękną tradycję i stworzyło polską nowoczesną literaturę drogową, ma przed sobą coraz bardziej naglące zadanie, nierozzerwalnie związane z gospodarczym rozwojem i obronnością naszego kraju.

P. Gajkowicz twierdzi, że miarą zainteresowania problemem drogowym są kongresy i prace naukowe, a odbywające się zebranie ma na celu załatwienie spraw o charakterze formalnym i tem tłumaczy ilość obecnych na zebraniu.

6. Na wniosek Zarządu zebranie jednogłośnie powołało do Komisji Rewizyjnej:

p. Franciszka Grełę — Dyrektora Związku Powiatów R.P..

p. Adama Gniewiewskiego — inżyniera, Kierownika Powiatowego Zarządu Drogowego w Mławie,

p. Wiktora Godlewskiego — inż., st. asystenta Politechniki Warszawskiej.

7. P. Watrakiewicz zapytuje, w jakim stadium na rok bieżący znajduje się realizacja dwu i sześcioletniego programu drogowego opracowanego przez Ministerstwo Komunikacji i rozpatrzonego przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów.

Prof. Nestorowicz jest zdania, iż kwestja ta wymaga oświelenia przez Kongres.

P. Nowakiewicz wyjaśnia, iż program drogowy dwuletni został zatwierdzony przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów i w r. 1935 wykonano część robót, zakreślonych programem. Na rok 1936/37 wydatki na cele drogowe zostały ograniczone i to jest jedyną przyczyną nie wykonania w całości drugiej części dwuletniego programu. W końcu p. Nowakiewicz wysuwa wniosek o potrzebie wystąpienia przez Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów drogowych do władz z memorjałem, w którym należałoby podkreślić doniosłe znaczenie polityczne dróg, oraz rolę, jaką odgrywają one w życiu gospodarczem kraju. W memorjale tym należy wskazać, iż dla normalnego rozwoju gospodarki drogowej, koniecznem jest ustalenie i zapewnienie źródeł pokrycia finansowego przy realizowaniu opracowanych programów technicznych.

P. Okęcki podtrzymuje wniosek przedstawiony przez p. Nowakiewicza i, wobec uchwalenia go przez zebranych, przekazuje Zarządowi do wykonania.

Prof. Nestorowicz zaproponował, aby zebrani wyrazili inż. Wł. Trylińskiemu, długoletniemu skarbnikowi, podziękowanie, za dotychczasową pracę w Stowarzyszeniu, co jednogłośnie uczyniono.

P. Łazoryk dzieli się uwagami z terenu o możliwości częściowego finansowania robót drogowych przy pomocy bonów Funduszu Inwestycyjnego, któreby posiadały wartość 5-cio złotych. Zalecenie p. Łazoryka o rozpatrzeniu tej sprawy przez Zarząd — przyjęto.

O godz. 12 min. 40 Przewodniczący stwierdził wyczerpanie porządku dziennego i zamknął obrady.

Sekretarz

(—) Bizowski

Przewodniczący

(—) M. S. Okęcki

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU STOWARZYSZENIA
CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH
ZA ROK 1935

(od 1/I 1935 r. do 31/XII 1935 r.).

Zarząd Stowarzyszenia, obrany na zwyczajnem Walnem zebraniu 19 maja 1935 r. ukonstytuował się w sposób następujący:

Prezes — M. Nestorowicz, Profesor Politechniki Warszawskiej.

Wiceprezisi:

Wł. Korsak, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i

J. Zdanowski, Prezes Zarządu Polskiego Banku Komunalnego.

Sekretarz — L. Borowski, Docent Politechniki Warszawskiej.

Skarbnik — W. Tryliński, Naczelnik Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego.

Kierownik spraw Zarządu jako Polskiego Komitetu do spraw Międzynarodowych Kongresów drogowych — inż. Jerzy Skórski.

Członkowie Zarządu:

W. Gajewski — Inspektor Banku Gospodarstwa Krajowego.

A. Gajkowicz — Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego w Warszawie.

Wł. Grabski — Profesor Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.

M. Z. Jaroszyński — Prezes Związku Powiatów Rzeczypospolitej Polskiej.

A. Krzyżanowski — Dyrektor Centralnego Związku Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów.

M. Ponikiewski — Dyrektor Funduszu Pracy.

Posiedzenia Zarządu odbyły się 25/IV 1935 r. i 4/VII 1935 r.

. . .

Stowarzyszenie w dniu 31/XII 1935 r. liczyło:

a) członków zwyczajnych	309	} 312
b) „ „ wspierających	3	

w tem osób zbiorowych 132 i osób fizycznych 180.

Zarząd w 1935 r. podjął następujące prace:

I. Opracowanie programu IV-go Polskiego Kongresu Drogowego.

II. Wybór i zaproszenie referentów do opracowania referatów na IV-ty Kongres.

III. Współpraca z Towarzystwem Wojskowo-Technicznym w zakresie zagadnień drogowych.

IV. Rozpatrzenie prac nadesłanych na konkurs podręcznika dla drogomistrzów.

V. Rozpatrzenie prac nadesłanych na konkurs instrukcyj służbowych dla Kierowników Zarządów Drogowych, drogomistrzów i dróżników.

VI. Udział w Wystawie Drogowej we wrześniu 1935 r.

VII. Kontynuowanie działalności wydawniczej; wydano następujące wydawnictwa:

a) oddzielne wydawnictwa:

1) 12 numerów „Wiadomości Drogowych” . . . 8.400 egz.

b) odbitki:

1) *Prof. Stefan Bryła i inż. Winczesław Poniż* — Wyniki pomiarów statycznych i dynamicznych mostu drogowego na Sanie w Przemysłu 100 „

2) Prof. E. Bratro — Znaczenie podłoża dla nawierzchni drogowej	70	„
3) Inż. Marcin Chmaj — Z Międzynarodowego Kongresu drogowego w Monachjum	40	„
4) Inż. Henryk Hohneiser — Jezdnie mostowe z rusztu stalowego	105	„
5) Prof. Stefan Bryła — Zastosowanie stali w mostach drogowych	100	„
6) Inż. Dr. A. Chmielowiec — Przejazdy stalowe nad koleją	200	„
7) Drogowe mosty stalowe	500	„
8) Prof. Stefan Bryła i Dr. Inż. A. Chmielowiec — Wymiarowanie belek żelbetowych ze sztywnymi wkładkami	100	„
9) Inż. Jerzy Nechay — Kontrola betonu drogowego w Belgji	150	„
Razem . . .	9.765	egz.

SPRAWOZDANIE KASOWE ZA CZAS

od 1.I.1935 r. do 31.XII.1935 r.

W p ł y w y.

Pozostałość na 1.I.1935 r.	16,038	zł.	99	gr.
Składki członków wspierających	1,500	„	—	„
„ „ zwyczajnych (zbiorowych).	6,074	„	70	„
„ „ „ (fizycznych)	1,080	„	—	„
Prenumerata od członków fizycznych	931	„	30	„
Ogłoszenia w „Wiadomościach Drogowych”	137	„	—	„
Za wydawnictwa	7,888	„	67	„
Dotacje i zapomogi	20	„	—	„
Sumy przechodnie (750,00 ¹⁾ + 565,30 ²⁾)	1,315	„	30	„

¹⁾ Wpłaty od inż. Bajkiewicza.

²⁾ Wpłaty na Międzynarodowe Kongresy.

% % (Polski Bank Komunalny za 1934 r. — 526,00 i za 1935 r.—474,14, oraz P.K.O.— 11,24 i u inż. Bajkiewicza zaległe % % od pożyczki — 71,97)	1.083 „ 35 „
razem .	36,069 zł. 31 gr.

Wydatki.

Kancelarja Zarządu, koszty korespondencji i opłaty manipulacyjne P. K. O.	2,016 zł. 59 gr. ¹⁾
Koszty związane ze sprawami Międzynarod. Kongresów drogowych	37 „ 69 „
Koszty związane ze sprawami Feder. Słow. Stowarzyszeń drog.	4 „ — „
Koszty związane ze sprawami Towarzystwa Wojskowo-Technicznego	136 „ 90 „
Wydawanie „Wiadomości Drogowych“	9,775 „ 85 „
Wynagrodzenie redaktora za rok 1934	1,800 „ — „
Wydawnictwa	474 „ 15 „
Konkurs na podręcznik dla drogomistrzów	350 „ — „
Konkurs na instrukcję dla Zarządów Drogo- wych, drogomistrzów i dróżników	— „ — „
Sumy przechodnie (1000 zł zwrot weksli inż. Bajkiewicza + 1283,86 zł Międzyna- rodowe Kongr. Drog. + 60 zł 50 gr zwrot sum omyłkowo wpłaconych na konto czekowe w P. K. O. Stowarzy- szenia)	2,344 „ 36 „
razem .	16,939 zł 54 gr.

Pozostałość na 1.I. 1936 r. (Polski Bank Ko- munalny 11,400,00 + P.K.O. 7,408,21 + + u skarbnika gotówką 249,59 + 71,97 u inż. Bajkiewicza zaległe % % od po- życzki)	19,129 „ 77 „
Ogółem	36,069 zł 31 gr.

¹⁾ gotówką 2000 zł 69 gr. + 15 zł 90 gr potrącen P. K. O.

Wykonanie budżetu w r. 1935

Tytuł wpływu lub wydatku	Budżet zatwierdzo- ny przez Walne ze- branie dn. 19.V.-35r.	Wpłynęło lub wy- dano w rzeczywi- stości
	zł.	zł.
W p ł y w y		
a) Pozostałość na 1.I. 1935 r. . . .	16,038—99	16,038—99
b) Składki członków wspierających	900—00	1,500—00
c) " " zwyczajnych (zbiorowych)	4,000—00	6,074—70
d) " " zwyczajnych (fizycznych)	1,800—00	1,080—00
e) Prenumerata od członków fizycz.	900—00	931—30
f) Ogłoszenia w Wiadomościach	200—00	137—00
g) Za wydawnictwa	6,500—00	7,888—64
h) Dotacje i zapomogi	1—00	20—00
i) Sumy przechodnie	1—00	1,315—30
k) % %	600—00	1,083—35
razem	30,940—99	36,069—31
W y d a t k i		
a) Kancelarja Zarządu, koszty ko- respondencji i opłaty mani- pulacyjne P. K. O.	2,400—00	2,016—59
b) Koszty związane ze sprawami Międzynarodowych Kongre- sów drogowych.	200—00	37—69
c) Koszty związane ze sprawami Federacji Słowiańskich Sto- warzyszeń drogowych	100—00	4—00
d) Koszty związane ze sprawami Towarzystwa Wojskowo - Te- chnicznego	200—00	136—90
e) Wydawanie „Wiad. Drogowych“	14,000—00	9,775—85 ¹⁾
f) Wynagr. redaktora za rok 1934	1,800—00	1,800—00
g) Wydawnictwa	800—00	474—15
h) Konkurs na podręczn. dla drogom. dów drogowych, drogomi- strzów i dróżników	1,500—00	350—00
i) Konkurs na instrukcję dla Zarzą- dów drogowych, drogomi- strzów i dróżników	1,200—00	—
k) Sumy przechodnie	37—23	2,344—36
razem	22,237—23	16,939—54
Przewid. pozostałość na 1.I. 1936 r.	8,703—76	19,129—77
Ogółem	30,940—99	36,069—31

¹⁾ Trzy numery opłacono w r. 1936.

Stan majątku Stowarzyszenia w dniu
31. XII 1935 r.

Szafa Redakcji 350 zł.

Załącznik 2.

PROTOKUŁ REWIZJI STANU RACHUNKÓW I KSIĄG
STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW
DROGOWYCH, SPISANY W DNIU 23 MAJA 1936 R.
W WARSZAWIE.

Wobec nieprzybycia w dniu 23 maja 1936 r. członków komisji rewizyjnej starosty Jana Gadomskiego i dyrektora Franciszka Greli, powiadomionych przez Zarząd Stowarzyszenia o terminie i miejscu zebrania komisji pismem z dnia 19 maja 1936 r. Nr. 1510, niżej podpisany członek komisji rewizyjnej inżynier Adam Gniewiewski dokonał rewizji stanu rachunków i ksiąg Stowarzyszenia i w wyniku rewizji ustalił co następuje:

Przedstawione w załączeniu sprawozdanie kasowe za czas od 1.I.1935 r. do 31.XII.1935 r. wykazuje na dzień 1.I.1936 r. nadwyżkę kasową w sumie 19.129 zł. 77 gr. Po sprawdzeniu pozycji wływów i wydatków z przedstawionymi dowodami stwierdza się całkowitą zgodność sprawozdania rachunkowego z księgami rachunkowymi i dowodami przedstawionymi przez Zarząd.

Prócz tego sprawdzono sprawozdanie z wykonania budżetu, wykazujące po stronie dochodów 36.069 zł. 31 gr., a po stronie wydatków 16.939 zł. 54 gr.

Niżej podpisany stwierdza, iż tak dokumenty jak i księgi rachunkowe prowadzone są wzorowo i odtwarzają całkowicie działalność budżetowo-finansową Stowarzyszenia.

W wykazanej w sprawozdaniu rachunkowym nadwyżce w sumie 19.129 zł. 77 gr. mieści się suma 2.947 zł. 92 gr. wypłacona w 1936 r. za 3 numery „Wiadomości Drogowych” z ostatnich trzech miesięcy z 1935 r. i suma 2.350 zł. niewydatkowanych na premje konkursowe.

W wyniku swych czynności niżej podpisany przedstawia Walnemu zebraniu wniosek:

1. o zatwierdzenie przedłożonego przez Zarząd sprawozdania rachunkowego za 1935 r.,

2. udzielenie Zarządowi Stowarzyszenia absolutorjum i wyrażenie podziękowania za jego działalność w 1935 roku.

Przy rewizji byli obecni: Skarbnik Stowarzyszenia inż. Jerzy Skórski, Sekretarz Zarządu inż. Leon Borowski i członek Stowarzyszenia p. Henryk Smykowski,

Na tem protokół zakończono i podpisano;

(—) Inż. Gniewiewski.

Załączniki: Sprawozdanie za 1935 r. i pismo starosty Jana Gadomskiego z dnia 20 maja 1936 r.

Załącznik 3.

PROJEKT BUDŻETU NA ROK 1936

Wpływy:	a) Pozostałość na 1.I. 1936 rok	19.129 zł 77 gr.
	b) Składki członków wspierających (2 × 300)	600 „ — „
	c) Składki członków zwyczajnych (zbiorowych 80 × 50)	4.000 „ — „
	d) Składki członków zwyczajnych (fizycznych 200 × 6) ,	1.200 „ — „
	e) Prenumerata od członków zwy- czajnych (150 × 6)	900 „ — „
	f) Ogłoszenia w „Wiadomościach“	200 „ — „
	g) Za wydawnictwa	6.000 „ — „
	h) Za udział w IV-ym Kongresie (300 × 15)	4.500 „ — „
	i) Dotacje i zapomogi	1 „ — „
	j) Sumy przechodnie	1 „ — „
	k) $\frac{0}{\%}$	500 „ — „
	razem	<u>37.031 zł 77 gr.</u>

Wydatki:	a) Kancelarja Zarządu, koszty ko- respondencji i koszty mani- pulacyjne P. K. O.	2.400 zł — gr.
	b) Koszty związane ze sprawami Międzynarodowych Kongre- sów drogowych	200 „ — „
	c) Koszty związane ze sprawami Federacji Słowiańskich Sto- warzyszeń drogowych	100 „ — „

d) Wydawanie „Wiadomości Dro- gowych”	15,000	„	—	„
e) Wynagrodzenie Redaktora za rok 1935	1,800	„	—	„
f) Wydawnictwa	500	„	—	„
g) Koszty urządzenia IV-go Pol- skiego Kongresu drogowego	3,000	„	—	„
h) Drukowanie prac IV-go Kon- gresu drogowego	5,000	„	—	„
i) Konkurs na podręcznik dla drogomistrzów	1,150	„	—	„
j) Konkurs na instrukcje służbo- we dla służby drogowej	1,200	„	—	„
k) Sumy przechodnie	1	„	—	„
	<u>razem</u>	30,351	zł	— gr.
Przewidywana pozostałość	6,680	„	—	„
	<u>Ogółem</u>	37,031	zł	77 gr.

SPIS CZŁONKÓW
STOWARZYSZENIA POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

A. Wspierający.

a) osoby zbiorowe:

38. Ministerstwo Komunikacji
(w) Warszawa, Chałubińskiego 4.
576. Śląski Urząd Wojewódzki
(4) Katowice
571. Wydział Powiatowy
(1) Wyrzysk

B. Zwyczajni.

a) osoby zbiorowe:

43. Automobilklub Polski
(w) Warszawa, Al. Szucha 10
68. Bank Gospodarstwa Krajowego
(w) Warszawa, Al. Jerozolimska 1/3
77. Budowa Nowoczesnych Dróg, Sp. Akc.
(5) Kraków, Krupnicza 18. II p.
140. Centralny Związek Przemysłu Polskiego
(w) Warszawa, Chmielna 2, m. 8
28. Dyrekcja Związku Celowego Powiatów dla eksploatacji
Śląskich Kamieniołomów
(4) Katowice, Warszawska 45
516. Dom Handlowy Herman Mejer
(w) Warszawa, Traugutta 2
86. „Gazy Ziemne”, Sp. Akc. dla przemysłu naftowego
(6) Łódź, Akademicka 7

260. „Galicja”, Galicyjskie Towarzystwo Naftowe, Sp. Akc.
(6) Drohobycz
41. Gmina miasta Krakowa
(5) Kraków
17. Koło inżynierów dróg i mostów
(w) Warszawa, Czackiego 3/5
32. Kamieniołomy Miast Małopolskich, Sp. z o. o.
(5) Kraków, Basztowa 9
129. Krakowskie Towarzystwo Techniczne
(5) Kraków, Staszewskiego 28, II p.
175. „Karpaty” sprzedaż produktów naftowych, Sp. z o. o.
(w) Warszawa, Marszałkowska 151
215. „Kemi”, fabryki i zakłady chemiczno-przemysłowe, Sp.
z o. o.
(w) Warszawa, Pl. Napoleona 9 m. 4
220. Kowarzyk Henryk inż. i Włodzimierz Braun inż., Łomy
bazaltu w Tenczynku
(5) Kraków XI, Konopnickiej 15
302. Kom-dro-bit, Sp. z o. o.
(w) Warszawa, Mazowiecka 3
401. Kierownictwo Państwowych Kamieniołomów w Janowej
Dolinie
(8) Kostopol
58. Państwowa Szkoła Techniczna
(6) Lwów, Snopkowska 47
82. Puricelli, Soc. An., Strade e Cave
(w) Warszawa, Al. Róż 6
149. „Polmin”, Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych
(6) Drohobycz
239. Państwowa Szkoła Budown. i Miern. Meljorac. w Poznaniu
(2) Poznań, Łąkowa 11
273. Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, Sp. Akc.
(w) Warszawa, Marszałkowska 136
102. „Sitkówka”, zakłady przemysłowe, Sp. Akc.
(w) Warszawa, Zielna 6
116. „Strada”, budowa dróg i ulepszonych nawierzchni, Sp. Akc.
(w) Warszawa, Al. Ujazdowskie 30
151. Starostwo Krajowe w Poznaniu
(2) Poznań

271. Starostwo Krajowe w Toruniu
(1) Toruń
389. „Smolobit”, przedsiębiorstwo dla nowoczesnego budownictwa drogowego
(4) Katowice, Rynek 12
391. Stowarzyszenie Techników Polskich w Warszawie
(w) Warszawa, Czackiego 3/5
412. Standard Nobel, Sp. Akc.
(w) Warszawa, Al. Jerozolimskie 57
544. „Smołodrogi”, towarzystwo budowy dróg smołowanych
(4) Katowice, Powstańców 50
31. Towarzystwo Eksploatacji Kamieniołomów
(5) Kraków, Basztowa 9
261. „Termak”, towarzystwo dla budowy dróg smołowcowych,
Sp. z o. o.
(4) Katowice, Damrota 10
18. Wydział Powiatowy
(8) Luboml
20. Wydział Powiatowy
(5) Wadowice
21. Wydział Powiatowy
(7) Puławy
40. Wydział Powiatowy
(6) Dubno
50. Wydział Powiatowy
(10) Węgrów
53. Wydział Powiatowy
(1) Sierpc
60. Wydział Powiatowy
(5) Pszczyna
66. Wydział Powiatowy
(8) Stolin
72. Wydział Powiatowy
(4) Zawiercie
76. Wydział Powiatowy
(8) Zamość
78. Wydział Powiatowy
(7) Opoczno

84. Wydział Powiatowy
(10) Świąciany Wileńskie
89. Wydział Powiatowy
(7) Radom
95. Wydział Dróg Powiatowych
(5) Cieszyn
97. Wydział Powiatowy
(2) Leszno
108. Wydział Powiatowy
(7) Olkusz
118. Wydział Powiatowy
(2) Nowy Tomyśl
123. Wydział Powiatowy
(7) Opatów Kielecki
124. Wydział Powiatowy
(4) Będzin
128. Wydział Powiatowy
(5) Nowy Sącz
133. Wydział Powiatowy
(1) Bydgoszcz
155. Wydział Powiatowy
(8) Łuck
159. Wydział Dróg Powiatowych
(5) Bielsko (Śląsk), Strzelnicza 9
161. Wydział Powiatowy
(4) Grodzisk Mazowiecki, Kościuszki 28
162. Wydział Powiatowy
(10) Maków Mazowiecki
163. Wydział Powiatowy
(7) Wierzbnik
164. Wydział Powiatowy
(7) Garwolin
167. Wydział Powiatowy
(6) Żółkiew
170. Wydział Powiatowy
(1) Nowe Miasto n/Drwęca
186. Wydział Powiatowy
(1) Mława

190. Wydział Powiatowy
(4) Świętochłowice
197. Wydział Powiatowy
(4) Piotrków Trybunalski
202. Wydział Powiatowy
(8) Tomaszów Lubelski
219. Wydział Powiatowy
(9) Mińsk Mazowiecki
228. Wydział Powiatowy
(6) Sambor
237. Wydział Powiatowy
(10) Brasław
240. Wydział Powiatowy
(1) Grudziądz
241. Wydział Powiatowy
(8) Łuniniec
242. Wydział Powiatowy
(4) Katowice, Warszawska 45
243. Wydział Powiatowy
(7) Sandomierz
244. Wydział Powiatowy
(7) Jędrzejów
245. Wydział Powiatowy
(1) Pułtusk
254. Wydział Rady Powiatowej
(5) Tarnów
263. Wydział Powiatowy
(6) Skałat
268. Wydział Powiatowy
(7) Kozienice
272. Wydział Powiatowy
(2) Środa
274. Wydział Powiatowy
(9) Głębokie
277. Wydział Powiatowy
(2) Włocławek, 3-go Maja 17
279. Wydział Powiatowy
(9) Mołodeczno

284. Wydział Powiatowy
(9) Kosów Poleski
292. Wydział Powiatowy
(1) Ciechanów
294. Wydział Powiatowy
(4) Włoszczowa
300. Wydział Powiatowy
(2) Gniezno
304. Wydział Powiatowy
(2) Chodzież
306. Wydział Powiatowy
(2) Żnin
317. Wydział Powiatowy
(6) Krzemieniec
322. Wydział Powiatowy
(9) Łuków
323. Wydział Powiatowy
(1) Tczew
325. Wydział Powiatowy
(4) Tarnowskie Góry
327. Wydział Powiatowy
(1) Kartuzy
333. Wydział Powiatowy
(2) Aleksandrów Kujawski
336. Wydział Powiatowy
(7) Miechów
340. Wydział Powiatowy
(1) Wąbrzeźno
341. Wydział Powiatowy
(5) Łańcut
342. Wydział Powiatowy
(2) Oborniki
344. Wydział Powiatowy
(2) Inowrocław
351. Wydział Powiatowy
(5) Kraków, Św. Marka 8.
355. Wydział Powiatowy
(5) Biała, wojew. krakowskie

362. Wydział Powiatowy
(5) Limanowa
364. Wydział Powiatowy
(2) Kępno
399. Wydział Powiatowy
(2) Konin
414. Wydział Powiatowy
(2) Jarocin
425. Wydział Powiatowy
(2) Kościan
442. Wydział Powiatowy
(w) Warszawa, Długa 15
478. Wydział Powiatowy
(3) Łowicz
69. Zarząd Miejski miasta Gniezna
(2) Gniezno
81. Zarząd Miejski miasta Bydgoszczy
(1) Bydgoszcz
122. Zarząd Miejski miasta Torunia
(1) Toruń
127. Zarząd Miejski miasta Katowic
(4) Katowice
148. Zarząd Miejski miasta Bielska
(5) Bielsko (Śląsk)
150. Zarząd Miejski miasta Chorzowa
(4) Chorzów
158. Zarząd Miejski miasta Łodzi
(3) Łódź
201. Zarząd Miejski miasta stoł. Poznania
(2) Poznań
252. Zarząd Miejski miasta Wilna
(10) Wilno
258. Zarząd Miejski miasta Białej
(5) Biała k/Bielska
259. Zarząd Miejski miasta Inowrocławia
(2) Inowrocław
280. Zarząd Miejski miasta Stanisławowa
(6) Stanisławów

296. Zarząd Miejski miasta Białegostoku
(10) Białystok
299. Zarząd Miejski miasta Kielc
(7) Kielce
324. Zarząd Miejski miasta Kołomyji
(6) Kołomyja
383. Zarząd Miejski król.-stoł. miasta Lwowa
(6) Lwów, Rynek 1
386. Zarząd Miejski miasta Mikołowa
(4) Mikołów
452. Zarząd Miejski miasta Borysławia
(6) Borysław
514. Zarząd Miejski miasta Sosnowca
(4) Sosnowiec
550. Zarząd Miejski miasta Tarnowa
(5) Tarnów
93. Związek Inżynierów Drogowych
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urz. Wojewódzkiego Warszawskiego
171. Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce
(w) Warszawa, Kopernika 8 m. 4
233. Związek Polskich Producentów i Rafinerów Olejów Mi-
neralnych
(w) Warszawa, Czackiego 12—7
376. Związek Powiatów Rzeczypospolitej
(w) Warszawa, Marszałkowska 81a m. 7

b) osoby fizyczne

70. Amon Józef, inżynier
(9) Nowogródek, Urząd Wojewódzki
88. Artychowski Mieczysław, inżynier
(10) Białystok, Świętojańska 18
91. Adamski Julian
(2) Poznań, ul. Rolna 7, baon saperów
334. Antuszeński Zygmunt, inżynier
(w) Warszawa, Hipoteczna 2 m 13
432. Altman Stanisław, inżynier
(w) Warszawa, Złota 62

554. Antuszewski Leon, inżynier
(9) P o s t a w y, budowa koszar
9. Bukowski Leon
(1) B y d g o s z c z, Toruńska 69
10. Bojanowski Józef, inżynier
(4) H a j d u k i W i e l k i e, Związek Koksowni
12. Borowski Leon, inżynier
(w) W a r s z a w a, 6-go Sierpnia 43, dom 5 m 8
26. Bratro Emil, profesor
(6) L w ó w, Politechnika
45. Bartoszewicz Stanisław, inżynier
(4) K a t o w i c e, Śląski Urząd Wojewódzki,
laboratorium drogowe Wydziału Kom. —
Budowlanego
61. Bóbr Wacław, inżynier
(w) W a r s z a w a, Pogodna 2 m. 10
62. Bielawski Andrzej, Kierownik Zarządu Drogowego
(8) Z a m o ś ć, Wydział Powiatowy
183. Boris Franciszek
(3) O ż a r ó w k/Warszawy, Zakłady cerami-
czne „Oltarzew”
193. Banasiak Teodor
(1) P ł o Ń s k, Powiatowy Zarząd Drogowy
357. Bajewski Michał, inżynier
(w) W a r s z a w a, Mokotowska 60, firma
„Trwałe Drogi”
466. Bach Juljan, inżynier
(8) H r u b i e s z ó w, Pow. Zarz. Drogowy
470. Bizowski Feliks
(w) W a r s z a w a, Filtrowa 57, Wydz. Kom. -
Bud. Urzędu Wojew.
504. Baurer Karol, inżynier-dyrektor
(6) D r o h o b y c z, Sp. Akc. „Galicja”
531. Babczyński Feliks
(1) W e j h e r o w o, Sobieskiego 53a
541. Boniecki Stefan, inżynier
(w) W a r s z a w a, Widok 19
99. Chrczonowicz Wacław
(w) W a r s z a w a, Filtrowa 57, Wydz. Kom. -
Bud. Urzędu Wojew.

136. Cyran Kazimierz, inżynier
(3) Grotniki, k/Łodzi, villa młod. Sobora
154. Chętkowski Edward
(4) Ząbkowice, Zagłębie
194. Ćwikieł Józef, inżynier
(w) Warszawa, Mochnackiego 17 m. 25
413. Czerwiński Jan, inżynier
(4) Tarnowskie Góry, Powiat. Zarząd
Drogowy
561. Ciechanowicz Leonidas, inżynier
(6) Lwów, Potockiego 49
573. Chmaj Marcin, inżynier
(5) Kraków, ul. Józefiłów 1, II p.
83. Dębski Witold, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urzędu Wojew.
214. Dębicki Henryk, inżynier
(5) Wieliczka, Siemiradzkiego 15
225. Dąbrowska Kazimiera
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urzędu Wojew.
384. Dziewanowski Kazimierz
(3) Wyszogród, majątek Grodkowo
475. Dylewski Stanisław, inżynier
(4) Rybnik, Starostwo, Pow. Zarząd Drog.
195. Ejzenberg Michał, Kierownik Pow. Zarządu Drog.
(10) Wysockie Mazowieckie
29. Frey Henryk, inżynier
(10) Białystok, Urząd Wojew.
96. Fredyk Stefan, dyrektor
(1) Bydgoszcz, Jagiellońska 10
100. Fischer Brunon, inżynier
(1) Wejherowo, Starostwo, pokój 32
331. Falke Edward
(8) Sarny, Piaskowa 6
371. Freund Karol, inżynier
(6) Gródek Jagielloński, Powiat. Za-
rząd Drog.

8. Gniewiewski Adam, inżynier
(1) Mława, Powiat. Zarząd Drog.
34. Gorlicki Franciszek
(1) Bydgoszcz, Ujejskiego 34
36. Gajkowicz Aleksander, inżynier
(w) Warszawa, Żoliborz, Kossaka 13 m. 2
52. Gajkowicz Adam, inżynier
(1) Ciechanów, Pow. Zarząd Drog.
54. Górski Kazimierz, inżynier
(w) Warszawa, Mochnackiego 4, m. 14a
121. Gołębiowski Bohdan
(1) Wejherowo, Starostwo, pokój 32
169. Godlewski Wiktor, inżynier
(w) Warszawa, Langiewicza 18
205. Gancarz Józef, inżynier
(9) Wołożyn, Powiat. Zarząd Drog.
316. Grabski Władysław, profesor
(w) Warszawa, Jasna 8, m. 4, biuro
„Ołtarzew”
382. Gordziałkowski Wacław, inżynier
(8) Łuck, Urząd Wojewódzki
490. Geisler Maksymiljan, inżynier
(5) Nowy Sącz
559. Gadomski Wacław, inżynier
(5) Zakopane, ul. Zamoyskiego, villa „Miedziana”
174. Hubl Ludwik, inżynier
(w) Warszawa, Żoliborz, ul. Brudzińskiego Nr. 2
374. Harbuz Władysław, inżynier
(6) Horodenka, Pow. Zarząd Drog.
563. Herzog Zygmunt, inżynier
(5) Myślenice
27. Jaszewski Stefan
(1) Bydgoszcz, Farna 4
39. Jankowski Konrad, inżynier
(7) Lublin, Wieniawska 7
131. Johannsen Franciszek, inżynier
(w) Warszawa, Topolowa 3, m.1

188. Jakubowski Jan
(1) Płońsk, Pow. Zarząd Drog.
229. Jakimowski Witold, inżynier
(w) Warszawa. Filtrowa 67, m. 3
24. Kocent Bronisław
(2) Poznań, Sew. Mielżyńskiego 23
44. Książkowski Franciszek, inżynier
(w) Warszawa, Nowy Świat 14, Główna
Inspekcja Min. Komun.
56. Kościuk Wacław
(10) Grodno, Jagiellońska 7, Oddział Dro-
gowy P. K. P. Dz. Boguszówka
73. Kukulski Stanisław, inżynier
(w) Warszawa, Uniwersytecka 5, pokój 334
130. Kaczyński Adam, inżynier
(5) Limanowa, Powiat. Zarząd Drog.
142. Krzyżanowski Adam, inżynier
(w) Warszawa, Chmielna 2, m. 8
179. Kiepał Henryk, inżynier
(1) Wejherowo, ul. Hallera
181. Kaufman Stefan, doktor-inżynier
(4) Katowice, Urząd Wojewódzki
191. Kleiner Bronisław, inżynier
(5) Krośno, Powiat. Zarząd Drog.
192. Kurek Bronisław
(1) Płońsk, Powiat. Zarząd Drog.
209. Kunicki Władysław, inżynier
(w) Warszawa, Raszyńska 50 m. 3
213. Kapłań Bencjan, inżynier
(1) Brodnica n/Drw., Kopernika 3
216. Karasiński Olgierd
(9) Wilejka, Pow. Zarząd Drog.
234. Kragen Zygfryd, doktor-inżynier
(w) Warszawa, Al. 3-go Maja 5/70
236. Kiciński Bolesław, inżynier
(w) Warszawa, Niemcewicz 14, Polskie
Tow. Asfalt, Sp. Akc.
246. Kromin Sergiusz, inżynier
(10) Białystok, Kraszewskiego 17/4 m. 3

301. Kielczewski Stanisław, inżynier
(10) Wilno, Urząd Wojewódzki
319. Kokuszyn Włodzimierz, inżynier
(w) Warszawa, Plac Żelaznej Bramy 2 m. 10
378. Kogut Tadeusz, inżynier
(8) Klesów, Kamieniołomy „Puhacz”
385. Kurdziałek Waclaw, inżynier
(w) Warszawa, Chocimska 31 m. 2
461. Kostecki Marjan, inżynier
(4) Będzin, Powiat. Zarząd Drogowy
500. Kalmus Adolf, doktor
(5) Kraków, Św. Jana 2, Tow, zimn. asfalt.
„Colas”
509. Krzymuski Marcin
(4) Katowice, ul. Lompy 14, Syndykat Polsk
Hut Żelaznych
556. Kowalewski Franciszek
(2) Poznań, Mickiewicza 27
30. Lange Edward
(6) Dubno, Powiat. Zarząd Drogowy
48. Lenczewski-Samotyja M., inżynier
(8) Łuniniec, Powiat. Zarząd Drogowy
104. Lenczewski-Samotyja Stanisław, inżynier
(w) Warszawa, Uniwersytecka 1, m. 63
138. Lewandowski Kazimierz, inżynier
(1) Toruń, Urząd Wojewódzki
156. Lubowicki Julian, inżynier
(8) Równe, Powiat. Zarząd Drogowy
206. Lecewicz Kazimierz, inżynier
(9) Brześć n/Bugiem, Pułaskiego 15
492. Laubitz Mieczysław, inżynier
(4) Będzin, Pl. 3-go Maja 12, m. 9
537. Lewicki Jan, inżynier
(10) Wilno, W. Pohulanka 39 m. 4
59. Łapay Jan, technik
(w) Warszawa, Długa 50, Powiat. Zarząd
Drogowy
80. Łaguna Antoni, inżynier
(w) Warszawa, Kol. Staszica, Prezydencka 6

203. Łączyński Jerzy, inżynier
(3) Grójec, Powiat. Zarząd Drogowy
477. Łukawski Józef, inżynier
(1) Bydgoszcz, ul. Kwiatowa 8
3. Malanowicz Stanisław, inżynier
(7) Końskie, Pocztowa 9
22. Miłaszewicz Czesław, inżynier
(3) Sochaczew, Powiat. Zarząd Drogowy
46. Mieczysławski Stanisław, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urzędu Wojew.
135. Mc. Donald William Clyde, inżynier
(w) Warszawa, Mokotowska 60, firma
„Trwałe Drogi”
144. Maćkowski Kazimierz, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urzędu Wojew.
145. Mizerski Bolesław, inżynier
(w) Warszawa, Nowomiejska 26 m. 12
157. Makarzec Jan, inżynier
(5) Porąbka k/Kęt. Państw. Zarząd Budowy
Zakładu Wodnego
165. Margulis Józef, kandydat nauk ekonomicznych
(8) Sarny, 11-go listopada 21
182. Mordawski Seweryn, technik
(5) Limanowa, Powiat. Zarząd Drogowy
223. Morawski Bernard I., inżynier
(2) Włocławek, Kościuszki 7
360. Maciejewicz Wacław, inżynier
(w) Warszawa, Częstochowska 42 m. 12
437. Mejer Tadeusz, inżynier
(w) Warszawa, Chałubińskiego 4, Depart.
VII Min. Komunikacji
448. Missbach Alfred, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom.-
Bud. Urzędu Wojew.
453. Maj Stanisław, inżynier
(2) Poznań, Al. Przybyszewskiego 45

503. Mudrow Leon, drogomistrz
(7) Stąporków, wieś Wołów
505. Mager Karol, inżynier
(6) Lwów, Kościuszki 8, firma „Galicja”
538. Miedziński Jan, inżynier
(8) Włodzimierz
567. Mackiewicz Karol, inżynier
(6) Stanisławów, Pierackiego 30 m. 6
2. Namiotkiewicz Stanisław, inżynier
(4) Częstochowa, ul. gen. M. Dąbkowskiego 21
4. Nestorowicz Melchjor, inżynier
(w) Warszawa, kol. Staszica, Langiewicza 16
74. Nowak Ignacy, inżynier
(1) Płońsk, Powiatowy Zarząd Drogowy
166. Nowakiewicz Edmund, inżynier
(w) Warszawa, Słupecka 4
508. Nechay Jerzy W., inżynier
(w) Warszawa, Natolińska 10
117. Orzechowski Czesław, inżynier
(3) Kutno, Powiat. Zarząd Drogowy
320. Okęcki Mieczysław Szczęsny, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 10
370. Oppman Feliks, inżynier
(w) Warszawa, Adama Pługa 1/3 m. 22
518. Olearski Jan, inżynier
(3) Łęczycza, Powiat. Zarząd Drogowy
14. Pomykalski Stanisław, inżynier
(6) Krzemieniec, Powiat. Zarząd Drogowy
55. Pordes Bernard, inżynier
(6) Lwów, Konopnickiej 6
90. Prokopowicz Włodzimierz
(8) Luboml, Powiat. Zarząd Drogowy
103. Pałczyński Stanisław, inżynier
(1) Wejherowo, Starostwo, pokój 32
109. Pignan Aleksander, inżynier
(7) Kielce, Szeroka 14
153. Pol Eugenjusz, inżynier
(3) Warszawa, Tykocińska 21 m. 6

177. Paślawski Romuald, inżynier
(7) Mińsk Mazowiecki, Warszawska 97
180. Praport Jerzy Seweryn, inżynier
(w) Warszawa, Wronia 67
291. Patyjewicz Grzegorz
(8) Luboml, Powiat. Zarząd Drog.
330. Przewirski Franciszek, inżynier
(6) Tarnopol, Mickiewicza 3
469. Przelaskowski Bolesław, inżynier
(8) Drohiczyn Poleski, Powiat. Zarząd Drog.
25. Riesenhorst-Riess Stanisław, pułkownik
(w) Warszawa, Freta 5 m. 5.
112. Rożański Bernard, inżynier
(w) Warszawa, 6 sierpnia 43 m. 11/6
176. Ryczak Antoni, inżynier
(1) Rypin, Powiat. Zarząd Drog.
440. Rapaczyński Marjan, inżynier
(6) Lwów, Urząd Wojewódzki
493. Raczyński Franciszek, inżynier
(8) Łuck, Powiat. Zarząd Drog.
520. Rotstein Mieczysław Józef, inżynier
(w) Warszawa, Lwowska 5
- 564 Reimer Bernard
(2) Poznań, koszary 4-go baonu saperów
593. Rzepkiewicz Władysław, inżynier
(1) Lipno, Powiat. Zarząd Drog.
597. Rattner Alfred, inżynier
(6) Lwów, Urząd Wojewódzki
5. Stefański Stanisław, inżynier
(7) Opoczno, Powiat. Zarząd Drog.
15. Schramm Alfred, inżynier
(3) Łódź, Wodna 10
63. Szydłowski Borys, inżynier
(1) Wejherowo, Starostwo, pokój 32
71. Siła-Nowicki Stefan, inżynier
(w) Warszawa, Chałubińskiego 4, Depart. VII, Min. Komun.

94. Smykowski Henryk
(w) Warszawa, Al. Grójecka 104 m. 7.
110. Sadowy Stanisław, inżynier
(5) Łańcut, Powiat. Zarząd Drog.
115. Skalski Jerzy, inżynier
(7) Sandomierz, Powiat. Zarząd Drog.
120. Szuster Włodzimierz, inżynier
(6) Stanisławów, Kollątaja 53, I p.
134. Skórski Jerzy, inżynier
(w) Warszawa, Al. Grójecka 41 m. 24
137. Szelking Anatol, inżynier
(9) Głębokie, Powiat. Zarząd Drog.
172. Švarč Hynek, dr. ing.
Praha XII (Czechosłowacja), Polska ul. 47
185. Skrebiełło Hipolit
(8) Krynice k/Tomaszowa Lubelsk., Klin-
kiernia Budy
204. Szymański Bernard
(1) Świecie n/Wisłą, Powiat. Zarząd Drog.
210. Szczurkiewicz Waclaw, inżynier
(6) Lwów, ul. Zofji Strzałkowskiej 16
212. Stańczyk Albin, inżynier
(1) Gdynia, Tatrzńska 30
349. Skarzyński Zygmunt, inżynier
(2) Aleksandrów Kujawski, Powiat.
Zarząd Drog.
367. Szczygieł Franciszek, inżynier
(6) Lwów, Urząd Wojewódzki
430. Spinek Władysław, inżynier
(w) Warszawa, Filtrowa 57, Wydz. Kom. -
Bud. Urzędu Wojew.
458. Sobotowski Jerzy, inżynier
(7) Pińczów, Krótka 4
462. Szaniawski Jerzy, inżynier
(3) Płock, Powiat. Zarząd Drogowy
491. Sobirajski Rafał, inżynier
(9) Nowogródek, Powiat. Zarząd Drogowy
558. Schaetzel Stanisław, doktor
(6) Lwów, Akademicka 17.

7. Twaróg Witold, inżynier
(4) Piotrowice k/Katowic, Ochojec, Klasz-
torna 2
11. Tryliński Władysław, inżynier
(w) Warszawa, Saska Kępa, Jakubowska
14 m. 1
474. Tarasiewicz Eugenjusz, inżynier
(w) Warszawa, Nowy Świat 14, Biuro Woj-
skowe Min. Komunikacji
510. Tacreiter Karol, inżynier
(5) Ropczyce, Powiat. Zarząd Drogowy
562. Tomaszewski Kazimierz, inżynier
(9) Lachowicze k/Baranowicz, skrzynka
pocztowa Nr. 3
42. Wejtko Antoni, inżynier
(7) Garwolin, Powiat. Zarząd Drogowy
85. Wojciechowski Kazimierz, inżynier
(3) Łowicz, Tkaczew 15
126. Wilczek Władysław, inżynier
(3) Sieradz, Powiat. Zarząd Drogowy
143. Wolański Witalis
(8) Kostopol, Powiat. Zarząd Drogowy
168. Wichrzycki Franciszek, inżynier
(3) Warszawa, Targowa 70 m. 88
227. Woronowicz Edward, Kierown. Pow. Zarz. Drog.
(9) Kosów Poleski
251. Watrakiewicz Kazimierz, adwokat
(w) Warszawa, Kredytowa 16 m. 9
287. Wasilewski Borys, inżynier
(8) Luboml, Powiat. Zarząd Drogowy
295. Wcisłak Alfred, inżynier
(5) Tarnobrzeg, Powiat. Zarząd Drogowy
519. Wegmeister Juljan, inżynier
(w) Warszawa, Al. Jerozolimska 75.
526. Wąsowski Juljan, inżynier
(5) Kraków, Urząd Wojewódzki
16. Zubelewicz Aleksander, inżynier
(10) Wilno, Ostrobramska 21 m. 1

51. Zylbersztajn Ludwik, inżynier
(1) C z e r s k (Pomorze), Batorego 12
65. Zieliński Jan, inżynier
(w) W a r s z a w a, Długa 50, Pow. Zarz. Drog.
106. Zakolski Wincenty, inżynier
(4) Lubliniec (Śląsk) Powiat. Zarząd Drogowy
200. Zylbertal Józef, inżynier
(w) W a r s z a w a, Mokotowska 46 m. 10
377. Ziembicki Henryk, inżynier
(6) D u b n o, Piłsudskiego 13b

WYKAZ INSTYTUCYJ, KTÓTE W PRENUMERACIE
OTRZYMUJĄ „WIADOMOŚCI DROGOWE”.

- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(10) B i a ł y s t o k, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) A u g u s t ó w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) B i a ł y s t o k
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) B i e l s k P o d l a s k i
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) G r o d n o
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Ł o m ż a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) O s t r o ł ę k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) O s t r ó w M a z o w i e c k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) S o k ó ł k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) S u w a ł k i
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) S z c z u c z y n B i a ł o s t o c k i
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) W o ł k o w y s k

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Wysokie Mazowieckie
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(7) Kielce, Urząd Wojewodzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Będzin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Częstochowa
- Powiatowy Zarząd Drogowy pow. Ilżeckiego
(7) Wierzbnik
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Jędrzejów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Kielce
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Końskie
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Kozienice
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Miechów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Olkusz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Opatów Kielecki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Opoczno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Pińczów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Radom
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Sandomierz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Stopnica
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Włoszczowa
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Zawiercie

- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(5) Kraków, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Biała
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Bochnia
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Brzesko
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Chrzanów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Dąbrowa k/Tarnowa
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Gorlice
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Jasło
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Kraków, ul. Starowiślna
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Limanowa
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Mielec
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Myślenice
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Nowy Targ
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Nowy-Sącz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Ropczyce
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Tarnów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Wadowice
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Żywiec
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(7) Lublin, Urząd Wojewódzki

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Biała Podlaska
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Biłgoraj
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Chełm Lubelski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Garwolin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Hrubieszów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Janów Lubelski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Krasnystaw
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Lubartów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Łuków
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Puławy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Radzyń Podlaski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Siedlce
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Sokółów Podlaski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Tomaszów Lubelski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Węgrów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Włodawa
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Zamość
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(7) Lublin
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(6) Lwów, Urząd Wojewódzki

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) B ó b r k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) B r z o z ó w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) D o b r o m i l
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) D r o h o b y c z
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) G r ó d e k Jagielloński
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) M o ś c i s k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) J a r o ś ł a w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) J a w o r ó w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) K o l b u s z o w a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) K r o ś n o
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) L e s k o
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) L u b a c z ó w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) L w ó w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Ł a ń c u t
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) N i s k o
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) P r z e m y ś l
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) P r z e w o r s k
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) R a w a R u s k a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) R u d k i

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Rzeszów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Sambor
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Sanok
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Sokal
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(5) Tarnobrzeg
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Turka n/Stryjem
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Żółkiew
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(3) Łódź, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Brzeziny k/Łodzi
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Kalisz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Koło
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Konin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Łask
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Łódź
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Łęczycza
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Piotrków Trybunalski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Radomsko
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Sieradz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Turek

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Wieluń
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(9) Nowogródek. Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Baranowicze
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Lida
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Nieśwież
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Nowogródek
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Słonim
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Szczuczyn k/Lidy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Stołpce
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Wołożyn
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(9) Brześć n/Bugiem. Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Drohiczyn Poleski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Iwacewicze
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Kamień Koszyrski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Kobryń
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Łuniniec
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Pińsk
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Pruzana
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Sarny

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(8) Stolin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Brześć n/Bugiem
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(2) Poznań, Urząd Wojewódzki
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(1) Toruń, Urząd Wojewódzki
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(6) Stanisławów, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Stanisławów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Dolina
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Horodenka
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Kałusz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Kołomyja
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Kosów k/Kołomyji
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Nadwórna
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Rohatyn
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Śniatyń
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Stryj
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Tłumacz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Żydaczów
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(6) Tarnopol, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Tarnopol, Wydział Powiatowy

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Borszczów, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Brody, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Brzeżany, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Buczaczy, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Czortków, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Kamionka Strumiłowa, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Kopyczyńce, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Podhajce, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Przemyślany, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Radziechów, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Skałat, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Trembowla, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Zaleszczyki, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Zbaraż, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Zborów, Wydział Powiatowy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(6) Złoczów, Wydział Powiatowy
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(w) Warszawa, Urząd Wojewódzki,
Filtrowa 57
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(w) Warszawa, Długa 50

- Powiatowy Zarząd Drogowy pow. błońskiego
(4) Grodzisk Mazowiecki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Ciechanów
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Gostynin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Grójec
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Kutno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Lipno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Łowicz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Rawa Mazowiecka
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Maków Mazow.
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) Mińsk Mazow.
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Mława
- Powiatowy Zarząd Drogowy pow. nieszawskiego
(2) Aleksandrów Kujawski
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Płock
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Płońsk
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Przasnysz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Pułtusk
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) Radzymin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Rypin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(4) Skierniewice

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) S i e r p c
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(3) S o c h a c z e w
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) W ł o c ł a w e k
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(10) W i l n o, Urząd Wojewódzki
- Powiatowy Zarząd Drogowy pow. wileńsko-trockiego
(10) W i l n o, Ostrobramska 7
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) B r a s ł a w
- Powiatowy Zarząd Drogowy pow. dziśnieńskiego
(9) G ł ę b o k i e
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) O s z m i a n a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) P o s t a w y
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) M o ł o d e c z n o
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(10) Ś w i ę c i a n y W i l e Ń s k i e
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(9) W i l e j k a
- Wydział Komunikacyjno-Budowlany
(8) Ł u c k, Urząd Wojewódzki
- Państwowy Zarząd Drogowy
(6) D u b n o
- Państwowy Zarząd Drogowy
(6) H o r o c h ó w
- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) K o w e l
- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) K o s t o p o l
- Państwowy Zarząd Drogowy
(6) K r z e m i e n i e c
- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) L u b o m l

- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) Łuck
- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) Równe Wołyńskie
- Państwowy Zarząd Drogowy
(8) Włodzimierz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Brodnica
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Chełmno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Chojnice
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Działdowo
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Grudziądz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Kartusy
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Kościerzyna
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Lubawa
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Wejherowo
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Sępólno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Starogard
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Świecie
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Tczew
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Toruń
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Tuchola
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Wąbrzeźno

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) Bydgoszcz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Chodzież
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Czarnków
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Gniezno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Gostyń
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Inowrocław
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Jarocin
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Kępno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Kościan
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Krotoszyn
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Leszno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Międzychód
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Mogilno
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Nowy Tomyśl
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Oborniki
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Ostrów Poznański
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Poznań
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Rawicz
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Szamotuły

- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) S z u b i n
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Ś r e m
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Ś r o d a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) W ą g r o w i e c
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) W o l s z t y n
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) W r z e ś n i a
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(1) W y r z y s k
- Powiatowy Zarząd Drogowy
(2) Ż n i n
- Kierownictwo Kamieniołomów Państwowych
(5) K o z y
- Kierownictwo Kamieniołomów Państwowych
(7) Z a g n a ń s k
- Kierownictwo Klinkierni Państwowej
(8) I z b i c a n / W i e p r z e m
- Galicyjskie Karpackie Naftowe Towarzystwo
(5) J e d l i c z e, R a f i n e r j a
- Polskie Związkowe Rafinerje Olejów Skalnych
(5) T r z e b i n i a
- Komisariat Rządu
(1) G d y n i a
- Biuro Dzienników i Czasopism Towarzystwa Przyjaciół Dzieci
Ulicy
(w) W a r s z a w a, S e n a t o r s k a 29, m. 30
- Zarząd Miejski, Wydział Budownictwa
(7) L u b l i n
- Michał Gött. księgarnia techniczna
(6) L w ó w, K o p e r n i k a 26
-

WYKAZ CZŁONKÓW, KTÓRZY Z DNIEM 1 STYCZNIA
1936 R. USTĘPUJĄ ZE STOWARZYSZENIA POLSKICH
KONGRESÓW DROGOWYCH NA SKUTEK:

I. Nieopłacenia składki członkowskiej za 1935 rok.

A. Osoby zbiorowe

b) członkowie zwyczajni

1. 309. Wydział Powiatowy — Kopyczyńce
2. 350. Wydział Powiatowy — Tarnopol
3. 419. Wydział Powiatowy — Jarosław

B. Osoby fizyczne

b) członkowie zwyczajni

4. 217. Arkin Artur, inżynier — Łuck
5. 249. Arnicki Jan, dyrektor — Lwów
6. 318. Arndt Bronisław — Międzychód Poznański
7. 338. Arndt Erwin, inżynier — Święciany
8. 397. Amon Jan, inżynier — Ostrów Mazowiecka
9. 19. Bryła Stefan, profesor — Lwów
10. 101. Bielkiewicz Wojciech, inżynier — Warszawa
11. 114. Bajewska Krystyna — Warszawa
12. 132. Biegiesz Paweł — Rybnik
13. 270. Bien Ch. — Przemyśl
14. 337. Berens Jerzy, inżynier — Wierzbnik
15. 346. Babecki Juljusz, inżynier — Warszawa
16. 359. Barancewicz Kazimierz, inżynier — Sanok
17. 406. Bartoszewski Józef, inżynier — Katowice
18. 415. Bojarzyński Zygmunt, inżynier — Łuniniec
19. 422. Baranowicz Piotr, inżynier — Szczuczyn k/Lidy
20. 460. Barzykowski Wojciech, inżynier — Kielce
21. 471. Burgielski Władysław, inżynier — Tarnopol
22. 513. Bystram Wiktor, inżynier — Białystok
23. 533. Bąkowski Leon, inżynier — Warszawa
24. 33. Cyło Walenty, inżynier — Nowy Sącz
25. 312. Ciszowski Antoni — Brzesko
26. 329. Ceślak-Grajewski Włodzimierz, inżynier — Tarnopol
27. 388. Chołod Eugenjusz, inżynier — Kobryń

28. 521. Czerkaski Aleksander, inżynier — Turek
29. 488. Doberstein Jan, inżynier — Nowogródek
30. 517. Eberle Eugenjusz, inżynier — Biała Podlaska
31. 230. Fabierkiewicz Antoni, inżynier — Drohobycz
32. 310. Francos Józef, inżynier — Chrzanów
33. 356. Franz Karol — Mielec
34. 369. Fedorski Mieczysław, Inżynier — Kraków
35. 497. Fainstein Izrael, — Warszawa
36. 196. Gołębiowski Marjan, inżynier — Warszawa
37. 207. Gajewski Waclaw, starosta — Warszawa
38. 264. Grapów Alfons, inżynier, — Łódź
39. 311. Gawalewicz Adolf, inżynier — Brzesko
40. 348. Gołowin Szymon, inżynier — Kraków
41. 380. Gedroyć Tomasz, inżynier — Rawa Mazowiecka
42. 411. Gałaska Teodor, inżynier — Łask
43. 418. Grygorjew Mikołaj — Łuck
44. 421. Górski Wiktor, inżynier — Równe
45. 426. Groch Leon, inżynier — Lwów
46. 434. Godlewski Tadeusz, inżynier — Gąsocin
47. 464. Gurba Stanisław — Lubartów
48. 542. Gefäll Juljusz, inżynier — Turka n/Stryjem
49. 584. Gradkowski Lucjan — Wierzbnik
50. 21. Hempel Fryderyk, inżynier — Dziedzice
51. 427. Horwatt Jan, inżynier — Włodawa
52. 446. Huzarski Zdzisław, inżynier — Warszawa
53. 476. Hoszowski Stanisław, inżynier, — Złoczów
54. 481. Hejke Stanisław — Płock
55. 160. Jaroszewicz Bronisław, inż. — Brześć n/Bugiem
56. 221. Iwanowski Jerzy, inżynier — Warszawa
57. 255. Jackiewicz Stanisław — Łuck
58. 266. Jarecki Franciszek, inż. — Rzeszów
59. 540. Janicki Jan, porucznik inż. — Warszawa
60. 547. Jaroszewski Stefan, inżynier — Gdynia
61. 67. Kosiek Władysław — Katowice
62. 79. Karczewski Józef — Warszawa
63. 141. Keller Adam — Warszawa
64. 147. Kastner Mieczysław, inż. — Sokal
65. 189. Krukowski Włodzimierz, inż. — Wilno
66. 238. Kunce Antoni, inżynier — Grabowo Pomorskie

67. 313. Kowalewski Jakób, inżynier — Łódź
68. 314. Kuczarski Stanisław, inż. — Kraków
69. 328. Kuczyński Jan, inżynier — Kalisz
70. 354. Krupski Kazimierz, inżynier — Nieśwież
71. 387. Kodelski Aleksander, inż. — Warszawa
72. 403. Kułakowski Bronisław inż. — Nędworna
73. 428. Kulejowski Tadeusz, inż. — Koło
74. 444. Krzemień Walenty, inżynier — Kraków
75. 451. Kolasiński Stefan, inż. — Puławy
76. 459. Kowalski Edward — Warszawa
77. 483. Kuran Henryk — Zagożdżon
78. 494. Kralczyński Roman — Warszawa
79. 498. Kulikowski Wacław — Warszawa
80. 511. Kołodziej Władysław, inż. — Warszawa
81. 515. Kunkel Henryk, inżynier — Białystok
82. 530. Kowalewski Tadeusz, inż. — Warszawa
83. 545. Karniewski Jerzy, inż. — Warszawa
84. 548. Kiżniewicz Zygmunt, inż. — Maków
85. 565. Koziński Marjan — Warszawa
86. 98. Laubitzowa Irena — Będzin
87. 298. Lissowski Zygmunt, inżynier — Rawicz
88. 499. Lipszyc Jakób, inżynier — Kraków
89. 528. Lipiński Czesław, inżynier — Pułtusk
90. 532. Liksza Konstanty, inżynier — Baranowicze
91. 231. Łukaszewicz Zenon, inżynier — Wilno
92. 546. Łęczycki Henryk, inżynier — Trembowla
93. 23. Milewski Feliks, inżynier — Sokołów Podlaski
94. 105. Muszyńska Zofja — Warszawa
95. 211. Markiewicz Władysław — Bohorodczany
96. 326. Małkowski Jan, inżynier — Dobromil
97. 347. Miarczyński Władysław, inż. — Kraków
98. 381. Majer Jan, inżynier — Kozienice
99. 392. Miller Romuald, inżynier — Warszawa
100. 394. Mieszkowski Jan, inżynier — Warszawa
101. 424. Malewicz Karol, inżynier — Radomsko
102. 431. Malinowski Bolesław — Stołpce
103. 433. Moczulski Roman, inżynier — Łuck
104. 557. Maćiejewski Erazm, inżynier — Białosłiwie
105. 253. Nagórny Dominik, inżynier — Łuck

106. 281. Nowakowski Franciszek, inż. — Węgrów Lubelski
107. 416. Niwiński Józef, inżynier — Kostopol
108. 456. Nadratowski Stanisław, inż. — Warszawa
109. 485. Nowicki Romuald, inżynier — Katowice
110. 13. Ostkiewicz-Rudnicki Mikołaj, inżynier — Wołkowysk
111. 534. Orlecki August — Lida
112. 552. Orłowski Wiesław, inżynier — Busko Zdrój
113. 1. Paclawski Jan, inżynier — Kielce
114. 87. Ponikiewski Marjan, inżynier — Warszawa
115. 146. Pukanów Aleksander, inżynier — Piwniczna
116. 293. Puchalski Mieczysław, inżynier — Radom
117. 321. Pietschowa Ewa, inżynier — Lwów
118. 405. Papš Jan, inżynier — Praga Czeska
119. 407. Piechulek Jan — Katowice
120. 423. Pajchel Wojciech Stanisław, inżynier — Łuck
121. 438. Purzycki Juljan, inżynier — Częstochowa
122. 450. Pohoski Kazimierz, inżynier — Siedlce
123. 482. Pieczarkowski Tadeusz, inżynier — Warszawa
124. 495. Pukło Józef, inżynier — Katowice
125. 524. Podsiadły Hugon, inżynier — Katowice
126. 6. Rudzki Bronisław, inżynier — Piotrków Trybunalski
127. 35. Rudolf Antoni, inżynier — Chełm Lubelski
128. 119. Romanowski Klemens — Warszawa
129. 178. Ryciak Marjan — Stanisławów
130. 276. Raczkowski Stefan, inżynier — Warszawa
131. 339. Rokita Stanisław, inżynier — Warszawa
132. 375. Różycki Jan, inżynier — Kraków
133. 396. Rychter Marjan, inżynier — Białystok
134. 465. Radziewanowski Jakób, inż. — Międzyrzec Podlaski
135. 523. Rotengruber Jan, inżynier — Warszawa
136. 529. Rothe Henryk, inżynier — Warszawa
137. 553. Rybka Jan, inżynier — Sierpc
138. 47. Szklarski Stanisław — Kościan
139. 75. Stołowski Stanisław, inżynier — Grudziądz
140. 125. Swoboda Jan, inżynier — Stanisławów
141. 187. Samolyk Alfred, inżynier — Wadowice
142. 199. Sosnowski Jerzy — Stanisławów
143. 222. Suszycki Piotr, inżynier — Krasnystaw
144. 247. Siodłowski Antoni — Warszawa

145. 307. Sznee Michał, inżynier — Wilno
146. 358. Stefański Władysław, inżynier — Poznań
147. 363. Sokołowski Tadeusz, inżynier — Wilno
148. 393. Skutkiewicz Piotr, inżynier — Oszmiana
149. 395. Stankiewicz Mieczysław, inżynier — Białystok
150. 420. Staniewicz Jan, inżynier — Słonim
151. 441. Skowroński Mieczysław, inżynier — Przecław
152. 447. Szymański Edward, inżynier — Warszawa
153. 480. Senyk Leon, inżynier — Równe
154. 502. Stark Jakób, inżynier — Warszawa
155. 527. Skalmowski Włodzimierz, inżynier — Warszawa
156. 555. Skrzyński Edward, starosta — Horodenka
157. 49. Tyrała Jan, inżynier — Stanisławów
158. 152. Tomaszewski Alojzy — Łuszczycze
159. 208. Tomanek Włodzimierz — Stanisławów
160. 315. Topolewicz Czesław, inżynier — Wilno
161. 366. Trampler Józef, inżynier — Poznań
162. 373. Turyczyn Adam, inżynier — Nowy Targ
163. 449. Turski Dominik, inżynier — Kraków
164. 489. Trzeciak Władysław — Ostrołęka
165. 551. Tanaś Bolesław, inżynier — Kutno
166. 107. Wybraniec Wincenty, inżynier — Katowice
167. 111. Wybraniec Agnieszka — Katowice
168. 113. Wejs Bolesław — Stanisławów
169. 139. Widt Józef, inżynier — Stanisławów
170. 173. Wołoszyn Józef, inżynier — Kopyczyńce
171. 290. Walo Adam — Starogard
172. 372. Walentowski Mikołaj, inżynier — Brześć n/Bugiem
173. 436. Woźniakowski Stanisław — Konin
174. 467. Wasilewski Jerzy, inżynier — Lublin
175. 473. Wajgel Władysław, inżynier — Brzeżany
176. 486. Wasilewski Andrzej, inżynier — Chełm Lubelski
177. 501. Waśniewski Adam, inżynier — Radzymin
178. 37. Zanchi Ettore, inżynier — Warszawa
179. 57. Zabłocki Stefan, technik — Lida
180. 64. Zdanowski Juljusz — Warszawa
181. 435. Zeifert Rudolf — Wilno
182. 468. Zamorowski Henryk, inżynier — Lublin
183. 549. Zacharko Mieczysław, inżynier — Stryj

II. Zrzeczenia się

A. Osoby zbiorowe

- a) członkowie wspierający
184. 124. Wydział Powiatowy — Będzin

- b) członkowie zwyczajni
185. 535. „Orbis” Zarząd Główny — Warszawa
186. 256. Wydział Powiatowy — Radomsko
187. 278. Wydział Powiatowy — Mogilno
188. 455. Zarząd Miejski — Drohobycz

B. Osoby fizyczne

- b) członkowie zwyczajni
189. 184. Juskiewicz Ryszard — Bydgoszcz

III. Śmierci

B. Osoby fizyczne

- b) członkowie zwyczajni
190. 198. Balcerski Ludwik, inżynier — Warszawa
191. 232. Miszke Karol Gustaw, inżynier — Warszawa
192. 303. Moszyński Jan, inżynier — Brześć n/Bugiem
193. 409. Maliszewski Stanisław, inżynier — Lwów
194. 18. Tomaszewski Bolesław, inżynier — Gostynin

Zestawienie

Ustępuje:	osób zbiorowych, członków zwyczajnych	—	8
	„ fizycznych, „ „	—	186
	Ogółem osób		194

Wydawca: Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych
w osobie inż. Leona Borowskiego.

Redaktor: inż. Leon Borowski.

Adres Redakcji i Administracji:
Koszykowa 75. Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej

Druk. Józef Jankowski i S-ka. Warszawa. ul. Zielna 20. Tel. 519-77.