

251

KSIĘGA PAMIĄTKOWA

I. OGÓLNO-POLSKIEJ WYSTAWY DROGOWEJ
WE LWOWIE

URZĄDZONEJ W DNIACH 5 DO 15 WRZEŚNIA 1926

Inż. JAN BRYLIŃSKI



LWÓW

NAKŁADEM ZARZĄDU WYSTAWY DROGOWEJ

1

9

2

7

I



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000297935

KSIĘGA PAMIĄTKOWA

I. OGÓLNO-POLSKIEJ WYSTAWY DROGOWEJ

WE LWOWIE

URZĄDZONEJ W DNIACH 5 DO 15 WRZEŚNIA 1926.

Inż. JAN BRYLIŃSKI

LWÓW

NAKŁADEM ZARZĄDU WYSTAWY DROGOWEJ

1

9

2

7

D/885

III 33855



DRUKIEM W. A. SZYJKOWSKIEGO, LWÓW, ZIMOROWICZA 14. TEL. 7-40.

Akc. Nr. 1839/51

Słowo wstępne.

W niniejszej Księdze Pamiątkowej będę się starał nakreślić kronikę, sposób urządzenia i osiągnięte rezultaty na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej we Lwowie, urządzonej w czasie trwania VI. Międzynarodowych Targów Wschodnich we Lwowie w dniach 5—15 września 1926.

Ze względu na znaczne koszty wydawnictwa, ograniczyć się muszę tylko do podania najważniejszych faktów, dotyczących Wystawy Drogowej, pomijając w zupełności rzeczy, które dotyczą Wystawy Budowlanej, urządzonej równocześnie z Wystawą Drogową przez jedną i tę samą Spółdzielnię, a które bezpośrednio nie łączą się z Wystawą Drogową.

We Lwowie, w styczniu 1927.

Autor.

CZEŚĆ I.

Kronika i organizacja I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej we Lwowie.

Na posiedzeniu osób interesujących się sprawą drogową i budowlaną odbytem w Gmachu Izby Handlowej i Przemysłowej we Lwowie w dniu 26 lutego 1926 i 12 marca 1926 pod przewodnictwem Pana Prezydenta Miasta Lwowa Józefa Neumanna, rzucono myśl urządzenia Wystawy Drogowej i Budowlanej podczas trwania VI. Międzynarodowych Targów Wschodnich we Lwowie.

Inicjatywę do urządzenia Wystawy Drogowej we Lwowie dał na tem zebraniu Inż. Emil Bratro, Naczelnik Wydziału Drogowego Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie i wygłosił pouczający referat wstępny.

W celu urzeczywistnienia powyższego planu na plenarnych posiedzeniach odbytych 16 i 27 marca 1926, ukonstytuowano Komitet Organizacyjny Wystawy Budowlano-Drogowej w następującym składzie:

Prezydjum honorowe:

JÓZEF NEUMANN, Prezydent miasta Lwowa,
Dr. LEONARD STAHL, Wiceprezydent miasta Lwowa,
Dr. JAN RUCKER, Wiceprezydent Izby Handlowej i Przemysłowej.

Prezydjum urzędujące:

Inż. KAZIMIERZ ŻARDECKI, Dyrektor Gazowni miejskiej, jako Przewodniczący,
Inż. ADAM OPOLSKI, Architekt we Lwowie, jako zastępca,
Inż. STANISŁAW TATARCZUCH, Dyrektor Instytutu Technologicznego we Lwowie, jako Sekretarz,
oraz utworzono szereg Sekcyj względnie Komitetów dla poszczególnych działów Wystawy Drogowej i Budowlanej.

Komitet Wystawy Drogowej wybrano jak następuje:

Inż. KAZIMIERZ ROGOZIŃSKI, Dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie, jako Przewodniczący,
Inż. EMIL BRATRO, Naczelnik Wydziału Drogowego Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie, jako Zastępca.

Członkowie Komitetu Drogowego:

Inż. KAZIMIERZ ENGEL, Dyrektor Oddziału Drogowego Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie,

Inż. LUDWIK TARONI, Naczelnik Departamentu Drogowego Magistratu we Lwowie,

Inż. JAN BRYLIŃSKI, Referendarz Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie,

Inż. KONRAD LISOWSKI, Referendarz Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie.

Następnie na posiedzeniu 16 kwietnia 1926 kooptowano na dalszego członka Komitetu Wystawy Drogowej

Inż. LEOPOLDA MEIERA, Referendarza Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie,

oraz 25 czerwca 1926

Inż. WIKTORA TOŁŁOCZKĘ, Referendarza Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie.

Na posiedzeniu Komitetu Wystawy Drogowej 21 marca 1926 zestawiono program Wystawy, wybrano Sekretarzem Wystawy Drogowej Inż. Brylińskiego Jana i ułożono preliminarz na najkonieczniejsze wydatki potrzebne do zrealizowania Wystawy Drogowej w kwocie 40.000 Zł.

Na posiedzeniu K. W. Drogowej 16 kwietnia 1926 uchwalono urządzić wspólnie z Małopolskim Klubem Automobilowym Wyścigi Samochodowe i Ghymkanę Samochodową i zatwierdzono definitywnie prospekt Wystawy Drogowej następującej treści :

PROSPEKT

I-WSZEJ OGÓLNO-POLSKIEJ WYSTAWY DROGOWEJ PRZY VI. MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH WSCHODNICH WE LWOWIE W CZASIE 5—15 WRZEŚNIA 1926.

Drogi na terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej nawałą wojenną w r. 1914—1920 kilkakrotnie przeorane, zostały prawie doszczętnie zniszczone.

We wschodnich połaciach kraju znikły na drogach nieomal wszystkie objekta drogowe, dowody kultury, postępu techniki i wysiłku ducha ludzkiego. Nawierzchnia dróg głównych jest wedle dzisiejszego stanu zniszczona, nawierzchnia dróg gospodarczych zniszczona miejscami zupełnie ! Te dawniej popularne polskie drogi gruntowe, znajdują się dziś w stanie nie do opisanego ! Kapitał drogowy obliczany na miljardey Złoty a zaszczędzony żmudną pracą pokoleń, złożony w ofierze dla dobra publicznego w ciągu 150 lat, niszczeje i maleje z dnia na dzień !

Stan taki nadal tolerowany być nie może ! Musimy drogi odbudować ! Musimy uratować co najmniej resztki kapitału drogowego dla poszanowania pracy minionych pokoleń, dla dobra Państwa i Narodu.

Drogi i gospodarka drogowa wymagają sanacji !

Dewizą naszą jest odbudowa dróg !

W tym celu utworzona Sekcja drogowa przy VI. Międzynarodowych „Targach Wschodnich“ we Lwowie, złożona z wybitnych fachowców, inżynierów i czynników obywatelskich, zdając sobie sprawę z doniosłości poruszanej sprawy dla dobra ogólnego, urządza w czasie wspomnianych już Targów Wschodnich od 5—15 września 1926

I. OGÓLNO-POLSKĄ WYSTAWĘ DROGOWĄ.

Zamierzona wystawa drogowa, zakrojona i projektowana na sposób zachodnio-europejski, łączyć ma cele praktyczne, wynikające z istoty samych Targów z celami naukowymi, dydaktycznymi i szeroką propagandą budowy i odbudowy dróg, wedle najnowszych zasad i postępu techniki i budownictwa drogowego.

Wystawa ta obejmować będzie następujące działy :

1. Statystykę drogową

t. j. wystawę planów dróg, nawierzchni drogowych, planów rozbudowy miast, map automobilowych, polskiej literatury technicznej, modeli dróg, modeli mostów i t. p. fotograficznych zdjęć dróg, statystyki ruchu drogowego, statystyki ruchu samochodowego, planów finansowych Samorządów powiatowych i Samorządów miejskich i t. p.

2. Materiały do budowy dróg

t. j. wystawę fotografii, planów i opisów zakładów materiałowych, jak n. p. kamieniołomów, cementowni, asfaliarni i t. p., wystawę materiałów samych, służących do budowy dróg, atestów materiałowych, wystawę robót cementowych, kamionkowych, wystawę znaków drogowych, prospektów firm, cenników i t. p.

3. Maszyny do budowy dróg

t. j. wystawę drobnego naczynia do budowy dróg, wystawę walców konnych, parowych, benzynowych, naftowych, pokazów Fordsona w związku z wałem konnym, wystawę beczkowsów, wozów rekwizytowych, wozów mieszkalnych, pługów drogowych, łamaczków o typie stałym i przenośnym, kompresorów, maszyn do torowania dróg, maszyn do czyszczenia dróg, urządzeń do wyrobu rur betonowych, wyciągów do szutru i kamienia, mieszarek betonowych, kolejek roboczych różnego typu, pługów śniegowych, samochodów jako motoru i t. p. maszyn drogowych i narzędzi.

4. Pokazy różnych systemów nawierzchni drogowych

t. j. pokaz nawierzchni drogowych różnych systemów, na specjalnej drodze wystawowej 6 m. szer. z chodnikami po obu stronach drogi, w działkach nie mniejszych jak 10 m. b. drogi.

Następnie dla propagandy rozwoju ruchu samochodowego, w dniu 8 września 1926 r., urządzone będą WYŚCIGI DLA SAMOCHODÓW, przy współpracy i pomocy sportowej Małopolskiego Klubu Automobilowego we Lwowie, na drodze państwowej Nr. 9/12 Lwów-Klimiec, z finiszem na terytorjum m. Lwowa, w km. 2¹/₂ wspomnianej drogi.

Warunki dla wystawców.

Warunki dla P. T. Wystawców podaje ogólny prospekt VI. M. T. W. we Lwowie.

P. T. Wystawcy z eksponatami treści naukowej, dydaktycznej i propagandowej otrzymają jak najdalej idące ulgi od postanowień projektu VI. M. T. W. we Lwowie, wedle osobnej umowy.

To samo dotyczy P. T. Wystawców pokazu nawierzchni drogowej, którzy jednak muszą wykonać co najmniej jedną działkę pokazową, wyłącznie na własny rachunek przy jak najdalej idącej pomocy technicznej Sekcji drogowej przy VI. M. T. W. we Lwowie.

Dyplomy dla P. T. Wystawców.

W dziale drugim, trzecim i czwartym Wystawy drogowej przewidziane jest premjowanie eksponatów. Nagrodzeni P. T. Wystawcy z powyższych trzech działów otrzymają od Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy drogowej przy VI. M. T. W. we Lwowie, artystyczne Dyplomy i pisma pochwalne za zwrotem kosztów konfekcji dyplomów.

Honorowe nagrody.

P. T. biorący udział w wyścigach samochodowych otrzymają świadectwa honorowe od Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej przy VI. M. T. W. we Lwowie, a ponadto Komitet przeznacza 3 honorowe nagrody.

Zarząd I. Ogólno-Polskiej Wystawy drogowej przy VI. M. T. W. we Lwowie, wypuszczając w świat niniejszy prospekt

I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej

wyraża nieplonną nadzieję, że przyczyni się on w znacznej mierze nie tylko do wystawy samej, ale i uświadomi społeczeństwo o wartości i doniosłości dobrych dróg, które w pierwszej mierze świadczyć będą o kulturze Narodu, Jego dobrobycie, przemyśle i handlu, a wystawa sama spowoduje oprócz korzyści praktycznych, większe niż dotychczas zainteresowanie się szerszej P. T. Publiczności, sprawą budowy i odbudowy dróg. dla wspólnego dobra Rzeczypospolitej i dobrych dróg w przyszłości.

Zarząd

I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej

przy

VI. Międzynarodowych Targach Wschodnich we Lwowie.

Lwów, w kwietniu 1926 r.

ul. Jagiellońska I. 1.

Na plenarnem posiedzeniu K. W. Budowlanej i Drogowej 10 kwietnia i 20 kwietnia 1926, zredukowała Sekcja Finansowa Wystawy wspomniany już preliminarz na kwotę 21.350 Zł., ograniczając temsamem pierwotny plan K. W. Drogowej do minimum.

21 kwietnia 1926 wybrano na miejscu wspólnie z Dyрекcją Targów Wschodnich reprezentowaną przez P. Dyrektora Puchalskiego pawilon na Wystawę Drogową i ustalono miejsce pod budowę drogi wystawowej.

24 kwietnia 1926 wyżej wspomniany Komitet Organizacyjny Wystawy Budowlano-Drogowej ukonstytuował się jako Spółdzielnia z jednokrotną odpowiedzialnością dla urządzenia Wystawy Budowlano-Drogowej z udziałami 20 Zł. Spółdzielnia ta uzyskała następnie w krótkim czasie formalne zatwierdzenie Władz.

Na posiedzeniach K. W. Drogowej 16 kwietnia, 14 maja, 1 czerwca i 15 czerwca omówiono i postanowiono cały szereg drobniejszych spraw natury administracyjnej i finansowej, związanych z Wystawą Drogową, trzymając się zawsze i ściśle programu zakreślonego w wyżej podanym prospekcie.

Na posiedzeniu 16 czerwca 1926, zatwierdzono projekt budowy i dekoracji drogi wystawowej (patrz rys. 1, 2, 3) opracowany przez Sekretarza Wystawy, oraz utworzono Kierownictwo budowy dla wybudowania drogi wystawowej.

Z końcem czerwca 1926, objęto manipulację, złączoną z ekspedycją listów i t. p., prowadzoną z początku przez ekspedyt Targów Wschodnich na własny rachunek, powierzając tę czynność KERTZÓWNIE HELENIE, urzędnikowi Województwa we Lwowie.

4 lipca 1926 K. W. Drogowej i Delegacji Małopolskiego Klubu Automobilowego ustanowili na miejscu trasę dla Wyścigów Samochodowych na drodze państwowej Lwów — Stryj, zmieniając termin Wyścigów, przeznaczony w prospekcie na dzień 8 września na dzień 12 września 1926, zaś termin dla Ghymkany na 5 września 1926.

Z końcem lipca 1926 uchwalił K. W. Drogowej urządzić wspólnie z Zarządem Głównym Związku Inżynierów Drogowych I. Ogólno-Polski Zjazd Inżynierów Drogowych w czasie od 9—11 września 1926, a więc podczas trwania Wystawy Drogowej we Lwowie.

Na następnych posiedzeniach w dniach 12, 15, 22 i 26 lipca, 6, 12, 28, 30 sierpnia i 1, 2, 3 i 4 września 1926 załatwiono każdorazowo sprawy bieżące związane z Wystawą Drogową, jak sprawę plakatów, nagród, medali, afiszów, druków, biletów, rozdziału miejsc w Pawilonie i t. p., a więc spraw, które w myśl przyjętych zasad wymagały kolegijskiego załatwienia.

CZEŚĆ II.

Ważniejsze pisma Władz i Urzędów w sprawie I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej.

1. Ministerstwo Robót Publicznych
Departament 4 (drogowy)
L. XI—2110.

Warszawa, 31 lipca 1926.

W sprawie Wystawy Drogowej
przy VI. Targach we Lwowie.

Do Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie.

Uznając celowość Wystawy Drogowej we Lwowie, upoważniam Okręgową Dyрекję Robót Publicznych we Lwowie, do wzięcia w niej udziału.

Za ministra
K. Górski m. p.
Podsekretarz Stanu.

2. Ministerstwo Robót Publicznych
Departament 4 (drogowy)
L. XI—2221.

Warszawa, 11 sierpnia 1926

Do Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie.

W związku z rozporządzeniem z 31 lipca 1926 Nr. XI-2110, upoważniającym Urząd Wojewódzki do wzięcia udziału w Wystawie Drogowej, organizowanej przy VI. Targach, zarządzam równocześnie na pokrycie odnośnych kosztów, przekazanie z Dz. 1. § 8 Budż. zwycz. Min. Rob. Publ. kwoty 3.000 Zł.

Z kwoty tej należy pokryć wszystkie wydatki Urzędu Wojewódzkiego, powstałe z tytułu udziału w Wystawie, oraz udzielić Komitetowi subwencji, powołując się na podanie tegoż Komitetu, wniesione do Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 30 lipca 1926 Nr. 312.

Równocześnie zawiadamia się, że wszystkie Urzędy Wojewódzkie otrzymują polecenie udzielania Komitetowi Wystawy i Lwowskiemu Urzędowi Wojewódzkiemu poparcia w sprawie zrealizowania Wystawy.

Za Ministra
K. Górski m. p.
Podsekretarz stanu.

3. Ministerstwo Robót Publicznych
Departament 4 (drogowy)
L. XI—2786.

Warszawa, dnia 8 października 1926.

W sprawie: prośba o subwencję na
wydanie Księgi Pamiątkowej Zjazdu.

Do Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie.

Na prośbę Zarządu Głównego Związku Inżynierów Drogowych i Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej z dnia 19 września 1926 L. 809. Ministerstwo Robót Publ. przyznaje Zarządowi Głównemu Związku Inżynierów Drogowych subwencję w kwocie 1.000 Zł. i występuje do Centralnej Kasy Państwowej Ministerstwa Skarbu dnia 13 X. 1926 za L. IV-5844. o przekazanie tej kwoty Urzędowi Wojewódzkiemu z kredytów budżet. w Dz. I. rozdz. 1. § 7.

Subwencję należy stosownie do prośby wypłacić Komitetowi wydawnictwa Księgi Pamiątkowej Zjazdu Inżynierów Drogowych, jako zasiłek na wydawnictwo z tem, że Komitet po ukończeniu druku winien będzie wyrachować się z otrzymanego zasiłku przed Urzędem Wojewódzkim.

Za Ministra
K. Górski m. p.
Podsekretarz Stanu.

4. Sztab Generalny L. 7683/IV. Etap.
Wystawa Drogowa przy VI. Targach
Wschodnich we Lwowie
od 5—15 września 1926.

Warszawa, dnia 19 czerwca 1926.

Do Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej
przy VI. Targach Wschodnich we Lwowie.

Na pismo z 21 maja 1926 L. 13/W. Drog., mam zaszczyt zawiadomić, że witając sympatycznie inicjatywę i uznając celowość I. Ogólno-Polskiej Wystawy we Lwowie, Ministerstwo Spraw Wojskowych jak i poszczególne Dowództwa Okręgów Korpuśnych w Wystawie urządzonej w r. 1926 udziału wziąć nie mogą, a to z powodu krótkiego terminu, jaki pozostaje dla przygotowania działu wojskowego na taką wystawę

p. o. Szefa Sztabu General.
Burghard m. p.
Generał Brygady.

5. Ministerstwo Spraw Wojskowych
Departament V. Wojsk Techn.
L. 17289/26 O. G. tel. wewn. 124.

Warszawa, dnia 16 sierpnia 1926.

Do Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Budowlanej
i Drogowej przy VI. Targach Wschodnich we Lwowie.

W odpowiedzi na pismo Sz. P. P. L. 61/Wyst. Drog. i w ślad pisma mego L. dz. 7683/IV. Etap. z dnia 19. VI. 1926 oraz L. dz. 8343/IV. Etap.

z dnia 4. VIII. 1926 niestety zmuszony jestem powtórnie stwierdzić, że pomimo najszczerzej chęci z mej strony, Ministerstwo Spraw Wojskowych nie będzie mogło w r. bieżącym wziąć udziału w Ogólno-Polskiej Wystawie Budowlanej i Drogowej, gdyż do otwarcia Wystawy pozostaje zaledwie 3 tygodnie, a odezwa Zarządu Wystawy zastała Ministerstwo zupełnie nieprzygotowane do tego rodzaju wystąpienia.

II. Wiceminister Spraw Wojskowych
Burghard-Bukacki
Generał Brygady.

6. Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej. Nr. 1088/P. II. Warszawa, dnia 28 lipca 1926.
W sprawie poparcia Kom. Wystawy.

Do Komitetu Organizacyjnego Ogólno-Polskiej Wystawy
Budowlano-Drogowej we Lwowie.

Uznając w pełnej mierze doniosłe poczynanie Komitetu Wystawy oraz wyrażając przekonanie, że inicjatywa Komitetu Wystawy osiągnie pełne powodzenie, Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej oświadcza, że nie znajduje możliwości udzielenia Komitetowi poparcia finansowego ze względu na zupełny brak odnośnych kredytów w budżecie Ministerstwa.

Za Ministra
J. Drecki m. p.
Kierownik Departamentu.

7. Ministerstwo Koleji Warszawa, dnia 19 lipca 1926.
Departament utrzymania i budowy.
L. V-5201/1926.

Do Komitetu Organizacyjnego
Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej

Lwów
ul. Jagiellońska 1.

W odpowiedzi na pismo z 1. VII. 1926 L. 441/W. Drog. Ministerstwo Koleji zawiadamia, że z powodu zbyt krótkiego terminu niezbędnego do zebrania i opracowania poszczególnych wyczerpujących zestawień i wykazów dla zamierzonej Wystawy, oraz braku odpowiedniego kredytu, nie widzi możliwości wzięcia w niej udziału w r. bież.

Za Ministra (Podpis nieczytelny)
Dyrektor Departamentu.

8. Komisarz Generalny Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku. Warszawa, dnia 4 sierpnia 1926.
L. 8604/1926.

Do Komitetu Organizacyjnego
Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej we Lwowie

W odpowiedzi na pismo z dnia 4 VII. 1926 Nr. 89/W. Drog. mam zaszczyt zawiadomić, że postanowienia Zarządu Wystawy przyjąłem do

wiadomości. Starania P. T. Zarządu w kierunku urządzenia tej I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej z przyjemnością w ramach mej możliwości będę popierał.

Komisarz Generalny.

9. Urząd Wojewódzki — Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych we Lwowie.
L. IV-6773/1926. Lwów, dnia 27 lipca 1926.

Okólnik

do Wszystkich Państwowych Zarządów Drogowych i Kierownictw Budowy podległych Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie.

Na tegorocznych Międzynarodowych Targach Wschodnich we Lwowie w czasie od 5—15 września b. r., będzie po raz pierwszy urządzona Wystawa Drogowa przez specjalnie do tego utworzony Komitet Organizacyjny.

Wystawa ta, dając możność porównania prac, wskazania inicjatywy w kierunku ulepszenia i rozwoju podstawy komunikacyjnej, jaką jest droga, przyczyni się bezwzględnie do silniejszego zainteresowania się budową dróg i przyniesie korzyści Państwu w kierunku ulepszeń technicznych w dziale drogowym.

Wobec tego Urząd Wojewódzki Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych zachęca X. X. do dołożenia jak najdalej idących starań do wzięcia udziału w Wystawie tak przez strony prywatne, jak i przez Państwowe Zarządy Drogowe.

Jako eksponaty Państwowych Zarządów Drogowych mogłyby być nadsyłane: stare projekty dróg, stare graficzne opisy dróg, znajdujące się w niektórych Państwowych Zarządach Drogowych, (z I-szej połowy XIX w., tekst niemiecki), fotografie obiektów, próbki kamieni używanych przez Zarządy (około 1 m³ dla jednego gatunku), grafikony sieci dróg, statystyki ruchów, kosztów utrzymania dróg i t. p.

Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych pozostawia Panom Kierownikom Państwowych Zarządów Drogowych jak najdalej idącą inicjatywę w tym kierunku, przyczem wzięcie udziału w Wystawie może nastąpić w osobnej własnej grupie, względnie w grupie tutejszej Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych.

Odnośne zgłoszenia względnie negatywne sprawozdania poleca się przedłożyć Dyrekcji do dnia 5 sierpnia b. r.

L. IV-6773/1926.

Lwów, dnia 27 lipca 1926.

Zarządowi I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej
we Lwowie
ul. Jagiellońska 1. 1.

udziela się do wiadomości w załatwieniu pisma z 31 maja 1926 L. 4/W. D.
Równocześnie dołącza się kartę zgłoszenia.

Dyrektor:
Rogoziński m. p.

10. Urząd Wojewódzki Lwowski — Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych
L. IV-8969. Lwów, dnia 7 sierpnia 1926.
I. Ogólno-Polska Wystawa Drogowa.

Okólnik

do wszystkich Państwowych Zarządów Drogowych podległych Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie oraz do Kierownictwa odbudowy drogi Nr. 9/12 we Lwowie, Kierownictwa odbudowy drogi Nr. 9/11 w Drohobyczu, Kierownictwa budowy drogi Nr. 8 w Radziechowie, Kierownictwa budowy mostu w Rzeszowie, Kierownictwa budowy mostu w Mykietyńcach, Kierownictwa budowy drogi Nr. 9 we Lwowie i Kierownictwa budowy drogi Nr. 9/12 w Synowódzku.

W ślad rozporządzenia z 27 lipca 1926 L. IV-6773 zawiadamia się, że Ministerstwo Robót Publicznych rozporządzeniem z 30 lipca 1926 r. L. XI-2110 uznało celowość Wystawy Drogowej i wydało formalne upoważnienie do wzięcia udziału.

Zawiadamiając o tem, poleca się Zarządom (Kierownictwom) dołożyć jak najdalej idących starań w kierunku urządzenia wystawy i wystąpienia z eksponatami Zarządów (Kierownictw).

Dyrektor:

W. Z.

(podpis nieczytelny).

11. Tymczasowy Wydział Samorządowy. Lwów, dnia 10 sierpnia 1926.
L. W. 26830

III.

Do Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej
przy VI. Międzynarodowych Targach Wschodnich
we Lwowie.

Na pismo z dnia 31 maja 1926 zawiadamiamy Zarząd, że Tymczasowy Wydział Samorządowy przyznał na częściowe pokrycie kosztów Wystawy Drogowej subwencję w kwocie 2.000 Zł. płatną w tutejszej Kasie Skarbowej.

Talon dołączamy.

Tymczasowy Wydział Samorządowy

Przewodniczący:

Kędzior m. p.

Członek T. W. S. — Podpis nieczytelny.

12. Urząd Wojewódzki Lwowski — Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych
L. ODRP/IV-1575 ex 1927. We Lwowie, dnia 4 marca 1927.
Subwencja dla Zarządu I. O. W. D.
i na wydanie księgi pamiątkowej.
Uwierzytelnienie wydatków.

Do Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej
we Lwowie.

Na podstawie zbadania wydatków związanych z urządzeniem I. Ogólno-

Polskiej Wystawy Drogowej. Urząd Wojewódzki Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych udziela Zarządowi absolutorjum z użycia subwencji 3.000 Zł. asygnowanej Zarządowi rozp. z 18/8 1926 L. IV-9283 na mocy rozp. Ministerstwa Robót Publicznych z 11/8 1926 L. XI-2221.

Dyrektor ODRP. (podpis nieczytelny.)

13. Urząd Wojewódzki Lwowski – Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych.
L. ODRP/IV-1575 ex 1927 We Lwowie, dnia 4 marca 1927.
Subwencja dla Zarządu I. O. P. W.
Drogowej i na wydanie książki pamiątkowej. Uwierzytelnienie wydatków.

Do Sekretarjatu Zjazdu Inżynierów Drogowych
we Lwowie.

Na podstawie zbadania wydatków związanych z wydaniem książki pamiątkowej I. Ogólno-Polskiego Zjazdu Inżynierów Drogowych Urząd Wojewódzki Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych udziela Sekretarjatu Zjazdu Inżynierów Drogowych absolutorjum z użycia subwencji asygnowanej na mocy reskryptu Ministerstwa Robót Publicznych z 8 października 1926 L. XI-2786.

Dyrektor ODRP. (podpis nieczytelny.)

CZĘŚĆ III.

Opis osiągniętych rezultatów na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej.

W myśl prospektu urządzono Wystawę Drogową w czasie trwania VI. Międzynarodowych Targów Wschodnich od 5 do 15 września 1926 na placu powystawowym we Lwowie.

Powierzchnia gruntów użytych pod Wystawę Drogową — nie licząc Wystawy Budowlanej — wynosiła około 11.800 m² z czego przypada: na pawilon wystawowy 1.900 m², jezdnię drogi pokazowej 3.165 m², chodniki 1.602 m², a około 4.000 m² na wystawę eksponatów ułożonych pod otwartym niebem oraz na przejścia dla pieszych.

Wystawa składa się z 4 działów przewidzianych w prospekcie:

1. Statystyka drogowa.

Statystyka drogowa była reprezentowaną bardzo bogato i obejmowała: wystawę planów dróg, planów rozbudowy miast, map automobilowych, modeli dróg, modeli mostów, fotograficzne zdjęcia dróg, grafikony statystyki ruchu drogowego, grafikony ze statystyki ruchu samochodowego, plany finansowe niektórych Samorządów powiatowych i Samorządów miejskich, ciekawe zdjęcia fotograficzne z budowy dróg i mostów, antycznych planów dróg z pierwszej połowy XIX stulecia i t. p.

W szczególności wyróżniały się na wystawie tego działu eksponaty Politechniki Lwowskiej, Politechniki Warszawskiej, bardzo obfite zbiory fotografii i grafikonów i t. p. Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie. Również obficie obesała Wystawę Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych w Lublinie, następnie zwracały uwagę eksponaty Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych: w Nowogródku, Łucku, Brześciu n/Bugiem i Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Bardzo cenne eksponaty wystawił Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie, Departament Drogowy miasta Lwowa i Stanisławowa, Wydział Powiatowy w Zbarażu, Państwowy Zarząd Drogowy w Stryju, Samborze, we Lwowie, w Krośnie, oraz cały szereg innych Urzędów wyszczególnionych w VI. części niniejszej Księgi.

Natomiast w dziale tym dały się odczuwać braki eksponatów polskiej literatury technicznej a to z powodu zupełnego braku zainteresowania się Wystawą Drogową wydawców, mimo propagandy i zaproszeń, które K. W. Drogowej nie omieszkał wysłać i którą to okoliczność niniejszem z przykrością stwierdza się.

2. Materiały do budowy dróg.

Wystawa materiałów do budowy dróg składała się z 2 grup a to z:
a) fotografii, planów i opisów kamieniołomów, asfaliarni i cementowni, atestów materiałowych i i. p. i

b) wystawy materiałów samych, służących do budowy dróg, wyrobów cementowych, kamiennych, znaków drogowych i t. p.

W grupie a) wystawionej w pawilonie wyróżniały się eksponaty:

Spółki Akcyjnej dla Eksploatacji Kamieniołomów w Krakowie, Kamieniołomów Miast Małopolskich w Krakowie, Spółki Akcyjnej Szczakowa, Spółki z o. o. „Komdrobit“ w Katowicach, Spółki Akc. „Mazut“ w Warszawie, Inż. Brauna i Inż. Kowarzyka w Krakowie, Braci Groedel w Skolem, M. Gawiaka w Klesowie, M. Fajnsztejna w Klesowie i Miejskiej betoniarni we Lwowie.

W grupie b), urządzonej pod gołym niebem, wielkie zainteresowanie fachowców wywołały „próbki materiałów w masie“ (po jednym do kilku metrów kubicznych dla każdego gatunku) ułożone w odpowiednich figurach pod gołym niebem, a obejmujący kilkadziesiąt gatunków różnych materiałów kamiennych (38 wagonów) z obszaru całego Państwa.

W szczególności przedstawiały się bardzo imponująco próbki w masie, wystawione przez Kamieniołomy Miast Małopolskich w Krakowie z porfiru oraz bazaltowych nadesłane przez Spółkę dla Eksploatacji Kamieniołomów w Krakowie oraz przez inż. Brauna i Inż. Kowarzyka. Następnie firma M. Fajnsztejna w Kowlu i M. Gawiak w Klesowie wystawiły próbki i wyroby z granitów wołyńskich.

Zbiór kwarcytu wystawiły firmy: Łomy kwarcytowe Małobęcki i Rastawiecki oraz Państwowe Kamieniołomy w Zagnańsku.

Wystawę asfaltu dammannowskiego urządziła firma „Komdrobit“ w Katowicach, zbiory zaś próbek kamieni i klinkierów używanych przez Okręgową Dyрекcję Robót Publicznych w Lublinie, dawały całokształt gospodarki temi materiałami na terytorjum tej Dyрекcji.

W końcu w dziale tym wystawiono cały szereg wapieni, piaskowców i t. p. z różnych okolic Państwa.

W ogólności biorąc dział ten Wystawy Drogowej był bardzo poręczny, gdyż pozwolił fachowcom — może po raz pierwszy — zobaczyć razem w masie oraz porównać różne materiały używane do budowy dróg na całym terytorjum Państwa Polskiego.

3. Maszyny do budowy dróg.

Dział ten obejmował :

Wystawę drobnego naczyńia do budowy dróg, wystawę walców parowych, benzynowych, wystawę beczkowozów, wozów mieszkalnych, łamaków o typie stałym i przenośnym, maszyn do terowania dróg, urządzeń do wyrobu rur betonowych, kolejek roboczych różnego typu, samochodów i t. p. maszyn drogowych i narzędzi.

Oдноśne eksponaty umieszczone były częściowo w pawilonie a częściowo pod gołym niebem.

Na wyróżnienie zasługują eksponaty :

Państwowych Warsztatów maszyn drogowych Lwów, ul. Niemcewicza 48, a w szczególności wał parowy marki „Bromowsky i Schulz“, wał benzynowy marki „Clayton-Schuttleworth-Hofheer-Schranz & Co“, tłuczka na kołach marki „Hopf“ we Wiedniu, beczkowóz, terownica i wóz mieszkalny własnego pomysłu i wyrobu i t. p., następnie zbiór narzędzi drogowych Państwowego Zarządu Drogowego we Lwowie, łamak stały firmy „Inż. Luzatto“ we Wiedniu, równacz do dróg gruntowych firmy A. B. Vågmaskiner“ w Sztokholmie, marki „Bitwargen Nr. 142“, prasy do wyrobu płyt trotuarowych i kotła do gotowania asfaltu pomysłu i fabrykacji firmy „Ferrum“ we Lwowie, materiały kolejkowe „Juljusz Weiss“ we Lwowie, samochody wystawione przez Sp. z o. o. „Cyclecar“ we Lwowie, oraz wyroby, służące do budowy dróg, firmy „Braci Horodyskich“ w Stryju i t. d.

Oprócz tych eksponatów całość tego działu uzupełniały jeszcze prospekta, cenniki i fotografie wystawione przez różne firmy.

Nadmienić wypada, że dział ten przedstawiał się stosunkowo najslabiej, a to głównie z powodu obojętności fabryk krajowych w odniesieniu się do Wystawy Drogowej — z jednej strony oraz znacznych utrudnień cłowych, transportowych i wielkich kosztów dla firm zagranicznych — z drugiej strony.

4. Pokaz różnych nawierzchni drogowych.

Pokaz różnych systemów nawierzchni drogowych, który był bardzo trudny do zrealizowania dał nadspodziewane rezultaty.

Poniżej podany referat, wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Drogowych, daje wyczerpujące informacje z tego działu.

Inż. Jan Bryliński.

Budowa drogi wystawowej

na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej we Lwowie.

Przedmiotem niniejszego referatu będzie opisanie wykonania drogi wystawowej na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej we Lwowie oraz zwrócenie uwagi na te nowsze szczegóły i zdobycze z budownictwa drogowego, które były praktycznie zastosowane na drodze wystawowej, lub pozostają w związku z tą budową, a które mogą zainteresować inżyniera drogowego.

Jak Panom zapewne wiadomo w prospekcie tej wystawy, przewidziano pomiędzy innymi w grupie czwartej eksponatów pokaz nawierzchni drogowych różnych systemów, na specjalnej drodze wystawowej 6 m szerokości, z chodnikami po obu stronach drogi, w działkach nie mniejszych jak 10 mb.

Plan wykonania takiej drogi okazał się już w pierwszych początkach bardzo trudnym do zrealizowania, niemal fantastyczny a to z powodu krótkiego czasu do wystawy, braku należytego poparcia u Władz i czynników miarodajnych, oraz ze względów finansowych.

Zarząd Wystawy przyjął na plenarnem posiedzeniu odbytem w czerwcu b. r. zasadę, że wszelkie koszty związane z budową drogi wystawowej muszą być pokryte przez przedsiębiorstwa zainteresowane np. w eksploatacji kamieniołomów, budowie dróg lub t. p., gdyż wystawa drogowa jako taka i jako przedsiębiorstwo wybitnie deficytowe nie mogłaby pokryć wydatków związanych z budową drogi.

Na powyższych zasadach Zarząd Wystawy Drogowej nie mając w kasie ani jednego grosza do dyspozycji, postanowił zrealizować wystawę samą oraz zbudować drogę wystawową (patrz rys. 1, 2, 3).

Z końcem czerwca b. r. rozpoczęto jak najdalej idącą propagandę a to w formie listów i osobistych interwencji, deputacji i ustnej akwizycji przedsiębiorców, Urzędów i t. p.

Jako dowód tej propagandy niechaj posłuży wysłanie około 6.000 listów w różnych językach, nie licząc prospektów i drukowanych zaproszeń i t. p. i nie wliczając w tej liczbie korespondencji wynikającej z urzędzenia w dniach 9 do 11. września b. r. Zjazdu Inżynierów Drogowych, a dosięgającej również około 1.500 listów.

Propagandę Wystawy Drogowej a tem samem budowę drogi wystawowej prowadzono aż do upartości!

Odmowne odpowiedzi, które nieomal z reguły nadchodziły, zwłaszcza w pierwszych początkach organizacji Wystawy w miesiącach maju i czerwcu, Zarząd Wystawy Drogowej w żadnym wypadku nie przyjmował do wiadomości, a przeciwnie w odpowiedzi na każdy negatywny list, odnośny Urząd czy osobę zapraszał ponownie do wzięcia udziału w Wystawie Drogowej a w niektórych wypadkach ponaglał zaproszone osoby aż do pięciu razy.

Również wypadki w Warszawie z dnia 5 do 19 maja b. r. nie osłabiły czynności Zarządu Wystawy Drogowej, który konsekwentnie dążył do wytyczonego celu.

Opisana żmudna praca Sekretarjatu Wystawy w miesiącu maju, czerwcu i lipcu doprowadziła z końcem lipca do rezultatów dodatnich tak, że urządzenie Wystawy Drogowej w bieżącym roku oraz budowa drogi wystawowej na kilkunastu odcinkach (powiększonych następnie do 29) były już faktem definitywnie postanowionym.

Wedle pierwotnego preliminarza rozchodów, sporządzonego na bardzo problematycznych przyjęciach, koszta zrealizowania Wystawy Drogowej oraz rozpoczęcia budowy drogi wystawowej miały wynosić około 45.000 zł., którą to kwotę Sekcja oszczędnościowa Wystawy zredukowała do kwoty dwudziestukilku tysięcy złotych. Ponadto koszt budowy drogi wystawowej w tych rozmiarach jak ją następnie rzeczywiście wykonano wymagała ogólnego wkładu około 140.000 zł.

Zarząd Wystawy z początkiem sierpnia b. r. znalazł się więc w bardzo trudnej sytuacji. Zrealizowanie budowy drogi jak też urządzenie samej wystawy było jak już wyżej wspomniałem możliwe, wystawcy zgłosili się w dostatecznej ilości, jednak kompletny brak gotówki na nieodzowne przedwstępne wydatki około budowy drogi wystawowej przeszkadzał w wykonaniu zamierzonego celu.

Taki stan trwał aż do 5. sierpnia b. r. a więc na 30 dni do otwarcia wystawy, t. j. do czasu, w którym Magistrat król. stoł. m. Lwowa wypłacił Zarządowi Wystawy subwencję w kwocie 8.000 zł. oraz do otrzymania subwencji od Tymczasowego Wydziału Samorządowego we Lwowie w kwocie 2.000 zł. i w końcu subwencji Ministerstwa Robót Publicznych w kwocie 3.000 zł. Wkrótce też i poszczególne przedsiębiorstwa, które zdecydowały się na budowę drogi, złożyły Zarządowi Wystawy zaliczki na roboty przygotowawcze i w ten sposób umożliwiono budowę.

Ze względu na różnorodność robót, które miały być wykonane na drodze wystawowej i związane z tem trudności natury technicznej i administracyjnej, Zarząd Wystawy ustanowił osobne kierownictwo, którego zadaniem było wykonanie wszystkich robót przygotowawczych na drodze wystawowej, t. j. robót ziemnych, budowy podłoża, przygotowanie potrzebnych materiałów, przewalowanie odnośnych przestrzeni i wszelkie czynności techniczne i administracyjne związane z budową drogi, urzą-

dzeniem wystawy drogowej, budową trybun dla wyścigów samochodowych, urządzeń dla ghyrnkany samochodowej projektowanych w związku z Wystawą i t. p.

Ze względów wyżej już wymienionych, kierownictwo budowy mogło przystąpić dopiero z początkiem sierpnia b. r. do właściwego wykonania drogi wystawowej. Materiały potrzebne do wykonania budowy zakontraktowano dopiero w dniu 31 lipca b. r., a więc przed otrzymaniem gotówki na ten cel. Zamówione materiały zaczęły nadchodzić od dnia 3 sierpnia b. r., a w szczególności z ogólnej ilości 2.100 ton nadeszło kolejną:

3. VIII. 1 wagon,
5. VIII. 10 wagonów,
6. VIII. 1 wagon,
7. VIII. 16 wagonów,
8. VIII. przerwa w dostawie,
9. VIII. 32 wagonów,
10. VIII. 11 wagonów,
11. VIII. przerwa w dostawie,
12. VIII. 18 wagonów,
13. VIII. 1 wagon,
14. VIII. 4 wagony.

Ponadto w tym czasie i następujących dniach dostarczono dla celów budowy drogi wystawowej: 400 m³ piasku, 30 m³ żużlu, 160 beczek cementu, 1.089 mb. okrągłaków, 50 drzewek szpilkowych i 330 brzoź o łącznej długości 2.105 mb. dla celów dekoracji wystawy, 27 mb. rur betonowych dla celów kanalizacji drogi, 37 wagonów eksponatów kamiennych, 30 ton asfaltu dammannowskiego („Komdrobitu“), następnie dostarczono odpowiednią ilość mexasfaltu, spramexu, 10 beczek arcitu i cały szereg innych drobnych ilości różnych materiałów i eksponatów.

Tak znaczna ilość dostarczonych różnorodnych przedmiotów utrudniała w bardzo znacznym stopniu budowę, gdyż materiały i eksponaty musiały być w dokładny sposób wyładowane i osobno magazynowane tak, aby nie dopuścić do pomieszania tychże i t. p.

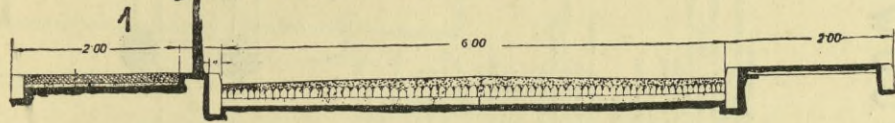
Do dnia 12 sierpnia w nocy ukończono wszystkie roboty ziemne, ułożono podłoże piaskowe, dolny pokład pod drogę wystawową oraz szutrówkę wedle życzeń i zleceń podanych przez pojedyncze firmy zainteresowane w budowie drogi.

W dniu 13 i 14 sierpnia po wprowadzeniu wałów parowych i benzynowych na drogę, droga wystawowa na przestrzeni działki Nr. 8, 9, 10, 11, 12, 13 i 14 (patrz rys. 1, 2, 3) została kompletnie przewróconą i zniszczoną.

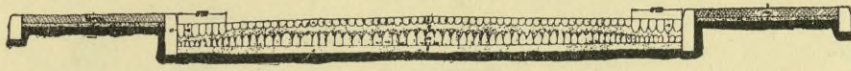
W szczególności okazało się że w miejscu tem, gliniasty, nierodzimym gruncie został bardzo przesiąknięty wodą z powodu niepogody w tym czasie, a ponadto teren sam pod nasypem gliniastym był zupełnie nieprzepuszczalny i mimo ułożenia pokładu piaskowego pod drogą i odprowadzenia wody powierzchniowej, droga na tej

JNŻ HENRYK POHORYLES

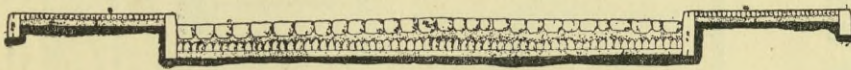
DROGA HAZIOWANA IMPREGNOLEM



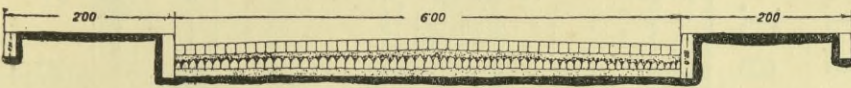
EKSPLOATACJA KAMIENIOLÓW SP.AKC.
ŁOMY W BERESTOWCU
DROBNY BRUK BAZALTOWY



EKSPLOATACJE KAMIENIOLÓW SP.AKC.
ŁOMY W BERESTOWCU
BRUK „SZWEDZKA KOSTKA”

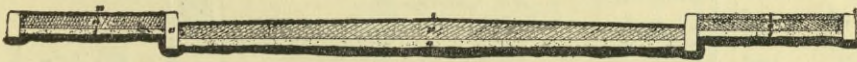


EKSPLOATACJA KAMIENIOLÓW
KOSTKI 12/12/12



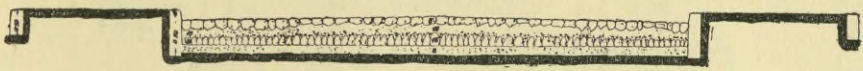
5-6-7

„KONDROBIT” SP.AKC. KATOWICE



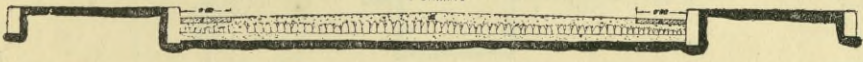
8

FAJNSZTEJN
ŁOMY GRANITU
„DZIKA MOZAIKA BRUKOWA”



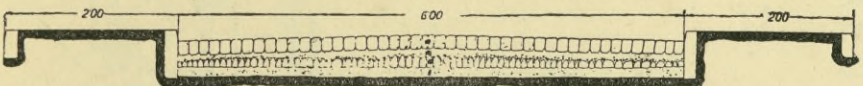
9

FAJNSZTEJN
DROGA SZUTROWANA
Z GRANITU



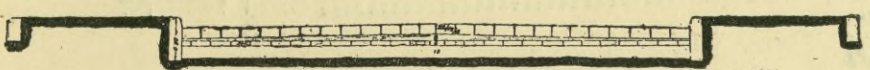
26

FAJNSZTEJN
BRUK Z PÓKOSTKI



10

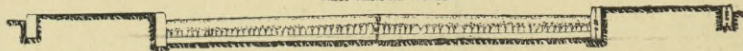
OKRĘGOWA DYREKCJA ROBÓT PUBL.
W LUBLINIE
DROGA KLINKIOWA



Rys. 1. Profile podłużne drogi wystawowej (1—10).

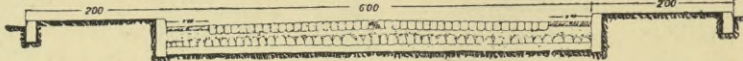
11-12

DROGA SZUTROWANA BAZALTEM I TEROWANA
SPROBEM STOSOWANYM
PRZEZ MAGISTRAT M. LWOWA



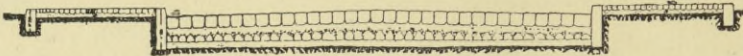
13

MARJAN GAWLIK
BRUK GRANITOWY
[LLESOWY]

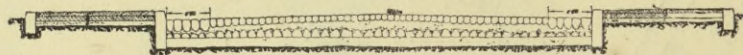


14-15-16

KAMIENIOLOMY MIAST MAŁOPOLSKICH
BRUK KOSTKOWY 10/10/10
10/10/10 - 15/15/10

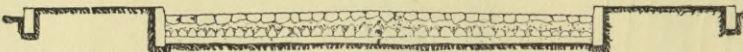


KAMIENIOLOMY MIAST MAŁOPOLSKICH
BRUK MOZAIKA



22

INŻ M. CHWASTOWSKI I CIECHUNOWICZ
DZIKA MOZAIKA



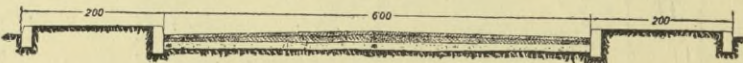
23

MAGISTRAT MIASTA LWOWA
DEP. DROGOWY
BRUK Z KOSTEK DREWNI



24

SP. INC. SZCZAKOWA
DROGA BETONOWA Z PORTLAND
CEMENTU



17-18

INŻ M. BRAUN I INŻ W. KOWARZYK
DROGA SZUTROWANA BAZALTEM



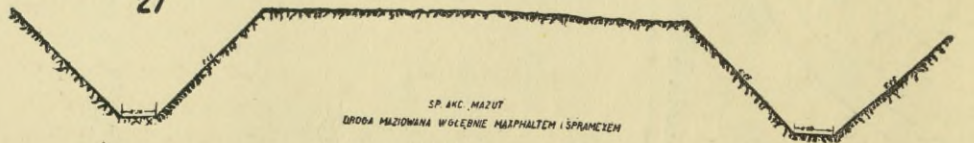
20

DROGA TYPU „WOJENNEGO”
Z KRAJOLAKÓW

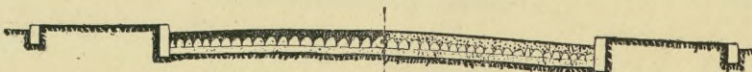


27

SP. INC. MAZUT
DROGA NAZIOWANA WOLECZNIE MAFHALTEM I SPRAWCZEM



24-25



Rys. 3. Profile podłużne drogi wystawowej (11-27).

przeźreni nie dała się w tych warunkach wykonać. W nocy w dniu 15 sierpnia zarządzono ponowną przeróbkę całej zniszczonej drogi przy zastosowaniu pilotowania na całej wymienionej przestrzeni. Pilotów na tej partji zastosowano około 2.000 sztuk po 1'50 m. długości. Roboty te zostały wykończone do 21 sierpnia tak, że w dniu tym rozpoczęto wałowanie podłoża na nowo wykonanej przestrzeni.

Po wprowadzeniu wałów motorowych na niektórych odcinkach na działkach 8 i 11 do 14, głównie zaś na odcinku 13, droga mimo użycia pilotów i podłoża piaskowego została ponownie wywróconą a grunt okazał się tak daleko elastycznym, że podczas wałowania piloty wychodziły na wierzch, pod naciskiem zaś wałów tworzyły się w okolicy ciśnienia pagórki i „czyraki“, a w miarę dalszego wałowania droga cała stawała się coraz elastyczniejszą masą.

Kierownictwu budowy nie pozostało ponownie nic innego, jak zniszczony odcinek jeszcze raz rozebrać i zastosować ostateczność t. j. założyć na drodze wystawowej drenowanie, połączone ze znacznym wydatkiem, którego pierwotnie chciano uniknąć.

W końcu w czasie od 21 do 23 sierpnia udało się kierownictwu, po założeniu drenów kamionkowych i piaskowych w ilości około 330 mb. wszystkie trudności przewyciężyć i nawierzchnię drogową ustalić podczas sprzyjającej w tym czasie aury.

Roboty ziemne wykonane na drodze wystawowej wynosiły około 1000 m³ wykopów, z czego około 850 m³ wywieziono poza plac budowy i wystawy, na odległość 150 m.

W końcu nie od rzeczy będzie zwrócić uwagę na okoliczność, że z powodu różnorodnych i o różnych grubościach nawierzchni, które miały być później wykonane na drodze wystawowej z jednej strony i konieczności otrzymania z drugiej strony odpowiedniej niwelety drogi stosownie do terenu i wytworzonej budową sytuacji odprowadzenia wód opadowych z drogi i chodników, musiało kierownictwo przygotować podłoże drogi wedle niwelety schodkowej (dla różnych działek) dochodząc do tego rezultatu w ten sposób, że wykonano najpierw podłoże o niwelacie odpowiednio łamanej (falistej), a dopiero po zrębianiu nierównoległych do przyszłej niwelety partji, otrzymano wymaganą niweletę schodkową. Innego sposobu wykonania nie było w tym wypadku ze względu na potrzebę zawałowania drogi, a krótkie stosunkowo działki utrudniały jeszcze całą sprawę.

W budowie nawierzchni drogi wystawowej brały następujące firmy udział:

I. Działkę Nr. 1 wykonała firma **Inż. Henryk Pohoryles** we Lwowie, ul. Batorego l. 32. Działkę wykonano w ten sposób, że drogę na odcinku nr. 1 po zawałowaniu maziowano powierzchniowo preparatem zwanym impregnolem (patrz rys. 1, 2 i 4).

Głównymi składnikami impregnowu są asfalty i oleje otrzymane przy destylacji ropy naftowej. Ciężar gat. około 0'900, punkt zapłnienia

około 150° C, kolor ciemno-brunatny, woń bitumiczna. W wodzie jest impregnowany nierozpuszczalny.

Działanie impregnowania na szosę jest natury mechanicznej i chemicznej. Wylany na drogę wsiąka w nią impregnowany dość szybko, przy czym następuje pewnego rodzaju filtrowanie i osadzanie się na wierzchu szosy gęstych składników asfaltowych impregnowania o znacznej zawartości parafiny. Górna warstwa nawierzchni zostaje natłuszczona i związana w jednolitą i elastyczną powłokę, powstrzymującą wytwarzanie się pyłu na drodze,



Rys. 4. Widok działki 1, 23, 22, 21 etc.

wsiąkanie wody i nadmierne ścieranie, jest odporną na ssące działanie kół samochodowych, wiążącą ponadto pył naniesiony lub nawiany z poza obrębu drogi.

Samo impregnowanie drogi jest łatwe, musi być tylko wykonane w cieplej porze roku na drodze zupełnie suchej i dobrze zamiecionej. Przy maziowaniu powierzchni gotowej i ujeżdżonej drogi, skrapia się powierzchnię impregnowaniem za pomocą zwykłego beczkowszu bez poprzedniego podgrzewania impregnowania i wciera się szczotkami lub miotłami. Impregnowanie głębokie wykonuje się w trakcie budowy nawierzchni w ten sposób, że przed ukończeniem wałowania, skrapia się rozścielony na drodze zupełnie suchy żwir impregnowaniem, przysypuje się drobnym żwirkiem i wałuje się ostatecznie.

Zużycie impregnowania wynosi przy wykonaniu maziowania po raz pierwszy około 1·5 do 2·0 kg na 1 m² powierzchni drogi, przy następnych maziowaniach około 0·8 kg na 1 m².

Skuteczność maziowania impregnołem utrzymuje się przez kilka miesięcy, poczem należy przynajmniej raz w roku maziowanie powierzchni powtórzyć.

Koszta maziowania powierzchniowego impregnołem kalkulują się na około 60 groszy za 1 m².

II. **Działkę Nr. 2** wykonała „Spółka akcyjna Eksploatacji Kamieniołomów w Krakowie“ ul. Grodzka l. 42 z materiałów bazaltowych z Berestowca na Wołyniu.

Działkę tę wykonano jako mozaikę brukową z kostek 8 cm. wysokości. Grubość drogi na tej działce wynosi łącznie z pokładem piaskowym 44 cm (patrz rys. 1 i 2).

III. **Działkę Nr. 3** wykonała firma ad II.) podana, z kostki szwedzkiej, sporządzonej z bazaltu w Berestowcu. Wymiary z kostek na tej działce wynoszą 20/18 cm. Grubość całej drogi na tej działce wynosi około 50 cm (patrz rys. 1 i 2).

IV. **Działkę Nr. 4** wykonała firma ad II.) wspomniana, z kostek bazaltowych z Berestowca o wymiarach 12/12/12 cm. Grubość całej nawierzchni drogowej wynosi w tym przekroju 46 cm (patrz rys. 1 i 2).

Ponadto „Sp. Akc. dla Eksploatacji Kamieniołomów“ wykonała mozaikowe chodniki przy działce Nr. 2—4.

Roboty brukarskie nader utrudnione na ostrym łuku na działce Nr. 2—4, zostały z nakomicie wykonane przez brukarzy spowadzo-nych z Krakowa.

V. **Działkę Nr. 5—7** wykonała firma **Spółka z ogran. odpow. „KOMDROBIT“** Katowice, pl. Wolności l. 7, wedle patentu Dr. Dammanna, a więc z sztucznego asfaltu nazwanego dla terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej „Komdrobitem“ (słowem pochodzącym od spółki „Komprymowane drogi bitumiczne“). Ze względu, że system Dr. Dammanna w budownictwie drogowym na tutejszem terytorjum jest praktycznie mało znany, zajmę się nieco szerzej sprawą budowy dróg tego systemu.

„Komdrobit“ jest to luźny, mało przyczepny, ciemny grysik bitumiczno-mineralny, który daje się łatwo przewozić i bez podgrzewania oraz jakichkolwiek przygotowań na miejscu budowy ubijać, ugniatać i wałować.

Głównym warunkiem fabrykacji i użycia „Komdrobitu“ jest użycie przy produkcji jego, odpowiedniego kamienia. Doświadczenia wykazały, że najlepszym materiałem do fabrykacji „Komdrobitu“ jest żużel wysokopieczowy oraz twardy muszlowy wapień i dolomit odpowiednio zmielony. Ziarna używane do fabrykacji „Komdrobitu“ powinny posiadać największe wymiary 2 mm. Do tak przygotowanego materiału kamiennego dodaje się odpowiednią ilość składników bitumicznych, które po połączeniu się z materiałem kamiennym nadają mu własności sztucznego asfaltu. Z tak sporządzonego „Komdrobitu“ wykonuje się następnie drogi w trojaki sposób:

a) **drogi asfaltowe** o grubości kilku cm, wykonywane na sposób asfaltu ubijanego,

b) drogi żwirowe wałowane z dodatkiem „Komdrobitu“ zamiast piasku,

c) drogi utrwalane powierzchniowo „Komdrobitem“.

Na drodze wystawowej wykonano odcinek wedle systemu a).

Wykonanie tej drogi było następujące:

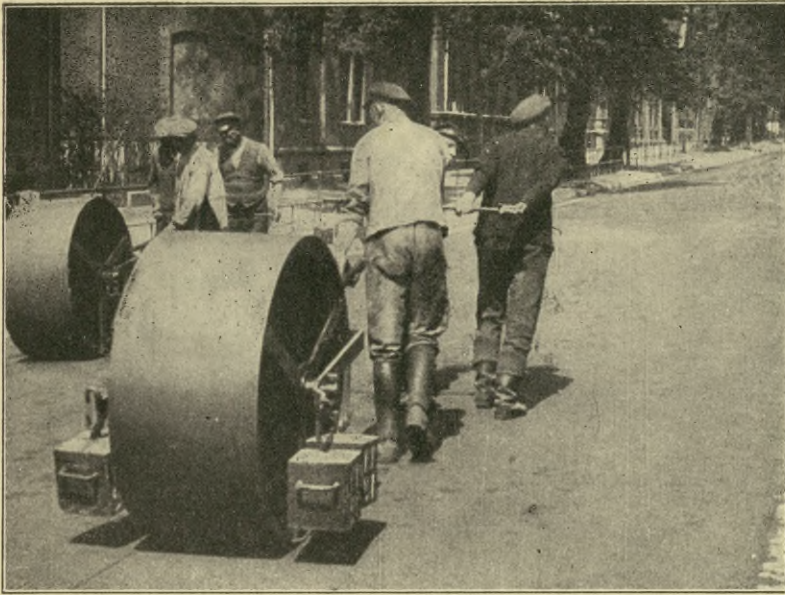
Na drodze żwirowanej, do tego celu przygotowanej o 30 cm grubości (wraz z podłożem piaskowym) rozścielono „Komdrobit“ w warstwie około 8—10 cm grubości o wadze około 100 kg na 1 m² powierzchni drogi, która następnie po jej skompromowaniu otrzymała wymiar około 6 cm tak, że całkowita grubość drogi wraz z „Komdrobitem“ mierzy na drodze wystawowej około 36 cm (patrz rys. 1, 2 i 5).



Rys. 5. Rozścielenie sztucznego asfaltu.

Tak rozścielona warstwa „Komdrobitu“ została następnie skompromowana lekkim wałem ręcznym o wadze 200 kg; dalszego skompromowania dokonano tym samym wałem powiększając jego ciężar dwu- i trzykrotnie na 400 i 600 kg.

Wykonanie tej drogi względnie nawierzchni komdrobitowej było — jak z powyższego opisu wynika — nader proste i na opisanem wałowaniu ręcznym wałem możnaby było ukończyć budowę tej drogi, pozostawiając dalsze skompromowanie warstwy sztucznego asfaltu ruchowi ulicznemu (kołowemu). Gdy jednak droga wystawowa nie mogła być bezzwłocznie oddana ruchowi a spodziewany ruch kołowy na tej drodze miał być mały, która to okoliczność jest



Rys. 6. Wałowanie „Komdrobitu” ręcznym wałem.



Rys. 7. Gotowa droga z „Komdrobitu” na Wystawie Drogowej.

szkodliwą dla tego typu dróg, dla doświadczenia przeprowadzono jeszcze zawałowanie „Komdrobitu” wałem benzynowym 7-tonowym (patrz ry-

sunek 8) jakkolwiek podręczniki z budowy dróg dammannowskich tego sposobu nie polecają.

Wynik jednak tej próby na drodze wystawowej był dodatni.

b) Budowa dróg żwirowo-komdrobitowych.

Podczas referatu o budowie drogi wystawowej, wyświetlono film z budowy dróg systemu Inż. Dra Dammana, przy wyświetlaniu którego objaśniono również sposób budowy drogi żwirowo-komdrobitowej nie wykonanej na drodze wystawowej.

W szczególności drogi żwirowo-komdrobitowe wykonuje się w ten



Rys. 8. Wałowanie „Komdrobitu“ wałem benzynowym.

sposób, że po niezupełnem zawałowaniu żwiru na drodze, wypełnia się szczeliny pomiędzy szutrem „Komdrobitem“ i następnie zawałowuje się drogę wałem parowym lub benzynowym. Do tego celu używa się około 40—60 kg „Komdrobitu“. Rysunek 9, 10 i 11 wyjęty z odnośnego filmu wyjaśnia budowę tego systemu dróg.

c) Podczas referatu wyświetlono też film „Komdrobit jako powłoka ochronna nawierzchni drogowej“.

System ten polega w utrwaleniu nawierzchni drogowej przed działaniem pneumatyków i przed tworzeniem się pyłu i błota przez powierzchniowe pokrycie zwykłej szutrowej drogi sztucznym asfaltem. Utrwalenie to wykonuje się w ten sposób, że suchą i czystą drogę powleka się równomiernie i szybko preparatem bitumicznym przy pomocy gumowych gracy i bezpośrednio na warstwę preparatu bitumicznego daje się war-



Rys. 9. Dodawanie „Komdrobitu“ do szutrówki.

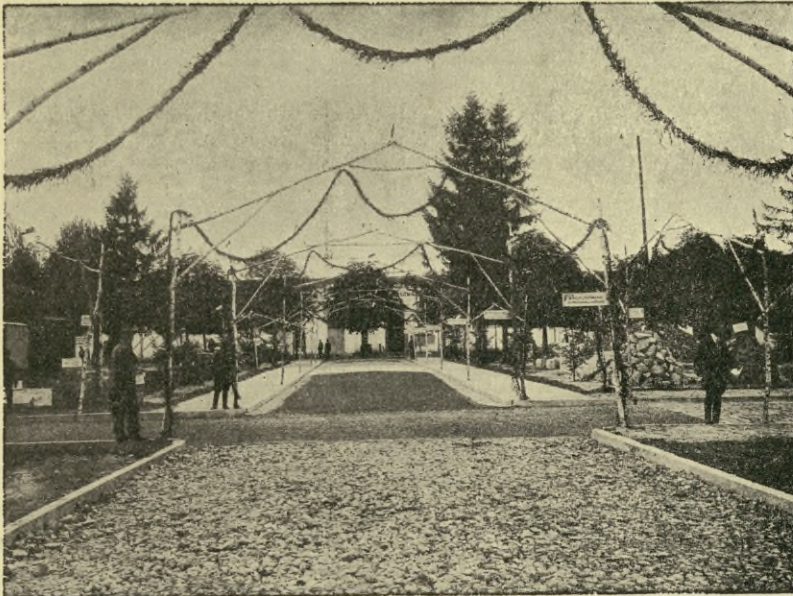


Rys. 10. Wałowanie drogi komdrobitowo-szutrowej.

stewkę „Komdrobitu“ 2—3 cm grubości w stanie luźnym, pozostawiając ją skompromowaniu przez ruch kołowy bez walcowania. Firma wykonała też przy drodze wystawowej chodnik z „Komdro-



Rys. 12. Działka Nr. 8. podczas budowy.



Rys. 13. Widok działki Nr. 9, 17, 18, 21 i na prawo 26.

nym Województwa Lubelskiego, jako wzorową drogę klinkierową (Patrz rys. 1, 2 i 15).

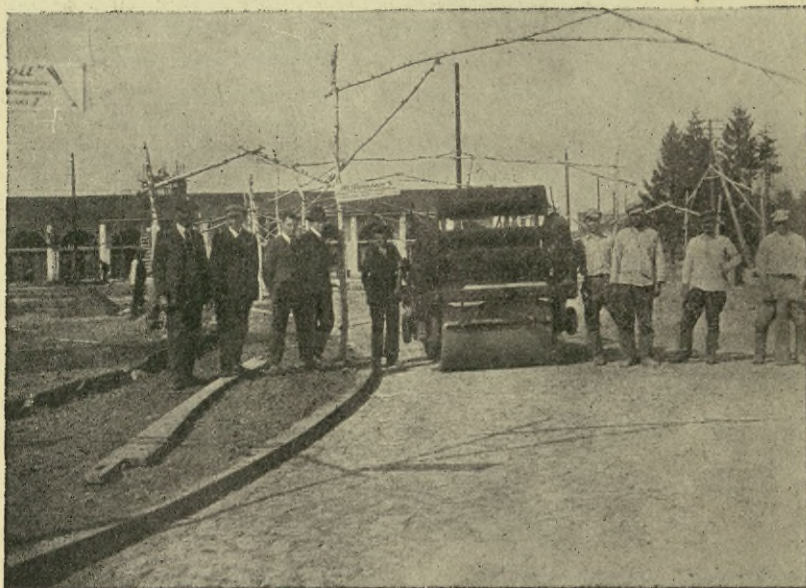
Odcinek ten wykonano następująco : Na podkładzie z piasku 15 cm

grubości ułożono klinkiery z klinkierni w Białopolu 6 cm grubości na płask. Następnie usypano drugą warstwę piasku 8 cm grubości, na której ułożono klinkiery na kant o wymiarach $22 \times 12 \times 6$ cm. Wiązanie i ułożenie bruku klinkierowego było w znacznej mierze utrudnione, ponieważ odcinek ten, jak to widoczne z sytuacji, położony jest w ostrym łuku, która to okoliczność spowodowała radialne układanie klinkierów.

Robotę tę wykonano mimo trudności z największą dokładnością — pod kierownictwem Delegata wspomnianej już Dyrekcji.

Fugi pomiędzy klinkierami zalano cementem.

X. **Działkę Nr. 11 i 12** zamówioną przez Inż. A..., który jednak



Rys. 14. Wałowanie działki Nr. 26.

nie dotrzymał umowy, musiano w ostatniej chwili wykonać z materiałów bazaltowych, **jako działkę wgłębnie maziowaną teren**, sposobem użytym przez Magistrat miasta Lwowa.

Działkę tę wykonano w ten sposób, że nawierzchnia drogowa żwirowa niezupełnie zawałowana, została zalana na gorąco specjalnym preparatem terowym, używanym przez Departament Drogowy Magistratu, następnie została przesypaną drobnym żwirkiem i ostatecznie zawałowana (Patrz rys. 2, 3 i 4).

XI. **Działkę Nr. 13** wykonała firma „**Marjan Gawiak**“ — Klesowo, z kostek granitowych z Klesowa.

Działka ta została wypełniona tylko na szerokości 4 m kostkami granitowymi $12 \times 12 \times 12$ środkiem drogi, resztę zaś powierzchni drogowej na tej działce wykonano z betonu a to z powodu braku dostatecznej



Rys. 15. Droga klinkierowa na odcinku Nr. 10.



Rys. 16. Działki Nr. 14, 15 i 16 drogi wystawowej.

ilości kostek. Grubość całej nawierzchni na tej działce wynosi około 47 cm (Patrz rys. 2 i 3).

XII. Działkę Nr. 14 wykonała firma „**Kamieniołomy Miast Małopolskich Spółka Akcyjna**“ — Kraków, ul. Grodzka 1. 42.

Działka ta została wykonaną z materiałów porfirowych z kamieniołomów tej firmy w Miękinii, z kostek sześcianów $18 \times 18 \times 18$ — $19 \times 19 \times 19$ cm; grubość drogi na tej działce wynosi około 52 cm.

Ponadto firma wykonała na tej przestrzeni chodniki z kostek mozaiki 8×8 cm (Patrz rys. 2, 3 i 16).

XIII. Działkę Nr. 15 wykonała firma **ad XII.)** wymieniona, z kostki szwedzkiej porfirowej. Grubość nawierzchni na tej działce wynosi 52 cm.

XIV. Działkę Nr. 16 wykonała firma **ad XII.)** wymieniona, z mozaiki porfirowej. Droga na tej działce ma 48 cm grubości, zaś kostki mozaikowe mierzą $8 \times 8 \times 10$ cm (Patrz rys. 2, 3 i 16).

Na tem miejscu muszę zaznaczyć, że działki drogi 13—16 wykonane przez firmę „Kamieniołomy Miast Małopolskich“ zostały pod względem wiązania kostek i ujęcia całości dróg **z n a k o m i e w y k o Ń c z o n e**, a to tem więcej, że działki te są położone w ostrym łuku, która to okoliczność utrudniała roboty brukarskie (Patrz rys 2, 3 i 16). Firma tak dalece starała się o dobre wykonanie, że na wiązanie kostek sporządzono specjalne plany w skali 1:5, wedle których ułożono następnie kostki brukowe.

XV. Działkę Nr. 23 wykonał **Departament Techniczny Magistratu miasta Lwowa** z kostek drewnianych własnego wyrobu, jako bruk cichy.

W szczególności na podłożu z piasku 10 cm grubości, ubito warstwę betonu 12 cm grubości a następnie na betonie ułożono kostki drewniane o wymiarach $5 \times 10 \times 20$ cm, fugi zaś zalano gorącym asfaltem i posypano drobnutkim żwirem.

Roboty około ułożenia kostek drewnianych wykonano przez specjalnych robotników wyszkolonych przez Departament Techniczny Magistratu; robota zaś sama została pod każdym względem **w z o r o w o** wykonana.

Krawężniki dla tej przestrzeni zostały dostarczone bezinteresownie przez firmę „Kossowski“ — Skoczów, Górny Śląsk (Patrz rys. 2, 3 i 4.)

XVI. Działkę Nr. 22 wykonała firma „**Inż. M. Chwastowski i Inż. L. Ciechanowicz**“ Lwów.

Działkę tę wykonano na podłożu z piasku i szutru o łącznej grubości 36 cm jako dziką mozaikę z granitu klesowskiego. Grubość całej nawierzchni wynosi około 48 cm. Fugi pomiędzy pojedynczemi kostkami zalano asfaltem na gorąco (Patrz rys. 2 i 3).

XVII. Działkę Nr. 21 wykonała firma „**Spółka Akcyjna Szczakowa Fabryka cementu.**“

Działka ta została wykonaną przez firmę jako droga cementowa. W szczególności na podłożu piasku 10 cm grubości, zbudowano płytę betonową 12 cm grubości, następnie zaś ułożono górną warstwę z betonu 5 cm grubości. Całą płytę w ten sposób sporządzoną, podzielono fugami dylatacyjnymi na trzy części. Robotę wykonano pod każdym względem

bardzo dokładnie. Do budowy użyto cementu portlandzkiego własnej fabrykacji oraz drobno-ziarnistego żwirku bazaltowego z łomów w Niedźwiedziej Górze (Patrz rys. 2, 3 i 17).

XVIII. **Działkę Nr. 17 i 18** wykonała firma „**Inż. Henryk Kowarzyk i inż. Władysław Braun**“ Kraków, Dębniki, willa „Sylwan“.

Działki te zostały wykonane jako droga szutrowana z bazaltu z łomów „Niedźwiedzia Góra“ w Tenczynku. W szczególności na podkładzie z piasku 10 cm grubości, ułożono dolny pokład 18 cm grubości z kamienia miejscowego, zaś na tem szutrówkę 12 cm grubości z bazaltu o różnych wielkościach ziaren. Rynsztoki na tej przestrzeni wykonano z kostek bazaltowych dostarczonych przez firmę (patrz rys. 2, 3 i 17).



Rys. 17. Widok drogi wystawowej w okolicy działki Nr. 21.

XIX. **Działkę Nr. 24** wykonała firma „**Polskie Towarzystwo Naftowe Mazut**“ Spółka akcyjna, Warszawa ul. Szkolna l. 2.

Działka ta została wykonana jako droga asfaltowa z meksfaltu (Mexphalte).

Meksfalt jest produktem ropy otrzymanym przy destylacji olejów asfaltowych meksykańskich, bardzo bogatych w zawartość asfaltu. Jest to bitum czysty.

Meksfalt jest używany do wytwarzania zapraw asfaltowych, używanych do budowy dróg i bruków, trotuarów, jezdni, podłóg w fabrykach, rzeźniach i t. p.

Główne zalety meksfaltu służącego do budowy dróg są następujące:

a) Meksfalt jest produktem zupełnie czystym, sporządzonym na pod-

stawach ściśle naukowych. Meksfalt można mieszać z każdym innym materiałem mineralnym, znajdującym się w danej okolicy.

b) Jest on nieprzemakalnym i jest do pewnego stopnia niewrażliwy na krańcowe temperatury europejskie.

c) Jezdnie zbudowane z meksfaltu mogą być natychmiast po wykonaniu oddane do ruchu.

d) Meksfalt jest elastyczny, daje jezdni dużą odporność i długotrwałość. Jezdnia asfaltowa nie daje kurzu i jezdnię tę można zaliczyć do cichych bruków.

Ponadto meksfalt względnie drogi meksfaltowe posiadają jeszcze inne drobniejsze zalety.

Drogę meksfaltową na Wystawie Drogowej wykonano w następujący sposób :

Na podłożu piaskowem 8 cm i dolnym pokładzie 18 cm grubości na jednej połowie odcinka rozścielono żwir bazaltowy, który następnie niecałkowicie zawałowano i drogę osuszono. W międzyczasie przygotowano meksfalt, ogrzewając go w odpowiednich kotłach do temp. 180° C. Następnie gorącym meksfalem zalano szczeliny pomiędzy ziarnami niecałkowicie zawałowanej drogi, posypano drobnym żwirkiem bazaltowym i następnie ukończono wałowanie aż do zupełnego ustalenia się tak sporządzonego odcinka szosy asfaltowej (patrz rys. 2 i 3).

Drugą połowę odcinka Nr. 24 wykonano jako zwykłą szosę ze żwiru bazaltowego, wiązaną tylko wodą, a to w celu uwidocznienia różnicy pomiędzy szosą asfaltową i szosą zwykłą.

Koszta budowy dróg meksfaltowych przedstawiają się następująco:

1 tona meksfaltu loco Gdańsk razem z cłem, manipulacją, podatkiem spożywczym, kosztuje 386 zł.

Jeżeli warstwa szutru wynosi 7 cm potrzeba 8 kg meksfaltu. Przy warstwie 8 cm — 9 kg, zaś przy warstwie 9 cm — 10 kg. Wobec tego cena za 1 m² szosy meksfaltowej kalkuluje się na dwadzieścia kilka zł, nie licząc w tej cenie potrzebnego żwiru.

Podczas referatu wyświetlono też film dostarczony przez firmę a dotyczący budowy dróg tego typu.

Przez wyświetlenie tego filmu przedstawiono dokładny przebieg roboty i budowy szos asfaltowych z meksfaltu, przy zastosowaniu maszyn, ulepszonych kotłów do podgrzewania meksfaltu i t. p.

Rysunek 18-ty przedstawia nam urywek z wyświetlonego filmu a w szczególności gotową szosę meksfaltową do piramid w Egipcie, gdzie jak wiadomo ciepła temperatura jest znacznie wyższą, jak w naszym klimacie.

XX. Działkę Nr. 25 wykonała firma **ad XIX.**) wymieniona. W szczególności działka ta została utrwalona warstwą ochronną sprameksu (Spramex).

Sprameks jest czystym bitumem podobnym zresztą do meksfaltu, jednak o innych nieco własnościach chemicznych.

Utrwalenie drogi sprameksem wykonano na Wystawie Drogowej w następujący sposób:

Drogę żwirową grubości około 38 cm, przygotowaną do tego celu i zupełnie zawałowaną wałem parowym 18-to tonowym, oczyszczono następnie z prochu, piasku i t. p., oraz osuszono ją z wilgoci przy użyciu odpowiednich do tego celu piecyków ogrzewanych koksem. Następnie sprameks dostarczony w bębnach blaszanych wagi 100 kg, ogrzano w kotłach do tego celu przygotowanych do temp. 175° C i w płynnym stanie zalano przygotowaną poprzednio nawierzchnię. Wkońcu posypano całą powierzchnię drobnym żwirkiem, oraz kilku przetoczeniami wału, przy ciśnieniu tak sporządzoną sprameksową warstwę ochronną.



Rys. 18. Droga meksfaltowa do piramid w Egipcie.

Ilość sprameksu potrzebna na 1 m² przy tym systemie wynosi 1·5—2 kg. Koszta utrwalenia nawierzchni wynoszą około 1 zł za 1 m² (Patrz rys. 2, 3 i 19).

Podczas referatu wyświetlono też film, z utrwalania dróg szutrowanych sprameksem przy zastosowaniu urządzeń i maszyn używanych przy budowie tego rodzaju dróg.

Rys. 19. przedstawia nam urywek z filmu z budowy dróg, względnie utrwalania sprameksem a w szczególności drogę w Korneuburgu k. Wiednia.

Podczas referatu wyświetlono również film z budowy dróg względnie bruków asfaltowych, przy zastosowaniu meksfaltu. Drogi takiej na Wystawie Drogowej nie wykonano a przebieg jej budowy jest następujący:

W maszynach specjalnie do tego celu sporządzonych, fabrykuje się

przy temperaturze około 175° C mieszaninę z kamienia, piasku i meksfaltu. Tak przygotowaną mieszaninę w stanie gorącym sprowadza się przy pomocy odpowiednio urządzonych wagoników lub samochodów na miejsce budowy. Odległość transportu z fabryki na miejsce budowy może wynosić nawet do 30 km, należy tylko uważać, ażeby mieszanina dostała się dostatecznie gorąca na miejsce budowy. Materiał dostarczony na budowę rozsypuje się w warstwach około 10 cm i następnie po ułożeniu go do profilu wałuje się wałem 12—18-tonowym, aż do zupełnego utrwalenia nawierzchni. Taki bruk asfaltowy zwany także betonem asfaltowym, można wykonywać także w dwu warstwach, postępując w ten sposób, że drugą warstwę wykonujemy bezpośrednio po ostygnięciu pierwszej warstwy. Tak wykonana droga asfaltowa może być bezzwłocznie oddana ruchowi.



Rys. 19. Droga utrwalona sprameksem.

XXI. **Działkę Nr. 19** wykonano jako drogę podszutrowaną i niewałowaną, który to typ dróg ma bardzo obszerne zastosowanie na tujszym terytorjum na podrzędniejszych drogach (Patrz rys. 2 i 3).

XXII. **Działkę Nr. 20** wykonano jako drogę typu wojennego z krąglaków 8—10 cm przekroju i w końcu

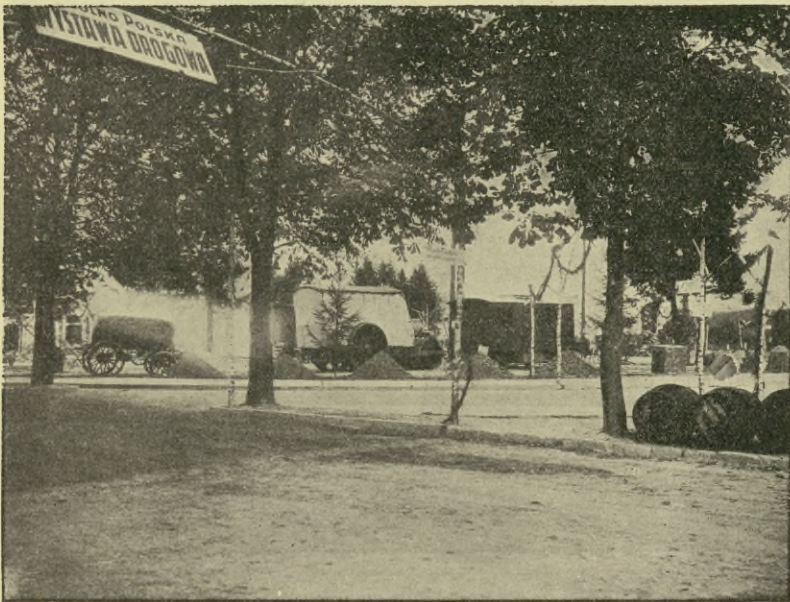
XXIII. **Działkę Nr. 27** wykonano dla zamknięcia całości jako typową drogę gruntową.

W dniu 9 września 1926 r. a więc już podczas trwania Wystawy Drogowej, zgłosił się delegat Rządu szwajcarskiego Insp. Kantonu Genewskiego p. Dufour i wyraził chęć wykonania drogi pokazowej na dwóch odcinkach, które otrzymały liczbę porządkową Nr. 28 i 29.

Wykonanie tych odcinków rozpoczęto 10 września 1926 r. o godzinie

7-mej rano w miejscu obok działki Nr. 25 (Spółki Akc. „Mazutu“) na działkach nie oznaczonych już na planach rys. 1, 2 i 3 sporządzonych dla niniejszego referatu.

Działki te zostały już po odczycie wykonane preparatem zwanym arcitem (arcite) a to jedna działka przy wgłębnej impregnowaniu arcitem a druga przy powierzchniowej. Zaletą tego typu dróg ma być okoliczność, że można je wykonywać podczas deszczu. Bliższych szczegółów w sprawie budowy względnie utrwalania dróg arcitem zasięgnąć można w towarzystwie „Société d'Etudes Chimiques, Quai du Cheval-Blanc Geneve“.



Rys. 20. Widok części Wystawy Drogowej.

W końcu dla zamknięcia całości opisu budowy drogi wystawowej nadmienia się, że droga ma łączną długość 450 mb. Na drodze wykonano 720 mb krawężników, 1.602 mb chodników różnego typu, powierzchnia jezdni wynosi 3.165 m².

Krawężniki na drodze zostały wykonane na całej przestrzeni z betonu ubijanego na miejscu z wyjątkiem tylko działki Nr. 23 powyżej już opisanej.

Krawężniki rozpoczęto wykonywać w dniu 24 sierpnia 1926 a chodniki w dniu 27 sierpnia 1926 r.

Na przygotowanym już podłożu drogowym, rozpoczęto wykończenie nawierzchni w terminach jak następuje:

Na działce Towarzystwa Eksploatacji Kamieniołomów w dniu 26 sierpnia 1926 r.

Na działce Spółki Akcyjnej Szczakowa 28 sierpnia.

Na działce Spółki z ogr. odp. „Komdrobit“ 27 sierpnia.

Na działce Inż. Pohorylesa w dniu 1 września.

Na działce Spółki Akcyjnej „Mazut“ 2 września.

Na działce firmy Gawiak 4 września o godzinie 1 rano.

Na działce Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Lublinie wykonano roboty od 25—28 sierpnia.

Na działce firmy Fajnsztejn 31 sierpnia.



Rys. 21. Wnętrze pawilonu Wystawy Drogowej.

Drogę podsutrowaną wykonano w dniu 4 września.

Drogę z krąglaków typu wojennego wykonano 2 i 3 września.

Drogę gruntową wykonano w nocy 4 września.

Działkę Departamentu Technicznego Magistratu m. Lwowa wykonano w dniu 1 i 2 września.

Działkę firmy Inż. Braun i Inż. Kowarzyk wykonano 1—4 września.

Działkę firmy Inż. Chwastowski i Inż. Ciechanowicz wykonano w czasie od 2—4 września.

Kompletną budowę drogi wystawowej ukończono więc w 27-miu dniach, 648 godzinach, z czego 160 godzin wypada na pracę normalną, zaś 488 godzin na pracę pozagodzinową, względnie nocną i świąteczną. Wszystkie roboty na drodze oraz ułożenie i przetransportowanie eksponatów kamiennych na właściwe miejsca ukończono w dniu otwarcia



Rys. 22. Widok maszyn drogowych na Wystawie Drogowej.



Rys. 23. Widok stoiska Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie w pawilonie Wystawy Drogowej.

I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej, t. j. 5 września o godzinie 10-tej przed południem.

W końcu na zakończenie niniejszego referatu uważam za konieczne podziękować w imieniu Zarządu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej i w imieniu własnym:

a) Wszystkim P. T. Urzędom, reprezentowanym na Wystawie za poparcie naszych dążeń i wzięcie udziału w Wystawie;

b) Wyżej już wymienionym Władzom za udzielenie subwencji, która dopomogła Zarządowi Wystawy do zrealizowania tejże;

c) Wszystkim P. T. Firmom, które biorą udział w I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej a specjalnie tym, które biorą udział w czwartym dziale Wystawy, a które nie żałowały trudów i kosztów do zrealizowania zamierzonego dzieła, oraz

d) Wszystkim P. T. Pracownikom i Robotnikom, którzy przy budowie drogi wystawowej pracowali z największym wyęczeniem sił umysłowych i fizycznych.

CZEŚĆ IV.

WYŚCIGI SAMOCHODOWE I GHYMKANA.

Dla propagandy rozwoju odbudowy dróg i ruchu samochodowego, urządził Zarząd I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej wspólnie z Małopolskim Klubem Automobilowym we Lwowie w związku z Wystawą drogową:

1. Międzynarodowe wyścigi samochodowe w dniu 12. IX. 1926 r. i
2. Ghymkanę samochodową w dniu 5. IX. 1926 r.

1. Wyścigi samochodowe.

Wyścigi samochodowe urządzono na 20 km. odcinku drogi państw. Nr. 9/12 (Stryj-Lwów) ze startem na terytorjum gminy Krasowa pow. Lwowskiego i finiszem na terytorjum m. Lwowa w km. 2'5 wspomnianej drogi.

W tym celu przy szosie, która znajdowała się w bardzo dobrym stanie, ustawiono w odpowiednich miejscach urządzenia związane z wyścigami a to trybunę na 1.000 osób, baraki, budki telefoniczne, bufety i t. p., oraz przerzucono ponad drogą na finiszu most dla: Jury, przedstawicieli Władz, Centrali telefonicznej, chronometrzystów, elektrycznego megafonu i t. p. Naprzeciw trybun umieszczono tablice orientacyjne dla publiczności z podaniem numerów konkurentów, wykazanych czasów i t. p.

Dzięki staraniom Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych we Lwowie, droga została wzdłuż trybun na długości 1.500 m pokryta impregnołem a ponadto dla zwalczania kurzu podczas wyścigów, Miejski Zakład Czyszczenia miasta postawił do dyspozycji Komitetu wyścigów samochody z beczką do kropienia drogi.

Podczas wyścigów jak też i w dniach poprzednich, ze względu na trening, był odnośny odcinek drogi zamknięty dla ruchu kołowego i pieszego i oddany wyłącznie na cele wyścigów samochodowych na podstawie zarządzenia Urzędu Wojewódzkiego we Lwowie.

Wyścigi wywołały bardzo znaczne zainteresowanie sfer oficjalnych, sportowych i szerszej publiczności, której naliczono w dniu wyścigów 3—4.000 osób, mimo Targów Wschodnich i innych imprez sportowych, urządzanych w tym dniu we Lwowie.

Ze sfer oficjalnych obecni byli na wyścigach: Wojewoda lwowski Dr. Garapich, Komendant Korpusu Generał Sikorski, Prezydent miasta Lwowa J. Neumann, Delegat Ministerstwa Robót Publicznych Inż. M. Rappe i Inż. Kalinowski, Dyrektor Robót Publicznych Województwa lwowskiego Inż. Rogoziński, Dyrektor Robót Publicznych Województwa warszawskiego Inż. Tryliński, Wydział Małopolskiego Klubu Automobilowego z generałem hr. Lamezanem na czele, Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego hr. Potocki, Delegat Automobilklubu Polski Dr. Sznarbachowski, oficerowie Sztabu generalnego lwowskiego Okręgu Korpuśnego, korpus oficerski VI. p. lotniczego i VI. Dywizjonu samochodowego i inni.

Prasa miejscowa i z całej Polski była zastąpiona bardzo licznie.

Wyścigi odbyły się przy stałej pogodzie wedle następującego programu:

A) Wyścig 20 kilometrowy.

a) dla wozów turystycznych	— 9 uczestników
b) „ „ wyścigowych	— 2 „
c) samochody dorożkarskie (zarobkowe)	— 5 „
d) dla motocykli	— 9 „
e) dla motocykli z wózkiem przyczepnym	— 1 uczestnik

B) Kilometre-Lancee.

a) dla wozów turystycznych	— 4 uczestników
b) „ „ wyścigowych	— 2 „
c) dla motocykli	— 2 „

Razem było uczestników 34.

W wyścigach brały udział samochody i motocykle następujących marek: A. J. S., Austro-Daimler, Bugatti, B. S. A., Fiat, Francis-Barnett, F. N., Om-Superba, Harley-Dav., Indian, Rudge, Steyr, Studebacker i Tatra.

Z kierowców niezawodowych brali udział między innymi znani sportsmeni jak:

Kap. Kazimierz Fick, Izydor Fürstenberg, Matylda hr. Gołuchowska, Major Marjan Gaweł, Kornel Horodyski, Witold Kellerman, Janina Lotczkowa, Inż. Henryk Liefeld, Inż. Ksawery Mikucki, Zbigniew Orzechowski, Por. Bronisław Osiński, Inż. Janusz Regulski, Inż. Jan Ripper, Max Żmuda, Inż. T. Zangel i inni.

Wynik wyścigów był znakomity.

Inż. Liefeld osiągnął na Daimlerze w wyścigu 20 km. 8-mioma wirażami i 4-ma znieśieniami sięgającymi do 6%, średnią szybkość 120'761 km na godzinę. (Czas 9'28'') który to wynik znany był w całej Europie, zaś w „Kilometre-Lancee“ uzyskał chyżość 151'713 km na godzinę, pobijając w ten sposób dotychczasowy rekord Polski.

W. Kellerman na samochodzie „Bugatti“ osiągnął analogiczne rezultaty 118*187 (10'91/2") i 144*607 km na godzinę.

Inż. Zangel na wozie turystycznym marki „Steyr“ uzyskał chyżość 102*389 km na godzinę i przy „Kilometre-Lancee“ 118*772 km na godzinę.

Max Żmuda na motocyklu B. S. A. uzyskał chyżość 97*879 km na godzinę i 116*899 przy „Kilometre-Lancee“ i t. d.

Również czas uzyskany przez kierowczynię hr. Gołuchowską na „Tatrze“ 17'57 i 3/5" i Janinę Loteckową na „Francis Barnett“-cie 18*352/5 był bardzo zadowalający.

Na podstawie wyników wyścigów Jury przyznało uczestnikom 26 nagród, z których: wędrowną nagrodę miasta Lwowa za najlepszy czas otrzymał po raz drugi z rzędu Inż. H. Liefeld.

Nagrodę Kasyna Narodowego za drugi z rzędu najlepszy czas W. Kellerman.

Dyplom honorowy M. K. A. we Lwowie i tytuł rekordsmana na rok 1926 w kategorii samochodów Inż. H. Liefeld, w kategorii zaś motocyklów M. Żmuda.

Ponadto rozdano jeszcze około 20 dalszych nagród uczestn. wyścigów.

2. Ghymkana samochodowa.

Ghymkanę samochodową urządzono na boisku Sokoła-Macierzy na Łyczakowie we Lwowie.

W tym celu Zarząd Wystawy Drogowej wykonał potrzebne do Ghymkany urządzenia, które ustawiono na wyżej wspomnianem boisku.

Ghymkana odbyła się podczas sprzyjającej pogody, przy znacznem zainteresowaniu publiczności, której naliczono 2.000 osób mimo otwarcia w tym dniu Targów Wsch. we Lwowie i innych imprez urządzonych równocześnie.

Uczestników Ghymkany było 17.

Z kierowców niezawodowych brali udział:

P. Alicja Gawłowa, Marjan Gawęł, Karol Dębicki, Inż. Aleksander Juhre, Dr. Stefan Stenzel, Inż. Władysław Rubczyński i inni.

W Ghymkanie brały udział samochody i motocykle następujących marek :

Austro-Daimler, Daimler ABM, Austro-Fiat, Fiat 501, 503, 509, Essex, Lancia, Mathis, Mercedes, OM. i Tatra.

3. Komitet organizacyjny Wyścigów i Ghymkany.

Do Komitetu organizacyjnego Wyścigów i Ghymkany należeli :

Z ramienia M. K. A. : p. Borek-Prek Henryk Komandor, Inż. Władysław Rubczyński, zast. Komandora, Inż. Aleksander Juhre, mjr. Marjan Gawęł, mjr. Tadeusz Sołtyński — starter, mjr. Władysław Matula — kierownik chronometrażu.

Z ramienia Wystawy Drogowej należeli do Komitetu członkowie Zarządu Wystawy Drogowej.

CZEŚĆ V.

LISTA WYSTAWCÓW

I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej we Lwowie.

W Wystawie Drogowej brały udział następujące Urzędy i Firmy:

A) Urzędy.

1. Ministerstwo Robót Publicznych; 2. Politechnika Warszawska; 3. Politechnika Lwowska; Urząd Wojewódzki — Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych; 4. w Brześciu n/Bugiem; 5. w Lublinie; 6. we Lwowie; 7. w Łucku; 8. w Nowogródku; 9. w Poznaniu; 10. Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie; 11. Oddział Drogowy Magistratu we Lwowie; 12. Magistrat miasta w Biłgoraju; 13. w Borystawiu; 14. w Piotrkowie; 15. w Przemyślanach; 16. w Puławach; 17. w Stanisławowie; 18. Kierownictwo Odbudowy Drogi 9/12 we Lwowie; 19. Kierownictwo Brukowania Drogi Nr. 9 w Zniesieniu; 20. Kierownictwo Garaży O. D. R. P. we Lwowie — Lwów, ul. Niemcewicza l. 48; 21. Kierownictwo Budowy Mostu w Sandomierzu; 22. Kierownictwo Budowy Mostu w Szczucinie; Wydział Powiatowy: 23. w Brodach; 24. w Dąbrowie; 25. w Drohobyczu; 26. w Grybowie; 27. w Jędrzejowie; 28. w Nowogródku; 29. w Opatowie; 30. w Rohatynie; 31. w Sokalu; 32. w Tczewie; 33. w Zbarażu; Powiatowy Zarząd Drogowy: 34. w Grójcu; 35. w Kielcach; 36. w Łasku; 37. w Sandomierzu; 38. w Wierzbniku; Okręgowy Zarząd Dróg Samorządowych: 39. w Wadowicach; 40. Klinkiernia w Białopolu; 41. Kierownictwo Kamieniołomów T. W. S. w Kozach; Państwowy Zarząd Drogowy: 42. w Czortkowie; 43. w Kołomyży; 44. w Krośnie; 45. we Lwowie; 46. w Samborze; 47. w Stryju; 48. w Tarnopolu.

B) Firmy.

1. Przedsiębiorstwo Robót budowl. i żel.-beton. Inż. Zygmunt Antuszewski — Lublin, Namiesnikowska 45-8; 2. Leon Appel i Ska — Lwów, ul. Legionów 1; 3. Blawn Knox-Company — Pitsburg; 4. Inż. Wł. Braun i Inż. Hk. Kowarzyk — Łomy bazaltu, Kraków, Dębniki willa „Sylvan“; 4. Büttner-Werke Aktiengesellschaft, Linz a/D.; 5. Inż. Chwastowski i Inż. Ciechanowicz Lwów; 6. „Cyclecar“ Ska z o. o. Lwów, ul. Romanowicza l. 9; 7. Eksploatacja Kamieniołomów Ska Akc. Kraków, ul. Grodzka 40;

8. M. Fajnsztejn Kamieniołomy Klesowo-Kowel, Al. Kś. Poniatowskiego 8 ;
 9. Fabryka maszyn i odlewnia żelaza i metali „Ferrum“ Ska z o. por. Lwów, ul. Żółkiewska 164 ;
 10. „Ferro-Elektrikum“ Ska Handlowo-Techniczna z o. por. Kujat, Zander i Volker, Łódź, ul. Piotrkowska l. 123 ;
 11. Granity Wołyńskie Marjan Gawiak Klesowo, pow. Sarny, wojew. Poleskie ;
 12. Société d'Etudes Chimiques Pour l'Industrie — Genewa, 8 Quai du Cheval Blanc ;
 12. Bracia Groedel Kamieniołomy — Lwów, ul. Gródecka 109 ;
 14. Bracia Horodyscy Warsztaty maszynowe Stryj, ul. Skolska l. 9 ;
 15. Inż. Piotr Władysław Jackowski — cywilny inżynier budowy i kultury Lwów, ul. św. Zofji 30 ;
 16. Kamieniołomy Miast Małopolskich Ska z o. o. Kraków, ul. Grodzka 40 ;
 17. „Komdrobit“ Komprymowane Drogi Bitumiczne Ska z o. odpow. Katowice pl. Wolności 7 ;
 18. Józef Kossowski Przedsiębiorstwo Kamieniarskie Skoczów, Śląsk Polski ;
 19. Kazimierz Kwieciński — Kamieniołomy — Mikołajów n/Dn. ;
 20. Fabryka maszyn Inż. Luzatto Wiedeń X. Quellenstrasse 149 ;
 21. Małobęcki i Rastawiecki Kamieniołomy — Huta Szczerzecka op. Wybranówka ;
 22. Novák & Jahn Maschinenfabrik Aktiengesellschaft — Prag-Bubna ;
 23. Polskie Towarzystwo Naftowe „Mazut“ Ska Akc. Warszawa, ul. Szkolna l. 2 ;
 24. „Metal“ Fabryka wyrobów metalowych i akumulatorów Dr. Inż. Bieńkowski Ska Akc. Lwów, ul. Zacharjewicza 5 ;
 25. Miejska Kolej Elektryczna — Lwów, ul. Wólecka 1 ;
 26. Inż. Henryk Pohoryles — Lwów, ul. Batorego 32 ;
 27. „Szczałkowa“ S. A. Portlandcementu Szczałkowa ;
 28. The Heltzel Steel Forman Iron Co Warren-Ohio ;
 29. Polskie Przedstawicielstwo Firmy Wolfsholz — Inż. Wachman — Lwów. ul. Potockiego 64 ;
 30. Juliusz Weiss Koleje polne, leśne i fabryczne — Lwów ul. Potockiego ;
 31. „Wentyl“ Skład techniczny J. Zarwanitzer i J. Better Lwów, ul. Gródecka 36 ;
 32. A. B. Vågmaskiner — Stockholm.
-

CZEŚĆ VI.

LISTA ODZNACZONYCH

na I. Ogólno-Polskiej Wystawie drogowej we Lwowie.

Na wystawie drogowej zostały odznaczone następujące Urzędy, Firmy i Osoby:

A) Urzędy:

1. Złoty medal otrzymał:

URZĄD WOJEWÓDZKI OKRĘGOWA DYREKCJA ROB. PUBL. ODDZIAŁ DROGOWY W LUBLINIE: za urządzenie pokazu nawierzchni klinierowej i poparcie dążeń I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej.

URZĄD WOJEWÓDZKI OKRĘGOWA DYREKCJA ROB. PUBL. ODDZIAŁ DROGOWY WE LWOWIE: za czynne i wybitne poparcie dążeń oraz za znakomity udział w I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej.

URZĄD WOJEWÓDZKI OKRĘGOWA DYREKCJA ROB. PUBL. ODDZIAŁ DROGOWY W NOWOGRÓDKU: za poparcie dążeń I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej i wzięcie udziału.

TYMCZASOWY WYDZIAŁ SAMORZĄDOWY WE LWOWIE: za moralne i materialne poparcie i udział w I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej.

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY WE LWOWIE: za współpracę przy urządzaniu wyścigów i Ghymkany samochodowej w Związku z Wystawą Drogową.

2. List pochwalny otrzymał:

WYDZIAŁ TECHNICZNY MAGISTRATU W STANISŁAWOWIE: za poparcie dążeń I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej.

B) Firmy:

1. Złoty medal otrzymał:

LEON APPEL i SKA — we LWOWIE: za instrumenta techniczne.

INŻ. WŁ. BRAUN i INŻ. HK. KOWARZYK W KRAKOWIE: za mate-

ryjały bazaltowe i wykonanie 2 działek pokazu nawierzchni drogowej.

EKSPLOATACJA KAMIENIOŁOMÓW SKA AKC. W KRAKOWIE: za znakomite wykonanie 3 działek pokazu nawierzchni drogowych z różnych kostek bazaltowych oraz wyrobów z bazaltu.

M. FAJSZTEJN KAMIENIOŁOMY KLESOWO: za materiały granitowe i wykonanie 3 działek pokazu nawierzchni drogowych w szczególności bruku „dzika mozaika“ i bruku z półkostek.

„FERRUM“ FABRYKA MASZYN I ODLEWNIĄ ŻELAZA I METALI LWÓW: za fabrykację maszyn do budowy dróg

„FERRO-ELECTRICUM“ SP. HANDL.-TECHN. Z OGR. POR. ŁÓDŹ: za pokaz spajania szyn sposobem aluminjo-technicznym Firmy: Elektrothermit

MARJAN GAWIAK GRANITY WOŁYŃSKIE KLESOWO: za materiały i wyroby granitowe.

SOCIÉTÉ d'ETUDES CHIMIQUES POUR l'INDUSTRIE GENEWA: za wykonanie działki pokazu nawierzchni drogowej arcytem (arcite).

KAMIENIOŁOMY MIAST MAŁOPOLSKICH SKA Z O. O. W KRAKOWIE: za materiały porfirowe i znakomite wykonanie 3 działek pokazu nawierzchni drogowych z kostek porfirowych.

„KOMDROBIT“ KOMPRYMOWANE DROGI BITUMICZNE SKA Z O. POR. W KATOWICACH: za materiały asfaltowe i znakomite wykonanie 3 działek pokazu nawierzchni asfaltowej „Komdrobit“ pat. Dr. Inż. Dammanna.

KLINKIERNIA W BIAŁOPOLU: za fabrykację klinkierów do budowy dróg.

KÖRBER MAKS BUDOWNICZY W PSZCZYNIE: za znakomite wykonanie pokazu nawierzchni asfaltowej patentu Dr. Dammanna.

M. LUZATTO FABRYKA MASZYN WE WIEDNIU: za tłuczki do szutru.

ŁOMY KWARCYTOWE MAŁOBECKI i RASTAWIECKI WE LWOWIE — HUCIE SZCZERZECKIEJ: za materiały kwarcytowe i wyroby z tych materiałów.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAFTOWE „MAZUT“ SKA AKC. W WARSZAWIE: za pokaz drogi wykonanej meksfaltem i sprameksem, znanymi ogólnie pod marką „mexphalte“ i „spramex“.

MIEJSKA KOLEJ ELEKTRYCZNA WE LWOWIE: za pokaz wzorowego ułożenia szyny tramwajowej na drodze wystawowej.

„SZCZAKOWA“ SKA AKC. W SZCZAKOWEJ: za fabrykację portlandcementu i pokaz nawierzchni betonowej.

A. B. VÄGMASKINER FABRYKA MASZYN W SZTOKHOLMIE: za równacz dla dróg marki „Bitwargen“ Nr. 144.

2. Srebrny medal otrzymał:

- „CYCLECAR“ SKA Z O. O. LWÓW: za urządzenie wystawy samochodów na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej.
- INŻ. CHWASTOWSKI i INŻ. CIECHANOWICZ WE LWOWIE: za wykonanie działki pokazu nawierzchni drogowej, jako „dzikiej mozaiki“.
- PRZEDSIĘBIORSTWO KAMIENIARSKIE JÓZEF KOSSOWSKI W SKO-CZOWIE, ŚLĄSK POLSKI: za wyroby kamieniarskie z kamienia skoczowskiego.
- „METAL“ FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH WE LWOWIE: za wyroby żelazne do budowy dróg i mostów.
- SKŁAD TECHNICZNY „WENTYL“ WE LWOWIE: za części składowe do maszyn.
- STYPUŁA KAROL majster brukarski w Krakowie: za znakomite wykończenie robót brukarskich na drodze wystawowej.
- TEGEL RUDOLF Kierownik Kamieniołomów w Miękini: za znakomitą pracę przy wykonaniu działek nawierzchni drogowej Firmy: Kamieniołomy Miast Małop. i Spółki Eksploatacji Kamieniołomów.

3. List pochwalny otrzymał:

- KAMIENIOŁOMY — BRACIA GROEDEL W SKOLEM: za kamień szkolski i wyroby kostkowe.
- WARSTATY MASZYNOWE BRACIA HORODYSCY W STRYJU: za wyroby metalowe do budowy mostów.
- INŻ. PIOTR WŁADYSŁAW JACKOWSKI WE LWOWIE: za wyroby mat izolacyjnych z trzciny.
- KAMIENIOŁOMY KAZIMIERZ KWIECIŃSKI W MIKOŁAJOWIE N./DN.: za eksploatację wapieni z łomów w Mikołajowie n./Dn.
- INŻ. H. POHORYLES WE LWOWIE: za pokaz drogi maziowanej „impregnolem“.
- INŻ. H. WACHMAN WE LWOWIE: za pokaz modelu pała żelazno-betonowego syst. Inż. Wolfscholza.
- JULJUSZ WEISS WE LWOWIE: za materiały kolejkowe.

C) Osoby.

1. Złoty medal otrzymali:

- INŻ. JAN BRYLIŃSKI WE LWOWIE: za wybitną pracę organizacji i urządzenia I. O. P. Wystawy Drogowej oraz wykonanie wzorowego pokazu nawierzchni drogowych.

INŻ. MARYNOWSKI JERZY W LUBLINIE i INŻ. TARONI LUDWIK WE LWOWIE: za gorliwe poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
INŻ. POHOSKI KAZIMIERZ W ZAMOŚCIU: za znakomite wykonanie pokazu nawierzchni klinkierowej.

2. Srebrny medal otrzymali:

INŻ. KEUPRULJAN GARABED WE LWOWIE i INŻ. KLEINER BRONISŁAW W KROŚNIE: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
BAGAR EDWARD drogomistrz we Lwowie i CZUBIŃSKI JÓZEF drogomistrz w Janowie: za ofiarną pracę przy budowie drogi na I. O. P. Wystawie Drogowej.

3. List pochwalny otrzymali:

ADAMSKI PRZYBYSŁAW w Opatowie: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
ANTONÓW TERAPONT w Brodach: za pracę około wykonania eksponatów dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
INŻ. ARTYCHOWSKI MIECZYŚLAW w Stryju i INŻ. BATYCKI JAN w Samborze: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
BIELAWSKI ANDRZEJ w Zamościu: za wystawienie eksponatów klinikierni w Zamościu na I. O. P. Wystawie Drogowej.
BERGTHAL EMANUEL we Lwowie: za pracę dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
INŻ. BRZozowski BRONISŁAW w Brodach, INŻ. BURGIELSKI WŁADYSŁAW we Lwowie i INŻ. CYŁO WALENTY w Piotrkowie: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
INŻ. DANOWSKI KAZIMIERZ w Białopolu: za fabrykację klinkierów do budowy dróg.
INŻ. EBNER LUDWIK we Lwowie: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
FALANDYSZ STANISŁAW drogomistrz w Derewaczku: za pracę na drodze Nr. 9/12. w związku z I. O. P. Wystawą Drogową.
INŻ. GAŁĄSKA TEODOR w Łasku: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
INŻ. GROCH LEON we Lwowie: za sporządzenie modelu mostu własnego systemu.
INŻ. HUBICKI STANISŁAW we Lwowie: za sporządzenie modelu mostu drewnianego.
INŻ. KASPRZYCKI ROMAN w Przemyślanach, INŻ. KASTNER MIECZYŚLAW w Sokalu: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.

- KERTZÓWNA HELENA we Lwowie: za gorliwą pracę dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
- KLIMASZEWSKI KAZIMIERZ w Rohatynie: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- KŁOSOWSKI JAN brukarz w Krakowie i KUTERNOGA JAN brukarz w Krakowie: za wykonanie robót brukarskich na drodze wystawowej.
- KONOPKA STANISŁAW w Zagnańsku: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- INŻ. KSIEŻOPOLSKI FRANCISZEK w Brześciu n/Bugiem: za poparcie dążeń i osobistą pracę dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
- INŻ. LACHOWICZ ANTONI w Czortkowie i INŻ. LISOWSKI KONRAD MICHAŁ we Lwowie za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- LEWIŃSKI MIRON uczeń szkoły drogomistrzów we Lwowie: za pracę dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
- MACIEJOWSKI ANTONI — technik w Nowogródku, INŻ. MEIER LEOPOLD we Lwowie i INŻ. MORAWETZ LUDWIK w Kołomyji: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- INŻ. MIKUŁA JAN we Lwowie: za pracę z powodu przygotowania ekspozatów T. Wydziału Samorz. na I. O. P. Wystawę Drogową.
- MŁOTEK WŁADYSŁAW robotnik we Lwowie: za roboty ziemne przy budowie drogi wystawowej.
- INŻ. NOWOTNY ROMAN we Lwowie: za współpracę przy urządzeniu pawilonu I. O. P. Wystawy Drogowej.
- NOWORYTA JAN brukarz w Krakowie: za wykonanie robót brukarskich na drodze wystawowej.
- INŻ. PIASKIEWICZ TADEUSZ w Sandomierzu, INŻ. PORDES BERNARD we Lwowie, INŻ. POHOSKI KAROL w Lublinie, RADZIEJEWSKI WALERJAN budowniczy w Tczewie, INŻ. REUTT LEON w Drohobyczu, INŻ. RYBICKI AUGUST we Lwowie, INŻ. ROGAWSKI w Stryju, INŻ. SKOPIŃSKI LUDWIK w Wierzbniku, SZPAK STANISŁAW mierniczy-przysięgły w Dąbrowie, INŻ. SZWED KAROL w Tarnopolu, INŻ. TRAMPLER JÓZEF w Poznaniu, JAN TYCZYŃSKI burmistrz w Puławach i INŻ. WĄSOWSKI JULJAN w Nowogródku: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- WYKA STANISŁAW uczeń Szkoły drogomistrzów we Lwowie: za pracę dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
- INŻ. ZAGÓRSKI MIECZYRŁAW w Wadowicach: za poparcie dążeń I. O. P. Wystawy Drogowej.
- ŻEBROWSKI TOMASZ — mierniczy w Zbarażu: za wzorowe wykonanie zestawień i grafikonów dla I. O. P. Wystawy Drogowej.
-

CZĘŚĆ VII.

LISTA UCZESTNIKÓW

Międzynarodowych Wyścigów samochodowych i Ghymkany, którzy otrzymali dyplomy honorowe.

W myśl prospektu I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej, Zarząd Wystawy Drogowej przyznał w porozumieniu z Małopolskim Klubem Automobilowym dyplomy honorowe uczestnikom wspomnianych imprez, jak następuje :

a) sportowcy.

DĘBICKI KAROL we Lwowie,
POR. FICK KAZIMIERZ we Lwowie,
FAŁAT KAZIMIERZ w Bystrej k. Bielska śląskiego,
FÜRSTENBERG IZYDOR w Będzinie,
GAWŁOWA ALICJA we Lwowie,
MJR. GAWEŁ MARJAN we Lwowie,
HR. GOŁUCHOWSKA MATYLDA we Lwowie,
HORODYSKI KORNEL we Lwowie,
INŻ. JUHRE ALEKSANDER we Lwowie,
KELLERMAN WITOLD Kańczuga,
KUSTANOWICZ EDWARD we Lwowie,
LOTECZKO JANINA we Lwowie,
INŻ. LIEFELD HENRYK Warszawa,
ŁEBKOWSKI N. Warszawa
INŻ. MIKUCKI KSAWERY w Stanisławowie,
ORZECZOWSKI ZBIGNIEW we Lwowie,
POR. OSIŃSKI BRONISŁAW we Lwowie,
POR. PEREPECZKO FLORJAN we Lwowie,
INŻ. RIPPER JAN w Krakowie,
INŻ. REGULSKI JAN w Warszawie,
INŻ. RUBCZYŃSKI WŁADYSŁAW we Lwowie,
SCHADOCK OTTO w Katowicach,
STWIOROK STANISŁAW we Lwowie,

DR. STENZEL STEFAN, we Lwowie,
SZYNDRALEWICZ WILHELM we Lwowie,
ŻMUDA MAKSYMILJAN w Mysłowicach,
INŻ. ZANGEL T. G. w Bielsku.

b) kierowcy zawodowi.

BORTJATYŃSKI SEWERYN we Lwowie,
GINTER PIOTR we Lwowie,
HELLER ANTONI we Lwowie,
KOSTJA ZYGMUNT we Lwowie,
KOLLMAN MIECZYŚLAW we Lwowie,
LIS BRONISŁAW we Lwowie,
MIGDEN JÓZEF we Lwowie,
MIKUSIŃSKI JAN we Lwowie,
OSIŃSKI JAN we Lwowie,
TRUDNIAR MICHAŁ we Lwowie.

K O N I E C.



SPIS RZECZY:

Słowo wstępne	3
Część I.	
Kronika i organizacja I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej we Lwowie	5
Część II.	
Ważniejsze pisma Władz i Urzędów w sprawie I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej	11
Część III.	
Opis osiągniętych rezultatów na I. Ogólno-Polskiej Wystawie Drogowej	17
1. Statystyka drogowa	17
2. Materjały do budowy dróg	18
3. Maszyny do budowy dróg	19
4. Pokaz różnych nawierzchni drogowych	19
Budowa drogi wystawowej	20—41
Część IV.	
Wyścigi samochodowe i Ghymkana	42
Wyścigi samochodowe	42
Ghymkana samochodowa :	45
Komitet organizacyjny Wyścigów i Ghymkany :	45
Część V.	
Lista wystawców I. Ogólno-Polskiej Wystawy Drogowej	
A) Urzędy	46
B) Firmy	47
Część VI.	
Lista odznaczonych na I. Ogólno-Polskiej Wystawy drogowej we Lwowie	
A) Urzędy	49
B) Firmy	50
C) Osoby	53
Część VII.	
Lista uczestników Międzynarodowych Wyścigów samochodowych i Ghymkany którzy otrzymali dyplomy honorowe	56

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

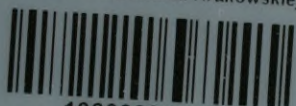


L. inw.

33855

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

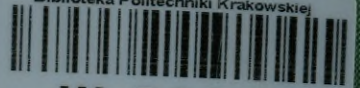
Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297935

Z

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-33855

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297935