

NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK I.

WARSZAWA, 27 kwietnia 1927 r.

№ 17



Ratusz w Poznaniu.

KONFERENCJA WARSZTATOWO-KOLEJOWA SIMP w POZNANIU.

Jak już donosiliśmy w naszym piśmie, w dn. 7—9 maja odbędzie się w Poznaniu następny Zjazd częściowy Stow. Inż. Mechaników Polskich, którego program wypełnią zagadnienie warsztatowe, dotyczące wytwarzania i naprawy taboru kolejowego.

Komitet organizacyjny konferencji powyższej opracował już program, na podstawie zgłoszonych referatów, wobec czego możemy go podać do wiadomości szerszego ogółu, licząc że obudzi on zainteresowanie fachowców, pracujących zarówno w wytwórniach prywatnych, jak i w warsztatach kolei państwowych.

W sobotę więc, 7-go maja, zrana nastąpi zwie-

dzanie Targów Poznańskich w grupach. Zbiórka przed wejściem głównym na Targi o godz. 10 rano. Tegoż dnia, o godz. 5 popoł. odbędzie się posiedzenie, o nast. programie:

1. Otwarcie Konferencji.
2. Inż. J. W a g n e r (Warszawa). O programie zastosowania zasad naukowej organizacji pracy do warsztatów kolejowych i dotychczasowej działalności w tym kierunku.
3. Inż. W. M o s z y ń s k i (Poznań). Zagadnienie pasowań w budownictwie taboru kolejowego.
4. Inż. S t. B r z e z i ń s k i (Poznań). Roboty frezarskie przy naprawie taboru kolejowego.
5. Inż. J. R u p i ń s k i (Warszawa). Organizacja narzędziarni dla potrzeb P. K. P.

W niedzielę, dn. 8 maja:

o godz. 10 rano — referaty:

1. Prof. W. M o z e r (Lwów). Typy naprawni taboru kolejowego i zagadnienia transportu w nich.
2. Inż. W. L i s o w s k i (Warszawa). Organizacja robót kotlarskich w warsztatach kolejowych.
3. Inż. M. W o ń n i a k (Warszawa). Sposoby skrócenia czasu postoju kotłów parowych w naprawie.
4. Inż. Z. D o b r o w o l s k i (Warszawa). Koszty spawania elektrycznego przy naprawie i budowie taboru kolejowego.
5. Inż. A. P a w ł o w s k i. Ustosunkowanie się przemysłu krajowego do potrzeb kolejnictwa.

Tegoż dnia, o godz. 2-iej popoł. — wspólny obiad uczestników Konferencji, zaś o godz. 5 popoł. — dalszy ciąg referatów:

1. Prof. A. X i ę z o p o l s k i (Warszawa). Normalizacja taboru kolejowego.
2. Inż. J. P i o t r o w s k i (Warszawa). Charakterystyki wydajności i dokładności obrabiarek.
3. Inż. Z. R y t e l (Warszawa). Kalkulacja kosztów własnych.
5. Prof. H. M i e r z e j e w s k i (Warszawa). Doświadczenia nad skrawaniem metali (z wyświetleniem filmu).

6. Zamknięcie Konferencji.

Posiedzenia odbywać się będą w sali Collegium Minus Uniwersytetu Poznańskiego.

Referaty mają być 20-minutowe, dyskusja — po każdym z nich 10-minutowa.

Blizszych szczegółów udziela Sekretarjat SIMP (Warszawa, ul. Czackiego 3 m. 2), na miejscu zaś Konferencji — Biuro Zjazdu, którego adres podamy w nast. zeszytcie. Również Biuro Zjazdu wydać będzie zaświadczenia na uzyskanie 66% zniżki na przejazd koleją z Poznania, po Konferencji, oraz wskazywać adresy mieszkań dla przyjezdnych uczestników Zjazdu.

23 MILJ. ZŁ. NA BUDOWĘ DOMÓW w WARSZAWIE.

Chcąc poinformować naszych czytelników o tegorocznych zamierzeniach Magistratu stolicy w zakresie budowy mieszkań, w związku z rozpoczynającym się sezonem budowlanym, zwróciliśmy się do p. Inż. Z. Słomińskiego, Nacz. wydziału technicznego Magistratu, z prośbą o udzielenie informacji naszemu przedstawicielowi w tej sprawie.

Oto garść szczegółów, które nam uprzejmie udzielił p. Naczelnik Z. Słomiński:

Magistrat ma przygotowane plany budowy małych i tanich mieszkań w 3-ch dzielnicach miasta Warszawy: Mokotów (ul. Batorego), Żolibórz (ul. Armji Polskiej) i Praga (ul. Odrowąża).

Mieszkania projektowane są tanie, małe — jedno, dwu i trzyizbowe, ze wszelkimi urządzeniami instalacyjnymi, w domach zwartych, wielopiętrowych.

Typ domów, według obliczeń specjalnie do tego powołanej Komisji, przy zastosowaniu normalizacji elementów budowlanych, będzie mógł służyć jako wzór dla tego rodzaju budowli nie tylko dla Warszawy, lecz i dla miast wojewódzkich, dając wskazania co do wyzyskania maximum terenu, maximum przestrzeni użytkowej mieszkania i minimum kosztów.

Projektując, wzorem zagranicy, w blokach budowlanych przedszkola, pomieszczenia klubowe, ogródki-boiska, pralnie i t. d., osiągnie się korzystanie z niewielkich mieszkań tylko podczas posiłku lub wypoczynku.

W myśl opracowanego programu budowlanego, ma być budowane minimum 500 takich mieszkań rocznie.

Koszt 500 mieszkań, zaprojektowanych na wskazanych terenach, jako minimalny program każdego roku, wyniesie 4 miliony złotych.

Prócz akcji projektowanej obecnie, obejmuje program budowlany miasta następujące budowle i wydatki:

- 1) prowadzenie nadal rozpoczętej budowy kolonii mieszkalnej na Burakowie, składającej się z małych mieszkań, lecz w otoczeniu ogrodowym, ze względu na teren i sposób zabudowy tej dzielnicy, na co potrzeba będzie w r. 1927 około 1 miliona zł.;
 - 2) utrzymanie i remont walących się domów, na co potrzeba będzie (dla 200 domów walących się i 1600 domów w odnowieniu), 5 milionów zł.;
 - 3) budowę 3-ch domów i baraków dla eksmitowanych z wyroków sądowych, lub z powodu walenia się domów, co wymaga wydatku 2 milionów zł.;
 - 4) budowę domów mieszkalnych dla urzędników miejskich kosztem 1 miliona zł.;
 - 5) budowę cegielni miejskiej, która jest ściśle związana z ożywieniem się ruchu budowlanego i regulacją cen na cegłę, co wymagać będzie ok. 100 tys. zł.
- Poza tem:
- 6) na wykończenie 9-ciu gmachów szkolnych i rozpoczęcie nowych 5-ciu — 3 milionów zł.;
 - 7) na budowę piekarni mechanicznej na Woli — 3 milionów zł.;
 - 8) na budowę kąpieliska na ul. Leszczyńskiej z basenem pływackim — 500 tys. zł.;
 - 9) na budowę gmachów szpitalnych (Otwock,

Przemienienie Pańskie, Wola, św. Stanisław i t. d.) — 3 miljn. zł.

W ten sposób program budowlany miasta na rok 1927 obejmuje razem roboty za 23 miliony złotych.

STOWARZYSZENIE (KONGRESÓW DROGOWYCH*).

Sprawozdanie i Komunikat Zarządu Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych.

Po zalegalizowaniu statutu, Zarząd rozesłał w końcu stycznia i początku lutego r. b. odezwy o powstaniu Stowarzyszenia i statut do wszystkich wojewodów, Okręgowych Dyrekcji Robót Publicznych, Samorządów wojewódzkich i powiatowych, magistratów miast wydzielonych, zarządów drogowych państwowych i samorządowych, zrzeseń i stowarzyszeń technicznych, gospodarczych i przemysłowych, izb rolniczych i handlowych, przedsiębiorstw budowlano-drogowych i t. p. (przeszło 900 adresów).

Od lutego do 15-go kwietnia r. b. przystąpiło do Stowarzyszenia 153 członków, zwyczajnych 148 i wspierających 5, w tem osób fizycznych 117 i osób prawnych 36.

Fundusze: Ogólny wpływ (ze składek członkowskich) — 3688 zł. 91 gr., wydatki 356 zł. 55 gr., gotówka (w P. K. O. 3288 zł. 91 gr. i u skarbnika 43 zł. 45 gr.) — 3332 zł. 36 gr.

PIERWSZY POLSKI KONGRES DROGOWY.

Pierwszy Polski Kongres Drogowy oraz wystawa drogowa odbędzie się w połowie września 1927 r. w Warszawie, w gmachu Politechniki; dokładny termin otwarcia Kongresu będzie ustalony w czerwcu i podany do wiadomości.

Zarząd Stowarzyszenia prosi wszystkich, kto się interesuje sprawą drogową, a przede wszystkim członków Stowarzyszenia o:

A) opracowanie referatów na tematy:

1. Zagadnienia gospodarki drogowej w Polsce w związku z wymaganiami ogólnopaństwowymi i życia gospodarczego.
2. Racjonalna organizacja administracji drogowej i służby drogowej w Polsce.
3. Potrzeby finansowe gospodarki drogowej i projekty ich rozwiązania.
4. Zastosowanie racjonalnej organizacji pracy w technice drogowej.
5. Ulepszanie dróg gruntowych.
6. Ulepszanie dróg bitych w Polsce.
7. Nawierzchnia na drogach o ożywionym ruchu.

8. Ulice miasta nowoczesnego.

B) zgłoszenie komunikatów:

9. Z zakresu budowy i utrzymania dróg.
10. Z zakresu ruchu na drogach.

Zawiadomienia o zamiarze wygłoszenia referatu lub komunikatu należy nadesłać Zarządowi Stowarzyszenia do dn. 1-go czerwca r. b., a same referaty i komunikaty — do dnia 1-go sierpnia r. b. pod adresem: Warszawa, Kredytowa 9 — De-

* O założeniu Stowarzyszenia i jego programie patrz Przegl. Techn. 1927, zes. 3, str. 25.

partament Drogowy Ministerstwa Robót Publicznych — Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów drogowych.

Dotąd przyobiecali referaty:

- na temat Nr. 2 — pp.: starosta W. Gajewski ze Skierniewic i Dyr. K. Krug z Kielc;
- na temat Nr. 3 — pp.: Rektor Wł. Grabski i Star. Lamot z Pińczowa;
- na temat Nr. 4 — p. Inż. Z. Słomiński;
- na temat Nr. 5 — pp.: Inż. L. Borowski z Warszawy i Inż. A. Zubelewicz z Grodziska;
- na temat Nr. 6 — pp.: Inż. B. Okulicz z Poznania, Inż. A. Gniewiewski z Mławy, Inż. K. Maćkowski z Torunia i Inż. J. Marynowski z Lublina.
- na temat Nr. 8 — pp.: Inż. Z. Słomiński, prof. T. Tołwiński i Arch. Lech Niemojewski, wszyscy z Warszawy.

Wystawa Drogowa.

W drugiej połowie września 1927 r., podczas Pierwszego Polskiego Kongresu Drogowego, będzie urządzoną Wystawa Drogowa, która zajmie kilka sal rysunkowych w Politechnice Warszawskiej.

Wystawa ma na celu wzajemne zaznajomienie się sfer zainteresowanych w sprawach drogowych, pracujących bądź to naukowo, bądź w administracji, bądź wreszcie w przemyśle.

O ile pozwolą warunki, Wystawa na pewien przeciąg czasu będzie dostępna dla szerokiego ogółu.

Ekspozycje mają być podzielone na trzy główne działy, w zależności od trzech grup spodziewanych wystawców, mianowicie: administracji drogowej, państwowej i samorządowej, uczelni technicznych wyższych i średnich i przemysłu drogowego.

W pierwszym dziale spodziewany jest udział Ministerstwa Robót Publicznych, Dyrekcji Robót Publicznych, Wydziału Samorządowego we Lwowie, Starostw Krajowych w Poznaniu i Toruniu, Zarządów Drogowych, oraz samorządów powiatowych i miejskich. Pożądane są ekspozycje: z działu statystyki (możliwie w postaci wykresów, ewent. tablic dotyczących konserwacji i budowy dróg i mostów drogowych, zaopatrzenia Polski w kamień i inne materiały budowlane, ruchu na drogach i t. p.), następnie ciekawsze projekty mostów i dróg, fotografie wykonanych budowli oraz modele.

W drugim dziale Wystawy pożądany jest udział Politechniki Warszawskiej i Lwowskiej, Oficerskiej Szkoły Inżynierii, oraz Wydziałów Drogowych średnich szkół technicznych. Jako ekspozycje, oczekiwane są dane statystyczne o rozwoju tych uczelni, oraz prace i projekty z zakresu budowy dróg i mostów drogowych, wykonane przez studentów i uczniów.

Trzeci dział obejmie przemysł drogowy, mianowicie: próbki kamieni z kamieniołomów, wyrobów cementowych, bitumów, narzędzia i maszyny do robót drogowych, fundowania i budowy mostów, cenniki, fotografie, modele i t. p. Przy zgłaszaniu ekspozycji, należy mieć na uwadze, że Wystawa będzie rozmieszczona w salach rysunkowych, w których ulokowanie zbyt ciężkich przedmiotów jest niemożliwe; nieznaną ilość maszyn drogowych, prawdopodobnie, uda się umieścić w podwórzu Politechniki.

Pożądane są modele nawierzchni drogowych, wykonane w skrzynkach z boczną ścianą szklaną, przez które możnaby widzieć konstrukcję jezdni;

waga takich modeli nie powinna przekroczyć 100 kg.

Na Wystawie pożądany jest udział przemysłu księgarskiego, obejmującego książki polskie i zagraniczne z działów techniki, statystyki i administracji drogowej.

Wystawcy ponoszą koszty przesyłki ekspozycji, oraz specjalnych urządzeń i dekoracji, potrzebnych dla rozmieszczenia własnych ekspozycji. Poza tem, przy przyjęciu ekspozycji będzie pobierana przez Komitet Wystawy opłata na pokrycie kosztów ogólnych, w zależności od ilości i rodzaju zgłoszonych ekspozycji.

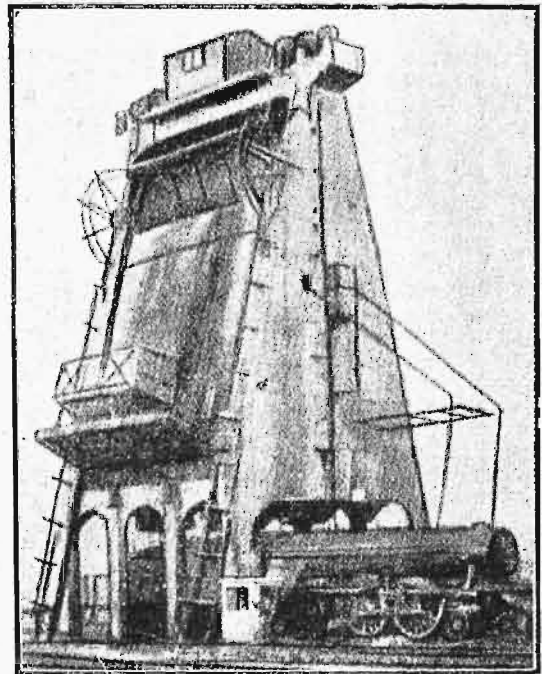
Zarząd Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych zwraca się do wszystkich instytucji i osób, które zechcą wziąć udział w Wystawie Drogowej, z prośbą, by możliwie niezwłocznie zgłosiły wykaz ekspozycji, z oznaczeniem ilości i rozmiarów, do Komisji Wystawy Drogowej, na ręce jej przewodniczącego inżyniera Władysława Trylińskiego, Dyrektora Robót Publicznych Województwa Warszawskiego w Warszawie, Al. Ujazdowskie, 5.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

KOLEJNICTWO.

Swoiste urządzenie do załadowywania węgla na tender.

Kolej London & North Eastern Railway zbudowała w Doncaster nowe urządzenie do ładowania na parowozy węgla, uwidocznione na załączonym rysunku. Zwiększająca się ku górze wieża żelbetowa o wysokości 35 m, zawiera zbiornik mieszczący 500 t, podzielony przełogiem na 2 części: 335 i 165 t (dla dwu różnych gatunków węgla). Wieża jest oparta na dwu rzędach słupów, tak że parowozy mogą podjeżdżać bezpośrednio pod dno zbiornika, skąd zsypane się węgiel zapomocą kilku rur, regulowanych zasuwami. Na jednej ze ścian pochylej wieży jest utworzony dźwig,



podnoszący wraz z odpowiednim pomostem pełne wagony węgla i wyładowujące ten ostatni do zbiornika zapomocą wywracania wagonu. Zmienna długość węglarki nie ma tu znaczenia. Czas podnoszenia i opuszczania wagonu trwa ok. 4 min, tak, że wydajność godzinna wynosi 240 t. Ciężar pomostu podniesionego i węglarki jest w granicach możliwości zrównoważony przeciwwagami, wobec czego zużycie energii na podnoszenie tych ciężarów jest stosunkowo małe.

Całe urządzenie, łącznie z kłapami zasilającymi, obsługuje zaledwie 1 człowiek. Węgiel przy wyładowywaniu

na parowóz jest automatycznie ważony. Wyładowywanie trwa bardzo krótko. Jednocześnie z wydawaniem węgla na parowoz, odbywa się zaopatrywanie ich w piasek, w którym to celu, na górze wieży węglowej, znajduje się 2 zbiorniki po 20 t pojemności, zasilane piaskiem (po przejściu tegoż przez suszarnię) zapomocą powietrza sprężonego. (Mod. Transp. 16.X. 1926 oraz Föndertechnik, 1927, 6, 130).

Elektryfikacja kolei włoskich.

Sieć kolejowa włoska, o długości ok. 17,000 km, posiada już 900 km zelektryfikowanych. Do r. 1930 ma być 3000 km przebudowanych na trakcję elektryczną, w tem przedewszystkiem linje wiodące do portów.

LOTNICTWO.

Płatowce Forda.

Two Ford Motor Co utrzymuje 2 linje lotnicze: Detroit—Cleveland (150 km) i Detroit—Chicago (ok. 380 km). Port lotniczy mieści się w Dearborn i posiada halę o branie 90-m-owej oraz warsztaty naprawcze. Płatowce używane są 2ch typów, duraluminiowe (z blachy 0,35 mm grubości), ze zbiornikami paliwa w płatach, rozwijające szybkość lotu 160 km/h średnio. Jeden z typów płatowców wyposażony jest w silnik Liberty 400 KM, chłodzony wodą, drugi (o rozpiętości płatów 18 m) w 3 silniki gwiazdowe, chłodzone powietrzem, Wright'a, po 200 KM. Płatowce jednosilnikowe wożą po 8 podróźnych, zaś 3-silnikowe — po 12 osób, prócz poczty i paczek.

Omnibus powietrzny.

Zakłady niemieckie w Matzell-Friedrichshafen pracują obecnie nad budową olbrzymiego hydroplanu dla Japonji. Będzie on posiadał 940 m. powierzchni nośnej i poruszać go będzie 6 silników o mocy 500 KM każdy. Waga samolotu wynosić będzie 24 000 kg, z pełnym obciążeniem zaś — dwa razy tyle.

RADJOTECHNIKA.

Realizacja telewizji.

Towarzystwo Bell Telephone Company w Nowym Yorku demonstrowało w tych dniach z powodzeniem aparat, umożliwiający widzenie na odległość przy rozmowach telefonicznych między Nowym Yorkiem a Waszyngtonem. Pojawiały się w zaciemnionym pokoju żywe obrazy mówiących osób, m. in. Sekretarza Stanu Spraw Handlu p. Hoovera.

Radjotelefon z Piotrogradu do Władywostoku.

W Piotrogradzie i Władywostoku dokonano świeżo prób transmisji radio-depesz oraz rozmów radjotelefonicznych na falach krótkich. Próby dały doskonałe wyniki, wobec czego rozpoczęto w tych miastach budowę specjalnych radjostacji dla utrzymania stałej komunikacji radjotelefonicznej pomiędzy temi miastami. Będzie więc to już druga instalacja radjotelefoniczna na b. daleką odległość (pierwsza Londyn — N. York).

PRZEMYSŁ.

Zniżki celne przy wywozie do Rumunji.

Wskutek interwencji rządu polskiego i przedstawicieli polskiego przemysłu metalurgicznego, rząd rumuński zasadniczo okazał się skłonny do zniżenia stawek celnych na przywóz rur i wyrobów metalowych polskich do Rumunji. Sprawa ta ma być ostatecznie załatwiona w maju r. bież.

Zaznaczyć należy, że polski przemysł metalurgiczny dotychczas nie mógł skutecznie konkurować z wyrobami czeskiemi i austriackimi, które spławiane były do Rumunji tańszą drogą — wodną, Dunajem.

Zniżki wspomniane wyżej mają być stosowane, według istniejącego projektu, przy przywozie do Rumunji rur i wyrobów metalowych przy transportach powyżej 30-tu wagonów.

Wzrost wywozu drzewa polskiego do Anglii.

W 1-ym kwartale r. b. wywóz drzewa tartego do Anglii ujawnia tendencję stałego wzrostu, tak w stosunku do analogicznych okresów lat ubiegłych, jak i do poprzedniego kwartału.

Obecnie Polska w przywozie do Anglii twardego drzewa tartego zajmuje śród państw, importujących artykuł ten, szóste miejsce, zaś w przywozie do Anglii tartego drzewa miękkiego — pierwsze miejsce. Wartość wywiezionego twardego drzewa tartego w lutym r. b. wynosiła 28 303 funtów st. (lut. 1926 r. — 14 705 f. st.), miękkiego drzewa tartego — 186 958 funtów st. (lut. 1926 r. — 99 679 f. st.).

Zaznaczyć należy, że jednak tylko około 20% ładunków drzewa idzie do Anglii przez porty polskie. Reszta jest kierowana przez Królewiec i Szczecin.

Cement polski do Grecji.

Dn. 14-go b. m. odbyło się w salach hotelu Francuskiego w Krakowie posiedzenie przedstawicieli wszystkich cementowni polskich z przedstawicielami firmy amerykańskiej „Ulen and Co” w sprawie dostaw cementu polskiego dla robót dokowych w Grecji.

Dostawa ta obliczona jest na 3 lata i obejmowałaby 6000 wagonów cementu w workach jutowych.

Po uzgodnieniu oferowanej ceny, ustalono ewentualny kontyngent dla poszczególnych cementowni.

W sprawie powyższej, natychmiast po posiedzeniu, wyjechał do Aten przedstawiciel polskiego kartelu cementowni.

Zaznaczyć należy, że do konkursu zgłosiły się cementownie z całej Europy.

Monopol Spirytusowy w Turcji.

Jak donosi „Echo de Turquie”, rząd turecki położył sekwestr na majątku tow. polskiego, dzierżawiącego od czerwca 1926 monopol spirytusowy turecki, z powodu jakoby niewypełnienia przez tow. warunków umowy. Nie znając dokładnie stanu sprawy, która popchnęła rząd turecki do tak drastycznych sankcji, mamy nadzieję, że są to przejściowe trudności, naturalne dla świeżo założonego przedsiębiorstwa, jeszcze niezbyt sprawnie funkcjonującego na zupełnie nieprzygotowanym terenie.

WYDAWNICTWA.

Zeszyt czeskosłowacki Gazety Rolniczej.

Zeszyt 13—14 „Gazety Rolniczej”, który się ukazał przed kilkunastu dniami, poświęcony został rolnictwu Czechosłowacji. Okazało to wydawnictwo zawiera przeszło 100 stron tekstu, ozdobionego mnóstwem ilustracji i w długim szeregu artykułów, poprzedzonych przedmowami p. Dra W. Girsy, Posta Rzecyp. Czeskosłowackiej w Warszawie, oraz p. Dra Z. Lasockiego, Posta Rzecyposp. Polskiej w Pradze i słowem wstępnem Redakcji, omawia wszystkie gałęzie produkcji rolniczej Czechosłowacji.

Początkowe artykuły, pióra pp.: Min. Rolnictwa Dra O. Srdinko, Min. Dra M. Hodzy, Prof. Dra Wl. Brdlika i in. wybitnych autorów omawiają ogólne stosunki rolniczo-gospodarcze Czechosłowacji, rozwój spółdzielczości, doświadczalnictwa, szkolnictwa rolniczego i nauk rolniczych, poczem następują prace zaznajamiające z produkcją nasienną, chmielarstwem, leśnictwem, hodowlą zwierząt domowych, przemysłem rolnym, wreszcie z ustawodawstwem rolniczym, a w szczególności z reformą rolną czeskosłowacką.

To niezwykle udane wydawnictwo zaznajamia czytelnika polskiego nie tylko ze stanem całokształtu stosunków rolniczych Czechosłowacji, ale i poucza go o postęпах gospodarstwa wiejskiego i środkach wiodących do ich osiągnięcia. Szczęśliwą myśl Redakcji „Gazety Rolniczej” nadania takiego właśnie charakteru ogłoszonym przez nią artykułom, należy szczególnie podkreślić.

Nie ulega też wątpliwości, że piękny cel, jaki sobie wydawcy zeszytu postawili — bliźszego zaznajomienia rolników naszych z pracami na tem polu bratniego narodu i uzyskanie korzyści zawodowej — zostanie całkowicie osiągnięty. Bliższa zaś znajomość będzie niewątpliwie ważnym przyczynkiem dalszego zbliżenia polsko-czeskosłowackiego.

Technika parowozowa.

Od stycznia r. b. rozpoczęło się ukazywać pismo pod tyt. powyższym, jako dodatek miesięczny do organu Zw. Zaw. Maszynistów („Maszynista”), mający na celu informowanie drużyn parowozowych o zagadnieniach technicznych.

Niewielki ten dodatek (8 str. małego formatu) daje po kilka artykułów, ujętych popularnie i traktujących interesujące czytelników sprawy. Obok zagadnień technicznych, zawiera pismo „kącik humorystyczny”. Redaktorem jest inż. St. Knuszewski.

OSOBISTE

Prezydent Rzeczypospolitej nadał złoty krzyż zasługi inspektorowi ministerjum komunikacji, p. J. Śniechowskiemu, za wybitną działalność jako organizatora statystyki parowozowej na polskich kolejach państwowych. P. J. Śniechowski znany jest naszym czytelnikom jako wieloletni współpracownik „Przeglądu Technicznego”.

Jak się dowiadujemy, p. inż. W. Budziński wyjeżdża w najbliższych dniach do Niemiec, Anglii, Francji, Szwajcarii i Czechosłowacji, celem zaznajomienia się z wytwarzaniem kotłów wysokoprężnych i stosowaniem palenisk na pył węglowy.