

NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK I.

WARSZAWA, 19 października 1927 r.

№ 42

ZAGRANICZNE STYPENDJA I PRAKTYKI ZAWODOWE INŻYNIERÓW.

Zamieszczając poniższe wywody na temat stypendjów i praktyk zagranicznych, zaznaczamy, że traktujemy je, jako — w pewnym stopniu — materiał dyskusyjny. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w wielu wypadkach praca zawodowa na terenie zagranicznym przynosi wielkie korzyści stypendystom i praktykantom. Z drugiej jednak strony, możnaby, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, przeprowadzić pewną klasyfikację stażów zagranicznych i wyciągnąć dalej sięgające wnioski. Tak więc przede wszystkim możnaby sądzić, że wyjazdy na prace teoretyczne i doświadczalne są bardzo ważne i pożądane, gdy tylko nie mogą być wykonane w kraju, natomiast studia konstrukcyjne młodych inżynierów możnaby było uważać za o wiele mniej doniosłe, zwłaszcza we Francji, ze względu na poziom techniczno-konstrukcyjny przemysłu naszego w porównaniu z obcokrajowym. Dalej możnaby było rozróżnić praktyki w dziedzinach przemysłu istniejących w kraju i w nieistniejących. O ile te ostatnie mogłyby być uważane za pożyteczne, to co do pierwszych wypowiedziane jest częstokroć zdanie przeciwne. Obok tych uwag, słyszy się nieraz obawy o „wykolejenie” przebywającej na praktykach młodzieży, przez zarzucenie pracy czysto technicznej po powrocie do kraju, a zajęcie się „akwizytorstwem”.

Redakcja.

Ministerstwo W. R. i O. P. dysponuje na podstawie uchwały sejmowej pewnym funduszem na stypendja naukowe dla ludzi, którzy ukończyli wyższe studia i postanawiają się oddać nauce. Rozdział stypendjów odbywa się w ten sposób, że rady wydziałów odnośnych wyższych uczelni przedstawiają ministerstwu listę kandydatów z pośród pomocniczych sił naukowych. Należy z pełnym uznaniem podkreślić ten fakt, że Polska, należąca do państw najwięcej stosunkowo wydających na oświatę, nie szczędzi też grosza na wytwórczość naukową.

Wydawaćby się mogło jednakże, że stypendysta, mający zapewnioną możność egzystencji zagranicą, może już zdobyć warunki potrzebne dla swej pracy. Niestety, tak nie jest, i najczęściej stypendysta znajduje się w warunkach, które częściowo lub całkowicie uniemożliwiają mu wykonanie swego programu.

Być może, że dla stypendysty prawnika, filozofa, medyka wystarcza wyjazd zagranicę i praca w bibliotekach, klinikach, czy też uczęszczanie na specjalne kursa. Dla inżynierów zaś wszelkich działów, a inżynierów fabrycznych (mechaników, chemików, elektrotechników, technologów i t. p.) w szczególności, sytuacja jest całkiem inna.

Praca naukowa inżyniera może być: 1) czysto teoretyczna, 2) teoretyczna, oparta na własnych doświadczeniach, 3) doświadczalna, 4) praktyczna, zmierzająca do należytego opanowania materiału praktycznego i przygotowania się na odpowiedzialnych konstruktorów, czy kierowników fabrykacji. Prace teoretyczne opierają się z reguły na najnowszej literaturze technicznej i rzadko wymagają szukania w publikacjach poza 1 lub 2 dziesiątkami lat wstecz. Literatura ta mieści się przeważnie w czasopiśmie różnych na-

rodowości i zwykle już niewiele więcej można znaleźć w dziełach specjalnych. Jeśli dla takich celów wyjazd zagranicę jest dla kogoś potrzebny, to uważam, że tylko na krótki przeciąg czasu (3—6 mies.) i to nie do jednego, ale przynajmniej do dwu krajów (Niemcy i Francja lub Anglja). Wyjazd taki, poza korzyściami natury ogólnej, jakie zdobywa każdy człowiek kulturalny, zwykle nie przyniesie wiele więcej, niż studjum w kraju. Należy bowiem stwierdzić, że biblioteki naszych politechnik w wielu działach przewyższają znacznie pod względem ilości i doboru dzieł biblioteki techniczne zagraniczne (np. francuskie).

Prace doświadczalne mogą być tylko w rzadkich wypadkach wykonywane przez naszych stypendystów zagranicą.

Najbardziej celowy jest wyjazd dla prac praktycznych konstrukcyjnych, czy fabrycznych w przedsiębiorstwach zagranicznych, gdyż szereg działów produkcji u nas nie istnieje lub są zbyt słabo rozwinięte. Podczas, gdy studjum w bibliotekach, klinikach, laboratorjach jest możliwe, gdyż to są instytucje państwowe, — tu mamy doczynienia z firmami prywatnymi, dla których są obojętne wszelkie sentymenty i przymierza państw zaprzyjaźnionych, jeśli dana sprawa nie przedstawia pewnego interesu. Nie przedstawia zaś dla firmy zagranicznej interesu przyjęcie do swego biura, czy fabryk inżyniera Polaka, chociażby tylko z tych powodów, że ten wychowuje się (słusznie lub nie) na przyszłego konkurenta. Przed wojną, znaczna część naszych inżynierów z Poznańskiego i Małopolski pracowała w przemyśle niemieckim. Inżynierowie z Kongresówki znajdowali dogodne warunki pracy w przemyśle rosyjskim. Po wojnie stosunki zmieniły się zasadniczo. Wyjazd do Niemiec, przy dzisiejszym stanie sąsiedzkich stosunków, należy uważać za wykluczony, nawet za pośrednictwem filij niemieckich firm w Polsce. Do Ameryki wyjazd na przeciąg np. jednego roku jest możliwy dla tych, którzy na czas pobytu posiadają zapewnione utrzymanie. Na to stypendja rządowe nie wystarczają, i tylko w wyjątkowych wypadkach korzyści będą proporcjonalne do wyłożonych kosztów. Przemysł amerykański stanowi odmienny typ od europejskiego i Polska posiada mało z nim stosunków, tak że uzyskanie tam odpowiedniego miejsca dla naszych młodych inżynierów należy do bardzo sporadycznych wypadków. Podobnie można powiedzieć o Anglii. Pozostaje z krajów wysoko uprzemysłowionych Francja, i tu od czasu powstania Polski cała falanga inżynierów i stypendystów wyjeżdżała na praktyki fabryczne.

Od ubiegłego roku stosunki zmieniły się jednakże gruntownie. Szerząca się niechęć do obcokrajowców, z powodu wielkiego ich napływu do Francji, dotyka w równej mierze i Polaków. Istnieje rozporządzenie ministerstwa pracy, zabraniające obsadzenia jakiegokolwiek miejsca obcokrajowcem, jeśli może być obsadzone Francuzem. Oczywiście, że każde miejsce może być obsadzone przez Francuza i już ustawowo niema miejsca dla obcokrajowców, prócz robotników rolnych i kopalnianych. Nie można mieć oczywiście żadnych pretensyj do Francuzów z tego powodu, gdyby nie to, że obecnie odmawia się prawa pobytu praktykantom pol-

skim, pracującym w fabrykach, w których rząd polski robi znaczne zakupy. Do Polaków prócz tego istnieje znaczna niechęć przemysłowców, którzy spodziewali się, że Polska stanie się krajem zbytu ich wytworów przemysłowych i na ten też rachunek przyjmowali początkowo praktykantów z Polski. W ubiegłym i bieżącym roku już zaden z praktykantów nie dostał się do przemysłu francuskiego. Wyjątek stanowią fabryki przemysłu lotniczego, gdzie rząd polski zakupuje silniki lub in. urządzenia. Istniało w tej dziedzinie kilka praktyk, uzyskanych przez Tow. „Lotnik Polski”, pozostające w ścisłym związku z Wojskową Misją Zakupów. Praktyki się kończą w miarę wygasania zamówień.

Tak więc sprawa studjów i praktyk zagranicznych napotyka wszędzie na trudności. Musi ona jednakże być rozwiązana, ze względu na potrzebę wysyłania inżynierów na studia i praktyki zagraniczne.

Instytucja najbardziej powołaną do zajęcia się tą sprawą jest Ministerstwo W. R. i O. P., które chociaż tylko dla swoich stypendystów powinno bezwarunkowo wystarać się o zajęcia zagraniczne jeszcze przed ich wyjazdem. Należy bowiem stwierdzić, że bez uprzedniej pewności co do miejsca pracy wyjazd danego stypendysty, jakkolwiek ze względów ogólnych korzystny, jest mało celowy ze względu na wykonanie programu, jaki sobie dany stypendysta zakreślił i dla jakiego otrzymał zapomogę rządową.

Cała akcja, skupiona w jednych rękach, powinna obejmować następujące czynności: 1) staranie się stale o pewien kontyngent praktyk i podawanie ich do wiadomości interesowanych, 2) staranie się o pewne praktyki specjalne, którym w danym razie Ministerstwo nie będzie dysponować, a o które się ktoś zwróci, 3) rozdział miejsc między odpowiednich kandydatów.

Ministerstwo może uzyskać praktyki zagraniczne w następujący sposób: a) przez nasze przedstawicielstwa zagraniczne, b) przez wojskowe (wzgl. państwowe) misje zakupów, c) przez przedsiębiorstwa prywatne.

W pierwszym wypadku należy zwrócić uwagę, że pośredniczyć tu mogą nie ambasady czy poselstwa, ale konsulaty, jako przedstawicielstwa o charakterze gospodarczym i posiadające swobodę porozumiewania się z wszelkimi instytucjami zagranicznymi.

W wypadku drugim skutek powinien być najlepszy. Jakkolwiek zakupy wojskowe się kończą i nie będą już czynione w tej ilości, jak to się działo dotychczas, niemniej jednak Rząd długo jeszcze będzie nabywał zagranicą różne wyroby przemysłowe. Odpowiednie przedsiębiorstwa zagraniczne nie są bezkonkurencyjne, więc zakupy powinny odbywać się tylko drogą konkursu. Łatwo wtedy od oferujących firm zażądać pewnej ilości praktyk płatnych, lub przynajmniej bezpłatnych na czas wykonania zamówienia. Wszędzie dzisiaj, wobec zastoju w przemyśle i bezrobocia, kupujący dyktuje warunki, a producent ustępuje do najdalejszych granic. Jako zasadę należy przyjąć, że fabryka wykonywająca zamówienie na 1 milion zł., utrzymuje przez rok jednego praktykanta płatnego. Jeśli zamówienie będzie wykonane w krótszym czasie, ilość praktykantów odpowiednio wzrasta (2 przez pół roku). Koszta utrzymania jednego praktykanta przez rok wynoszą, zależnie od kraju, 2500—3500 zł. Stanowi to średnio zaledwie 3^o/₁₀₀ kosztów zamówienia. Jeśli byłoby niemożliwe otrzymanie praktyk płatnych, wtedy na miejsce jednego płatnego powinna fabryka przyjąć przynajmniej 2 bezpłatnych praktykantów. Norma taka wcale nie jest wygórowana. Niektóre firmy francuskie, dostarczające dla Polski silników lotniczych (Lorraine-Dietrich, Gnôme, Rhone) wydawały dobrowolnie na polskich praktykantów około 1,5—2^o/₁₀₀ od kosztów zamówienia. Normę 3^o/₁₀₀ należy uważać za minimalną i odstąpić od niej można tylko w górę.

Podobnie przedstawia się sprawa uzyskania praktyk przez prywatne firmy, związki komunalne i t. p. W Polsce nie mamy np. fabryki turbin parowych, a stale elektrownie nasze miejskie i związkowe kupują je w Czechosłowacji, Niemczech, Szwajcarii. Można by wyliczyć szereg innych podobnych wyrobów przemysłowych. Rząd, udzielający pozwolenia na bezpłatny lub zniżkowy wóz, powinien zobowiązać firmy do starania się o praktyki na tych samych zasadach. W obsadzeniu tych praktyk będą miały pierwszeństwo instytucje czyniące zakupy. Obowiązkiem rządu (Min. Ośw.) będzie dopilnowanie, by na praktyki dostał się odpowiedni człowiek fachowy.

Otrzymane za pośrednictwem instytucji rządowych i prywatnych praktyki rozdzielałoby Ministerstwo Oświecenia Publ. (Wydział Nauki i Szkół Wyższych). Ogromnie ważną jest sprawa obsadzenia tych miejsc przez odpowiednich ludzi. Zasadą powinno być odpowiednie wykształcenie (wyższe studia techniczne) i wyjazd nie przypadkowy, ale według pewnego programu, epartego ile możliwości na podstawie dotychczasowej pracy zawodowej w pewnym kierunku. Wyjeżdżanie na praktyki ludzi niefachowych lub stypendystów mało zaawansowanych w studjach nie tylko nie przynosi korzyści, ale jest szkodliwe i zrobiło dotychczas zrozułiale jaknajgorsze wrażenie.

W miarę otrzymywania praktyk, ministerstwo powinno ogłaszać stały konkurs na obsadzenie tych praktyk oraz na stypendja. Praktyki bezpłatne byłyby rozdzielane w pierwszym rzędzie między stypendystów, o ile one odpowiadają ich programom pracy. O ile stypendysta otrzyma zajęcie płatne, Ministerstwo straciłoby z jego poborów odpowiednią kwotę przez czas wykonywania tej praktyki i posiadałoby w ten sposób fundusz dla innych. Resztę praktyk rozdzielałoby się częściowo pomiędzy innych polecanych przez uczelnie kandydatów, a częściowo pomiędzy inżynierów, pracujących w przemyśle, a pragnących uzupełnienia swych wiadomości praktycznych zagranicą.

Wszystkich praktykantów (czy stypendystów) powinien obowiązywać wspólny regulamin, określający ich stosunek tak do Ministerstwa (sprawozdanie), jak i fabryk. Regulamin powinien być podany do wiadomości danych fabryk, które godząc się na przyjęcie praktykantów, powinny zgodzić się również na sposób wykonywania tych praktyk. Chodzi tu głównie o umożliwienie praktykantowi przechodzenia do różnych działów pracy, czy fabrykacji danego przedsiębiorstwa, a nie tylko pozostawanie w jednym.

Inż. I. Brach.

DOKSZTAŁCENIE SANITARNE INŻYNIERÓW.

W dniu 15 listopada r. b. rozpocznie się w Państwowej Szkole Higjenu w Warszawie drugi kurs dokształcenia sanitarnego dla inżynierów, z udziałem sił profesorskich Politechniki, Uniwersytetu i Oficerskiej Szkoły Sanitarnej.

Program kursu przewiduje prowadzenie wykładów według trzech działów: ogólnego, przyrodniczego i techniczno-sanitarnego. Dział pierwszy obejmuje podstawy inżynierji sanitarnej, zagadnienia higjenu publicznej, planowanie miast i higjenu mieszkań, statystykę i epidemiologję oraz walkę z gruźlicą. Dział drugi — bakteriologję, hydrobiologję i chemję sanitarną. Do działu trzeciego wchodzi hydrologja, eksploracja i organizacja budowy), usuwanie śmieci, higjena wsi, wentylacja i ogrzewanie, dezynfekcja i deratyzacja, higjena zakładów użyteczności publicznej, (szkoły, szpitale, kąpieliska, rzeźnie), chłodnictwo, higjena przemysłowa i bezpieczeństwo pracy, oświetlenie i walka z dymem. Na kurs ten przyjmowani będą kandydaci, którzy wykazują się posiadaniem dyplomu inżyniera wyższej szkoły technicznej, krajowej lub zagranicznej. Kandydaci, nie posiadający tego dyplomu, mogą przesiłuchać kurs, jednak bez prawa przystąpienia do egzaminu.

Zapisy przyjmuje Sekretariat Państwowej Szkoły Higjenu (ul. Chocimska 24) do dnia 1 listopada r. b. Wszelkich wyjaśnień w sprawach kursu udziela kierownik kursu, (Ciąg dalszy na str. 124).

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

POSIEDZENIE TECHNICZNE.

W piątek dn. 21 b. m. o godz. 8-ej wiecz. w Wielkiej Sali gmachu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie (ul. Czackiego 3—5) odbędzie się posiedzenie techniczne o następującym porządku obrad: 1) Komunikaty Rady i Wydziału Posiedzeń, 2) Wol-

ne głosy, 3) referat inż. S. Rodowicza p. t. „Organizacja i uchwały II Zjazdu Polskich Techników Zrzeszonych we Lwowie w dniach 16—18 września 1927 roku“, 4) Głos w sprawie architektury Muzeum Narodowego w Warszawie zabierze p. inż. J. Bar-szczewski.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

Z bliższych informacji o poniżej podanych posadach w Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych, zwracając się o szczegóły do Kancelarii Stowarzyszenia Techników (Czackiego 3/5), a nie do Administracji „Przeglądu Technicznego”

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

POSADY WAKUJĄCE:

- 216—Wielkie Zakłady Mechaniczne poszukują kilku młodszych Inżynierów lub Techników do opracowania szczegółów silników Diesla. Oferty do Kancelarii Stow. pod Nr. 216.
- 218—Inżynier młody Warsztatowiec potrzebny do robót precyzyjnych. Pożądana znajomość języka niemieckiego.
- 220—Inżynier wzgl. Technik do kierowania warsztatami elektrycznymi z praktyką w tej branży poszukiwany.
- 222—Inżyniera-Elektryka poszukuje Ministerstwo.
- 224—Fabryka Maszyn i Kotłów Parowych poszukuje ruchliwego i energicznego dypl. Inżyniera, jako kierownika biura sprzedaży. Wymagana znajomość języka niemieckiego. Zgłoszenia sił pierwszorzędnych kierować do Kancelarii Stow. Techników pod Nr. 224.
- 226—Potrzebny Inżynier-Elektrotechnik z kilkoletnią praktyką na wyjazd do metalurgicznej fabryki. Specjalność prądu wysokiego napięcia.
- 228—Inżyniera-Mechanika z wyższym wykształceniem Politechnicznym i z dłuższą praktyką zawodową na stano-

wisko wykładowcy: technologii metali, metalografii i wytrzymałości materiałów do Państwowej Średniej Szkoły Budowy Maszyn poszukuje Ministerstwo.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 95—Dyplomowany Inżynier-Mechanik z 20-letnią różnorodną praktyką zawodową; maszynową, fabryczno-budowlaną, administracyjną i handlową na samodzielnych stanowiskach, sumienny, energiczny, w sile wieku — obejmie odpowiednie stanowisko kierownika w zakładach przemysłowych samorządowych lub wielkich majątków ziemskich.
- 97—Inżynier specjalista w budownictwie podziemnym (fundamentowania wszelkiego rodzaju, mosty, jazy, kanały i t. p.) ze znajomością wszelkich robót betonowych i żelazobetonowych, wybitny organizator i administrator poszukuje kierownictwa większych robót.
- 99—Technik wykwalifikowany z 5-letnią praktyką w Paryżu poszukuje odpowiedniej posady. Gruntowna znajomość dziedziny elektrycznej i mechanicznej. Referencje poważne i świadectwa na żądanie.

Poważne Przedsiębiorstwo Budowlane na Pomorzu poszukuje

INŻYNIERÓW:

- a) statyka do konstrukcji żelbetowych
- b) organizatora robót budowlanych.

Oferty z podaniem życiorysu i wymagań skierować do biura ogłoszeń „Par” w Toruniu, Stycznia 46 pod 581.

447n

DWAJ KONSTRUKTORZY

inżynierowie lub technicy

z praktyką konstrukcyjną w dziale wyłącznie maszynowym, przynajmniej pięcioletnią — poszukiwani. Oferty składać do Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie.

451n

Młynki „Kolloplex“

Najlepsze młynki-rozdrabiacze

Młynki „Simplex-Perplex“

dla przemiału kości, węgla, koksu, kredy, marglu (skoropisz), asfaltu, boksytu, odpadków skóry, kory, garbników, sylwiny, korku, żelatyny, farb, sody, boraksu i wszelkiego rodzaju przetworów chemicznych, surogatów kawy, paszy, odpadków młyńskich, tytoniu, cukru i t. p.

Oddział I Aparaty i maszyny do mielenia i rozdrabniania

Alpine Maschinen-Fabrik Akt. Ges. Augsburg

Oddział II Chłodnie i maszyny do wytwarzania sztucznego lodu.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę: Biuro Techniczne i Skład Maszyn Bracia GOLDLUST Łódź, Kościuszki 32, tel. 9-94. Warszawa, Sienna 1, tel. 186-37.

452n

Zakład wyświetlania rysunków

„ELEKTROKOPJA“

WARSZAWA,
ul. HOŻA № 49
Telefon 254-81.

Ceny konkurencyjne

z odpowiednim rabatem w końcu roku.

Najlepsze papiery światłoczułe. Kalki światłoczułe.

UWAGA!

- 1) Długość kopij nieograniczona,
- 2) Wykonanie — natychmiastowe.
- 3) Po rysunki posyłamy i wraz z kopjami odsyłamy.

26

Przedpłatę kwartalną 10 zł.
przyjmuje Administracja i Poczтовая Kasa Oszczędności na konto № 515.
Przedpłata zagranicą 48 zł rocznie.
Cena zeszytu pojedynczego 1 zł.
(Ceny zeszytów specjalnych są ustalane każdorazowo)
Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) 1 zł.

Jednorazowych:
Za jedną stronicę zł. 200.—
„ pół strony „ 110.—
„ ćwierć strony „ 60.—
„ jedną ósmą „ 30.—
W „Nowinach Technicznych“ o 50% drożej.
W zesz. specjaln. ceny ogł. są podwyższone o 50—100 proc.

Ceny ogłoszeń

Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń, bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek:
za 6-krotne ogł. 10%
„ 13 „ „ „ 20 „
„ 26 „ „ „ 25 „
„ 52 „ „ „ 30 „
Dopłaty: za 1 str. okładki 100%; za zamówione miejsce na innych stronach 20%.
Dla poszukujących pracy 20% ustępstwa.

Biuro Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telefonu Nr. 67-04. Redakcja otwarta we wtorki, czwartki i piątki od godz. 7 do 8 i pół wieczorem. Administracja otwarta codziennie od godz. 10 do 2 po poł. i od 6 do 8 wieczorem. Wejście do Redakcji i do działu prenumerat Administracji, przez sieć główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.

inż. Z. Rudolf (M. Spraw Wewn., tel. 23-87). Oplata za kurs wynosi 75 zł. od osoby. Słuchacze w liczbie co najmniej 20 będą mogli korzystać z mieszkania i całkowitego utrzymania (bursa „Amelia”, ul. Puławska 91).

Kurs ma trwać 5 tygodni, a więc o 2 tygodnie dłużej, niż podobny pierwszy kurs, który zakończył się w grudniu roku zeszłego i zapoczątkował zainicjowaną przez Państwową Służbę Zdrowia akcją wyszkolenia sanitarnego inżynierów państwowych, samorządowych i z biur instalacyjnych.

Podniesienie stanu sanitarnego kraju zależy w dużym stopniu od pracy inżynierów, to też projektowany kurs został specjalnym okólnikiem Min. Spr. Wewn. zalecony Zarządcom związków komunalnych i zainteresowanym instytucjom.

KONGRESY I ZJAZDY.

Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej.

W niedzielę, 16-go b. m. nastąpiło otwarcie Zjazdu komunikacji miejscowej w zapelnionej sali Resursy kupieckiej. Zjazd otworzył dłuższym przemówieniem p. Minister Komunikacji Inż. P. Romocki oraz przewodniczący Komitetu Organizacyjnego p. prezes K. Tyszką, poczem obrano na przewodniczącego Zjazdu p. dyr. A. Kühna, zaś na sekretarza — p. dyr. M. Kuźmickiego.

W pierwszym referacie, który wygłosił p. dyr. A. Kühn, zostało zobrazowane doniesie znaczenie kolei miejscowych i komunikacji autobusowej, a zarazem przedstawiony stan rozwoju tych środków komunikacji w Polsce, odbiegający — jak wiadomo — b. znacznie od sytuacji w Europie zachodniej. Prelegent wybrał do porównania stan komunikacji miejscowej w Belgji, wobec czego zestawienie było szczególnie jaskrawe.

W następnych referatach omówione były zagadnienia nast.: Komercjalizacja przedsiębiorstw komunalnych (prof. J. Michalski), Budowa tramwajów w Zagł. Dąbrowskim i kolei elektr. Warszawa—Grodzisk (dyr. T. Baniewicz), Zadania i możliwości rozwoju sieci komunikacyjnej samochodowej w Polsce (inż. A. Dąbrowski), Wzajemny stosunek komunikacji kolejowej i samochodowej (inż. T. Kozłowski). Szczególnie interesujący był referat prof. J. Michalskiego, który w sposób przekonywający dowodził konieczności odbiurokratyzowania i odpolitykowania większości przedsiębiorstw komunalnych o charakterze publicznym. Do tematu tego powrócimy jeszcze na tem miejscu.

W drugim dniu Zjazdu wygłoszone były referaty nast.: Projekt ustawy o ruchu autobusowym (inż. R. Minchejmer), Małopolskie koleje lokalne (J. Skwarczyński), Współpraca kolei samorząd. z kolejami państw. w woj. Poznańskim i Pomorskim (inż. Laube), Elektryfikacja ruchu podmiejskiego (inż. W. Brokman), Projekt ustawy o koncesjonowaniu kolei dojazd. i tramw. (adv. Chelmoński i inż. M. Kuźmicki), Stan urządzeń tramw. w Polsce w zw. z wymaganiami bezpieczeństwa (inż. R. Podoski), Nowe kierunki w budowie wagonów tramw. (inż. K. Mech), Psychotechnika w tramwajownictwie (inż. R. Massalski) i in.

Wreszcie w ostatnim dniu, 18-go b. m., wysłuchano referatów inż. H. Suchanka — o powojennym rozwoju budowy wagonów w Polsce, inż. Paczewskiego — o możliwości stosowania na kolejach dojazd. parowozów wąskot. wyrobu wyłącznie krajowego, inż. F. Zielińskiego — o obróbce termicznej szyn tramwajowych, wreszcie inż. F. Karśnickiego — o możliwości zaspakajania potrzeb komunikacyjnych przez przemysł krajowy.

Niektóre referaty wywoływały żywą wymianę zdań, zwłaszcza dyskutowane było zagadnienie reglamentacji ruchu autobusowego, w związku z wypowiedzeniem przez jednego z referentów bardzo skrajnego zapatrywania.

Jak już z samego programu wynika, Zjazd zgromadził wiele prac interesujących, a że i obeszany był licznymi i zorganizowanymi wprost wzorowo, przeto należy przypuszczać, że spełni swe zadanie, stając się przyczynkiem ku postępowi komunikacji miejscowej w Polsce.

ZE STOWARZYSZEŃ TECHNICZNYCH.

Stow. Inżynierów Mechaników Polskich.

W dn. 14-go b. m. zostało zorganizowane przez SIMP zebranie w sprawie projektowanej działalności wydawniczej Polskiej Macierzy Technicznej¹⁾. W zebraniu wzięli udział przedstawiciele szkolnictwa zawodowego, w osobach p. prof.

¹⁾ O zamiarze utworzenia tej instytucji oraz jej znaczeniu patrz „Nowiny Techn.” zesz. 39.

S. Łukasiewskicza i jego współpracowników z M. W. R. i O. P. oraz komisja wyłoniona przez zarząd SIMP, pod przewodnictwem prof. H. Mierzejewskiego. Zebranie wyjaśniło szereg interesujących szczegółów, dotyczących stanu bieżącego i możliwości na przyszłość rozwoju działalności wydawniczej. Dyskusja dotknęła nast. tematów: zcentralizowania akcji wydawniczej, programu prac, form organizacyjnych działalności, projektu wydawania popularnego czasopiśma o charakterze technicznym dla robotników, szczególnie doniosłego dla Śląska, wobec istnienia podobnych wydawnictw niemieckich i t. p. Wstępne te obrady uwydatniły potrzebę zwołania szerszej konferencji na ten temat, którą projektuje zorganizować SIMP.

Stowarzyszenie Techników w Warszawie

(Posiedzenie techniczne Stowarzyszenia, w dn. 14 b. m. poświęcone było referatowi na temat

Obecna sytuacja gospodarcza Polski.

który wygłosił p. Kwinto.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Przebudowa linii kolejowej.

Istniejącą od lat sześciu, a niewyzyskaną należycie linią kolejową Kutno — Strzałkowo, znacznie skracającą komunikację między stolicą a Poznaniem, zajęło się obecnie żywiej Ministerjum Komunikacji. Ministerjum wydało już zarządzenie, mające na celu usprawnienie tej linii. M. in. uzyska ona wzmocnienie podtorza i podsypkę szabrową.

Prawdopodobnie już od nowego (letniego) rozkładu jazdy skierowane będą tamteży niektóre pociągi pośpieszne.

Zasilanie Gdyni energią elektryczną.

Rząd zawarł umowę na dostarczanie prądu elektrycznego dla Gdyni z elektrownią społeczno-samorządową w Gródku, oddaloną od Gdyni o 150 km. Prąd, który dotychczas otrzymywała Gdynia z elektrowni w Rudkach, odległych za ledwie o 30 km, nie wystarczył dla szybko rozwijającego się portu i miasta. W myśl nowej umowy, zarząd elektrowni w Gródku przystąpił już do przeprowadzenia linii powietrznej i budowy podstacji w Gdyni. Budowa jej potrwa pół roku.

Elewatory warszawskie.

Komisja odbudowy elewatorów, powołana przez zarząd miejskich zakładów zaopatrywania Warszawy, zaprobowała w posiedzeniu w d. 7 b. m. przedstawiony przez inż. Stokowskiego projekt przebudowy elewatorów i, po zatwierdzeniu przez władze wojskowe, przystąpi natychmiast do pracy wykonawczej. Przebudowa i remont kosztować ma milion złotych. Elewatory te pomieścić mogą 8 tysięcy tonn zboża, t. j. zapas, pokrywający 20-dniowe zapotrzebowanie Warszawy. Wraz z zapasami zboża, posiadaniem przez młyn prywatne, może ta ilość wystarczyć na to, aby wywierać wpływ na ceny zboża na rynku warszawskim. Pożyczkę na odbudowę elewatorów magistrat otrzymał od rządu, wobec czego, bezpośrednio po uzyskaniu zgody ministerjum spraw wojskowych na przedstawiony projekt, rozpoczną się roboty przy budowie.

Produkcja Stoczni Gdańskiej.

Jak się dowiadujemy, Stocznia Gdańska uzyskała w roku bieżącym znaczne zamówienia w Polsce na wiele kotłowni wielkich rozmiarów. Od 1 stycznia 1927 roku Stocznia Gdańska otrzymała zlecenia, względnie montuje: 5 100 m² grupowych kotłów opłomkowych (do 25 at), 1 280 m² kotłów kornwalijskich i okrętowych, razem więc 6 380 m² dostaw kotłowych w Polsce w r. b.

Cyfry te udowadniają, jak wielkie znaczenie zdobyła sobie w kraju Stocznia Gdańska w budowie kotłów wysokiego ciśnienia i innych.

„Echa Powszechnej Wystawy Krajowej“.

Dyrekcja Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu przystąpiła do wydawnictwa własnego organu p. t. „Echa Powszechnej Wystawy Krajowej”. Pierwszy zeszyt tego interesującego wydawnictwa opuścił już prasę.

Konkurs awjonetek we Francji.

Ministerjum Handlu ogłosiło konkurs dla samolotów słabej mocy. Konkurs obejmuje awjonetki 2-miejscowe, wagi poniżej 400 kg oraz awjonetki 6-osobowe do wagi 350 i 200 kg. Wyznaczono dwie nagrody po 15 000 fr. dla konstruktorów awjonetek i 10 000 fr. dla konstruktorów silników lotniczych. W konkursie mogą brać udział jedynie konstruktorzy francuscy.