

NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 8 — 15 sierpnia 1928 r.

№ 32 — 33

REFLEKSJE NA TEMAT WYSTAWY LOTNICZEJ w Paryżu.

Każda wystawa paryska stanowi atrakcję w świecie lotniczym, i dzięki temu zjeżdża się na nią mnóstwo techników z całego niemal świata, co daje wiele sposobności do wzajemnego poznania się i wymiany zdań.

Od ostatniej wystawy minął okres zaledwie półtoraroczny, co — wobec pewnej stabilizacji konstrukcji lotniczej — stanowi za krótki okres czasu, aby dały się zauważyć pewne tendencje, szczególnie zwracające uwagę. Zdaje się, że przełomu należy raczej się spodziewać w dziedzinie konstrukcji zespołu napędowego, opartej na nowych zasadach uzyskiwania energii mechanicznej, i ta rzecz dopiero może spowodować przełom w budowie płatowców.

Niemniej wybitna tendencja przejścia wyłącznie na metal w budowie płatowców wyraźnie się zaznacza.

Przemysł francuski pokazał, że umie pracować na zadany temat, dając szereg płatowców metalowych.

Jednak inercja przyzwyczajenia nabytych w konstrukcji drewnianej jest tak duża, że cały szereg elementów i zespołów przypomina, mimo wykonania z metalu, konstrukcję drewnianą. Niemniej płatowce francuskie są średnio dobre, przystosowane naogół dobrze do taniej produkcji.

Technikę lotniczą francuską gnębią dwie choroby: brak koordynacji wysiłku twórczego na dalszą metę, nawet w jednej wytwórni, budującej dziś to, jutro znów coś innego, i biurokracja organów oficjalnych, która technikę twórczą trzyma pod kuratelą swego nielotnego, bezwładnego i leniwego sposobu myślenia.

Choroby te zostały niestety zawleczone i do nas, a patrząc, jak spowodowały upadek chwilo- wy techniki lotniczej we Francji, mimo najpiękniejszych tradycji, nie można niestety nie mieć pewności, że na naszym lotnictwie jeszcze fatalniej zaciąga.

Ideał programowej pracy twórczej, krok za krokiem, przy pomocy wielkich zespołów ludzi, idących do jednego celu, przedstawiają dziś Niemcy, którzy zresztą słabo są na wystawie reprezentowani.

Podobnie nie sposób nie podziwiać wyników tej metody u Fokkera, którego płatowce mają nieodpartą urok niesłychanej prostoty i elegancji. Dobrze się stało, że nasza wytwórnia lubelska będzie wytwarzać ten typ w licencji, da bowiem lotnictwu komunikacyjnemu piękny samolot, a jej technicy zostaną doskonale inspirowani przy rozwiązywaniu szczegółów własnych konstrukcyj.

Bardzo piękne płatowce pokazali Czesi, idący dziś bezsprzecznie w pierwszym rzędzie lotnictwa światowego, dzięki temu, że od czasu odzyskania niepodległości nie zmarnowali ani jednej chwili i zamiast interesowania się beczynnego tem, co się robi u sąsiadów, sami wzięli się do roboty z wiarą we własne siły.

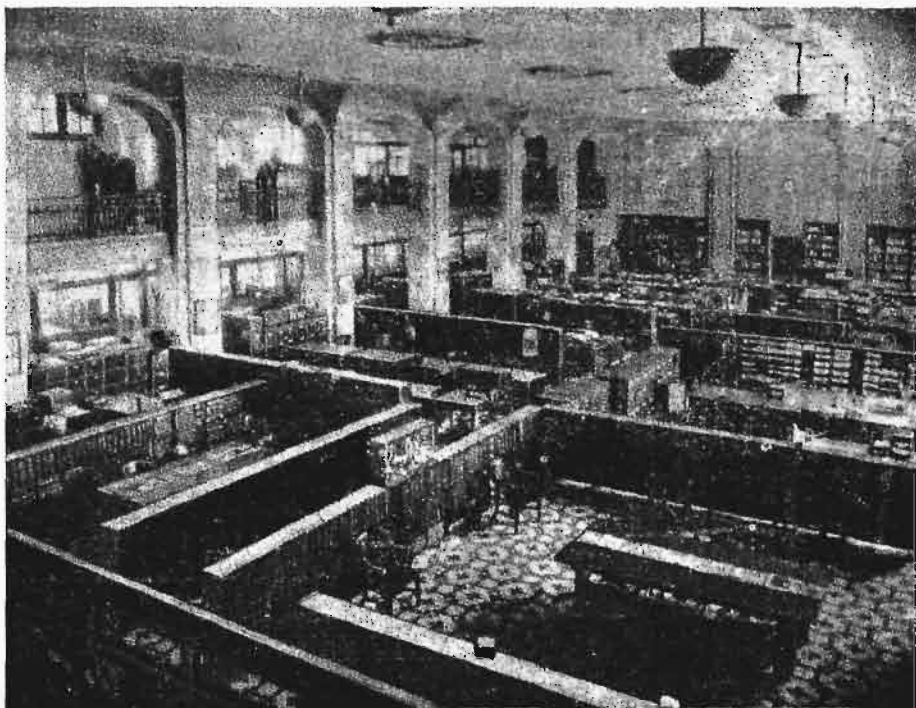
Najciekawszą pod względem materiałowym konstrukcję dała angielska firma „Bristol”, mianowicie mały płatowiec bojowy o szkieletie całkowicie ze stali wysokowytrzymałościowej. Dla płatowców dużych, formuła konstrukcji stalowej staje się znacznie łatwiejsza. Jest to koncepcja szczególnie interesująca dla Polski, na co już zwracałem uwagę w r. 1924.*) Wprawdzie wszystkie połączenia są jeszcze w Bristolu nitowe, ale stąd do spawania elektrycznego, stykowego i punktowego, które mi się wydaje dla pewnych elementów jedynie racjonalne, jest już tylko jeden krok.

Na wystawie brak jest Polski. Nie jest winą polskiego inżyniera lotniczego, że nie zdobyliśmy się ani na jedną konstrukcję, którąby można zachodowi pokazać. Polski inżynier zawsze się zagranicą wybija, czego dowodem choćby fakt, że jeden z młodych wychowanków politechniki warszawskiej dał na Salon jedną z najpiękniejszych maszyn. Obecnie, gdy się wybił, honoruje się go u nas, ale, gdyby był w kraju pracą zaczynał, mógł go łatwo spotkać los kolegów, z których kilku musiało nawet wyjść z lotnictwa. Przyczyną tej nędzy w dziedzinie twórczej pracy lotniczej jest z jednej strony niedoceniając inżyniera polskiego i utrudnianie mu pracy, z drugiej zaś — niedostateczne popieranie finansowe przemysłu lotniczego, który skutkiem tego nie może dać warsztatu pracy tak licznej rzeszy techników, jak tego życie w coraz bardziej nagłący sposób wymaga.

Miejmy nadzieję, że mający niebawem powstać Podsekretariat Stanu lotnictwa znajdzie środki na położenie kresu tej tragedji polskiego inżyniera i przemysłu lotniczego.

G. A. Mokrzycki, Prof. politechniki warszawskiej.

*) „Lotnictwo zachodnie a nasze”, str. 7.



Największy ośrodek wydawnictw technicznych w Ameryce.

(tekst p. na str. 124).

W SPRAWIE PRZYSZŁEGO RUCHU POCZTOWEGO I ULICZNEGO W WARSZAWIE.

Obecnie są prowadzone roboty nad przebudową węzła kolejowego i dworca głównego w Warszawie oraz badane podstawy budowy kolei podziemnej (metropolitainu). Oprócz tego przystąpiono do budowy nowego gmachu Ministerjum Poczty w Warszawie. Na czasie więc jest każdy przyczynek do projektów tych budowli, które na wiele dziesiątków, a może i na setki, lat będą miały rolę decydującą w komunikacji ulicznej stolicy i w komunikacji pocztowej w kraju wogóle.

Pragnę tu zwrócić uwagę na potrzebę uzgodnienia zawczasu przewozów pocztowych z przewozami kolejowymi, samochodowymi i z ruchem ulicznym.

Już obecnie przewożenie poczty w ogromnych samochodach po wąskich ulicach miasta nie może być uważane za dopuszczalne w porze dziennej. Z każdym zaś rokiem będą się zwiększać utrudnienia w komunikacji głównymi ulicami śródmieścia. Sprawa usunięcia tramwajów i zastąpienia ich autobusami dojrzewa w przyspieszonym tempie. Zepsucie się zwrótnicy na rogu Alei Jerozolimskiej i Nowego Świata, lub Marszałkowskiej, zamyka zupełnie komunikację tą ulicą, a drobne usterki w tramwajach powodują ogromną zwłokę w ruchu wszelkich pojazdów.

Równocześnie z rozwojem gospodarczym państwa i stolicy, oraz rozwojem stosunków z zagranicą, zadania poczty będą wzrastały szybciej niż dotychczas.

Należy więc ustalić program podziału funkcji poczty pomiędzy różne punkty miasta i różne sposoby przewozów.

Ilość ładunków pocztowych zmniejszyła się od chwili, kiedy została kilka lat temu ograniczona wysokość wagi paczek. Obecnie paczki powyżej 5 kilogramów przyjmuje kolej żelazna. Nie można jednak ograniczyć się na długo umiejscowieniem przyjmowania tych przesyłek tylko na dworcu głównym. Należy przewidzieć nadawanie ich i odbiór jeszcze, conajmniej, w dwóch punktach miasta (na północy i południu) na lewym brzegu Wisły i w jednym punkcie — na prawym. Pomiędzy temi punktami powinna istnieć komunikacja wymienna jak najbardziej uproszczona.

Paczki o mniejszej wadze, które obecnie przyjmuje również poczta, nie mogą być ześrodkowane w jednym punkcie, to jest w gmachu poczty głównej, lub w jej filji na dworcu głównym. Dla ulepszenia obsługi mieszkańców miasta przez pocztę, trzeba będzie rozmieścić przyjmowanie tych paczek, również jak i listów, w większej ilości punktów.

Bardzo być może, że wypadnie w Warszawie stworzyć odpowiednie punkty nadawania paczek i korespondencji, które wypadnie połączyć pod powierzchnią ziemi.

Wybór tych punktów, a więc i ich połączenia podziemnego, zależy od kilku względów, jak to:

- 1) udostępnienia operacji pocztowych dla publiczności w miejscach najbardziej tego wymagających;
- 2) od wzajemnych stosunków poczty z koleją, to jest z dworcem głównym i drugorzędniemi;
- 3) od umiejscowienia punktów odjazdu autobusów, które będą obsługiwały okolice Warszawy w promieniu około 60—100 kilometrów i które powinny brać bezpośrednio od poczty jej ładunki i, odwrotnie, dostarczać jej.

Ładunki pocztowe wymagają możliwie największego niezależnienia w obrębie stolicy od ruchu kolejowego i od ruchu ulicznego.

Jeżeli ta potrzeba nie będzie obecnie wzięta pod uwagę i nie będą założone podwaliny możności jej zadośćuczynienia, to przyszła „Wielka” Warszawa będzie skazana na niedomaganie i całe państwo będzie narażone na nieobliczalną stratę czasu i wydatków w komunikacji pocztowej ze stolicą.

Żeby uniknąć w przyszłości poważnych trudności, trze-

ba już obecnie przewidzieć połączenia podziemne poczty głównej i jej kilku filij z przyszłym dworcem kolejowym. Tak samo należy skoordynować projekt tej komunikacji podziemnej z przyszłym metropolitainem i ze stacjami autobusów prowincjonalnych. Odległość między Placem Saskim, lub Napoleona, a przyszłym dworcem wynosi w prostej linii mniej niż parę kilometrów; zbudowanie komunikacji podziemnej pomiędzy temi punktami stanowi rzecz drobną w porównaniu z budową metropolitainu. Jeżeli obecnie połączenie z tą podziemną kolejką pocztową nie będzie uwzględnione w planie głównego dworca kolejowego, to później wynikną poważne trudności i koszty z powodu potrzeby przebudowy lokali pocztowych dworca głównego na powierzchni ziemi i pod powierzchnią, pod fundamentami. Również krzyżowanie się tej arterji podziemnej i jej rozgałęzień z metropolitainem wymaga zawczasu uwzględnienia. Wreszcie w projekcie fundamentów gmachu Ministerjum Poczty warto może przewidzieć wejście do kolejki podziemnej.

Jako przykład takiej podziemnej arterji pocztowej, może służyć tunel pocztowy, z tracją elektryczną, zbudowany w Londynie.*)

Budowę tego tunelu rozpoczęto w roku 1914; w czasie wojny przerwano ją, a część wykonana tunelu służyła za miejsce przechowywania największych skarbów państwowych Londynu. Strajk węglowy również opóźnił otwarcie tunelu. Obecnie jest on uruchomiony. Długość tunelu wynosi około 10,5 km od stacji kolejowej Paddington, na zachodzie Londynu, do stacji pocztowej Wschodniej, w dzielnicy Whitechapel. Tunel omija od północy ulicę Holborn, i załamuje się w środku miasta, w punkcie, gdzie się mieści stacja pocztowa Mount Pleasant. Przewidziane są przyszłe rozgałęzienia tunelu. Największe zagłębienie tunelu pod powierzchnią ulic wynosi 23—26 m. Tunel ma ok. 3 m średnicy między stacjami, a do 7,5 m — na stacjach. Szerokość toru wynosi 60 cm. Wagoniki są elektryczne, samoczynne i mogą się poruszać osobno, lub połączone po 2—3 razem; każdy wagonik (stalowy) mieści 1/2 tonny ładunku, ma 4 m długości, 0,85 m szerokości i 1,5 m wysokości. Do wagoników są wstawiane pudła, w których ładunek jest układany na stacjach kolejki, mających komunikację z powierzchnią zapomocą pochylni. Ruchem zarządza stacja centralna na środku tej drogi tunelowej; wagoniki są poruszane z różnych punktów automatycznie i bez konwojerów. Tunel jest zbudowany z rur żeliwnych, a stacja główna i remiza dla taboru — z żelbetu. Szybkość biegu wagoników dochodzi do 55 km/h.

W stanie obecnym tunel i kolejka pozwoliły wycofać z obiegu około 27% pocztowych samochodów ciężarowych, obsługujących Londyn, zwłaszcza w części miasta najbardziej ruchliwej, i przynieść przeszło 1 700 000 złotych (przy obecnym kursie funta st.) oszczędności na rok. To ulepszenie przewozu i oszczędność kosztów będzie wzrastać z każdym rokiem. Kto zna intensywność ruchu ulicznego w śródmieściu Londynu, ten zrozumie, jakie udogodnienie przyniosł miastu ten tunel. Poczta londyńska ma obecnie do czynienia z przewozem 700 t ładunków dziennie.

Nie proponuję w najbliższym czasie budować pocztowej kolejki podziemnej w Warszawie, koszt bowiem jej budowy nie mógłby się opłacić, jako przedsięwzięcie niezależne, zaś jako państwowy środek potaniania komunikacji pocztowej byłby przez jakiś czas również ciężarem, a nie zyskiem w budżecie państwa. Cały nasz ustrój państwowo-gospodarczy nie przoduje swym rozwojem innym krajom, lecz zajmuje w ich szeregu miejsce bliskie końca, i takie względy, jak ułatwienie i przyspieszenie komunikacji pocztowej, uważane za czynnik postępu gospodarczego, nie do-

*) Opis sieci tej kolejki patrz „Nowiny Techniczne” w 1928, zeszyt 26.

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

KOMUNIKATY KÓŁ I WYDZIAŁÓW.

Koło Inżynierów Doradców podaje do wiadomości, że IV Międzynarodowy Kongres Inżynierów Doradców w Amsterdamie odbędzie się w dniu 12 do 15 września 1928 r.

Federacja Międzynarodowa Inżynierów Doradców (F. I. D. I. C.) podaje do wiadomości, że Czwarty Międzynarodowy Kongres Inżynierów Doradców odbędzie się w roku bieżącym w d. 12 do 15 września w Amsterdamie.

Tematem obrad plenarnych posiedzeń Kongresu będą następujące zagadnienia:

- 1) w jakich granicach, bez szkody dla dobra publicznego jest dopuszczalne występowanie władz w charakterze Inżynierów Doradców i jak się ta sprawa przedstawia w rozmaitych państwach,
- 2) współpraca Inżynierów Doradców z budowniczymi i instalatorami w szczególności w dziedzinie instalacji ogrzewań centralnych,
- 3) interesy fachowe Inżynierów Doradców,
- 4) warunki techniczne dostaw (Cahier des

Charges-type) stosowane normalnie w różnych krajach.

W wolnych chwilach od posiedzeń odbędzie się zwiedzanie miasta Amsterdamu oraz niektórych zakładów przemysłowych, a po zamknięciu Kongresu wspólna wycieczka (zorganizowana kosztem Stow. Holenderskich Inż. Dor.) statkiem do IJmuidem przez Noordzee Kanal, połączona ze zwiedzeniem największych na świecie słuz spustowych, wielkich mostów kolejowych, portów, malowniczych miejscowości i t. p.

Formularze uczestnictwa w Kongresie przesyła Sekretariat Koła Inżynierów Doradców i Inżynierów Rzeczoznawców (K. I. D. I. R.), gmach Stow. Techników Polskich w Warszawie, ul. Czackiego Nr. 3/5. (Znaczek pocztowy).

KOMUNIKAT KANCELARJI.

Do wiadomości Pp. Członków Kancelarja Stowarzyszenia komunikuje, że: W dn. 5 listopada r. b. rozpocznie się w Państwowej Szkole Hygjeny w Warszawie kurs pięcioletniowy dokształcenia sanitarnego dla inżynierów. Zapisy kandydatów przyjmuje Sekretariat Państwowej Szkoły Hygjeny (ulica Chocimska 24, w Warszawie) do dnia 1 listopada 1928 roku.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

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

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

POSADY WAKUJĄCE:

- 190—W Wojewódzkiej Szkole Mechanicznej i Hutniczej w Królewskiej Hucie wakuje posady dla 3-ch Nauczycieli przedmiotów technicznych z zakresu budowy maszyn (organizacja fabryczna) względnie elektrotechniki, posiadających praktykę zawodową w tych działach.
- 192—Ogrzewalnik inżynier lub technik potrzebny zaraz.
- 194—Duża fabryka Mechaniczna poszukuje od zaraz: 1) Kierownika kotłarni, z wykształceniem technicznym, z dłużej praktyką warsztatową w dziale kotłów parowych, 2) Inżyniera warsztatu mechanicznego, z praktyką warsztatową, dokładnie obznajmionego z obróbką części kotłowych i budową obrabiarek, 3) Kierownika warsztatu kuźni, z praktyką warsztatową, fachowca w robotach kotłarskich, z dokładną znajomością techniki spawania i 4) Konstruktorów do konstrukcji żelaznych. Oferty należy nadsyłać do Kancelarji Stow. pod Nr. 194.
- 196—Poszukiwany Inżynier-Mechanik z praktyką warsztatową i kopalnianą (węgiel). Obowiązkowa znajomość języka niemieckiego w słowie i piśmie, angielskiego i francuskiego w słowie.
- 198—Poszukiwany Inżynier lub Technik obeznany z przemysłem drzewnym, dobry handlowiec.
- 200—Fabryka silników lotniczych poszukuje młodych Techników oraz Rysowników z praktyką do działu konstrukcyj. Oferty z podaniem kwalifikacji i żądanych warunków należy nadsyłać do Kancelarji Stow. Techn. pod Nr. 200.
- 202—Poszukiwany Fachowiec obeznany w fabrykacji łańcuchów do rowerów.
- 204—Magistrat m. Dubna ogłasza konkurs na posadę Inżyniera-Architekta miejskiego.
- 206—W Instytucie Technicznym Intendentury wakuje stano-

- wisko etatowe urzęd. państw. Mechanika-Metalowca ze średnimi technicznymi studjami.
- 208—Potrzebny Chemik lub Metalurg praktycznie obznajmiony z metodami probierczymi na kruszce szlachetne.
- 210—Młody Technik z praktyką przy budowie elektryczni poszukiwany na wyjazd.
- 212—Wydział Techniczny Magistratu poszukuje: 1) Architekta dyplomowanego, 2) Technika budowlanego do kosztorysowania i obliczania konstrukcji żelbetonowych i 3) Drogomistrza, obeznanego z robotami mostowymi, brukarskimi na bruki ulepszone, umiające sporządzać kosztorysy.
- 214—Wojewoda Lubelski ogłasza konkurs na posady Inżynierów i Techników drogowych oraz Inżynierów-Architektów i Techników budowlanych.
- 216—Do okręgowej Izby Kontroli Państwowej poszukiwany jest Inżynier-Architekt lub Inżynier Kolejowy, jako kontroler Dyrekcji Robót Publicznych, budowlanych inwestycji kolejowych, wojskowych i t. p.
- 218—W Urzędzie Wojewódzkim Dyr. Rob. Publ. w Nowogródku wakuje dwie posady kontraktowe dla Inżynierów względnie Techników fachowców w zakresie dróg kołowych i mostów (opracowywanie projektów i sporządzanie kosztorysów na drogi i mosty, przeprowadzanie studjów, prowadzenie robót drogowo-mostowych i t. p.).

POSZUKUJĄ PRACY:

- 61—Inżynier-Technolog z 13-letnią praktyką, od 8 lat na wyższych kierowniczych stanowiskach, doświadczony organizator i administrator, obeznany z nowoczesnymi metodami pracy, obecnie samodzielny kierownik ruchu większej huty, pragnie zmienić miejsce pracy. Władza gruntownie językiem niemieckim zna też francuski i angielski. Specjalność gospodarka i technika cieplna, budowa maszyn, organizacja warsztatowa.

FABRYKA SILNIKÓW LOTNICZYCH
poszukuje młodych
techników oraz rysowników
z praktyką do działu konstrukcji.

Posady natychmiast do objęcia. Oferty składać:
skrzynka pocztowa 418 z podaniem kwalifikacji
i żądanych warunków.

438

BAILDONSTAL Sp. Akc. **METALOGRAFA**
przyjmie natychmiast
z dłuższą praktyką w zakresie wysokowartościowych stopów stali. Warunki według umowy. Podania należy przesyłać do Zarządu Głównego Baildonstal Sp Akc. w Katowicach przy ulicy Zamkowej Nr. 3.

459n

syc są wymowne w skali naszego niezamożnego i powolnego rozwoju gospodarczego.

Kiedy dojrzeje możność zbudowania takiej kolejki, na to może odpowiedzieć w przybliżeniu Ministerjum Poczty i Telegrafu.

Co jednak jest, jak sądzę, niezawodne, to że możliwość przyszłej budowy takiej pocztowej kolejki podziemnej powinna być uwzględniona zarówno w planach dworca głównego, jak i metropolitainu, a może i gmachu Minist. Poczty — już obecnie. *Inż. Al. Pawłowski.*

Największy ośrodek wydawnictw technicznych w Ameryce.

Rys. na str. tytułowej przedstawia salę, w której się mieści 7 Redakcyj czasopism technicznych, zatrudniających przeszło 100 osób. Jest to biuro koncernu McGraw Hill, dzielącego się na Book Co i Publishing Co.

Two wydawnicze (Book Co) wypuszcza ok. 100 książek technicznych rocznie, a więc przeciętnie 1 książkę co 3 dni, zaś Two wyd. czasopism (Publ. Co) — 16 czasopism. Z nich 14 wykonywa się we własnym budynku (13-piętr.), t. zn. opracowuje, redaguje, drukuje, oprawia i ekspeduje. T-two zatrudnia w tym celu przeszło 1000 pracowników, wśród których 120 zajmuje posady redaktorów.

Lokal redakcyjny 7-miu wydawnictw, widoczny na rys. powyższym, jest jednym z najładniejszych pomieszczeń biurowych. Oszkłone kabiny po lewej stronie służą jako pokoje przyjęć do rozmów poufnych. Galeria ozdobiona jest zielenią. Sala ogólna posiada wszelkie urządzenia ułatwiające pracę, jak ciche maszyny do pisania, urządzenia tłumiące głos przy aparatach telefonicznych, wykładziny ścian i sufitów tłumiące dźwięki, miłe oświetlenie i t. d., tak że, mimo dużej liczby pracowników, warunki ich pracy są dogodnie i przyjemne.

Jest to ciekawy przykład dla nas, zarówno pod względem rozmiarów pracy na polu literatury technicznej, jak i pod względem jej organizacji.

Krakowska Fabryka firmy
Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów
L. ZIELENIEWSKI
w Krakowie, Lwowie i Sanoku S. A.

poszukuje

samodzielnego konstruktora-statyka

Zgłoszenia wraz z curriculum vitae, odpisami świadectw i podaniem żądanych warunków należy nadsyłać pod adresem:

Kraków I, Skrytka pocztowa Nr. 48.

Zgłoszenia nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

460

Dyrekcja Państwowych Wytwórni Uzbrojenia poszukuje do swoich Fabryk **techników** ze średnim i niższym wykształceniem, a mianowicie:

**techników-mechaników,
majstrów,
ober-majstrów,
konstruktorów,
st. konstruktorów,
techników warsztatowych.**

Oferty, wraz z odpisami świadectw i wskazaniem żadanego wynagrodzenia, należy nadsyłać do Dyrekcji P. W. U. Wydział Techniczny. Warszawa — Powązki, Duchnicka Nr. 3.

458u

Do fabryki chemicznej na prowincji potrzebny jest na przeciąg 3 — 4 miesięcy

rysownik - konstruktor,

mogący pod kierunkiem inżyniera fabryki wykonać szereg projektów przebudowy pomieszczeń i urządzeń fabrycznych oraz plany ustawienia aparatów.

Zgłoszenia piśmienne kierować należy do **Tow. Zakł. Chemicznych „Strem”,
Warszawa, Mazowiecka 7.**

455

Poważne zakłady przemysłowe w zachodniej Małopolsce poszukują dla budowy elektrowni, na czas budowy,

inżyniera - mechanika.

Wymagana dłuższa praktyka i doświadczenie przy projektowaniu, montażu i ruchu turbin parowych i kotłów oraz specjalnie znajomość gospodarki cieplnej. Objęcie kierownictwa elektrowni po uruchomieniu nowego zakładu nie wykluczone.

Zgłoszenia przyjmuje „Przegląd Techniczny” pod „Elektrownia”.

457

OGŁOSZENIE.

Zarząd Popierania Szkoły Rzemieśniczo-Przemysłowej w Kaliszu ogłasza niniejszem konkurs na stanowisko **DYREKTORA**

Szkoły Rzemieśniczo-Przemysłowej w Kaliszu. Do stanowiska tego przywiązane są: bezpłatne mieszkanie, światło, opał i wynagrodzenie gotówkowe, zależne od umowy i zatwierdzenia przez odnośne Kuratorjum.

Podania wraz z załącznikami jako to: curriculum vitae, świadectwem obywatelstwa polskiego, metryką urodzenia, świadectwem odbytych studjów oraz referencjami, kierować należy pod adresem Towarzystwa Popierania Szkoły Rzemieśniczo-Przemysłowej w Kaliszu, Magistrat do dnia 15-go sierpnia r. b. włącznie.

456n

Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, Sp. Akc.

POSZUKUJE OD ZARAZ:

INŻYNIERA

na stanowisko szefa narzędziowni.

INŻYNIERA

dobrze obznajmionego z masową fabrykacją, na stanowisko kierownika warsztatu mechanicznego, oraz

SZEFA

wydziału handlowego, dobrze obznajmionego z prowadzeniem magazynów i ekspedycji.

Oferty z wyczerpującym życiorysem oraz odpisami świadectw nadsyłać pod adresem: Tow. Starachowickich Zakładów Górniczych, Sp. Akc. w Warszawie, Warecka 15.

454n