

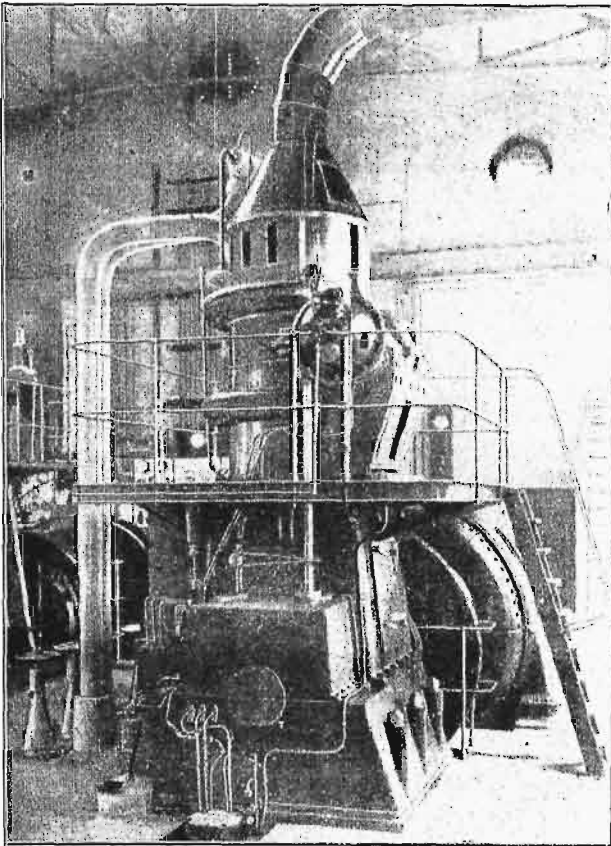
# NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 5 września 1928 r.

№ 36



Instalacja wysokopięna na 120 at.  
(do art. na str. 132).

## O REGULACJI RUCHU ULICZNEGO.\*)

### III. Kwestja postoju ulicznego pojazdów użytku publicznego.

Jest rzeczą jasną, że przy powyżej uzasadnionem urzędzeniu skrzyżowań ulicznych, niepodobna będzie urządzać postojów dorożek samochodowych w pobliżu skrzyżowań, bowiem te właśnie miejsca będą obciążone nader zawiłym i szybkim ruchem, którego w żadnym razie nie należy jeszcze więcej komplikować przez zatrzymujące się lub ruszające z miejsca wynajęte pojazdy. Najwłaściwszem miejscem tego postoju są zatem odcinki ulic pomiędzy skrzyżowaniami, możliwie jak najdalej od rogów.

Istnieje kilka systemów ustawiania oczekujących na wynajęcie dorożek, lecz jednym z najbardziej nieracjonalnych jest sposób, przyjęty w Warszawie. Przy tym sposobie powstają następujące komplikacje:

- 1) długie szeregi samochodów, stojących tuż jeden za drugim, odcinają chodnik od jezdni tramwajowej i zatrasowują przejścia tuż koło skrzyżowań ulic;
- 2) publiczność zmuszona jest brać zawsze tylko najbardziej wysunięty naprzód samochód, wyjazd bowiem któregośkolwiek z samochodów, stojących dalej w szeregu, związany jest z koniecznością uproszenia przedniego lub tylnego sąsiada, by zechciał się trochę cofnąć i dać możność wyruszenia samochodowi z miejsca postoju;
- 3) w razie wyjazdu jednego lub kilku samochodów z szeregu, pozostałe muszą się posuwać naprzód, by zapeł-

nić luki, dzięki czemu muszą one wielokrotnie w czasie postoju puszczać w ruch silnik i niepotrzebnie spalać benzynę;

4) lecz najgorszym jest to, że wyjeżdżający samochód b. często bywa zmuszony kierować się nie naprzód a wstecz od kierunku, w którym stał; wówczas zaczyna się cała fatalna procedura zawracania samochodu na zwężonej i zatłoczonej ruchem jezdni, tuż koło skrzyżowania, z zahamowaniem całego ruchu ulicznego, z narzekaniem i wszystkimi innymi dobrze znanymi następstwami tej tak prostej w zasadzie i potrzebnej czynności.

Nieco racjonalniej urządzony jest postój dorożek w Paryżu i Waszyngtonie, ale i tam mamy do czynienia z licznymi wadami. Racjonalny system może być tylko jeden i polega na tem, że postój samochodów wyznacza się na trawie środkowym ulicy, dość daleko od skrzyżowań, przyczem każdy zatrzymujący się samochód obowiązany jest cofnąć się na upatrzone stanowisko, skręcając w lewo, o tyle, by kadłub jego był ustawiony w stos. do jezdni mniej więcej pod kątem  $60^{\circ}$ — $75^{\circ}$ , a koła przednie skierowane w lewo jeszcze o pewien dopuszczalny kąt, ewen.  $10^{\circ}$ — $15^{\circ}$ . Z takiej pozycji, jak to łatwo zrozumieć z załączonego szkicu (rys. 2), każdy samochód może wyruszyć w drogę, nie przerywając ruchu i nie spychając sąsiadów, kierując się wprost przed siebie i — mimo to trafiając zawsze na trasę i kierunek właściwego ruchu ulicznego.

Ponieważ stawać mogą równie dobrze samochody jeżdżące po prawej, jak i po lewej stronie ulicy, przeto w wypadku normalnym, każdy pasażer znajduje na przystanku tyleż samochodów skierowanych w lewo, co i w prawo, i, wiedząc dokąd ma jechać, wsiadzie do tego, który jest ustawiony w odpowiednim kierunku. W ostatecznym razie, gdyby wypadkowo takiego samochodu się nie znalazło, musiałby on wziąć taki, który jest skierowany wstecz, dojechać nim do najbliższego skrzyżowania ulic i, tam dopiero, nie tamując ruchu ogólnego, objechać cały tor obwodowy i wpaść we właściwy kierunek.

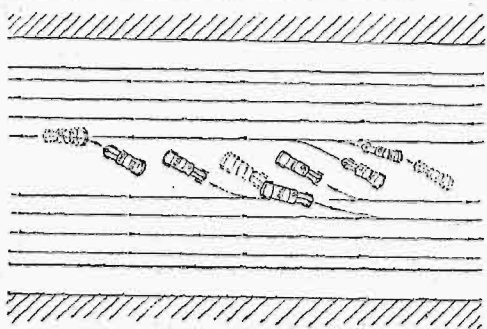
Opróznione przez samochody miejsca bynajmniej nie potrzebują być zapełnione przez pozostałe, gdyż w luki te bez żadnej trudności może wjechać, z lewej, czy prawej strony, dowolny nowy pojazd, nie przeszkadzając już stojącym i nie zyskując większej szansy na szybsze wynajęcie w porównaniu z temi, które dłużej odeń oczekują.

Należy zaznaczyć, że, przy opisanym wyżej rozkładzie poszczególnych traktów jezdnych, wynajmujący samochód musiałby przejść, zmierzając do niego, przez wszystkie tory jezdne, nie wyłączając i samochodowego, lecz przy wskazanem tu ustawianiu samochodów, można zamiast kierować się na środek ulicy, poprostu przywołać odpowiednio skierowany wóz i prosić, by podjechał do chodnika. Jeżeli się chce jechać na prawo, to tego rodzaju wezwanie może być czynione w każdym wypadku, przy kierowaniu się jednak w lewo, wypadnie albo przejść na środek ulicy i wsiadć do odpowiednio skierowanego samochodu, albo skorzystać z chwilowej przerwy w ruchu i prosić by odpowiedni samochód podjechał, cofając się ku chodnikowi, a następnie szybko przeciął najbliższe jezdnie w kierunku ukośnym przeciw panującemu ruchowi i przez lukę pozostawioną uprzednio na środku ulicy w stoisku przejechał na drugą jej stronę, gdzieby wypadł w ogólny potok już bez żadnego zamieszania, albo, wkońcu, jechać narazie w kierunku przeciwnym do zamierzonego — aż do najbliższego skrzyżowania, na którym będzie można skręcić w kierunku właściwym.

W proponowanym systemie regulacji ruchu, skrzyżowania ulic są tem miejscem, w którym ruch odbywa się tylko w jednym kierunku. Okoliczność ta wytwarza sytuację, sprzyjającą ustawianiu samochodów właśnie ukośnie do torów obwodowych tych skrzyżowań, jak to pokazano na rys. 3.

\*) Dokończenie do № 34—35 Nowin Technicznych z r. b.

Jednakże, mając na uwadze wzmożony ruch na takich skrzyżowaniach i stosunkowo małą dostępność dla pieszych ich środkowego kręgu, można byłoby tego rodzaju postój dopuścić tylko na stosunkowo większych placach z ruchem obwodowym, jak np. w Warszawie: Plac Zbawiciela, Saski, Teatralny, Napoleona lub Trzech Krzy-



Rys. 2. Postój samochodów na środku ulicy.

ży. W tym wypadku, i tylko w tym, trasa obwodowa musiałaby być dwutorową, a to dla ułatwienia zatrzymującym się i cofającym się samochodom wykonywania niezbędnych manewrów poza obrębem głównej arterji ruchu, na której zatrzymywanie się musiałoby być bezwarunkowo wzbronione. Zatem na takich postojach zatrzymujący się samochód musiałby wprawdzie zjechać w lewo na drugi (wewnętrzny) tor obwodowy, dojechać nim do odpowiedniej łuki, i cofając się wstecz i skręcając kierownicę w lewo stanąć nieco ukośnie do promienia toru, na którym się znajduje.

Jeżeli do tego dodamy, że na takich miejscach postoju możnaby było ustawić stacje benzynowe i składy części zapasowych dla samochodów, to tem bardziej da się uwytknąć całą wygodę i prostotę opisanego wyżej systemu.

Jak widać zatem, trudna, dotychczas nigdzie racjonalnie nie rozwiązana kwestja postoju ulicznego pojazdów do wynajęcia i prywatnych, może być teoretycznie rozwiązana bez wielkich niedogodności.

#### IV. Ruch pieszy wprost ulicy.

W miastach rozplanowanych na wzór New Yorku, zagadnienie to jest stosunkowo proste, gdyż ulice poprzeczne do magistrali głównych są tak częste i w tak równych odstępach, iż zakaz przechodzenia ich poza skrzyżowaniami nie kłępuje ruchu pieszego.

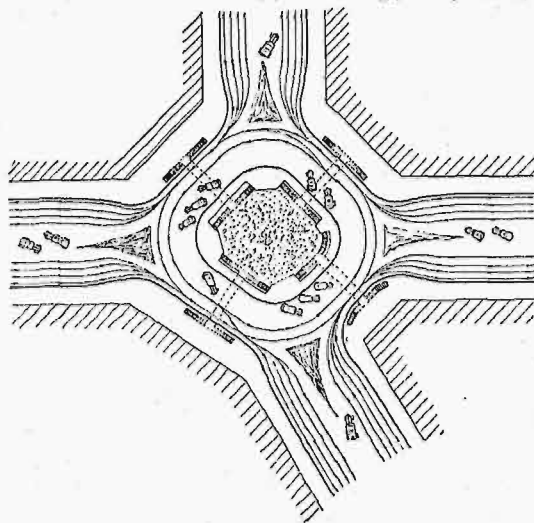
W Warszawie jednak plan miasta jest o tyle nieregularny, że niepodobna zatrzymywać ruchu poprzecznego w oddali od właściwych skrzyżowań. Jednakże nawet ograniczenie tego ruchu wyłącznie do skrzyżowań ma swe złe strony, gdyż ściąga na te skrzyżowania tłumy ludzi, a ponieważ w tych miejscach ruch już sam przez się jest trudniejszy do regulowania niż pomiędzy skrzyżowaniami, to dobre jego opanowanie nie może być uskutecznione inaczej, jak tylko zapomocą ciągłych periodycznych zatrzymywania kolejnych form ruchu, to podłużnych, to poprzecznych.

Sądzę, że wyjściem z tej sytuacji byłoby tylko jedno z dwojga: albo urządzenie przejść nie wprost ulicy, lecz wprost części zabudowanej pomiędzy dwiema sąsiednimi ulicami, albo też urządzenie specjalnych przejść podziemnych lub nadziemnych wprost ulic (to ostatnie rozwiązanie jest znacznie gorsze).

Opisany powyżej system ruchu na skrzyżowaniach ulic ułatwi w wysokim stopniu ruch poprzeczny, pod warunkiem urządzenia przejść pod skrzyżowaniami. Jednakże i pasaże są wielkim udogodnieniem dla ruchu pieszego, odciażają bowiem w znacznym stopniu chodniki, dają doskonałe wyszukanie miejsca dla magazynów i z tego punktu widzenia mogą być uważane za wyjątkowo dobry sposób rozwiązania tej trudnej zagadki urbanistycznej.

Obfitość takich pasaży i przejść podwórzowych w niektórych miastach (np. w Moskwie) skierowuje ruch pieszy na zupełnie inne tory niż kołowy, dzięki czemu, przy dobrej znajomości miasta, można pieszo dostać się do dość nieraz odległych punktów równie prędko, jak i samochodem lub

tramwajem, bowiem te środki lokomocji zmuszone są jechać daleką trasą uliczną, wówczas gdy piechur może iść przejściami, znacznie skracającymi drogę w pasażu, okry-

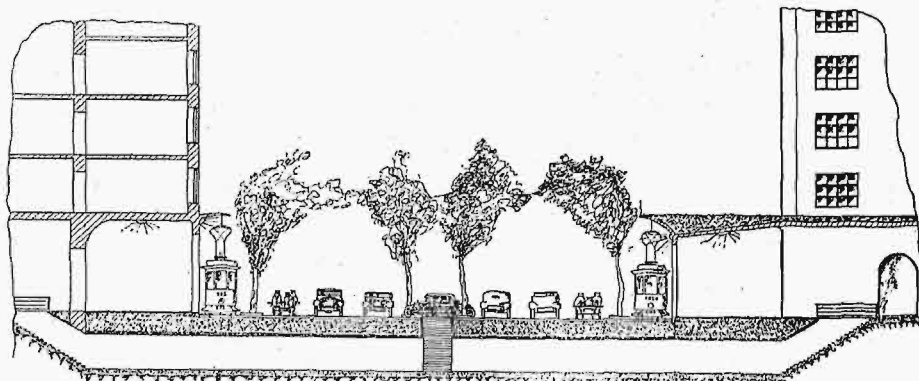


Rys. 3. Ustawienie samochodów na skrzyżowaniach ulic.

tym szklanym dachem, wolnym od ruchu kołowego i wypełnionym po obu stronach wystawami sklepów i innymi lokalami użytku publicznego. Coprawda, takie pasaże i podwórza przejściowe wytwarzają dość znaczne trudności dla pościgu policyjnego, zwłaszcza za dobrze znającymi tajemnicze przejścia miejskie przestępcami, ale fakt ten wypływa nie tyle z natury rzeczy, ile z przyzwyczajenia policji do przyjętej dziś metody, kierowania wszystkich form ruchu na trasę uliczną.

Jeżeli przejścia i pasaże będą uznane za trasy normalne dla ruchu pieszego, to dość będzie policji odpowiednio się rozstawić, by pościg mógł się stać niemniej skutecznym, niż w warunkach dzisiejszych.

Wróćmy jednak do ruchu pieszego wprost ulicy w warunkach dzisiejszych, kiedy pasaże i przejścia odkrywają dlań znikomo małą ilość tras i gdy niemal całość jego koncentruje się na tych samych arterjach, po których toczą się pociągi elektryczne i wozy ciężarowe oraz szybkie auta. Jak już powiedziałem, przejścia podziemne wprost ulic mogą dać pewne udogodnienia dla ruchu pieszego, jak to łatwo jest dostrzec np. z podanego niżej rys. 4.



Rys. 4. Poprzeczne przejście podziemne dla ruchu pieszego.

Przejścia nadziemne szpeciłyby bardzo miasto, zaciemniałyby ulice, tem niemniej w niektórych wypadkach i one mogą być tolerowane, a czasem nawet nadają miastu zupełnie osobliwy urok. (Mimowoli nasuwa się tu na myśl Wenecja, z jej kanałami i zawieszonymi nad nimi krytymi przejściami). Ale stanowczo najpotrzebniejszymi i najwygodniejszymi mogłyby być przejścia podziemne pod tercami obwodowymi skrzyżowań ulicznych, jak na rys. 5.

Urządzenie ich na wzór tuneli okrężnych, leżących wprost pod linią obwodową, i wykorzystanie na zasadach przyjętych dla ruchu kołowego nasuwa się samo przez się.

W samym środku skrzyżowania, pod skwerem okrągłym, zajęтым na zieleniec lub na jakiś pomnik, czy ogród, czy wprost grupę rzeźbiarską lub wodotrysk, można byłoby urządzić szalety, tak potrzebne dla publiczności, lub

(Ciąg dalszy na str. 132).

# STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

## KOMUNIKAT RADY.

Rada Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie zawiadamia, że **WALNE ZEBRANIE** Pp. Członków Stowarzyszenia odbędzie się w piątek, dnia 7 września 1928 roku o godz. 8-ej wiecz.

### Porządek obrad:

1. Wybór Przewodniczącego i Sekretarza.
2. Odczytanie i zatwierdzenie protokołu Walnego Zebrania z dnia 23 marca 1928 r.
3. Sprawa spłaty przez Stowarzyszenie pożyczki hipotecznej, ciężącej na gmachu przy ul. Czackiego Nr. 3/5 i zaciągnięcia

nowej pożyczki na spłatę długu hipotecznego.

4. Powiększenie budżetu na bieżące potrzeby inwestycyjne.
5. Sprawa rozbudowy gmachu Stowarzyszenia Techników: wybór Komisji Budowlanej i upoważnienie Rady do zaciągnięcia pożyczki na cele rozbudowy.
6. Balotowanie kandydatów na członków Stowarzyszenia.
7. Komunikaty Rady.
8. Wnioski Członków do rozpatrzenia przez następne Walne Zebranie.

## DZIAŁ INFORMACYJNY.

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

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

### POSADY WAKUJĄCE:

- 208—Potrzebny **Chemik** lub **Metalurg** praktycznie obznajmiony z metodami probierczymi na kruszce szlachetne.
- 210—Młody **Technik** z praktyką przy budowie elektrowni 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, umiejącego 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 wakuja 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.).
- 222—Młody **Inżynier**, jako wykładowca metematyki, elektrotechniki, jednocześnie, jako pomocnik kierownika warsztatów w kierunku rysunkowo-konstrukcyjnym poszukiwany przez Szkołę Rzemieślniczo-Przemysłową w Częstochowie.
- 224—Warsztaty Techn. Marynarki Woj. w Pińsku poszukują: a) **Inżyniera-Konstruktora** mechanika, obznajmionego z maszynami parowymi, motorami spalinowymi, pompami i wentylatorami i b) **Inżyniera** lub **Technika** konstruktora kadłubowego do budowy statków rzecznych, motorówek oraz łodzi.
- 226—**Technik** lub **Inżynier Kalkulator**, znający dobrze dział armatur, głównie mosiężnych, umiejący zorganizować pracę na nowoczesnych zasadach — poszukiwany.
- 228—Młodzi **Inżynierowie** lub **Technicy** z kilkuletnią praktyką konstrukcyjną w dziale maszynowym — poszukiwani.
- 230—W szkole rzemieślniczo-przemysłowej w Białymstoku są do objęcia stanowiska: a) inżyniera kierownika działu drzewnego, b) inżyniera-apreturzysty-farbiarza, ewent. włókiennika do wykładów przedmiotów zawodowych na wydz. włók., c) instruktora przedzalniczego ewent. apreturzysty, d) instruktora kowalskiego, e) instruktora ślusarskiego (samochodowego).

- 232—W Rudzie Pabjanickiej wakuje posada **Technika** drogowego, posiadającego praktykę przy budowie szos, bruków, renowacji i konserwacji ich, jak również obznajmionego z budową mostów.
- 234—Rząd Perski, zamierzając budować papiernię, poszukuje inżyniera-specjalisty, który przeprowadziłby na miejscu potrzebne badania. Zgłoszenia należy kierować do Kancelarii Stow. Techników.
- 236—Magistrat m. Włodzimirza ogłasza konkurs na stanowisko **Architekta** Miejskiego.
- 238—Dyrekcja Lasów Państwowych w Łucku poszukuje **Inżyniera Techniczno-Budowlanego**.
- 240—Polski Komitet Normalizacyjny przy Min. Przem. i Handlu poszukuje do pracy w swem biurze dwóch **Inżynierów-Mechaników**. Niezbędna znajomość gruntowna języka francuskiego lub angielskiego.

### 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.
- 63—**Doktór Chemji** z długoletnią praktyką na samodzielnych stanowiskach kierowniczych w przemyśle koksowo-benzolowym i ostatnio w przemyśle naftowym, gruntownie obeznany z gazownictwem, rektyfikacjami i rafinerjami. Władza językami: rosyjskim, niemieckim i francuskim.
- 65—**Inżynier** z wieloletnią praktyką w dziale budowy, organizacji i administracji fabryk obróbki metali i drzewa, obeznany z działem handlowym, rutynowany sprzedawca — poszukuje odpowiedniego stanowiska w poważnej instytucji przemysłowej.
- 67—**Inżynier-Technolog**, mechanik, warsztatowiec poszukuje samodzielnego techniczno-administracyjnego stanowiska.
- 69—**Inżynier - Mechanik** z zagranicznym wykształceniem akademickim, pracujący do niedawna na samodzielnym stanowisku w ruchu fabryki zagranicznej, z dużym doświadczeniem technicznym i życiowym, bardzo energiczny i pracujący z zamiłowaniem, zmieni swoją obecną posadę rządową na prywatną. Zna języki.
- 71—**Inżynier-Mechanik** lat 40, emerytowany wysoki urzędnik Ministerstwa Skarbu, odpowiedzialny majątkowo, poszukuje odpowiedniego stanowiska w przedsiębiorstwie przemysłowym lub przemysłowo-handlowym.

## Objekt fabryczny w Warszawie

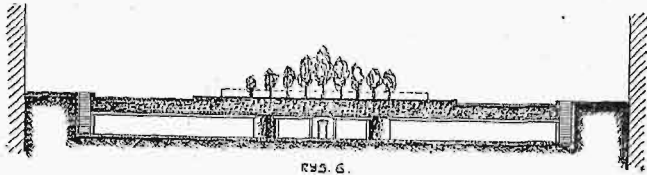
(parcela 2.000 m<sup>2</sup> zabudowania 10.000 m<sup>3</sup>), sprzedam lub przystąpię do spółki.

POŚREDNICY  
WYKLUCZENI.

Wiadomość: telefon 170-60, godz. 9 do 10 rano.

506m

sklepy miejskie dla handlu napojami chłodzącymi, kioski do czasopism i t. p. Wyjścia z tych lokali podziemnych doskonale mieszczą się na rozszerzeniach chodników w pobliżu rogów, powstających, jak to już wymieniono wyżej, z racji dwustronnego zwężenia trasy ulicznej i ściągania wszystkich istniejących na niej traktów w jeden.



Rys. 5. Przejście podziemne na skrzyżowaniach.

Z tych podziemnych torów okrężnych dla ruchu pieszego, dobrzeby było urządzić w tych miejscach, gdzie tor obwodowy obejmuje obszerny plac, wyjścia na ten plac ze strony wewnętrznej, bezpośrednio za szeregami stojących tam taksówek i pojazdów prywatnych, z jednocześnie urządzeniem okrężnego chodnika naziemnego, wówczas wsiadanie publiczności do tych pojazdów odbywałoby się zupełnie spokojnie i bez najmniejszych zaburzeń niestannego ruchu ulicznego. W środku placów powinny być urządzone kwietniki, dla nadania im estetycznego wyglądu.

### V. Streszczenie.

I. Trasy dla poszczególnych rodzajów ruchu ulicznego muszą być rozstawione w sposób racjonalny w kolejności nast.: 1) chodnik, 2) jezdnia tramwajowo-autobusowa, 3) jezdnia dla ruchu konnego, 4) jezdnia dla samochodów, 5) pośrodku ulicy — postój samochodów.

II. Na skrzyżowaniach ulic jedyną możliwą formą ruchu jest ruch jednostronny, okrężny, w stronę przeciwną do ruchu strzałki zegara, przy przyjętej metodzie ruchu prawą stroną naprzód.

III. Na miejscach postojów pojazdów, bądź to na środku ulicy, bądź na skrzyżowaniach, pojazdy powinny stać ukośnie, cofając się z kierownicą skręconą w lewo. Postój na skrzyżowaniach możliwy jest tylko przy dość dużych torach obwodowych.

IV. Dla ruchu pieszego najlepiej jest mieć długie pasáže i podwórza przejściowe z jednej ulicy na drugą, pożytecznymi są jednak przejścia podziemne w poprzek ulic i chodniki obwodowe pod takimż torem na skrzyżowaniach ulic.

Z przejść tych wygodnie jest urządzić wyjścia na górę bądź to na samym środku ulicy, bądź też bezpośrednio za szeregiem stojących na skrzyżowaniach taksówek, na chodnik okrężny górny, okalający plac, dokoła którego odbywa się ruch obwodowy.

VI. Podany tu system regulacji ruchu jest automatyczny i żadnej specjalnej sygnalizacji lub kierownictwa policyjnego nie wymaga, chyba tylko w początkach, dopóki publiczność dobrze się z nim nie oswoi.

Zygmunt Wojnicz-Sianożęcki pptk. inż.

## INSTALACJA WYSOKOPRĘŻNA NA 120 at.

Dnia 20 czerwca r. b. w Wiedeńskiej Fabryce Lokomotyw w Floridsdorf w Austrii, nastąpiło uroczyste otwarcie wysokoprężnej siłowni parowej, w obecności Prezydenta dr. Hainischa.

Para wytwarzana w kotle posiada ciśnienie 120 at i temperaturę 470°.

Parowy silnik tłokowy zbudowany jest jako jednocylindrowy, ze stawidłami zaworowymi. Silnik sprzęgnięty jest z prądnica, która przy 300 obr./min. daje moc 2000 kW. Przy tem obciążeniu i przy 12 at przeciwcisnienia, średnie ciśnienie indykowane wynosi 40 at, więcej niż maksymalne ciśnienie spalin w wysokoprężnych silnikach Diesela.

## KRONIKA NAFTOWA.

### Koncentracja w polskim przemyśle naftowym.

W ostatnich kilku tygodniach przeprowadzona została ostatecznie poważna koncentracja w przemyśle naftowym, a w szczególności objęte zostały przez grupę „Premier” przedsiębiorstwa naftowe należące dotychczas do Galicyjskiego Karpackiego Akcyjnego Towarzystwa Naftowego, S. A. „Nafta” oraz S. A. „Fanto”, Wskutek powyższej kon-

centracji rozporządzać będzie grupa „Premier” następującymi przedsiębiorstwami, względnie zakładami przemysłowymi:

1) kopalnie w miejscowościach: Białkówka, Bitków, Bóbrka, Borysław, Brelików, Brzezówka, Dobrócowa, Duba, Kobylanka, Kosmacz, Krościenko, Kryg, Leszczowate, Lubatówka, Męcinka, Mokre, Mrażnica, Niebyłów, Opaka, Pasieczna, Perehińsko, Pniów, Potok, Rogi, Równie, Rypne, Sądkowa, Słoboda Rungurska, Tustanowice, Wańkowa, Węglówka, Wietrzno, Wulka.

2) Rafinerje: w Trzebini, Dziedzicach, Gliniku Marjampolskim, Jedliczach, Ustrzykach Dolnych, dwie w Drohobyczu i jedna w Peczyżynie.

3) Przedsiębiorstwa tłoczniowo-magazynowe: większe w Borysławiu i mniejsze w zagłębiu zachodnim i wschodnim.

4) Organizacje handlowe „Oleum” i „Karpaty”.

5) Dwie elektrownie: w Borysławiu i w okręgu zachodnim w Brzezówce obok Jasła.

6) Dwie fabryki maszyn i narzędzi wiertniczych.

Kopalnie należące do nowego koncernu odtoczyły w roku 1927 następujące ilości ropy:

Premier . . . . .	9 331 cyst.
Karpaty . . . . .	7 292 „
Fanto . . . . .	5 830 „
Nafta . . . . .	5 635 „

Razem . . . . . 28 088 cyst.

co wobec całości produkcji wynoszącej w tymże roku 66.992 cystern, wynosi 42,6% produkcji.

W kwietniu roku bieżącego wyprodukowały powyższe przedsiębiorstwa:

	ropa	gazolina
Premier	807 cystern	45 cystern
Karpaty	706 „	14 „
Fanto	493 „	21 „
Nafta	447 „	14 „

Razem 2 453 cystern 94 cystern.

Rafinerje należące do koncernu „Premier” rozporządzać będą następującą zdolnością przerobkową miesięcznie:

Rafinerja w Trzebini . . . . .	600 cystern
„Dros” w Drohobyczu . . . . .	500 „
„ w Peczyżynie . . . . .	— zamknięta
„Fanto” w Ustrzykach . . . . .	450 cystern
„Nafta” w Drohobyczu . . . . .	400 „
„Karpat” w Glin. Marjamp. . . . .	500 „
„ w Jedliczach . . . . .	650 „
„ w Dziedzicach . . . . .	500 „
Razem . . . . .	3.600 cystern

Jak wynika z powyższego zestawienia, zdolność przerobkowa rafinerji koncernowych przewyższa w wysokim stopniu rozporządzalną ilość surowca, taż iż nieodzownym skutkiem koncentracji stanie się zapewne skupienie przeróbki w zakładach najlepiej urządzonych, przy równoczesnym zamknięciu rafinerji gorzej, względnie drożej pracujących.

Koncern naftowy „Premier” finansowany jest przez grupy francuskie: „Crédit Général des Petroles” i „Société Financière de Paris” w Paryżu. Do grupy tej należy w Polsce Polski Bank Przemysłowy.

Omawiana koncentracja wywoła niewątpliwie szereg zjawisk dla przemysłu naszego nader pożądaných i gospodarczo celowych, a w pierwszym rzędzie znaczne usprawnienie i potaniecie administracji, racjonalizację produkcji kopalnianej, przeróbki i handlu, a w końcu jako cel ostateczny poważne obniżenie kosztów produkcji i podniesienie zachwianej zdolności eksportowej polskich produktów naftowych.

Naturalnym a nieodzownym skutkiem koncentracji będzie niewątpliwie obniżenie ilości pracowników, zajętych dotychczas w połączonych przedsiębiorstwach. Fakt ten dla poszczególnych pracowników ujemny, jest niestety koniecznością nieuniknioną, gospodarczo najzupełniej uzasadnioną, a przez znaczne potaniecie administracji, jednym ze środków zmierzających do uzdrowienia przemysłu.

## WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

### Stowarzyszenie Absolwentów Wydz. Mech. Pol. Warsz.

W Warszawie organizuje się Stowarzyszenie absolwentów wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej.

W celu umożliwienia rozesłania zawiadomień o pierwszym zebraniu, wszyscy zainteresowani proszeni są o nadsyłanie swych adresów do inż. S. Zagoździńskiego, Warszawa, ul. Nowogrodzka 10, m. 14.