

# NOWINY TECHNICZNE

DODATEK DO PRZEGLĄDU TECHNICZNEGO

REDAKTOR Inż. Cz. MIKULSKI.

ROK 1929 — TOM III.

(Str. V + 256 z 99 rys.)

WYDAWNICTWA ROK 3-ci.

WARSZAWA, 1929.

# SPIS RZECZY

	<u>Str.</u>		<u>Str.</u>
<b>ARTYKUŁY W SPRAWACH OGÓLNYCH.</b>		Utworzenie Rady Badań Naukowych we Włoszech . . . . .	77
Oświadczenie inżynierów polskich (w spr. powiedzenia min. Stresemann'a) . . . . .	1	Nowe wielkie muzeum techniki w Ameryce . . . . .	77
Uczczenie pamięci Sir E. Howard'a, inicjatora miast-ogrodów . . . . .	38	Rozwój konstrukcyj spawanych . . . . .	78
Po Zjeździe Inż. Mechaników . . . . .	57	Utworzenie Polskiego Instytutu Radjotechnicznego . . . . .	79
Wymiana profesorów między Polską a Szwajcarią. Prof. Dr. M. T. Huber . . . . .	59	450-t-wa dźwignica portowa w Algierze . . . . .	84
100-lecie śmierci Thomas'a Young'a . . . . .	101	Największa na świecie lokomoływa . . . . .	85
Potrzeba zjednoczenia w propagandzie naukowej organizacji. Prof. Dr. A. Rothert . . . . .	125	Rozwój środków komunikacji w Anglii . . . . .	86
W sprawie nowej politechniki w Polsce . . . . .	163	Dwoistość charakteru elektronów . . . . .	89
Wyższe szkoły techniczne w Niemczech . . . . .	185	Przebudowa Gare de l'Est w Paryżu . . . . .	91
Brak fachowców w Rosji sowieckiej . . . . .	252	Zastosowania techniczne elektronów . . . . .	95
		Komunikacja miejska schodami ruchomymi . . . . .	97
		Przewietrzanie tunelu ulicznego w Filadelfji. lg. . . . .	98
		Kształcenie inżynierów-rolników . . . . .	103
		Wpływ pracy w przemyśle na śmiertelność pracowników . . . . .	104
<b>ZAGADNIENIA TECHNICZNE i dziedzin pokrewnych.</b>		Sprawa mieszkaniowa jako zagadnienie państwowe . . . . .	109
25-lecie lotnictwa . . . . .	2	Transport pneumatyczny w Paryżu . . . . .	110
Koleje polskie w r. 1928 . . . . .	3	Generatory gazu w samochodach ciężarowych . . . . .	115
Kontrola fabryczna . . . . .	6	Stacje transformatorów pod gołem niebem . . . . .	121
Polski przemysł obrabiarkowy . . . . .	7	Zapobieganie wybuchom przy naprawie zbiorników do cieczy łatwopalnych . . . . .	122
Nowoczesna droga publiczna . . . . .	12	Wytwarzanie ciągłe w fabrykacji seryjnej . . . . .	127
Największa w Europie turbina wodna . . . . .	12	Nowa służa w Ymuiden . . . . .	134
Gazownictwo polskie w ub. 10-leciu . . . . .	13	Oświetlenie portów lotniczych lampami neonowymi . . . . .	139
Bezpośredni wytop stali z rudy . . . . .	24	Prace badawcze w Rosji sowieckiej. . . . .	143
Siłownia wodna na rz. Shannon w Irlandji. . . . .	25	Wścigi samolotowe . . . . .	143
Koleje żelazne wobec mrozów i zamieci. Inż. A. Pawłowski . . . . .	31	Filmy dźwiękowe . . . . .	145
Kolej panamerykańska . . . . .	35	Projekt rozwiązania sprawy mieszkaniowej . . . . .	149
Możliwości racjonalizacji w przemyśle metalowym . . . . .	37	Gospodarka elektryczna w Stanach Zjednoczonych . . . . .	152
Nowa stacja „Piccadilly” kolei podziemnej w Londynie . . . . .	38	Badania naukowo - techniczne w Japonji . . . . .	155
Otrzymywanie elektronów swobodnych . . . . .	41	Nowe hale targowe we Frankfurcie n/M . . . . .	161
O budowie sterowców . . . . .	43	Gospodarka elektryczna w Rosji . . . . .	164
Ładunek i masa elektronu . . . . .	48	Budowa taboru kolejowego w Anglii i St. Zjednoczonych . . . . .	167
Nawodnienie Egiptu . . . . .	49	Wodnopłatowiec 12-silnikowy . . . . .	169
Po Zjeździe Inż. Mechaników . . . . .	57	Wysokoprężny autobus parowy . . . . .	170
Wiosenne Targi Lipskie . . . . .	61	Znaczenie drzewa w budowlach inżynierskich . . . . .	175
Elektron a energia promienista . . . . .	65	Opinia niemiecka o PWK . . . . .	176
Turboprądnica o mocy 110 000 kW . . . . .	67		
Promienie mitogenetyczne . . . . .	71		
Idealny przebieg studjów . . . . .	72		
Nowe laboratorja Ecole Centrale w Paryżu . . . . .	73		

## IV

	<u>Str.</u>		<u>Str.</u>
Wyzyskanie ciepła wód głębinowych do wytwarzania energii . . . . .	180	Budownictwo mieszkaniowe. Prof. E. Hauswald . . . . .	199
Racjonalizacja . . . . .	181	Angielski przemysł obrabiarkowy . . . . .	205
Nowy rekord szybkości lotu . . . . .	182	Rolnictwo Niemiec powojennych . . . . .	214
Urządzenie telewizyjne syst. inż. Manczarskiego . . . . .	187	Zagadnienie mieszkaniowe . . . . .	219, 232
Współpraca przedsiębiorstw w zakresie racjonalizacji. Z. Rytel . . . . .	195	Racjonalizacja a bezrobocie. Z. Rytel . . . . .	225
Budownictwo mieszkaniowe. Prof. E. Hauswald . . . . .	196	Uwagi w sprawie mieszkaniowej. Inż. L. Gembarzewski . . . . .	237
Gaz ziemny w Daszawie . . . . .	201	Wyniki racjonalizacji. Z. R. . . . .	251
W sprawie opóźnień pociągów dalekobieżnych . . . . .	206	<b>KONGRESY, ZJAZDY i WYSTAWY.</b>	
Nowe sposoby mechanicznego czyszczenia ulic . . . . .	207	Pierwszy polski zjazd hydrotechniczny . . . . .	5
Prace Instytutu Radjotechnicznego . . . . .	211	III Zjazd Inż. Mechaników polskich . . . . .	6, 13, 53
Gazociągi dalekosiężne w Stanach Zjedn. . . . .	219, 232	IV Międzynarodowy Kongres Nauk. Organizacji . . . . .	12, 66
Zagadnienie mieszkaniowe . . . . .	213	Tymczasowy program III. Zjazdu Inż. Mechaników Polskich . . . . .	47
O rozwoju elektrotechniki . . . . .	220	Wiosenne Targi Lipskie . . . . .	61
Most wiszący na Renie. . . . .	224	Międzynarodowy Kongres Odlewniczy . . . . .	61
Racjonalizacja a bezrobocie . . . . .	225	II Zjazd Chemików polskich . . . . .	78
Paryski Salon samochodowy . . . . .	229	Zjazd Wawelberczyków. . . . .	119
Prace konstrukcyjne na wydz. mechanicznym we Lwowie. Prof. E. Hauswald . . . . .	231	Zjazd Cukrowników . . . . .	120, 133
Zastosowanie przenośników linowych . . . . .	236	2-gi ogólnopolski zjazd meljoracyjny. . . . .	120
Uwagi w sprawie mieszkaniowej. Inż. L. Gembarzewski . . . . .	237	Wszczęświatowa Wystawa w Barcelonie . . . . .	120
Nowsze badania, dotyczące transmutacji materji . . . . .	246	Międzynarodowa Wystawa Przeciwpozarnicza . . . . .	157
Wyniki racjonalizacji. Z. R. . . . .	251	V Międzynarodowy Kongres Prasy Technicznej . . . . .	162
<b>ZAGADNIENIA GOSPODARCZE.</b>		IX Zjazd Inż. Kolejowych . . . . .	168
Polski przemysł obrabiarkowy . . . . .	7	Wszczęświatowy Kongres Inżynierski . . . . .	173
Stan przemysłu metalowego w grudniu 1928 r. . . . .	11	Opinia niemiecka o P.W.K. . . . .	176
O przyszłość eksportu węgla z Polski . . . . .	11	Paryski Salon samochodowy . . . . .	229
Rozwój polskiego przemysłu papierniczego . . . . .	20	Międzynarodowy zjazd rzeczników patentowych . . . . .	230
Polski przemysł maszyn i narzędzi rolniczych . . . . .	26	Narodowy Kongres Żeglugi . . . . .	238
Stan przemysłu w St. Zjedn. Am. Półn. w r. 1928 . . . . .	35	Echa zjazdu wawelberczyków . . . . .	243
Wytwórczość obrabiarek w Rosji . . . . .	36	Światowe Kongresy Inżynierskie w Tokjo . . . . .	245
Wytwórczość hut w Polsce . . . . .	36	<b>STOWARZYSZENIA TECHNICZNE i NAUKOWE.</b>	
Możliwości racjonalizacji w przemyśle metalowym . . . . .	37	W sprawie zrzeszenia metalurgów . . . . .	23
Po Zjeździe Inż. Mechaników . . . . .	57	Stow. Inż. Mechaników polskich . . . . .	24, 230, 256
Rozwój przemysłu maszynowego w Szwajcarii . . . . .	59	Warszawskie Tow. Politechniczne . . . . .	29
Rosyjski przemysł maszynowy . . . . .	68	Posiedzenie komisji techniki warsztatowej PKN . . . . .	102
Produkcja i zapotrzebowanie maszyn w Danji . . . . .	71	Walne zebranie SIMP . . . . .	132
Nauka o badaniu koniunktur . . . . .	74	Nowe Stowarzyszenie Techniczne . . . . .	132
Zmiany w przemyśle górnośląskim . . . . .	108	Koło Wodno - meljoracyjne przy Stow. Techników w Warszawie . . . . .	144
Przywóz maszyn włókienniczych do Polski . . . . .	108	Z sali odczytowej (Stow. Techn. w Warsz.) . . . . .	200, 244, 250
Sprawa mieszkaniowa jako zagadnieniem państwowym . . . . .	109	<b>KRONIKA</b>	
Rozwój przemysłu maszynowego w Chinach. . . . .	131	Rządowa pożyczka sanacyjna . . . . .	6
Projekt rozwiązania sprawy mieszkaniowej . . . . .	149	Z Izby Przem.-Handl. w Warszawie . . . . .	6
Znaczenie rynku polskiego dla niemieckiego przemysłu maszynowego . . . . .	151	Układ między Polską a Niemcami . . . . .	12
Budowa taboru kolejowego w Anglii i St Zjedn. . . . .	167	Budowa olejarni w Gdyni . . . . .	12
Racjonalizacja . . . . .	181	Budownictwo w Warszawie . . . . .	12
Ruch organizacyjny w przemyśle niemieckim . . . . .	185	Nowoczesna droga publiczna . . . . .	12
Przemysł papierniczy w Polsce . . . . .	192	Największa w Europie turbina wodna . . . . .	12
Współpraca przedsiębiorstw w zakresie racjonalizacji. Z. Rytel. . . . .	195	Gaz pod wysokim ciśnieniem dla zakł. Skody pod Warszawą . . . . .	24
		Światowa produkcja ropy w r. 1928 . . . . .	24
		Stan rzemiosł w Z. S. S. R. . . . .	24
		Komunikacja lotnicza transsyberyjska . . . . .	24
		Bezpośredni wytop stali z rudy . . . . .	24
		Komunikacja telefoniczna Polski z zagranicą . . . . .	36
		Wytwórczość hut w Polsce . . . . .	36

Str.	Str.
Z przemysłu naftowego . . . . .	36
Zatrudnienie bezrobotnych austriaków we Francji . . . . .	36
Pierwsza linja lotnicza w Chinach . . . . .	36
Z Politechniki Lwowskiej . . . . .	42
Postępy elektryfikacji Francji . . . . .	42
Papierowe butelki do mleka . . . . .	42
Otwarcie Instytutu Radjotechnicznego w Polsce . . . . .	54
Utworzenie Rady portowej w Gdyni . . . . .	54
O Polsce zagarnica . . . . .	54
Samoloty-chłodnie . . . . .	54
Automobilizm w Ameryce . . . . .	54
Przewóz samochodów koleją . . . . .	54
Tramwaje w Anglii . . . . .	54
Sprzęg samoczynny wagonów w Japonji . . . . .	54
Sprawozdanie p. Ch. S. Dewey'a . . . . .	60
Szkolnictwo zawodowe w Niemczech . . . . .	60
Bezdrutowa regulacja zegarów . . . . .	60
Upadłości w Polsce . . . . .	66
Babcock-Wilcox w Polsce . . . . .	66
Telefon Warszawa—Stokholm . . . . .	72
Deficyt bilansu handlowego Francji . . . . .	72
Stala wystawa przemysłowa w Moskwie . . . . .	72
General Motors w Niemczech . . . . .	72
Elektryczność do ogrzewania zamrażniętych wodociągów . . . . .	78
Rozwój komunikacji autobusowej w Anglii (sprost. p. str. 84). . . . .	78
Gospodarka elektryczna w Anglii . . . . .	78
Rozwój m. Gdyni . . . . .	84
Wskaźniki cen hurtowych w St. Zjednocz. i Anglii . . . . .	84
Nowy rekord szybkości na samochodzie . . . . .	84
Parowóz turbinowy na kolejach niemieckich . . . . .	84
Macki lotnictwa niemieckiego . . . . .	84
Telefony w Finlandji . . . . .	84
Poczta lotnicza Londyn — Indje . . . . .	108
Gospodarka elektryczna w Szwajcarji . . . . .	108
Lotnictwo komunikacyjne w Europie . . . . .	108
2-gi ogólnopolski zjazd meljoracyjny . . . . .	120
Zjazd Cukrowników . . . . .	120
Huty górnośląskie w rękach Harrimana . . . . .	120
Wozy silnikowe na kolejach niemieckich . . . . .	120
Samoloty — dorożki . . . . .	120
Wszehświatowa wystawa w Barcelonie . . . . .	120
Uczenie pamięci ś. p. prof. W. Biernackiego . . . . .	126
Z Państwowej Szkoły Drogowej . . . . .	126
Wyniki konkursu na siewnik do nawozów sztucznych . . . . .	126
Z Krakowskiej Akademji Górniczej . . . . .	132
S. p. prof. dr. Prasil . . . . .	132
Christian Huygens, 1627 — 1695 . . . . .	138
Sprawa gazyfikacji Polski . . . . .	138
Praca kolei w r. 1928. . . . .	144
Oznaki przesilenia w przemyśle metalowym okręgu warszawskiego . . . . .	144
Statystyka rzemiosła w Polsce . . . . .	144
75-letni jubileusz Semmeringu . . . . .	144
Projekt tunelu kolejowego pod Gibraltarem . . . . .	150
Kapitały amerykańskie w Europie . . . . .	150
Tow. Akc. Czeskomorawska - Kolben - Danek . . . . .	156
60 tysięcy obrotów na minutę . . . . .	156
Ruch osobowy na kolejach duńskich . . . . .	156
Niewłaściwa reklama . . . . .	156
Dom Inżynierski w Pradze . . . . .	162
Nafta na Uralu . . . . .	162
Ukończenie budowy gazociągu Stryj — Lwów . . . . .	162
Pierwszy aeroport na oceanie . . . . .	162
Wycieczka inżynierów francuskich do Polski . . . . .	162
Laureaci Tow. Société des Ingénieurs Civils . . . . .	162
Radiotelegrafia obrazowa . . . . .	168
Handel zagraniczny Polski w I półroczu r. b. . . . .	174
Nowa fabryka kabli . . . . .	174
Elektryfikacja kolei we Włoszech . . . . .	174
Nowa lokomotywa amerykańska . . . . .	174
5-dniowy tydzień pracy w Stanach Zjedn. . . . .	180
Wytwarzanie energii elektrycznej w Szwajcarji . . . . .	180
Marki jubileuszowe Edisona . . . . .	180
Rozbudowa sieci gazowej w Polsce . . . . .	186
Fabryka samochodowego sprzętu elektrycznego w Oświęcimiu . . . . .	186
Elektryfikacja Rumunji . . . . .	186
General Electric Co w Europie . . . . .	186
100-lecie politechniki kopenhaskiej . . . . .	192
Ile radjostacyj jest na świecie? . . . . .	192
Ceny samochodów w Polsce i zagranicą . . . . .	192
50-lecie kolei elektrycznej . . . . .	199
G. Coradi . . . . .	200
Odroczenie Zjazdu geologiczno - naftowego . . . . .	200
Oznaczenie Przeglądu Technicznego na PWK . . . . .	200
Szybkość jazdy na kolejach . . . . .	200
50-lecie żarówki Edisona . . . . .	206
Rozwój ogrzewania dalekosiężnego . . . . .	206
Nowy kocioł Bensona . . . . .	206
Telefony londyńskie . . . . .	206
Wyzyskanie sił wodnych w Szwecji . . . . .	212
Samolot rakietowy . . . . .	212
Franciszek Rauleaux. W 100-lecie urodz. . . . .	218
Nowe płatowce polskie . . . . .	218
Rozwój portu gdańskiego . . . . .	218
Liczba inżynierów i techników w Rosji . . . . .	218
Długość dróg kołowych na świecie . . . . .	218
Nowy krążownik niemiecki . . . . .	224
Nozna komunikacja lotnicza . . . . .	224
Telefony automatyczne w Wiedniu . . . . .	224
Nowy basen w porcie Paryskim . . . . .	224
Politechnika chińska . . . . .	224
Nowe zakłady ceramiczne w Polsce . . . . .	230
Rokowania o nowe koncesje elektryfikacyjne . . . . .	236
Inauguracja roku na Politechnice Warszawskiej . . . . .	236
Centrala ogrzewnicza i elektryczna w Brnie . . . . .	244
Nowe linje kolejowe . . . . .	244
Opinja Stow. Elektryków Polskich w sprawie koncesji Harrimana . . . . .	250
Przebudowa kolei wąskotorowej Nowojelnia — Nowogródek — Lubcza . . . . .	250
Rozwój inwestycyj we Włoszech . . . . .	250



# NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK III.

WARSZAWA, 2-9 stycznia 1929 r.

Nr. 1-2.

## Oświadczenie inżynierów polskich.

*Jak czytelnikom naszym wiadomo, podczas ostatniej sesji Rady Ligi Narodów w Lugano, wygłosił delegat Niemiec, p. Stresemann, mowę utrzymaną w tonie nadzwyczaj ostrym, w której wypowiedział m. in. złośliwe a nieprawdziwe twierdzenie, jakoby Górny Śląsk zawdzięcza swój rozwój obecny pracy inżyniera niemieckiego. Falszywe to twierdzenie dotyka oczywiście ogół inżynierów polskich, których umiejętna i wyleżona praca przyczynia się w dużym stopniu do rozwoju gospodarczego całej Rzeczypospolitej, a szczególnie uraża kolegów naszych, pracujących na Śląsku i wznoszących tę ziemię na coraz wyższy poziom rozwoju.*

*To też inżynierowie zatrudnieni na Górnym Śląsku wydali oświadczenie, wykazujące całą nieprawdziwość powyższego twierdzenia, a podkreślające korzyści gospodarcze, płynące dla Śląska z połączenia go z Macierzą. Oświadczenie to podajemy poniżej.*

REDAKCJA.

Oświadczenie ministra Stresemanna w Lugano w odpowiedzi na znaną mowę ministra Zaleskiego w sprawie Górnego Śląska w żywy sposób dotknęło polskich inżynierów, pracujących na Górnym Śląsku. W imieniu 700 inżynierów i techników Polaków, zorganizowanych w dwu niżej podpisanych stowarzyszeniach, musimy podkreślić, że twierdzenie ministra Stresemanna, jakoby obecny silny rozwój gospodarczy polskiego Górnego Śląska należy zawdzięczać jedynie pracy inżyniera niemieckiego, nie odpowiada rzeczywistości.

Udział elementu polskiego w kierownictwie górnośląskich przedsiębiorstw przemysłowych jest już tak znaczny, jak świadczy wyżej wymieniona cyfra inżynierów, że odbić się musiał na działalności przemysłu w całym szeregu konkretnych wypadków; moglibyśmy to udowodnić zupełnie ściśle, jednak, nie mogąc ująć całości w ramy cyfrowe, nie chcemy korzystać z tego argumentu, ograniczając się tylko do trzech przykładów, gdzie rola inżyniera i technika polskiego występuje w całej pełni już od chwili przyłączenia Śląska do Polski. Zobrazujemy mianowicie rezultaty osiągnięte w państwowej fabryce związków azotowych, polskich kopalniach skarbowych oraz na kolejach państwowych, t. j. w trzech warsztatach pracy, gdzie element niemiecki odpadł prawie całkowicie z chwilą przejęcia tych przedsiębiorstw przez Polskę.

Państwowa fabryka związków azotowych, którą kierownictwo niemieckie opuściło w chwili objęcia Śląska przez Polskę w nadziei, że Polska nie potrafi poprowadzić tej skomplikowanej i jednej z największych tego rodzaju fabryk na kontynencie, znajduje się w pełnym rozkwicie.

Produkcja jej wynosiła: w r. 1921 — 74 318 t azotniaku, w r. 1928 — 152 000 t azotniaku, a więc wzrosła pod polskim kierownictwem przeszło w dwójnasób, przyczem polscy inżynierowie potrafili ulepszyć znacznie całą fabrykację, o czym świadczy np. fakt, że zużycie energii elektrycznej na jednostkę produkcji spadło w tym samym czasie o 24 proc., wydajność pieców karbidowych wzrosła o 28 proc., a wydajność robotnika podniosła się aż 2,3 razy.

Miarą postępów technicznych w górnictwie służy wydajność węgla, osiągnięta na przepracowaną dniówkę. W polskich kopalniach skarbowych wydajność ta wynosiła w r. 1913 — 1 208 kg przy 10-godzinnej dniówce, w r. 1927 — 1 662 kg przy 8-godzinnej dniówce, wobec czego wydajność na godzinę wzrosła o 68 proc. Dodać musimy, że wydajność polskich kopalni skarbowych przewyższa bardzo znacznie przeciętną wydajność wszystkich kopalni polskiego Górnego Śląska. Cyfry powyższe nie mogą być uznane za dzieło przypadku, jeżeli wziąć pod uwagę, że polskie kopalnie skarbowe są największym przedsiębiorstwem górnictwem na Śląsku (produkcja ich stanowi 11 proc. ogólnej produkcji węgla polskiego Górnego Śląska), a ich wyraźna przewaga techniczna utrzymuje się już stale od 4 lat.

Największy warsztat, przy którym pracują inżynierowie Polacy na Śląsku, Polskie Koleje Państwowe, stanowią jedną z najgęściej i najwięcej obciążonych przewozami sieci w Europie. Mimo ustąpienia inżynierów Niemców, koleje przewożą jednak w chwili obecnej nie mniej towarów, niż za czasów niemieckich i funkcjonują bez zarzutu, co jest rzeczą powszechnie wiadomą. Należy podkreślić, że polskie kierownictwo ma jednak zadanie nieskończenie trudniejsze od dawniejszego niemieckiego, zważywszy na odcięcie linii śląskich od ich głównych dworców przetokowych, które pozostały po tamtej stronie granicy.

Powyższe trzy przykłady wystarczą, aby stwierdzić niezbicie, że polscy inżynierowie na Śląsku stoją w zupełności na wysokości zadania i, nie ograniczając się do roli biernych obserwatorów, którą im min. Stresemann insynuuje, potrafili stworzyć nowe i realne wartości.

Dla ogólnej charakterystyki sytuacji, jaka się wytworzyła na Śląsku po przyłączeniu do Polski, wskazać musimy, że, pomimo znacznie większej intensywności pracy, jak o tem świadczą dane, przytoczone przez min. Zaleskiego i cyfry wyżej podane, ilość wypadków śmiertelnych w kopalniach węgla na 100 000 tonn wydobytego węgla spadła z 0,91 w roku 1913 na 0,46 w roku 1927, a więc jest obec-

nie dwa razy mniejsza, co należy przypisać opiece polskich władz górniczych i żywemu współdziałaniu z nimi licznej rzeszy polskich techników.

Praca inżynierów polskich na Śląsku, wbrew opinii p. Stresemanna, dała realny i jak najlepszy efekt nie tylko dlatego, że inżynier ten stoi dostatecznie wysoko pod względem fachowym i że element techniczny polski jest już dość liczny, lecz w bardzo dużym stopniu i dlatego, że inżynierowie polscy nie są dla robotnika śląskiego elementem obcym, że znają oni dobrze potrzeby i możliwości gospodarcze całego państwa polskiego i na nich chcą oprzeć rozkwit Śląska, jako na naturalnej podstawie. Ze tej podstawy rozwojowej brakowało Śląskowi, kiedy był jeszcze częścią Rzeszy, wiedzą dobrze niemieckie sfery gospodarcze, które w memorjach, składanych podczas wojny, żądały aneksji b. Królestwa, aby tę podstawę gospodarczą dla Śląska pozyskać.

*Polskie Stow. inżynierów i techników województwa Śląskiego.*

*Stow. polskich inżynierów górniczych i hutniczych, Koło śląskie.*

## 25-lecie lotnictwa.

Dzień 17-go grudnia 1903 r. jest pamiętnym przełomem w dziejach techniki, po raz pierwszy bowiem w dniu tym człowiek zdołał wznieść się w powietrze na aparacie cięższym od powietrza i pędzonym przez silnik mechaniczny. Epokowe to zdarzenie nastąpiło na lotnisku Kitty Hawk w Karolinie Północnej (St. Zjedn.), gdzie bracia Wilbur i Orville Wright dokonali wlotu na samolocie zaopatrzonego z silnik benzynowy. Dzisiaj świat cały, w szczególności zaś Ameryka, obchodzi uroczysty jubileusz tego czynu.



Orville Wright

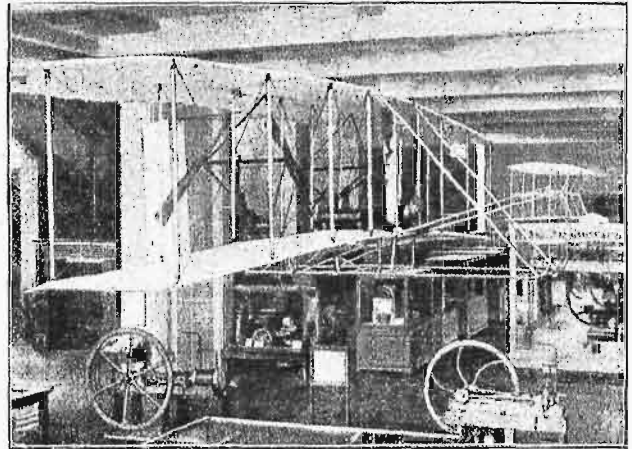


Wilbur Wright †

Bracia Wright zajmowali się już w młodości zagadnieniem lotu, przyczem przeprowadzali również i studia teoretyczne. We własnej fabryce rowerów zbudowali lekki, jak na owe czasy, silnik spalinyowy, o mocy 24 KM, który ważył 76 kg. Po wbudowaniu tego silnika na samolot, dokonano wlotu. Sam płatowiec (p. rys.) zwraca przedewszystkiem uwagę tym szczegółem budowy, że nie posiada kadłuba toczącego się na wózku, — lecz sanie, start zaś odbywał się zapomocą katapulty. Silnik napędzał dwa śmigła, jak to uwidocznione jest na rysunku.

Spoglądając na płatowiec braci Wright, wierzyć się wprost nie chce, że dziś, zaledwie po 25 latach, samolot stał się rozpowszechnionym środkiem

komunikacyjnym, który z dnia na dzień niemal zdobywa coraz większe bezpieczeństwo lotu, coraz większą pewność i niezawodność ruchu, a w związku z tem coraz większą ilość entuzjastów i wielbicieli.



Pierwszy samolot silnikowy braci Wright'ów w londyńskim Science Museum.

Wspaniały rozwój lotnictwa daje piękny przykład tego, jak talenty twórcze, praca naukowa — teoretyków i badaczy — oraz ciągłe wysiłki przemysłowe prowadzą do szybkich postępów techniki.

## Koleje polskie w r. 1928.

W zesz. 1-szym z r. b. czasopiśmie „Przemysł i Handel” podaje p. Prof. J. Gieysztor szereg interesujących uwag i danych, dotyczących rozwoju P. K. P. w r. 1928. Po przebyciu okresu zcalania aparatu kolejowego, odbieranego od zaborców, oraz okresu ujednostajniania warunków pracy przez wprowadzenie ogólnych norm i przepisów organizacyjnych, eksploatacyjnych, przewozowych i taryfowych, przystosowanych do nowych, własnych potrzeb tworzącego się państwa, wreszcie po przystąpieniu do odbudowy i rozbudowy aparatu kolejowego stosownie do coraz bardziej wzmagającego się ruchu, weszły koleje polskie w okres trzeci — wyjścia na szeroki świat stosunków międzynarodowych przez przystąpienie do odpowiednich konwencji i układów międzynarodowych oraz utworzenie bezpośrednich komunikacji osobowych i towarowych z większością państw kontynentu europejskiego.

Ubiegły rok był pod tym względem rokiem przełomowym, ujawnił bowiem ponadto, że koleje polskie wstępują w dalszy okres — konsolidacji wewnętrznej, który jest właściwy przedsiębiorstwom, zyskującym normalne warunki pracy.

Koleje polskie, po przeprowadzeniu w tempie przyspieszonym — nie znajdującym przykłady na innych kolejach Europy — już wymienionych prac organizacyjnych, stanęły już w ostatnich latach na poziomie sprawności, nie ustępującej większości kolei europejskich, jak o tem świadczy następujące zestawienie natężenia ruchu towarowego na kolejach polskich, francuskich i niemieckich (w tkm/km sieci):

	Rok 1925	1926	1927
Koleje polskie	750 000	960 000	1 120 000
„ francuskie	411 046	447 000	
„ niemieckie	1 059 830	1 111 000	1 227 000

# STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. W WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128

## Komunikat Rady.

Rada Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie zawiadamia, że

### Nadzwyczajne walne zebranie.

w myśl art. 21 punkt e i art. 24 Statutu Stow. odbędzie się w piątek dnia 11 stycznia 1929 r. punktualnie o godz. 7 min. 30 wiecz.

### Porządek obrad:

1. Wybór przewodniczącego, assesorów i sekretarza.
2. Odczytanie i zatwierdzenie protokołu Walnego Zebrania z dnia 21 grudnia 1928 r.
3. Sprawa przerachowania i częściowej spłaty przez Stowarzyszenie pożyczki hipotecznej, ciężącej na gmachu Stowarzyszenia przy ul. Polnej nr. 60 (hip. 5534).
4. Wnioski członków do rozważenia na następnym Walnym Zebraniu.

W piątek dnia 18 stycznia 1929 r. odbędzie się **DRUGIE KOLEJNE WALNE ZEBRANIE** o godz. 7-ej wiecz. z tymże porządkiem obrad (w myśl art. 21 p. e i art. 24).

## Posiedzenie techniczne.

W piątek dnia 11 b. m. o godz. 8-ej wiecz. w Wielkiej sali gmachu Stow. Techników Polskich w Warszawie, ul. Czackiego 3-5 odbędzie się posiedzenie techniczne, na którym inż. Bolesław **Powierza** wygłosi odczyt p. t.: „Nasze meljoracje rolne w roku jubileuszowym 10-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej”.

W następny piątek t. j. dnia 18 stycznia r. b. wygłosi odczyt prof. Edmund **Trepka** na temat „Rozwój przemysłu chemicznego w ostatnim dziesięcioleciu”.

W związku z rozesłaną przez Radę Stowarzyszenia ankietą, Rada Stow. prosi P.P. Członków

o śpieszniejsze nadsyłanie odpowiedzi w sprawie otrzymywania jednego z pism technicznych, zamiast jak obecnie „Przeglądu Technicznego”, przesyłanego wszystkim członkom opłacającym w terminie składki członkowskie.

## Komunikaty Kancelarii.

Kancelaria Stowarzyszenia zwraca uwagę, że z dniem 1 stycznia 1929 r. została wstrzymana wysyłka „Przeglądu Technicznego” tym P.P. Członkom, którzy nie mają opłaconej składki za III-ci i IV-ty kwartał 1928 r. i wszystkich składek poprzednich.

Kancelaria uprasza P.P. Członków o łaskawe wpłacanie składki na rok 1929. Wysokość składki pozostaje niezmienną t. j. dla członków miejscowych zł. 52, dla zamiejscowych zł. 36 rocznie. Prócz składki pobierana jest dopłata w wysokości zł. 4 na pokrycie wydatków, związanych z wzięciem udziału przez Stowarzyszenie w Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w r. 1929. Dopłata ta winna być wniesiona przez każdego P.P. Członka w I-ym kwartale roku 1929.

## Komunikaty Kół i wydziałów.

**Zarząd Koła Inżynierów Komunikacji** b. wych. Instytutu Petersburskiego zwołuje nadzwyczajne Walne Zebranie na dzień 17 stycznia 1929 roku, na godz. 19-tą w sali Nr. IV gmachu Stow. Techników, w celu dokonania wyboru Członków Sądu Koleżeńskiego.

**Koło Sportowe** zawiadamia Sz. Kolegów, że dnia 12 stycznia 1929 r. odbędzie się **Doroczny Bal „Młodych Techników”**

Karty wejścia dla Pp. Członków Stowarzyszenia i zaproszonych Gości można otrzymywać w Kancelarii Stowarzyszenia lub u Pp. Gospodyń i Gospodarzy Balu.

## 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 (Czackiego 3/5, a nie do Administracji „Przeglądu Technicznego”).

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

### POSADY WAKUJĄCE:

- 326—Państwowy Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego w Gdyni ogłasza konkurs na obsadzenie następujących posad w dziale budowlanym: 1) **Architekt** dyplomowany, urbanista, z odpowiednią praktyką. 2) **Architekt** lub Inż.-dypl. obeznany dokładnie z ustawą budowlaną i budownictwem nowoczesnym do prowadzenia policji budowlanej, 3) cztery posady dla spraw policji budowlanej i regulacji miasta. Oferty składać mogą tylko pierwszorzędni zawodowcy, rozumiejący wagę tej pracy dla państwa. Wymagany nie przekroczony 40 rok życia.
- 328—Lubelski Urząd Wojewódzki rozpisuje konkurs na posady **Inżynierów i Techników drogowych oraz Inż.-Arch. i techników budowlanych.**
- 330—**Technik-Mechanik**, odznaczający się zdolnościami administracyjnymi, posiadający zmysł kupiecki z kapitałem 100 — 150 tysięcy złotych poszukiwany, jako współnik (Lublin).

332—Zakłady Przemysłowe poszukują **Inżyniera - Chemika** w zakresie superfosfatów i kwasów siarkowych. Poszukiwana siła młoda, któraaby jednak mogła pełnić obowiązki pomocnika dyrektora fabryki na prowincji.

### POSZUKUJĄ PRACY:

- 91—**Inżynier-Mechanik**, metalograf, z dłuższą praktyką samodzielną w badaniu materiałów, głównie stali i żelaza, poszukuje posady w większej fabryce maszyn lub hucie.
- 1—**Inżynier-Mechanik** w średnim wieku z wieloletnią praktyką administracyjną i handlową, specjalność urządzenia warsztatowe dla masowej fabrykacji, masowa fabrykacja, obróbka drzewa i metalu, pragnie zmienić posadę. Zna języki obce.
- 3—**Elektryk** poszukuje zajęcia dodatkowego w godzinach wieczornych (tel. 199-58 od 4 do 5-jej popołudniu).



# KSIĘGARNIA TECHNICZNA

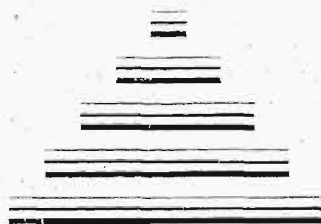
„PRZEGLĄDU TECHNICZNEGO”

WARSZAWA

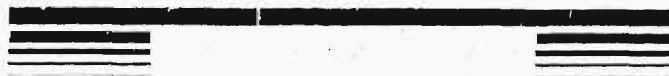
CZACKIEGO 3/5

P. K. O. 16.144

TELEFON 1-47



PRZYPOMINAMY,  
ŻE JUŻ CZAS OD-  
NOWIĆ PRENUMERATĘ  
NA CZASOPISMA KRAJOWE  
I ZAGRANICZNE NA ROK 1929





Okres konsolidacji wewnętrznej ma na celu umocnienie i systematyczne doskonalenie stanu posiadania, przy niesłabnącej dążności do zaspokojenia istotnych potrzeb rozwijającego się życia gospodarczego kraju.

Opierając się na obfitym materiale statystycznym, zebrany w ciągu szeregu lat pracy czynnej kolei, a pozwalającym na dokładne określenie kosztów eksploatacyjnych, głównych kierunków przewozu, spółzawodnictwa innych środków przewozowych, sfer ciężenia handlowego poszczególnych artykułów obrotu i t. p., przystąpiono do generalnej rewizji taryf obowiązujących. Projekt nowej taryfy towarowej został już ukończony i przesłany do opinii zainteresowanym ministerstwom oraz sferom gospodarczym; wprowadzenia jej w życie można więc oczekiwać w najbliższych miesiącach.

Dążenie do konsolidacji wewnętrznej ujawniło się również w rozciągnięciu polskich taryf i przepisów przewozowych na koleje obszaru gdańskiego przez co osiągnięto ujednostajnienie warunków taryfowych na całym polskim obszarze gospodarczo-celnym.

W r. ub. zbudowano w wytwórniach krajowych 146 nowych parowozów, 70 wagonów osobowych i 4 800 towarowych. Ponieważ, ze względu na rozwój przewozów, ilości te okazały się niewystarczające, równocześnie wynajęto od zagranicznych biur wynajmu 4 300 jednostek.

Akcja inwestycyjna P. K. P. prowadzona była przede wszystkim w kierunku dalszego usprawnienia mechanizmu kolejowego i zaspokojenia potrzeb wewnętrznych kraju. W r. ub. ukończono budowę linii: Łuck — Stojanów, Czersk — Kościerzyna oraz Kapuścisko Małe — Maksymilianowo. W toku są roboty na linjach: Herby — Inowrocław, Woropajewo — Druja oraz na szeregu krótkich odcinków na Górnym Śląsku. Poza budową nowych linii, zwrócono szczególną uwagę na należyty rozwój węzłów w Warszawie, Kutnie, Łodzi i Krakowie oraz stacyj granicznych w Zebrzydowicach, Stólcach i Zbąszyniu.

Dla podniesienia przygotowania fachowego pracowników kolejowych, zorganizowano, wzorem prowadzonych już od kilku lat kursów dla kandydatów służby eksploatacyjnej, kursy dla kandydatów służby handlowo-taryfowej ze średnim i wyższym wykształceniem; gdzie brak sił fachowych, dawał się mocno odczuwać. Ponadto, w celu zapewnienia sobie na przyszłość dopływu do kolejnictwa nowych sił ze sfer inteligencji fachowej, utworzono przy Politechnikach w Warszawie i Lwowie, przy Uniwersytetach w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Wilnie oraz przy Wyższych Szkołach Handlowych w Warszawie i Poznaniu kilkadziesiąt stypendjów dla studentów, pragnących poświęcić się następnie pracy na kolejach.

W celu zapewnienia doboru odpowiednich pracowników do różnych służb, otwarto w r. ub. Biuro Badań Psychotechnicznych, które dotychczas poddało zbadaniu drużyny parowozowe.

W porównaniu z r. 1927, nastąpił dalszy wzrost przewozów tak w ruchu towarowym, jak i osobowym, co ilustrują liczby następujące:

	I półr. 1927	I półr. 1928
Przewozy osób . . . . .	65 398 000	72 814 000
„ towarów w tonnach . . . . .	29 506 126	31 590 885

W drugim półroczu wzrost przewozów zazna-

czył się jeszcze mocniej, osiągając np. w zakresie przewozów towarowych średnią dzienną normę 21 000 wagonów ładownych, wobec 18 600 wał. w roku poprzednim.

W wyniku wzrostu przewozów zwiększył się również budżet kolei. Dokładnych danych w tym względzie jeszcze niema wobec braku zamknięć rachunkowych; przewidywany jednak dochód w r. 1928 wyraża się liczbą 1 481 317 000 zł., a rozchód 1 285 506 000 zł.

Przytoczona krótka charakterystyka działalności P. K. P. w r. 1928 pozwala stwierdzić, że kolejnictwo polskie stanęło już na podstawach trwałych, i mniemać, że podoła nadal trudnemu ciężarowi na kolejach zadaniu.

## Pierwszy polski Zjazd Hydrotechniczny.

W dn. 3 — 5 b. m. odbył się w Warszawie, w gmachu Politechniki, pierwszy Polski Zjazd Hydrotechniczny, przy udziale paruset uczestników. Zgłoszone referaty (w liczbie 39) poruszyły szereg ważnych zagadnień gospodarstwa wodnego, dzieląc się na działy następujące: a) ogólny; b) hydrologii; c) meljoracji podstawowych i regulacji rzek; d) dróg wodnych i żeglugi; wreszcie e) sił wodnych.

Poza kwestjami administracyjno-państwowemi oraz tematami natury ogólnej, omawiały prace zjazdowe sprawy nast.: Potrzeba założenia instytucji kongresów gospodarki wodnej (Prof. M. Rybczyński); Znaczenie latoratorjów wodnych (Prof. M. Rybczyński); Nowy wzór empiryczny na przepływ średni roczny rzek i potoków (Inż. W. Kollis); O ruchu podkrytycznym i zniszczeniu energii na odskoku Bidone'a (Prof. Dr. K. Pomianowski); Oznaczenie przepływu wielkiej wody w potokach (Prof. Dr. A. Rożański); Stan normalny przy regulacji rzek dla żeglugi (Prof. M. Rybczyński); Podstawy hydrolog. do opracowania regulacji Wisły od Zawichostu do morza (Inż. S. Siebauer); Pomiar objętości przepływu na rzekach skanalizowanych (Inż. S. Tychoniewicz).

Sprawę regulacji rzek omawiały referaty pp.: Inż. H. Dudeka, M. Langera, K. Szachtmajera, St. Wiślockiego; o merjoracjach mówiły prace pp.: dyr. Inż. M. Prokopowicza (stan obecny); Inż. St. Turczynowicza (spraw. z konferencji w spr. Polesia); Inż. I. Olszewskiego (o bagnach w woj. Wileńskim); Inż. T. Zubrzycki i Inż. A. Kornella poruszyli zagadnienie powodzi, przy czem pierwszy scharakteryzował rzeki polskie pod względem powodziowym i opisał ważniejsze wypadki, drugi zaś wniósł propozycję utworzenia w Polsce osobnej instytucji asekuracyjnej od szkód powodziowych.

W dziale dróg wodnych i żeglugi omówiono kwestje: taboru (Inż. J. Decjusz, Inż. S. Tychoniewicz i Inż. K. Szachtmajer) i portów (Inż. J. Skałka) oraz zagadnienia programu rozbudowy dróg wodnych (Inż. T. Tillinger, Inż. K. Peszkowski), wreszcie niektóre roboty szczególne, jak pogłębianie mechaniczne koryta Wisły (Inż. M. Wojtkiewicz) oraz budowa fundamentów na skrzyniach żelbetowych pod nabrzeża i mola w porcie gdyńskim (Inż. T. Wenda).



Zagadnienie sił wodnych w Polsce i ich wyzyskania poruszyli pp.: Inż. H. Herbich, Inż. K. Siwicki i Inż. W. Rosental. Częściowe rozwiązania tego problemu podali pp.: Inż. H. Jensz (dla woj. Wileńskiego) i Inż. T. Tillinger (na kanale Bug — Warszawa).

Jak już z samego wyliczenia referatów widzimy, Zjazd przyczynił się do wymiany myśli na szereg ważnych tematów krajowej gospodarki wodnej. Biorąc pod uwagę korzyści tego rodzaju zebrani fachowców, poddających publicznej dyskusji zagadnienia techniczno-gospodarcze, uczestnicy kongresu uchwalili — na wniosek p. Prof. M. Rybczyńskiego — utworzenie Stowarzyszenia członków polskich kongresów gospodarki wodnej, na wzór analogicznej instytucji kongresów drogowych. Zjazd powziął nadto szereg uchwał, ujmujących dezyderaty ogólne, jak: potrzebę budowy zbiorników na rzekach podgórskich (Dunajec), konieczność utworzenia laboratorjów wodnych na politechnikach w Warszawie i Lwowie, jak również Instytutu Badawczego do celów praktycznych, Inst. Hydrograficznego i Hydrologicznego, rozbudowy elektrowni wodnych (opierając się m. in. na odpowiedniemu opodatkowaniu elektrowni ciepłych), systematycznego badania jezior i opadów, wzmożenia robót meljoracyjnych z uwzględnieniem zapobiegania powodziom; zwracając uwagę na opłakany stan dróg wodnych w Polsce, Zjazd domaga się przeznaczenia znaczniejszych kredytów na prace regulacyjne oraz wydania ustawy o regulacji Wisły, budowy kanałów Zagł. węgl. — Kraków i Konin — Gopło, wreszcie regulacji Warty i studjów innych kanałów, dalej rozbudowy floty śródlądowej i budowy portów.

W dziale sił wodnych Zjazd wypowiedział się za jak najszerzą i najszybszą rozbudową tych źródeł energii, proponując zachęcić przemysł do tego przez przyznanie zakładom wodno-elektrycznym praw przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Zarazem zwrócił Zjazd uwagę na powiązanie wyzyskania sił wodnych z meljoracją, stawiając jako przykład kanał Bug — Wisła, który może się stać źródłem energii o wydajności 100 milionów kWh rocznie.

Po zamknięciu 3-dniowych obrad, odbyły się wycieczki techniczne, m. in. do Gdyni.

### III ZJAZD INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH.

Członkowie warszawscy Komitetu, wyłonionego przez poprzedni (II-gi) Zjazd IMP celem zorganizowania w przyszłości następnego zjazdu, po odbyciu szeregu zebrań wspólnie z Zarządem SIMP, postanowili zwołać III-ci Zjazd IMP w dn. 23 — 26 marca r. b. w Warszawie.

Obrady Zjazdu mają się odbyć w 3-ch sekcjach: warsztatowej, metaloznawczej i energetyczno-konstrukcyjnej. Referaty zaś natury ogólniejszej wygłoszone będą na zebraniach plenarnych. Kierownictwo sekcji spoczywa w rękach pp.: dyr. inż. Z. Rytla, prof. d-ra I. Feszczonki-Czopińskiego oraz prof. K. Taylora.

### KONTROLA FABRYCZNA.

Dnia 6 lutego o godz. 8-ej wieczorem odbędzie się w gmachu Stowarzyszenia Techników wieczór dyskusyjny SIMP, który ma na celu wyjaśnić sytuację w zakresie zagmatwanych nieraz stosunków pomiędzy wytwórcami a odbiorcami.

Dyskusja dotyczyć będzie wyłącznie sprawy precyzji wykonania maszyn lub przedmiotów masowej fabrykacji. Ustali ona wytyczne, na których podstawie ułożony będzie projekt dokładności wykonania sprawdzianów roboczych i kontrolnych w Polskim Układzie Tolerancji i Pasowań.

Głównym momentem dyskusji będzie sprawa wprowadzenia jednego lub dwóch niezależnych punktów kontroli z wyjaśnieniem strony technicznej i gospodarczej tego zagadnienia.

Nazwiska prelegentów oraz ich tezy będą ogłoszone w najbliższej przyszłości przez sekretariat SIMP.

### WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

#### Rządowa pożyczka sanacyjna.

W Min. spraw wewnętrznych odbyła się konferencja w sprawie uregulowania spłaty pożyczki Ulenowskiej przez miasta: Lublin, Częstochowę, Radom i Piotrków.

Ustalono, że wymienione miasta otrzymają, na pokrycie zaległości i niedoborów w latach 1928 do 1935, z tytułu spłaty rat amortyzacyjnych i procentowych, pożyczkę sanacyjną w 7 proc. obligacjach B. G. K. na 29½ lat.

Rady miejskie powezmą odpowiednie uchwały, w których będzie przewidziane, że miasto będzie podlegało specjalnej kontroli B. G. K. w zakresie dotrzymania zobowiązań gminy co do pożyczki Ulenowskiej. Pożyczka ta dla powyższych 4 miast wynosi 9½ milionów dolarów. Powodem trudności płatniczych było obniżenie się kursu złotego w r. 1925, które załamało budżety tych miast.

#### Z izby przemysłowo-handlowej w Warszawie.

Obradowała komisja komunikacyjna izby przem.-handl. w Warszawie pod przewodnictwem radcy izby p. Meyera, nad sprawami zatoru towarowego na stacji Warszawa gdańska oraz nad koncesjonowaniem przemysłu autobusowego. Ujawnił się jednomyślny pogląd przeciw koncesjonowaniu, które sparaliżowałoby pomyślnie rozwijający się ruch autobusowy. Wypowiedziano się za zastrzeżeniem postanowień, zapewniających prawidłowe funkcjonowanie autobusów. Dla opracowania odpowiednich wniosków wybrano podkomisję, złożoną z pp. Chełmońskiego, Marchelskiego i Szczerbińskiego. Wreszcie komisja wypowiedziała jednomyślną opinię, iż wstrzymanie robót na nowobudujących się liniach kolejowych musiałoby wpłynąć bardzo ujemnie na całość życia gospodarczego.

Przedpłatę kwartalną . . . . . 10 zł.	Ceny ogłoszeń	
Przyjmuje Administracja i Poczta Kasa Oszczędności na konto Nr. 515.	Jednorazowych:	
Przedpłata zagranicą . . . . . 60 zł. rocznie	Za jedną stronę . . . . . zł. 300.—	Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek:
Cena zeszytu pojedynczego . . . . . zł. 1.50	„ pół strony . . . . . „ 165.—	za 6 krotne ogł. . . . . 10%
(Ceny zeszytów specjalnych są ustalane każdorazowo)	„ ćwierć strony . . . . . „ 90.—	„ 13 „ „ . . . . . 20 „
Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) . . . . . 1 zł.	„ jedną ósmą . . . . . „ 45.—	„ 26 „ „ . . . . . 25 „
	„ jedną szesnastą . . . . . „ 25.—	„ 52 „ „ . . . . . 30 „
		Dopłaty: za I str. okładki 100%, za IV str. okł. 50%, za zamówione miejsce na innych stronach 20%.
		W „Nowinach Technicznych” o 50% drożej, dla poszukujących pracy 50% ustępstwa.

Biuro Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telefon Nr. 57-04.  
Redakcja otwarta we wtorki, czwartki i piątki od godz. 7 do 8 i pół wieczorem. Administracja otwarta codziennie od godz. 10 do 2 po pol. i od 6 do 8 wiecz.  
Wejście do Redakcji i do działu prenumerat Administracji—przez sień główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy Nr. 3.