

wie do powyższego słownika okrętowego wyraźnie wymieniam źródła, z których można było zaczerpnąć polskie słownictwo okrętowe. Źródła te jednakże — wyjąwszy podręcznik *Technik* — stwierdzają to, co wyżej powiedziałem — brak polskiego słownictwa okrętowego. Wystarczy, że przytoczę słowa M. Zaruskiego, umieszczone w pracy jego pod tytułem „Współczesna żegluga morska”, w której podnosi: „zupełny niemal brak polskiej terminologii żeglarskiej”, a w konsekwencji której „zmuszony był do opracowania na własną rękę polskiego”.

Wobec tego, że to słownictwo zostało dopiero przez Zaruskiego urobione, nie może być zatem i mowy o istnieniu „żywej” terminologii żeglarskiej, a tem samem nie mogłem mi być wyróżniać wyrażań, które nie istniały.

To samo stwierdził jeszcze w r. 1915 pod względem językowym obecnie Prof. Uniw. Poznańskiego Dr. Kleczkowski, który specjalnie oddawał się studjom nad językiem żeglarskim polskim. W pracy p. t. „Rejest galeony, zabytek z r. 1572” skarży się „przedewszystkiem na brak terminów żeglarskich w języku polskim”, wobec czego jedno słowo z innych języków trzeba było tłumaczyć czasem przez kilka wyrazów, lub przez całe zdania n. p. (backgebrast an dem Winde segeln) i t. d.

Jestem przekonany, że powyższe wyjaśnienie sprostuje nie tylko błędny pierwszy zarzut, ale także i drugi zarzut dotyczący się podawania synonimów, gdyż trudno jest podawać synonimy tam, gdzie wogóle niema słownictwa wyrobionego, gdzie to słownictwo się dopiero tworzy.

Powyżej starałem się wykazać, że niemożliwem było ułożenie „słownika okrętowego” według uwag recenzenta i uważam, że tylko rzeczowa krytyka, podająca nie okólniki, lub — co gorsze — naपाściami osobistymi („Gazeta Gdańska” 18 listopada 1921) lecz na przykładach cytowanych rzeczywiście omyłki, może być korzystną dla danej sprawy.

Inż. Karol Stadtmüller.

Bolesław Olszewicz. Polska Kartografia Wojskowa. (Zarys Historyczny). Warszawa 1921, 8° wielkie, str. 199; LXXVII, z 6 rysunkami wycinków map w tekście i jedną mapą.

Jak zaznacza autor na wstępie, praca ta „z powodu niemożności zbadania materiałów kartograficznych, znajdujących się w Berlinie, Dreźnie, Piotrogradzie i Wiedniu, jest zaledwie szkicem, zaś z powodu szczupłych jej ram, skrótem tych wiadomości, które udało się zebrać”, — stanowi ona wszakże nader cenny nabytek, dla dziejów naszego piśmiennictwa technicznego, w dziale wojskowości.

Starannie zebrane zostały przez autora, rozproszone po archiwach i bibliotekach, wiadomości o początkach kartografii w Polsce i o dalszych jej dziejach, od XVI-go stulecia do ostatnich czasów. W dodatkach podał autor: uzupełnienia, obejmujące szczegóły, jakie napłynęły podczas druku; spis oficerów i konduktorów kwatremistrzostwa generalnego wojsk polskich 1815—1831, pośród których spotyka się nazwisko zasłużonego bibliografa matematyki w Polsce, Teofila Żebrowskiego; zbyt skromnie zatytułowaną „próbą” bibliografii polskiej literatury kartograficznej, obejmującą 120 dzieł i artykułów, z tego zakresu i dziedzin pobocznych; wreszcie na 14 stronicach francuskie streszczenie całej pracy.

Zaznaczyć należy, że nie jest to pierwsza praca autora w tej dziedzinie, wydał już bowiem: Pierwsze wiadomości o odkryciu Ameryki w literaturze polskiej (r. 1910). W sprawie wydawnictwa *Pomniki Geografii Polskiej* (r. 1914), Zbiory kartograficzne. Próba instrukcji do katalogowania i konserwowania zbiorów kartograficznych (r. 1915), Jan Długosz, ojciec krajoznawstwa polskiego (r. 1915), Program badań nad historią kartografii Polski (r. 1916), Król Jan Sobieski jako miłośnik geografii (r. 1919), Najbliższe zadania kartografii polskiej (r. 1919). Pod prasą znajduje się jego: *Historia krajoznawstwa polskiego* w zarysie.

F. K.

Mapa Elektrowni Polskich w podziale 1:750 000 o 4-ch barwach, opracowana przez inżyniera Hoffmana, ukaże się drukiem i nakładem „Instytucji Kartograficznej Augustyna Szpregi w Toruniu (Pomorze) ul. Warszawska 8. Mapa zawiera kompletny stan elektrowni według najnowszej statystyki i, w większej podziale oddzielnie, Górny Śląsk. Obok każdej nazwy elektrowni umieszczone są dane: rok założenia, moc (w kW), napięcie, rodzaj prądu i produkcja roczna, tak, że przyda się nie tylko firmom handlowo-przemysłowym, ale także biuram, elektrowniom, stowarzyszeniom, urzędom i t. p. i zapewni dużą lukę w statystyce elektrycznej.

Statyka praktyczna nap. Dr. Rudolf Saliger (Praktische Statik von Dr. Rudolf Saliger) str. 560 (26 × 17 cm). Wiedeń i Lipsk. Deuticke 1921.

Dzieło profesora wiedeńskiego Saligera nosi tytuł „Statyka praktyczna”. Treść odpowiada mniej więcej wykładom jego na politechnice. A że on jest zarazem specjalistą żelbetnikiem, więc włączył także teorię żelbetu.

Układ książki jest całkiem oryginalny. I tak pierwszy rozdział obejmuje podstawy zasadnicze, a to historię statyki obciążenia, siły i momenty, momenty statyczne i bezwładności, tarcie, parcie wiatru i ziemi, ciśnienie w siłach. Parcie ziemi omawia on trochę za krótko, ogranicza się na ścianie płaskiej i na poziomie płaskim.

W drugim rozdziale mówi autor o nauce wytrzymałości, włączając tu i dźwigiary żelbetowe, linie ugięcia belek, o których mówi obszernie dopiero w trzecim rozdziale. Napężenie dopuszczalne wynosi według niego dla betonu na ciśnienie 30 do 40 kg/cm², przy-

czem nie podaje, od czego zależy wytrzymałość betonu. Ciśnienie na ściankę dziury przy nitowaniu przyjmuje trochę za wielkie, bo 2000 kg/cm², a na ścinanie 1000 kg/cm². Autor nie wspomina nic o elipsie bezwładności, podaje jednak wiele pouczających przykładów, jak obliczenie komina, trzymając się przy tem przepisów pruskich. Przy obliczeniu drewnianych dźwigarów złożonych, przyjmuje 3/4 i 1/2 napężenia dopuszczalnego, nie uzasadniając bliżej tych współczynników.

Przy obliczeniu belek używa też autor linii wpływowych, nawet dla belek ciągłych, przyczem pomija zupełnie jednak wykreślne obliczenie tych belek.

W czwartym rozdziale mówi autor o łuku, sklepieniu i bani. Linia ciśnienia wyznacza on tylko w sposób przybliżony, łuki oblicza dokładnie, przeważnie tylko sposobem analitycznym, przyczem uwzględnia też łuki ciągłe. Banie omawia bardzo obszernie.

Piąty rozdział poświęca autor ramom różnego kształtu aż do komór siłowych. Szósty — kratownicy płaskiej, znowu przeważnie sposobem analitycznym, tak, że ugięcia oblicza tylko liczebnie, zaś nie wyznacza ich wykreślnie sposobem Williota.

Całe dzieło przedstawia bardzo dobry podręcznik statyki budowlanej i częściowo teorii mostów. Zapoznanie się z nim polecić można każdemu inżynierowi.

Dr. M. Thullie.

W. Paszkowski. Likwidacja Demobilu Wojskowego. Odbitka z tyg. „Przemysł i Handel”, str. 19.

Kierownik oddziału likwidacji Demobilu Wojskowego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, p. W. Paszkowski zdaje w swej pracy sprawozdanie z wysiłków, poczynionych przez t. zw. „Demat” w celu wyjaśnienia, zgromadzenia i sprzedaży materiałów demobilizacyjnych instytucjom państwowym lub do rąk prywatnych. Organizacja zbiórki przedmiotów stanowiących z prawa własność państwa przeprowadzona została, o ile można sądzić, najzupełniej planowo. Natomiast przepisy, dotyczące sprzedaży, są, być może, nieco za uciążliwe. „Zadna sprzedaż nie może być dokonana bez zasięgnięcia opinii Rady głównej lub prowincjonalnej”. W praktyce należy tę procedurę uprościć. Na powolny bieg rozprzedaży musi wpłynąć również zasada indywidualizowania drobnych części mechanicznych. Masowa sprzedaż tych części, scharakteryzowanych przez autora, jako „złom”, mogłaby mieć znaczenie dla naszych hut żelaznych. Korzyści, wypływające z przyspieszenia produkcji żelaza, w znacznym stopniu przeważałyby zapewne pewien nadmiar gotówki, osiągnięty przez indywidualną sprzedaż kawałków rur, części armatury i t. p.

Wielkiej wagi jest sprawa sprzedaży 2500 obrabiarek, znajdujących się w Aleksandrowie Kujawskim i pochodzących z demobilu francuskiego. Prof. H. Mierzejewski, w artykule umieszczonym w № 12-m *Przeglądu Technicznego* z r. b. („Głos w sprawie demobilu wojskowego”), wypowiada bardzo pochlebne zdanie o doborze znajdujących się tam obrabiarek i podkreśla to znaczenie, jakie one mieć mogą dla organizowanych obecnie wielkich wytwórni maszyn i dla fabryk obrabiarek. Oddane pod kierownictwo dobrych fachowców, obrabiarki te posłużyłyby do wykształcenia zastępu rzemieślników, obznajmionych z użyciem obrabiarek współczesnych, a tacy ludzie i takie maszyny są nam niezbędne o ile nasza konkurencja z zagranicą na polu wyrobu maszyn nie ma być, jak mówi prof. Mierzejewski — beznadziejna. Oprócz tego, w taki sposób właśnie, władze wojskowe zapewnią sobie rezerwuarn ludzi, z którego będą mogły czerpać w potrzebie.

Niestety, nieliczne dane, dotyczące wyników 9-cio miesięcznej gospodarki Dematu, wskazują, że w ręce prywatne dostaje się zaledwie nieznaczna część (30%) przedmiotów sprzedawanych. O ileby stosunek powyższy zastosowany został do cennego demobilu w obrabiarkach, nasz przemysł maszynowy poniósłby niepowetowaną stratę. Nie ulega wątpliwości, że wytwórnie i warszaty, wojskowe i rządowe, (Min. Rob. Publ. i inne) nie mając należytego personelu i nie prowadząc planowej wytwórczości maszyn, nie będą w stanie należycie użytkować tych maszyn, które w rękach wytwórców prywatnych oddałyby całemu przemysłowi maszynowemu poważne usługi; zresztą Min. Spr. Wojsk. ma możność prowadzenia ewidencji tych maszyn w celu zatrudnienia ich, w razie potrzeby, w sposób wskazany przez potrzeby państwa.

Chcemy jeszcze zaznaczyć, że reklama „Dematu” do pewnego stopnia omija pisma techniczne, które ze względu na koło swych czytelników, mogłyby w znacznym stopniu przyczynić się do upowszechnienia informacji o przedmiotach wystawianych na sprzedaż przez „Demat”, z którego korzystają przedewszystkiem handlarze zawodowi.

Podręcznik żelbetnictwa, t. I. Historia rozwoju doświadczenia i teoria żelbetu. wydawn. Dr. F. Empergera (Handbuch für Eisenbetonbau. I. B. Entwicklungsgeschichte, Versuche und Theorie des Eisenbetons, herausgeg. von Dr. F. Emperger), wyd. III, (26 × 18 cm.), str. 800 z 1 tabl. Berlin. 1921. Ernst u. Sohn.

Znany podręcznik żelbetnictwa Empergera wychodzi w trzecim wydaniu. Mamy przed sobą tom I tego dzieła poświęcony historii, doświadczeniom i teorii żelbetu.

Pierwszy rozdział opracował jak dawniej profesor M. Toerster. Tutaj widzimy najmniej zmian, historię doprowadził on jednak do ostatnich czasów, a więc mówi także o rozwoju budowy okrętów żelbetonowych.

Otto Graf opracował drugi rozdział, omawiający doświadczenia w dziedzinie żelbetu przeważnie na nowo, zwłaszcza że doświadczenia ostatnich lat wzbogaciły znacznie naszą znajomość żelbetu.