

przy $z = l \sqrt{\frac{1}{3}}$, o czym również łatwo się przekonać:

$$M_{g \max} = \frac{0,3849 F \gamma v^3 l^2}{6 g r \left(1 - \frac{\pi^2}{6 m}\right)}$$

Przykład. Mamy korbowód brązowy wykonany do silnika spalinowego (na łodzi motorowej). Długość korbowodu $l=22,8$ cm, przekrój prostokątny 2 cm \times $1,5$ cm. Średnica cylindra $11,4$ cm, skok $11,4$ cm. Ciśnienie na tłok wynosi 15 atmosfer. Jaką liczbę obrotów największą może wykonywać silnik, aby naprężenie nie przekroczyło 600 kg/cm².

Obliczamy siłę ściskającą: $Q = \frac{\pi d^2}{4} p$

$$Q = \frac{\pi \cdot 11,4^2}{4} \cdot 15 = 1531 \text{ kg.}$$

Powierzchnia przekroju $F = 1,5 \times 2 = 3$ cm²,

naprężenie ściskające $\sigma = \frac{Q}{F} = \frac{1531}{3} = 510$ kg.

Wyznamy współczynnik m , według którego obliczono korbowód. W tym celu wyznaczamy momenty bezwładności.

$$J_1 = \frac{1,5 \cdot 2^3}{12} = 1 \quad J_2 = \frac{2 \cdot 1,5^3}{12} = 0,564,$$

według wzoru Eulera:

$$Q = \frac{\pi^2 \cdot E \cdot J}{l^2 m}, \quad \text{stad } m = \frac{\pi^2 \cdot E \cdot J}{l^2 \cdot Q},$$

E dla brązu = $900\,000$ kg/cm²,

$$m = \frac{9,8696 \cdot 900\,000 \cdot 0,564}{1531 \cdot 519,8} = 6,293,$$

(a więc do obliczenia był brany prawdopodobnie $m = 6$)

Określamy moment wytrzymałości korbowodu względem osi prostopadłej do płaszczyzny, w której waha się korbowód:

$$W = \frac{1,5 \cdot 2^2}{6} = 1$$

Moment gnący = $W \cdot \sigma_g$.

$$\sigma_g = 600 - 510 = 90 \text{ kg/cm}^2.$$

$$M_g = 1 \cdot 90 = 90 \text{ kg/cm.}$$

Podstawiamy wielkości wiadome i znalezione we wzór:

$$\frac{F \gamma v^2}{6 g r l} \left[\frac{l^2 z - z^3}{1 - \frac{\pi^2}{6 m}} \right] = M_g,$$

γ dla brązu = $0,0086$ kg/cm³,

$$z = l \sqrt{\frac{1}{3}}$$

$$F = 3 \text{ cm}^2,$$

$$g = 981 \text{ kg/cm sek.}^2; \quad r = \frac{5}{2} = \frac{11,4}{2} = 5,7 \text{ cm.}$$

$$M_g = \frac{3 \cdot 0,0086 \cdot v^2 \cdot 0,3849 \cdot 519,8}{6 \cdot 981 \cdot 5,7 \cdot 0,7386} = 90,$$

z tego równania wyznaczamy v

$$v = \sqrt{\frac{90 \cdot 6 \cdot 981 \cdot 5,7 \cdot 0,7386}{3 \cdot 0,0086 \cdot 0,3849 \cdot 519,8}} = 657,3 \text{ cm/sek.}$$

$$v = \frac{2 \pi r n}{60},$$

$$\text{stad } n = \frac{v \cdot 30}{\pi \cdot r} = \frac{657,3 \cdot 30}{5,7 \cdot 3,14} = 1100 \text{ obr./min.}$$

Wynika, że silnik nie powinien robić więcej niż 1100 obr./min.

Eugeniusz Karbowski

Przegląd wystaw, konkursów, kongresów i zjazdów.

Sprawozdanie z I-go Zjazdu działaczy w sprawach szosowych w d. 8—12 lutego r. b. w Petersburgu.

W celu utworzenia stałej organizacji zjazdów działaczy w sprawach szosowych, Ministerium Komunikacji opracowało statut o zjazdach, zatwierdzony obecnie przez Ministra Komunikacji. Na podstawie rzeczonego statutu zjazdy w sprawach szosowych mają być organizowane co rok, w celu rozważania spraw technicznych, gospodarczych i ekonomicznych, związanych z budową i utrzymaniem tak szosowych jak wszelkiego rodzaju ulepszonych dróg kołowych w Państwie Rosyjskiem. Zjazdy te będą miały charakter doradczy i uchwały ich będą komunikowane odpowiednim instytucjom rządowym i społecznym. Jak widzimy, program zjazdów został zakresłony szeroko, dając możność roztrząsania najróżnorodniejszych spraw drogowych; należy przeto mieć nadzieję, że wiele tych spraw znajdzie należyte oświetlenie na zjazdach, a zapadłe na nich uchwały nie przebrzmiają bez echa.

W obradach zjazdu mają prawo przyjmować udział: 1) przedstawiciele instytucji rządowych, społecznych i prywatnych, ponoszących kosztą organizacji zjazdów; 2) osoby, delegowane przez ministeria, mające styczność z budową i utrzymaniem dróg kołowych, i 3) osoby prywatne, interesujące się sprawami drogowymi i płacące ustanowioną składkę członkowską.

Sprawą organizacji zjazdów w sprawach szosowych zajmuje się stały komitet, składający się z prezesa, 6 członków i referenta. Komitet ten prowadzi biuro, do którego skierowywać należy referaty, zgłaszane na zjazd, zajmując się ich drukowaniem, układaniem programu zjazdów i t. p.

Strona finansowa zjazdów przedstawia się w sposób następujący: Zarząd dróg wodnych i szosowych Ministerium Komunikacji drukuje na swój rachunek wszystkie prace zjazdów, kosztą zaś urządzenia zjazdów i wydatki na utrzymanie stałego komitetu zjazdów mają być pokrywane ze składek, zadeklarowanych przez instytucje rządowe, społeczne i stowarzyszenia, oraz składek osób prywatnych członków zjazdów.

W myśl więc streszczonego powyżej statutu, w dniu 8-ym lutego r. b. odbył się w Petersburgu zjazd działaczy w sprawach szosowych.

Posiedzenie zjazdu otworzył Minister Komunikacji p. Ruchłow mową, w której zaznaczył, że rząd przyszedł do przekonania, iż równoległe z rozwojem sieci kolejowej należy zwrócić baczność uwagę na rozwój ulepszonych dróg kołowych. Jak widzimy, Ministerium Komunikacji stanęło na punkcie zwrotnym swojej polityki, bo w ciągu ostatnich kilku dziesiątków lat cała niemal jego działalność była zwrócona w kierunku rozwoju tylko sieci kolejowej. Mimo zbyt późnego rozesłania zawiadomienia, zjazd względnie się udał. W zjeździe oprócz wielu przedstawicieli Ministerium Komunikacji, a w szczególności Zarządu dróg wodnych i szosowych oraz przedstawicieli poszczególnych okręgów dróg komunikacji, liczny udział przyjęły ziemstwa, w osobach bądź swoich inżynierów, bądź Zarządu. Liczba uczestników wynosiła około 200 osób. Z Królestwa, oprócz przedstawicieli Warszawskiego Okręgu Komunikacji, zaledwie jedna instytucja, a mianowicie Warszawski Komitet Giełdowy był zaproszony¹⁾.

Prace zjazdu trwały dni cztery, podzielić je można: 1) na prace organizacyjne, dotyczące organizacji przyszłych zjazdów w ogóle a następnego zjazdu w szczególności i 2) prace bieżące t. j. debaty nad referatami, zgłoszonymi w swoim czasie na zjazd.

Co do punktu 1-go, zdecydowano 2-gi zjazd w sprawach szosowych urządzić w końcu stycznia roku przyszłego również w Petersburgu, następne zaś zjazdy co rok w innych miastach, aby mieć możność zbadania na miejscu stanu sprawy drogowej i przyjrzenia się miejscowej gospodarce drogowej; były głosy za Moskwą, Kijowem, Odesą, Warszawą i t. p., jako za miejscami zebrania przyszłych zjazdów,

¹⁾ Reprezentowany przez pp. b. posła W. Grabskiego, E. Kamińskiego i niżej podpisanego.

Następnie określono wysokość składki rocznej obowiązującej instytucje i towarzystwa oraz osoby prywatne a mianowicie:

ziemstwa gubernialne	rb. 100
ziemstwa powiatowe i zarządy miast	rb. 25
stowarzyszenia i instytucje o charakterze ogólnopanstwowym	rb. 100
stowarzyszenia i instytucje miejscowe	rb. 25
osoby prywatne	rb. 5

Każda z instytucji, należących do organizacji zjazdów, ma prawo wysyłać na zjazdy swoich przedstawicieli.

Na zjeździe wybrano również komitet zjazdów: na przewodniczącego komitetu powołany został W. W. Swieczyn, fligel-adjutant Jego Cesarskiej Mości i wiceprezes Cesarskiego klubu automobilistów; do składu komitetu weszło 3 przedstawicieli Zarządu komunikacji wodnych i lądowych Ministerium Komunikacji i 3 przedstawicieli ziemstw.

Wreszcie na zjeździe ustalono i zatwierdzono program następnego zjazdu.

Program ten jest bardzo obszerny: na zjazd mogą być zgłaszane referaty, dotyczące się spraw drogowych tak pod względem technicznym jak i ekonomicznym; referaty powinny być przysyłane o 1½ miesiąca wcześniej przed terminem zjazdu.

Następujące tematy mogą być poruszane na zjeździe:

1) Rozwój sieci dróg szosowych i wogóle ulepszonych dróg kołowych budowanych przez rząd (na rachunek skarbu), następnie przy udziale rządu i społeczeństwa (system zapomóg i pożyczek od rządu), wreszcie rozwój dróg ulepszonych, których budowę podjęto na skutek inicjatywy prywatnej. Zastosowanie naturalnej powinności drogowej, myto, środki ku zmniejszeniu ceny materiałów budowlanych i t. p.

2) Sposoby odbioru materiałów i prób materiałów, używanych do budowy dróg i ulic.

3) Sposoby ulepszania nawierzchni drogowej; zastosowanie materiałów wiążących (zapełniających), zastosowanie kamieni sztucznych, typy nawierzchni dróg kołowych.

4) Typy i materiały nawierzchni ulic miejskich i sposoby ich konserwacji.

5) Normalna szerokość nawierzchni dróg i jej wymiary minimalne.

6) Systemy utrzymania powłoki szabrowej, normalna i najmniejsza grubość powłoki przy różnych warunkach konstrukcji drogi i ruchu.

7) Zastosowanie maszyn do walcowania i konserwacji powłoki szabrowej.

8) O stosowanych w praktyce typach budowli drogowych (mostów, przepustów, przepraw).

9) Przystosowanie dróg do ruchu samojazdowego.

10) Układanie kosztorysów na roboty drogowe, wzory kosztorysów oraz wzory rachunkowości technicznej i gospodarczej dotyczące się utrzymania dróg.

11) Przygotowanie niższego personelu drogowego dla potrzeb drogowych.

12) Zawiadywanie częściami dróg rządowych i ziemskich, przechodzącymi przez terytoria miast i osad.

13) Organizacja niższej służby na szosach.

14) Studia przy budowie dróg ekonomiczne i techniczne.

15) Sposoby wykonywania robót.

16) Porównanie centralizacji i decentralizacji Zarządu w sprawach drogowych w ziemstwach.

Jak widzimy z powyższego, program przyszłego zjazdu jest bardzo obszerny, należy życzyć tylko, aby został należycie obesłany. Królestwo Polskie powinien specjalnie interesować punkt pierwszy programu, dający możność poruszyć i zapoznać członków zjazdu z nieszczęsnym stanem sprawy dróg kołowych u nas i koniecznością szybkiego jej uregulowania.

W tym celu powinny być wygłoszone na przyszłym zjeździe odpowiednio opracowane referaty, przedstawiające sprawę w świetle należytem; w referatach powinna być wskazana potrzeba jak najrychlejszego wprowadzenia ziemstw, jako jedyne go sposobu do postawienia sprawy drogowej na stopie właściwej, bo dającej możność przede wszystkim rozwiązania jej pod względem ekonomicznym (możność znalezienia środków materialnych na cele drogowe), a następnie i pod względem technicznym (możność organizacji gospodarki lepszej niż obecna).

Słowem, jest tu pole do działania, którego nie należy zaniedbać. Należy przeto, aby, w braku ziemstw, różne insty-

tucje społeczno-ekonomiczne, jak Komitet Giełdowy, Centralne Towarzystwo Rolnicze, Stowarzyszenie Techników, Towarzystwo popierania przemysłu i handlu i t. p. przyjęły czynny udział na zjazdach w sprawach szosowych i aby przedstawiciele tych instytucji przedstawili stan sprawy drogowej w świetle właściwym, rozpraszając kursujące w Cesarstwie legendy o zupełnie zadowalającym uposażeniu Królestwa w dobre drogi.

Na razie wielkich rzeczy od zjazdów w sprawach szosowych nie należy się spodziewać, zwłaszcza dla Królestwa, bądź co bądź, nie należy jednak zaniedbywać sposobności wystawiania tej naszej bolączki przed to zgromadzenie publiczne a kompetentne, z którego głosem sfery decydujące liczyć się będą, przynajmniej do pewnego stopnia.

Trzeba tu wspomnieć o niektórych ważniejszych życzeniach, przyjętych przez ogólne zebranie zjazdu, które zapewne nie pozostaną bez echa, a mianowicie:

Ponieważ Ministerium Spraw Wewnętrznych ma wkrótce czasie wnieść do Dumy Państwowej projekt prawa o drogach kołowych („ustaw o guzewych dorogach”), o którym na zjeździe odzywano się niepocholebnie, zjazd wypowiedział się za tem, aby — o ile to nie będzie zapóźno — wspomniany wyżej projekt mógł być omawiany na przyszłym zjeździe.

Następnie, wobec tego, że Zarząd dróg wodnych i szosowych, stosownie do projektu wniesionego do ciał prawodawczych ma mieć do swojej dyspozycji rocznie dziesięć milionów rubli, przeznaczone wyłącznie na zapomogi dla ziemstw na budowę szos, proszono o zakomunikowanie następnemu zjazdowi instrukcji, według której mają być wydawane zapomogi ziemstwom. Sprawa ta powinna do pewnego stopnia interesować i Królestwo: miałyby ono, wobec braku ziemstw, w osobie rządów gubernialnych, zarządzających szosami gubernialnymi, lub w osobie gmin prawo otrzymywania zapomóg skarbowych na budowę szos.

Przedstawiciele ziemstw prosili również o urządzenie na następnym zjeździe specjalnej sekcji ziemskiej, która by rozważała sprawy li tylko dotyczące się gospodarki drogowej ziemstw. Ciż sami ziemcy prosili o zwrócenie specjalnej uwagi na punkt pierwszy programu zjazdu i na potrzebę jak najszerzego omawiania strony ekonomicznej, bez której uregulowania wszelkie inne rozprawy na tematy czysto techniczne miałyby charakter czysto akademicki.

Poza tem proszono o zorganizowanie na rok przyszły specjalnej wystawy, na której byłby uwzględniony dział wydawnictw dotyczących się sprawy drogowej w ziemstwach.

Oto mniej więcej treść rozpraw organizacyjnych, które powinny właściwy kierunek nadać przyszłym zjazdom.

Przejdźmy teraz do krótkiego streszczenia referatów, odczytanych na zjeździe i rozpraw przez nie wywołanych.

Referatów zgłoszono kilkanaście, z tych prawie połowę nadesłano w ostatniej chwili, nie można więc było ich wydrukować i rozdać zawczasu uczestnikom zjazdu, co by skróciło znacznie rozprawy.

W kilku referatach rozważano o ulepszaniu dróg gruntowych przy pomocy maszyn, z tych na szczególną uwagę zasługuje referat znanego profesora Dubelira z Kijowa, oparty na doświadczeniach wykonywanych przez ziemstwo kijowskie pod jego kierunkiem. Doświadczenia te wykazały celowość stosowania maszyn przy profilowaniu i wyrównywaniu dróg gruntowych i znaczne oszczędzenie kosztów w porównaniu do pracy ręcznej; zdecydowano zbierać dalsze wyniki doświadczeń i systematyzować je w celu wydania ostatecznej uchwały w tej sprawie. Nas specjalnie sprawa ulepszania dróg gruntowych przy pomocy maszyn na wielką skalę nie wiele interesuje, bo drogi gruntowe, nawet ulepszone „sposobem amerykańskim” przy pomocy maszyn, już dla Królestwa są niewystarczające, gdyż nie zadowolą wymagań ruchu ciężarowego, wywołanego rozwojem przemysłu rolnego i fabrycznego w Królestwie.

Tenże prof. Dubelir podał w dobrze opracowanym referacie swoje wzory do obliczania otworów małych mostów, prosząc o nadsyłanie spostrzeżeń z ich stosowania praktycznego. Potrzeba nowych wzorów według zdania prof. Dubelira wynika stąd, że stosowane dotychczas znane wzory Kötstlina dają za duże otwory, zaś wzory prof. Nikolai i bar. Rosena za małe. Normy prof. Dubelira dają wyniki średnie, a więc prawdopodobnie i najbliższe rzeczywistej potrzebie.

Następna serya referatów dotyczyła maszyn do tłuczenia szabru: inż. Dawidienkow wygłosił referat o najnowszych sy-

stemach takich maszyn; przedstawiciel ziemstwa petersburskiego mówił o wynikach pracy tych maszyn na szosach ziemstwa petersburskiego, a inż. Nikołajew o urządzaniu na wielką skalę stałych zakładów do tłuczenia szabru w kamieniołomach, opisując, oprócz innych, takie zakłady istniejące w Fastowie pod Kijowem. Z debatów okazało się, że maszyny te naogół dają szaber dużo gorszy, niż praca ręczna, bo zawierający bardzo dużo miazgi, jednak stosowanie ich jest wskazane w razie, jeżeli ręczne tłuczenie wypada drożej, lub gdy jest zapewniony zbyt lub użytek nadmiaru otrzymywanego miazgi (np. do robót betonowych), lub też jeżeli zachodzi potrzeba przygotowania dużej ilości szabru w krótkim czasie, co nie zawsze daje się uskutecznić przy robocie ręcznej.

Dalej następuje referat inż. Cwietkowskiego o zastosowaniu klinkieru do budowy dróg. Referat wywołał ożywioną dyskusję, bo sprawa poruszona przez referenta jest bardzo ważna dla wielu miejscowości Rosji, pozbawionych zupełnie kamieni naturalnych do budowy dróg. Referent głównie omawiał wyniki stosowania klinkieru na drogach Ministerium Komunikacji w Lubelskiem, gdzie klinkier stosowany jest już od dawna z wielkim powodzeniem. W dyskusji zabierał głos inż. J. Zborowski, który przez długie lata prowadził rządowe cegielnie do wypalania klinkieru w Lubelskiem i stosował go do budowy i konserwacji dróg. Inż. Zborowski jest zdania, że z *każdej gliny*, lecz przy warunku odpowiedniego jej traktowania, może być wypalony klinkier; jest to rzecz bardzo ważna dla sprawy, bo daje możność otrzymania klinkieru wszędzie, gdziekolwiek jest glina. W dyskusji zabierał głos również i przedstawiciel ziemstwa czernihowskiego inż. Jakubowicz, który mówił o dodatnich wynikach stosowania klinkieru na szosach gubernii czernihowskiej; twierdzi on, że stosowanie klinkieru opłaca się pod względem ekonomicznym już tam, gdzie cena szabru granitowego wynosi 70 rb. za sześcienne. Sądziłibyśmy jednak, że twierdzenie to jest cokolwiek nieostrożne, bo przy zastosowaniu klinkieru do danej drogi w grę wchodzi, oprócz ceny klinkieru i szabru kamiennego, różne czynniki miejscowe, jak rodzaj i intensywność ruchu, klimat danej miejscowości

i t. p., które też powinny być przyjmowane w rachubę przy ocenie zalet klinkieru w poszczególnych wypadkach.

Z pośród reszty referatów na uwagę zasługuje referat inż. Oboleńskiego, wskazujący przy znaczniejszym ruchu na drodze konieczność przebudowy nawierzchni szabrowej drogi na bruk ulepszony mozaikowy („Kleinpflaster“) lub kostkowy granitowy, w zależności od rodzaju ruchu, a to z powodu, że przy silniejszym ruchu powłoka szabrowa nie jest w możności go znieść. Wywody referenta zjazd podzielił z tem zastrzeżeniem, że w każdym oddzielnym wypadku, w razie konieczności zamiany szabrowej powłoki na bruk, powinny być przeprowadzone odpowiednie badania, jakiego rodzaju bruk w danym wypadku jest najodpowiedniejszy. Poruszona sprawa ma pewne znaczenie i dla Królestwa Polskiego, gdzie jest dużo miejscowości mających ruch intensywny na szosach, szczególnie w okolicach podmiejskich, gdzie powłoka szabrowa jest bezwarunkowo zastępa i powinna być ze względów ekonomicznych zastąpiona brukiem.

Oto mniej więcej wybitniejsze referaty wygłoszone na zjeździe; o reszcie mówić tu nie będziemy, ponieważ nie posiadają one dla nas znaczenia.

Sumując wyniki 1-go zjazdu w sprawach szosowych, przychodzimy do wniosku, że są one dość skromne; zjazd zorganizowany był naprędce, wskutek czego prac nadesłano względnie niewiele; najważniejszy wynik zjazdu—to utworzenie stałego komitetu zjazdowego, który odtąd będzie się zajmował wyłącznie organizacją przyszłych zjazdów i prawdopodobnie będzie się starał zapewnić im więcej materyałów.

Aby ułatwić stowarzyszeniom społecznym i zawodowym, jak również osobom prywatnym, interesującym się sprawami drogowymi, zapisanie się w poczet członków zjazdów w sprawach szosowych, podajemy adres utworzonego obecnie komitetu zjazdów: Petersburg, Italskaja 17, Komitet sjezdów diejatelej po szossiejnym diełam, w którym można się zapisać na członka przyszłego zjazdu, wnosząc odpowiednią składkę.

Inż. M. Wł. Nestorowicz.

Z TOWARZYSTW TECHNICZNYCH.

Stowarzyszenie Techników w Warszawie. Sprawozdanie z posiedzenia technicznego z d. 13 lutego r. b.

Przewodniczący: inż. I. Radziszewski, sekretarz inż. Cz. Skotnicki. Po przyjęciu sprawozdania z posiedzenia poprzedniego i zatwierdzeniu porządku dziennego, przewodniczący odczytał list głównego inżyniera miasta, zwrócony do Stowarzyszenia Techników z prośbą o wydelegowanie przedstawiciela swego do komisji, mającej za cel określenie sposobu układania szyn tramwajowych na podkładzie betonowym. Do tej komisji zebrał inż. Paszkowski i Eberhardta.

W dalszym ciągu mówił inż. T. Balicki na temat:

„Rys historyczny robót wodnych na Wiśle pod Warszawą w związku z projektowanymi obecnie bulwarkami“.

Prelegent rozpoczął swój wykład od opisu starych łożysk Wisły od początku XV w., zapoznał następnie słuchaczy z pierwszym mostem starym naprzeciwko ul. Mostowej, wystawionym staraniem i kosztem króla Zygmunta Augusta i Anny Jagiellonki. Opisał pierwsze próby obulwarowania brzegów

Wisły za Królestwa Kongresowego i następny zastój w robotach koło uregulowania rzeki aż do końca siódmego dziesiątka lat ub. stulecia. Następuje dalej cały szereg prób rozwiązania tej kwestyi na drodze prywatnej budowy bulwarków i urządzenia Powiśla. Dopiero wszakże wraz z faktem odsunięcia się koryta rzeki w r. 1884 i od rozpoczynających działania smoków nowych wodociągów warszawskich, uregulowanie koryta rzeki powyżej Warszawy staje się rzeczą nieodwołalną, niebawem też zostaje urzeczywistnione z funduszy skarbowych i miejskich. Na tle wykonania dalszych robót w granicach miasta powstaje zatarg między Okręgiem komunikacji a Magistratem, który tamuje dalsze roboty. Wraz z nastaniem nowego naczelnika kraju, Maksimowicza, zatarg ten kończy się pomyślnie i następują szybko dalsze roboty w granicach miasta. Prelegent zakończył swój odczyt opisaniem obecnego ich stanu i widokami na dalsze ich przedłużenie poza mostem Kierbedzia.

Dyskusję, z powodu spóźnionej pory, odłożono do jednego z następnych posiedzeń.

Cz. S.

Rozstrzygnięcie konkursu im. Jakóba Heilperna

za najlepszą pracę wydrukowaną w Przeglądzie Technicznym w r. 1913.

Komitet konkursowy, wybrany przez Radę Stowarzyszenia Techników, złożony z pp. F. Bakowskiego, M. Chorzewskiego, J. Eberhardta, A. Erbricha, S. Górskiego, K. Gnoińskiego, G. Kamińskiego, F. Kucharzewskiego, S. Okolskiego, W. Paszkowskiego, J. Radziszewskiego, C. Skotnickiego, E. Sokala i W. Wróbla na trzech posiedzeniach odbytych w dn. 6, 12 i 26 lutego r. b. postanowił przyjąć dodatkowe 150 rb., udzielone przez Redakcję Przeglądu Technicznego w celu zwiększenia funduszu konkursowego do sumy rb. 300, podzielić go na trzy równe części po 100 rb. i przeznaczyć je na nagrody za następujące prace:

Prof. W. Chrzanowskiego p. t. „Z dziedziny konstrukcji kół, napędzających linę wydobywczą“.

Inż. K. Pomianowskiego p. t. „Obliczanie wód burzowych w małych dorzeczach“.

Arch. S. Szyllera p. t. „Czy mamy architekturę polską?“.