

ul. Ursynowska 46.

**WIADOMOŚCI****ZWIĄZKU****POLSKICH ZRZESZEŃ TECHNICZNYCH  
I ZWIĄZKU POLSKICH CZASOPISM  
TECHNICZNYCH I ZAWODOWYCH****ROK VIII****WARSZAWA, 11 października 1932 r.****Nr. 19****STOWARZYSZENIA TECHNICZNE ZRZESZONE:**Stowarzyszenie Techników Polskich  
w Warszawie.Polskie Towarzystwo Politechniczne  
we Lwowie.Związek Polskich Inżyn. Kolejowych  
Krakowskie Tow. Techniczne.

Stow. Elektryków Polskich,

Polskie Stow. Inżyn. i Techn. woje-  
wództwa Śląskiego.Stowarzyszenie Polskich Inżynierów  
Górnich i Hutniczych.

Stow. Techników w Sosnowcu.

Stow. Techników Polskich w Wilnie.

Stowarzyszenie Inżynierów i Archi-  
tektów w Poznaniu.

Stowarz. Techników w Poznaniu.

Stowarzyszenie Techników woje-  
wództwa Lubelskiego.Stowarzyszenie Inżynierów i Tech-  
ników ziemi Radomskiej.Wołyńskie Stowarzyszenie Techników  
w Łucku.

Związek Inżynierów Drogowych.

Stowarzyszenie Polsk. Inż. Przem.  
Naftowego w Borystawiu,Sekcja Techniczna Towarzystwa  
Wiedzy Wojskowej.Stowarzyszenie Techników Pol-  
skich w Bydgoszczy.Związek Techników Polskich w Czę-  
stochowie.Stow. Techników Polskich  
w Toruniu.Kujawskie Stowarzyszenie Techni-  
ków we Włocławku.

Koło Techników w Ostrowcu.

Koło Techn. w Stajachowicach.

Stow. Techników w Grudziądzu.

Stowarzyszenie Techników woje-  
wództwa Kieleckiego.Stowarzyszenie Inżynierów Pola-  
ków w Ameryce.Stowarzyszenie Techn. Okręgu  
Skarżysko-Kamienna.

Koło Architektów w Warszawie.

Związek Inżynierów Chemików Rze-  
czypospolitej Polskiej.**T R E Ś Ć :**Zagadnienia drogowe na tle obecnego kryzysu gospodarczego (Skrót  
referatu p. prof. E. Bratro wygłoszonego na XIV Zjeździe De-  
legatów Z. P. Z. T.)

A—125

Memoriał o środkach rozszerzających finansowe podstawy ruchu  
budowlanego w Polsce (Referat p. inż. Leonida Ciechanowicza)

A—128

X. Konferencja Międzynarodowego Instytutu Bibliograficznego (na  
odwrocie)

C—73

(Treść Kroniki Technicznej Nr. 7 na odwrotnej stronie)

**REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, ULICA CZACKIEGO 5.**

Konto czekowe P. K. O. 587a.

**OGŁOSZENIA:** 1/1 str. 140 zł., 1/2 str. 85 zł., 1/4 str. 55 zł., 1/8 str. 30 zł., 1/16 str. 18 zł.

Prenumerata za kwartał zł. 1. Cena Nr. 19 — 25 gr.

Członkowie Zrzeszonych Stowarzyszeń wpłacaj ulgową prenumeratę  
przez swe Stowarzyszenia.Za prenumeratę dodatku Kroniki Technicznej 4 zł. kwartalnie  
Cena pojedynczego numeru 1. — zł.

Czynniki duchowe w pracy — <i>Kazimierz Mierzanowski</i> . . . . .	41
Wszechstronnie zamknięte pustaki do układania płaskich stropów . . . . .	48

## STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSKICH

w Warszawie

KONTO — P. K. O. Nr 128.

### POSIEDZENIA TECHNICZNE

W piątek dnia 14 października r. b. o godz. 8-ej wiecz. w wielkiej sali gmachu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie (Czackiego 3/5) odbędzie się posiedzenie techniczne, na którym p. inż. Czesław KLARNER wygłosi odczyt p. t.: „Szlakiem przesilenia i poprawy“.

W następny piątek t. j. dnia 21 b. m. p. inż. Aleksander PAULY będzie mówił na temat: „Łódzie podwodne i ratowanie załóg w wypadkach awarii“.

### KOMUNIKATY KÓŁ I WYDZIAŁÓW

#### I

KOŁO INŻYNIERÓW CYWILNYCH zawiadamia Kolegów, że zwykle zebrania miesięczne odbywać się będą w pierwszą sobotę każdego miesiąca o godz. 8-ej w.

#### II

BIURO INFORMACJY BIBLIJOGRAFICZNYCH, otwarte oficjalnie na posiedzeniu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie w dniu 7 b. m., jest czynne w poniedziałki, środy i piątki od godz. 19-ej do 20-ej w lokalu Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych (Czackiego 3/5). Biuro udziela pisemnych informacji biblijograficznych z dziedziny techniki za opłatą za każdą notatkę biblijograficzną 10 gr. od członków Z. P. Z. T. i 20 gr. od osób postronnych.

#### III.

ZARZĄD KOŁA ZEBRAŃ TOWARZYSKICH zawiadamia, że Koło wznowiło już od kilku tygodni cieszące się wielkiem powodzeniem TOWARZYSKIE ZEBRANIA w dnie śródkowe w godz. od 7-ej wiecz. do 12-ej w noey. W zebraniach tych mogą brać udział prócz członków Koła wszyscy członkowie S-nia z rodzinami i goście wprowadzeni przez Członków Koła i dyżurnego Gospodarza. Do tańca przygrywa znany pianista p. ELEKTOROWICZ. Poza tem Panie, należące do rodzin członków Koła i wprowadzeni goście, życzący grać w karty, mają wstęp wolny do sal klubowych S-nia także w dnie niedzielne, wnosząc przy wejściu 1 złoty opłaty na rzecz Stowarzyszenia.

#### IV.

Koło Wodno-Meljoracyjne niniejszem zawiadamia, iż dnia 14 października r. b. (piątek) o godz. 6-ej pp. odbędzie się posiedzenie Koła w gmachu Stowarzyszenia Techników, ul. Czackiego 3/5 w sali IV-ej.

#### Porządek dzienny:

- 1) Sprawozdanie z konferencji doświadczalników meljoracyjnych w Trenczynie — ref. prof. S. Turczynowicz.
- 2) Sprawozdanie z wycieczki rolniczej na Polesia — ref. L. Gumiński.
- 3) Wolne wnioski.

U w a g a: Wejście dla nieczłonków Stowarzyszenia Techników po 50 gr. od osoby.



## Polska Bibliografia Techniczna.

- P** 1930 666.94(05)(438)  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** KUTTEN WIKTOR. Artykuł wstępny. 560 sl.
- P** 1930 666.94(438):382.6  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** Cement w płaszczyźnie problemu eksportowego. 1630 sl.
- P** 1930 666.94:69  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** EIGER ANTONI inż. Drogi postępu. 1820 sl.
- P** 1930 92(Thullie M. prof.)  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** 50-lecie pracy naukowej prof. dr. inż. Maksymiljana Thulliego. 210 sl. +1 rys.
- P** 1930 624 012.4:[624.2+69]  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** KURYŁO ADAM prof. inż. dr. Pol. Lwow. Charakterystyka nowoczesnych konstrukcyj żelbetonowych. (przemówienie wygł. dn. 13 grudnia 1930 na Zjeździe Inżynierów z okazji dziesiątych Targów Lwowskich.) 1260 sl. + 22 rys.
- P** 1930 666.977  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** Formy betonowe (La Revue des Matériaux de Construcion, février 1930) 640 sl.
- P** 1930 691.32:[666.977:666.982]  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** Beton miotany i wstrząsany (Schweitzer Bauzeitung Band 93, Juni 1929 Ausgewerbe und Kunstein, April 1930) 880 sl. + 4 rys.
- P** 1930 624.012:[697.8+628.134]  
**B** Cement Nr. 1 grudzień.  
**T** W. B. Kominy fabryczne i wieże wodne z żelazo, betonu według patentowego syst „Mönnoyer“ 740 sl. + 5 rys.
- P** 1931 338.4:666.94  
**B** Cement Nr. 1  
**T** SPIEGEL KURT MAX dr. Gospodarka cementowa Europy. 1000 sl.
- P** 1931 [332.322+728]:351.82  
**B** Cement Nr. 1  
**T** BROWIŃSKI MICHAŁ. Problemy do rozwiązania problemu budownictwa mieszkaniowego. 1140 sl.
- P** 1931 624.012.4(44)  
**B** Cement Nr. 1  
**T** THULLIE MAKSYMILJAN prof. dr. inż. Pol. Lwow. U kolebki żelbetu. 1460 sl
- P** 1931 [624.012.469+693.55]:41.01  
**B** Cement Nr. 1  
**T** PASZKOWSKI WACŁAW prof. Pol. Warsz. W sprawie nazwy „żelbet“. 1080 sl.
- P** 1931 624.013.3:624.2(438 Warszawa)  
**B** Cement Nr. 1  
**T** BUDNY ANTONI inż. Uwagi na temat budowy nowego mostu na Wiśle w Warszawie 1440 sl. + 4 rys.
- P** 1931 [691.6+691.71+691.32]:628.972.7  
**B** Cement Nr. 1  
**T** STELMACHOWSKI ZYGMUNT inż. Szkło żelazo-beton. 1120 sl. + 7 rys.
- P** 1931 697.9  
**B** Cement Nr. 1  
**T** POLASKI MICHAŁ. Wentylacje i nasady kominowe „Fanko“ 420 sl. + 5 rys.
- P** 1931 621.433:621.43 018  
**B** Przemśl. Naft. Nr. 12  
**T** HOLEWIŃSKI JAN WACŁAW inż. Warszawa. Silnik gazowy o cyklu spalania. 1760 sl. + 4 rys.
- P** 1931 665.541  
**B** Przemśl. Naft. Nr. 12  
**T** HUCULAK RAJMUND inż. Lwów. Bilans gazoliniarni adsorbcyjnej węglowej. /Z prac Laboratorjum Maszynowego Politechniki Lwowskiej. 1340 sl.
- P** 1931 665.(03)  
**B** Przemśl. Naft. Nr. 12  
**T** JEZIEŃSKI TADEUSZ W. W sprawie używania pewnych wyrażeń w praktyce chemicznej 720 sl.

## XI Konferencja Międzynarodowego Instytutu Bibliograficznego.

Na zeszłorocznej Konferencji Międzynarodowego Instytutu Bibliografii Dziesiątej zakres działania Instytutu został znacznie rozszerzony: obejmuje on obecnie wszystkie studia, dotyczące stworzenia wszechświatowego źródła informacji, o wszelkich przejawach twórczości ludzkiej, oraz ułatwienia korzystania z nich, a więc metody gromadzenia zbiorów, udzielania informacji, przesyłania, reprodukcji, oraz studia nad wszystkimi systemami klasyfikacji.

W związku z rozszerzaniem działalności, Międzynarodowy Instytut Bibliograficzny został przemianowany na Międzynarodowy Instytut Dokumentacji.

W końcu sierpnia b. r. odbyła się we Frankfurcie n/Menem XI Konferencja tego Instytutu, stanowiąca dalszy ciąg odbywanych corocznie Konferencji Międzynarodowego Instytutu Bibliograficznego.

W skład Międzynarodowego Instytutu wchodzi, jako sekcje narodowe: angielska, belgijska, czeska, duńska, francuska, holenderska, niemiecka, polska, rosyjska, szwajcarska, oraz, jako sekcje specjalne: Międzynarodowa Federacja Dentystyczna, (Bruksela) Consilium Bibliographicum (Zurich), Instytut Międzynarodowego Rolnictwa (zym), Związek Międzynarodowy Chemii Czystej i Stosowanej (Paryż), oraz Związek Miast (Bruksela).

W tegorocznej konferencji wzięli udział przedstawiciele: Anglii, Belgii, Danii, Francji, Holandji, Italji, Polski i Szwajcarii.

Polskę reprezentowali; p. p. inż Stanisław Rodowicz i inż. Władysław Gliniński delegaci Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie, którego Sekcja Bibliograficzna jest jednocześnie polską sekcją Międzynarodowego Instytutu oraz p. dr. Roman Lutman, sekretarz generalny Instytutu Bałtyckiego w Toruniu. Na Konferencji ogłoszono i przedyskutowano 25 referatów, z różnych dziedzin, wchodzących w zakres Instytutu. Przedstawiciel Polski p. inż. Rodowicz wygłosił odczyt o wzorowej organizacji biblioteki. Z najważniejszych wniosków Konferencji należy wymienić: stwierdzenie potrzeby stworzenia w każdym państwie ośrodków informacji bibliograficznych, których organizację poruczono poszczególnym sekcjom narodowym. Otwarcie takiego ośrodka bibliograficznego w Polsce nastąpiło w dn. 7 b. m. przy Stow. Techników Polskich w Warszawie.



388.1:332.014

## Zagadnienia drogowe na tle obecnego kryzysu gospodarczego.

Skrót referatu p. prof. E. Bratro wygłoszonego na XIV Zjeździe Delegatów Z. P. Z. T. w Warszawie dnia 11 kwietnia 1932 r.

Okres, który obecnie przeżywamy, charakteryzujący się ostrym kryzysem gospodarczym, rozpoczął się mniej więcej przed dwoma laty i prawdopodobnie nie osiągnął jeszcze swego punktu kulminacyjnego. Przyszłość nie przedstawia się zupełnie różowo; oceniając sytuację realnie musi się dojść do wniosku, iż na odbudowę normalnego życia gospodarczego poczekać trzeba będzie jeszcze czas dłuższy. Zmusza nas obecny stan rzeczy do szukania wyjścia.

Zagadnienie drogowe, komunikacyjne, w życiu gospodarczem państwa odgrywa dużą rolę. W rozwiązaniu tego zagadnienia odnośnie kryzysu panuje naogół chaos.

W Polsce mamy szczupłą sieć kolejową i dlatego motoryzacja ruchu drogowego ma doniosłe w naszych warunkach znaczenie. Wyższość samochodu, jako środka lokomocji, nad koleją jest oczywista.

W związku z rozwojem ruchu samochodowego stoi kwestja drogowa i budowa dostosowanych nawierzchni.

Utarło się zapatrywanie, iż główną przyczyną zniszczeń nawierzchni jest wyłącznie szybkobieżny ruch samochodowy. W istocie rzeczy niszczy drogi różnorodność ruchu drogowego, co zostało doświadczalnie stwierdzonem. Z drugiej strony zły stan drogi odbija się fatalnie na stanie pojazdów mechanicznych i szybkości lokomocji.

Należy zatem jednocześnie odnawiać drogi i pojazdy przed zniszczeniem. Stąd wynika potrzeba świadczeń na utrzymanie dróg.

Zagadnienie drogowe z punktu widzenia finansowego obejmuje w Polsce Państwowy Fundusz Drogowy z 3. II. 1931. Jest to twór częściowo wzorowany na ustawodawstwie innych państw (Czechosłowacja, Włochy). Dziś ustawą wspomnianej instytucji wymaga zmian, o czym świadczy w tym kierunku prowadzona szeroko dyskusja na łamach prasy.

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym przewiduje w dziesiętnej konstrukcji pięć źródeł dochodów, służących na pokrycie wydatków, związanych z budową, utrzymaniem oraz wzmocnieniem dróg państwowych, a nadto z udzieleniem zapomóg na te same kategorie robót na drogach samorządowych.

Dochody te są następujące:

- 1) opłaty od pojazdów mechanicznych, oraz niektórych pojazdów konnych

- 2) opłaty od biletów za przejazd autobusem,
- 3) grzywny za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych
- 4) opłaty od gruntów przydrożnych
- 5) dotacje ze Skarbu Państwa w wysokości określonej w budżecie państwowym na każdy rok budżetowy.

Zważywszy, iż na rok budżetowy 1932/33 Skarb Państwa przewiduje na ten cel **tylko 100.000 zł.** i, że dochody wymienione w punktach 3 i 4-tym są minimalne, to cały ciężar przerzuca się na 2 pierwsze źródła dochodów.

Podstawą Funduszu Drogowego winien być skarb Państwa, gdyż utrzymaniem dróg nie można obciążyć tylko pewnej warstwy ludności. W opłatach od pojazdów mechanicznych Polska ma jedną z najwyższych taryf w Europie pomimo, iż ani stan zamożności społ., ani też stan dróg tego nie usprawiedliwiają.

Stawki te należałoby zmniejszyć do wysokości 40% obecnych. Jeśli chodzi o wzajemny stosunek kolei do ruchu samochodowego, to te 2 czynniki komunikacyjne winny się nawzajem dopełniać, obsługując możliwie większy obszar kraju i ciągnąć stąd zyski, zarówno też przyczyniając się do ożywienia życia gospodarczego w Polsce.

To też z punktu widzenia zdrowej polityki komunikacyjnej, stosunek pomiędzy koleją, a samochodem powinien być w przyszłości tylko jeden — mianowicie współpraca.

Z cennej publikacji Ministerstwa Robót Publicznych, podającego stan za 1930 r. wynika, iż mieliśmy w dn. 1. I. 1931 r. w państwie 2.112 przedsiębiorstw autobusowych o łącznej ilości 1.545 linii i o sumarycznej długości 26.870 km. Ilość zarabiających autobusów wynosi 3.223 sztuk. Biorąc pod uwagę zysk brutto i ilość pasażero-kilometrów, otrzymujemy średnią taryfę pasażero-kilometra w wysokości 11,5 gr./km.

Ustawa przewiduje opłatę wynoszącą  $\frac{1}{3}$  ceny biletu jazdy, stąd otrzymamy cenę przejazdu za 1 km =  $11,5 + 3,8 = 15,3$  gr. Przejazd II kl. kolei z dodaniem kosztu dojazdu do stacji kolejowej wynosi za 1 km  $10,5 + 2,5 = 13,0$  gr.

Ażeby więc istniała współpraca między koleją i autobusem, a nie szkodliwa dla tego ostatniego konkurencja kolei, opłata za 1 km od pasażera winna być określona również na 13 gr. czyli wtedy opłata ustawowa od przejazdów autobusowych stanowić musi nie 33%, a 13%. Będziemy mieli wtedy  $11,5 + 1,5 = 13$  gr.

Wracając znów do Funduszu Drogowego, należy zwrócić uwagę, iż konieczne są ulgi dla ruchu samochodowego, gdyż w przeciwnym razie ruch ten musiałby zanikać, co nie leżałoby w interesie ogólnopństwowym.

Pomijając obecnie wspomniany już poprzednio współdział państwa w funduszu drogowym zwrócić się należy do niewyzyskanych jeszcze źródeł dochodów.

Pierwszem z nich powinna być opłata od koni pociągowych, których mamy w Polsce 3.189.000 sztuk. Pociągnięcie do sprawiedliwych świadczeń drogowych tej ilości koni poprawi w wysokiej mierze finansowy stan funduszu drogowego. Przyjmując opłatę roczną od konia



pociągowego 3 zł., liczyć możemy na poważną sumę 10 milj. zł. Świadczenia takie mogłyby być pobierane również w formie pracy. Również słusznym byłoby wprowadzenie opłat od materiałów pędnych, wychodząc z założenia, że używalność dróg w jednej kategorii pojazdów mechanicznych stoi w prostym stosunku do konsumpcji materiałów pędnych. Pobierając drożej o 10 gr. (na fundusz drogowy) za 1 kg mat. pęd. podróży to koszt utrzymania samochodu zaledwie o 1,74% (przyjmując różny kurs samochodu na 20.000 km). Mogą być jeszcze inne źródła dochodu, jak opłaty od opon i t. d.

Nasuwa się jeszcze konieczność stworzenia przy funduszu drogowym organu doradczego, nazwanego Radą Drogową, gdyż istniejąca ustawa o funduszu drogowym jest tworem zupełnie biurokratycznym.

Korzystne rozwiązanie problemu drogowego i zrealizowanie programu złączone być musi z planem gospodarczym, sięgającym naprzód na bardzo długi okres czasu.

Wszelki błąd w rozwiązaniu tego planu będzie miał bardzo przykre materialne konsekwencje.

Reasumując całość poruczonego zagadnienia postawić należy następujące tezy:

1. Potrzeba znowelizowania odnośnej ustawy w kierunku równomiernego obciążenia świadczeniami na rzecz funduszu drogowego wszystkich, korzystających z dróg w Polsce.

2. W odniesieniu do świadczeń na rzecz funduszu drogowego należy przy zmianie ustawy dążyć do:

- a) zmniejszenia opłat od pojazdów mechanicznych do 40%, ze względu na ciężkie położenie gospodarcze społeczeństwa,
- b) zniżenie opłat biletów autobusowych do wysokości mniej więcej 13% ceny biletów dla zachowania równowagi między stawkami autobusowymi i kolejowymi.
- c) większe obciążenie stawkami podatkowymi materiałów przewożonych o większej wartości,
- d) pociągnięcie do świadczeń na rzecz funduszu drogowego posiadaczy koni roboczych. Opłata 3 zł. rocznie,
- e) ustanowienie opłat od materiałów pędnych w wys. 10 gr. od kg.

3. Uprzywilejowanie pewnych firm samochodowych należy uważać za nieodpowiednie, natomiast należałoby zastosować system premji z funduszu Ministerstwa Spraw Wojskowych. Premje byłyby wypłacane posiadaczom wozów uprzywilejowanych.

4. Z całym naciskiem należy zaznaczyć, iż istnienie funduszu drogowego nie powinno zwalniać skarbu Państwa od partycypowania w wydatkach drogowych.

5. Uważa się za niezbędne stworzenie przy zarządzie funduszu drogowego Rady Drogowej, składającej się z reprezentantów samorządów, zrzeszeń gospodarczych, zainteresowanych ruchem drogowym oraz fachowców, mianowanych przez Ministra Robót Publicznych. Rada Drogowa w formie doradczej wydawałaby opinię o całości kształcie gospodarki drogowej, natomiast w formie wykonawczej byłaby organem kontrolnym Ministerstwa Robót Publicznych w dziale budownictwa drogowego, państwowego i samorządowego.

# Memoriał o środkach rozszerzających finansowe podstawy ruchu budowlanego w Polsce

Referat wygłoszony w Polskim Towarzystwie Politechnicznym we Lwowie opracowany przez p. inż. Leonida Ciechanowicza.

Przystępując do rozważań nad znajdującymi się w granicach możliwości sposobami dla wzmocnienia finansowego ruchu budowlanego, zbawiennego w złagodzeniu skutków bezrobocia i podnoszącego kulturalny poziom życia miejskiej ludności, Polskie Towarzystwo Politechniczne zwraca swoją uwagę na następujące możliwości, wprowadzenia których w życie nie nastęrcza wielkich trudności, niemniej może wywrzeć wprost życiodajny wpływ na rozwój budownictwa i związanych z niem, gałęzi przemysłu.

1. Zrezygnowanie z dotychczasowego forytowania gmin miejskich i spółdzielni mieszkaniowych przy przydzielaniu tanich kredytów z Państwowego Funduszu budowlanego (Rozporz. Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 kwietnia 1927 r. o rozbudowie miast, art. 18).

Pojmując w zupełności szlachetne intencje ustawodawcy, który w ten sposób chciał ułatwić dojście do znośnego mieszkania, przy pomocy funduszy publicznych, w pierwszym rzędzie warstwom najuboższym, P. Tow. Pol. uważa jednak, że w obecnych warunkach ograniczenia środków Państw. Fund. Bud. i zaniku ruchu budowlanego o wiele ważniejszym jest dostarczenie pracy szerokim masom bezrobotnych i budowa nowych mieszkań bez względu na to, kto je buduje.

Z tego punktu widzenia na czoło zagadnienia wysuwa się nie ta okoliczność, kim jest osoba, pragnąca się budować i domagająca się poparcia z funduszy publicznych, lecz całkiem inna kwestja, a mianowicie, który z petentów może oprócz pożyczki Państwowego Funduszu Budowlanego wyłożyć na budowę jeszcze i własny kapitał tak, ażeby przy mniejszej ilości pieniędzy z funduszy publicznych uruchomiony został większy warsztat pracy.

Jest rzeczą oczywistą, że pożyczka z Państw. Funduszu Bud. naprzykład w wysokości tylko 40% kwoty kosztorysowej, przy zapewnionych ze strony petenta resztujących 60% pozwoli na powiększenie ruchu budowlanego w 2½ razy, mimo użycia ściśle tej samej kwoty z Funduszu Budowlanego. Trzeba otwarcie powiedzieć, że w obecnym stanie rzeczy Państwowy Fundusz Budowlany przyjmuje na siebie w 100% ciężar finansowania budów, ponieważ utartym zwyczajem dziewięćdziesięć procentowa pożyczka gminom i spółdzielniom mieszkaniowym, przez odpowiednie zwiększenie sumy kosztorysowej dosięga do 100% efektywnych kosztów budowy.

Nie ponoszenie ciężarów finansowania odbija się niekiedy na celowości projektowania i wykonywania budów przez spółdzielnie i instytucje, nie mówiąc już o wzbudzonim, przez takie wysokie uprzywilejowanie spółdzielni, popędzie do tworzenia sztucznych kooperatyw mieszkaniowych dla wykorzystania funduszy publicznych w celach osobistych. W ten sposób szlachetne tendencje ustawy zostały mocno wypaczone z wielką równoczesną krzywdą dla ruchu bu-



dowlanego przez zmarnowanie dla niego prywatnych oszczędności.

Postawienie natomiast na pierwsze miejsce drobnego kapitalisty, który może włożyć na własną budowę swoje oszczędności, pozwoli na wykorzystanie tego żywiołowego wprost pędu do tworzenia własnego domku, który obserwuje się w średnich warstwach społecznych, a który nie znajduje odpowiedniego wyjścia w obecnych warunkach.

Przyjęcie jedynie słusznej na obecnie czasy tezy — wciągnięcia w ruch budowlany wszystkich oszczędności społeczeństwa, pragnącego budowy własnych domów — naprowadza na wniosek, że pożądanem by było forytowanie przez Państwowy Fundusz Budowlany właśnie tych, którym najmniej brakuje do realizacji ich budowy, t. j. konkretnie biorąc, powinni mieć pierwszeństwo petenci potrzebujący pożyczki w wysokości tylko 20% sumy kosztorysowej przed tymi, którzy potrzebują 40%, ci ostatni znów powinni dostać pożyczki prędzej od potrzebujących 60% sumy kosztorysowej i t. d.

Wysuwając ten wniosek, Polskie Towarzystwo Politechniczne nie zapomina, że pewna część Państwowego Funduszu Budowlanego powinna być zarezerwowana na budowę dla dełożowanych, i wogóle dla osób najbiedniejszych, nie mających dachu nad głową. Konieczność zniesienia i takich budynków nie jest jednak współmierną z ogólną potrzebą mieszkaniową i zarezerwowaniu dla tego humanitarnego celu mogłoby ulec niewielka stosunkowo część Państw. Fund. Budowl., reszta zaś Funduszu powinna być wykorzystana w sposób pozwalający na uruchomienie prywatnych oszczędności.

Nie ulega wątpliwości, że nowelizacja rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 kwietnia 1927 r. o rozbudowie miast w kierunku proponowanej zmiany wytycznych przy udzielaniu pożyczek z Państwowego Funduszu budowlanego, wydatnie powiększy ruch budowlany w Polsce.

2. Następnym krokiem ku zainteresowaniu szerszych warstw społeczeństwa akcją budowania sobie mieszkań, krokiem wpływającym bezpośrednio z poprzednio umówionej zmiany polityki w udzielaniu pożyczek z Państwowego Funduszu Budowlanego, byłoby wydatne złagodzenie rygoru budowania całego i skromnego mieszkania z przepisaną ilością pokoi, ich wymiarów, wyposażenia i t. p. ograniczeń. Zrozumianem jest dotychczasowe ograniczanie w tym kierunku, nie pozwalające za publiczne tanie pieniądze wystawienia luksusowych prywatnych budowli; niemniej rygory te nie będą uzasadnione przy znacznym zmniejszeniu udziału Państwowego Funduszu Budowlanego w kosztach nowopowstałej budowy.

Wogóle zmian zasadniczej tezy dotychczasowej — stworzenia nowych mieszkań dla niezamożnych, na cel więcej praktyczny w obecnych warunkach — stworzenia maksymalnej ilości nowych mieszkań, oraz zatrudnienia przy tem maksymalnej ilości robotników i pracowników, właściwie usuwa w znacznym stopniu kolizję pomiędzy luksusową budową a interesami publicznymi, gdyż każde podrożenie budowy powiększa ilość zatrudnionych przy jej wzniesieniu rąk. Wobec tego łatwo będzie znaleźć kompromisowe rozwiązanie sprawy w ten sposób, że przy wydatnem udziale kapitału w kosztach budowy rygory te odpadną, przy średniem — tylko częściowo będą usunięte i złagodzone, przy słabszym zaś — pozostaną.

W ten sposób zniknie poważna trudność, hamująca tę część prywatnego budownictwa, która tylko w małym stopniu potrzebowałaby pomocy Państwowego Funduszu Budowlanego, a decydowała się na budowę jedynie pod warunkiem nie krępowania jej rygorami przy projektowaniu.

3. Następnym posunięciem do przyciągania do budownictwa prywatnych kapitałów, szukających pewnej lokaty, byłoby zostawienie dla prywatnych pożyczek pierwszego miejsca hipoteki na nowobudowane realności.

Tak charakterystyczne obecnie trwożliwość i zdenerwowanie kapitału w całym świecie uzasadniają to ustępstwo na jego rzecz ze strony Państwowego Funduszu Budowlanego. Z drugiej zaś strony, w wypadkach mniejszego udziału P. Funduszu B. w kosztach budowy, ustępstwo to będzie wprost odpowiadało poczuciu elementarnej sprawiedliwości.

Taki przywilej prywatnych pożyczek niewątpliwie skłoni niejednego kapitalistę do lokaty swoich pieniędzy na hipotekach nowopowstających domów.

4. Chlubna działalność na terenie finansowania prywatnego budownictwa, rozwinięta we Lwowie w ciągu ostatnich lat przez Miejską Komunalną Kasę Oszczędności (pożyczki budowlane wynoszą około 18 milionów), świadczy niezbicie; że pęd do prywatnego budownictwa istnieje nawet przy kredytach średnio-terminowych 10—15 letnich, drogich, wynoszących bowiem netto około 10% w stosunku rocznym, brutto zaś wraz z prowizjami, kosztami hipoteki, stemplami i t. p. wydatkami, dochodzących w pierwszym roku do 15%.

Byłoby ogromnie pożądanem w interesach ruchu budowlanego, a poczuciu sprawiedliwości podług zdania Pol. T-wa Politechnicznego odpowiadającym, ażeby drogie pożyczki te, korzystały w całej pełni z rozmaitych ulg w opłatach stemplowych i sądowych, przewidzianych dla tanich pożyczek z Państwowego Funduszu budowlanego w art. 31 — 35 wspomnianego Rozporządzenia.

Nie mniej pożądanem byłoby, ażeby Miejska komunalna Kasa Oszczędności we Lwowie, a również i inne krajowe kasy oszczędnościowe, które działalnością swoją w równie dobitny sposób udowodniły zrozumienie dla ruchu budowlanego, były zaliczone do tych instytucji finansowych, które na podstawie art. 16 tegoż Rozporządzenia udzielają pożyczek z Państwowego Funduszu Budowlanego, względnie aby został przydzielony tym instytucjom pewien ryczałt roczny świadczeń Państwowego Funduszu Rozbudowy na pokrycie części oprocentowania poszczególnych pożyczek budowlanych w myśl art. 28 Rozporządzenia.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że umiejscowienie w tych instytucjach oszczędnościowych, popierających ruch budowlany, pewnych możliwości taniego kredytu budowlanego, wzmogłyby wydatnie ruch oszczędnościowy, mający za cel postawienia przez oszczędzających sobie własnego domku. Osiągnęłoby się w ten sposób równocześnie dwa doniosłe społeczno-wychowawcze cele — oszczędzanie i racjonalne zużytkowanie wyników tego oszczędzania na budownictwo. Nie można pominąć przytem jeszcze i tej doniosłej strony potaniaenia pożyczek M. K. K. O., że czynsze w domach, budowanych przy pomocy tych pożyczek, mogłyby być wydatnie zmniejszone, co również za-



chęciłoby prywatny kapitał do akcji budowania domów czynszowych, obecnie na skutek zubożenia społeczeństwa prawie zaniechanej, jako nie rentownej. Również i wymienione instytucje finansowe, mogłyby w tych warunkach pożyczać więcej pieniędzy na ruch budowlany, dzięki czemu w tej dziedzinie nastąpiłoby większe ożywienie.

5. Biorąc pod rozwagę inne publiczne kredyty, wykorzystywane obecnie dla budownictwa, Pol. Tow. Polit. z wielką troską przypatrjuje się obecnej praktyce budowlanej Z. U. P. U. i innych analogicznych instytucji ubezpieczeń społecznych. Budowa wielkich bloków mieszkaniowych, uprawiana przez te instytucje, aczkolwiek niewątpliwie zmniejsza kosztą budowy w odniesieniu do jednostki mieszkaniowej, niemniej jest z jednej strony ryzykowną dla bytu tych instytucji, z drugiej zaś ma tę samą wadę, jak omawiana wyżej obecna polityka Państw. Funduszu Budowl., t. j. nie wykorzystuje oszczędności, kapitałów i „kapitalików” społeczeństwa pragnącego budować się dla siebie. Co się tyczy ryzyka tych instytucji, to pomijając już znane trudności biurokratycznego administrowania i ściągania czynszów w podobnych budowlach, trzeba pamiętać, że wolne obecnie kapitały tych instytucji narażają się w ten sposób na niebezpieczeństwo zamrożenia się w dużych, nierentownych i trudnych do realizacji obiektach, co grozi poważnymi trudnościami dla tych instytucji w okresie wydatnego podniesienia świadczeń na rzecz swoich członków. O ile racjonalniejszą i bezpieczniejszą byłaby według przekonania Polsk. T-wa Politechnicznego polityka wykorzystania kapitałów tych instytucji na średnio i długo terminowy kredyt dla budownictwa prywatnego. Uzyskałyby się dalsza mobilizacja prywatnych oszczędności, o których była mowa, i powiększyła ilość wybudowanych mieszkań przy tej samej wysokości uruchomionego kapitału publicznego, przy czem kapitał ten, rozdzielony na większą ilość mniejszych budów, wzmiesionych przy równoczesnym udziale kapitału prywatnego, uzyskałby grubo większą pewność realizacji w określonym zgóry momencie potrzebnym instytucjom.

Korzyści w postaci dodatkowych mieszkań i zatrudnionych rąk—obecnie bezrobotnych — oraz bezpieczeństwo własnych kapitałów, które byłyby osiągnięte przy takim zużytkowaniu funduszy instytucji ubezpieczenia społecznego, niewątpliwie przewyższyłyby znacznie to ewentualne obniżenie kosztów budowy, które można uzyskać przy obecnem jej zcentralizowaniu.

Na tem kończą się propozycje Pol. Tow. Politechnicznego, odnoszące się do nieznacznych, a uzasadnionych życiem i praktyką budowlaną, zmian w istniejących ustawach i rozporządzeniach, które to zmiany jednak dać mogą znaczny efekt w rozszerzeniu i powiększeniu ruchu budowlanego.

Przesilenie gospodarcze Państwa jest jednak tak wielkie, a skutki jego są tak potężne, że Polskie Tow. Politechn. uważa za niemożliwe ograniczenie się przedstawionymi wnioskami i pragnie wyszukać nowe wydatne źródła dla zasilenia ruchu budowlanego, najwięcej odpowiedniego, ażeby łagodzić skutki wciąż rosnącego bezrobocia. Wobec tego Polskie Towarzystwo Politechniczne nie może przejść obojętnie obok pewnych projektów, które może jeszcze nie zupełnie dojrzały, względnie nie zdobyły powszechnego uznania, ale wszechstronne studjowanie których niewątpliwie jest bardzo na czasie.

Do tych projektów odnoszą się:

a) Wciągnięcie w akcję budowlaną kapitałów towarzystw ubezpieczeniowych, przez obowiązuje ubezpieczenie życia petenta, starającego się o pożyczkę Państwowego Funduszu Budowlanego tak, ażeby pożyczka Towarzystwa Ubezpieczeniowego była zaliczona do aportu petenta narówni z jego parcelą i gotowizną. W szczególności dla sfer urzędniczych w związku z tem ważnym jest równoczesne przekształcenie funduszu emerytalnego w fundusz ubezpieczeniowy.

b) Zasilenie Państwowego Funduszu Budowlanego emisją średterminowych obligacji Skarbu Państwa, nisko oprocentowanych, zabezpieczonych oprócz gwarancji Państwa, wartością nowopowstałych budowli, z nadaniem im prawa obiegowego środka płatniczego; ponieważ ruch budowlany nie wymaga importu z zagranicy, wprowadzenie na wewnętrzny rynek finansowy takiego rodzaju obligacji (właściwie bonów skarbowych, niskie oprocentowanie których miałyby znaczenie li tylko pewnej atrakcji dla chwilowych posiadaczy i służyło dla odróżnienia bonów tych od prawdziwych banknotów) nie powinno obniżyć kursu waluty złotej, wzmoczone zaś dopływem tych środków, wytwarzanie dóbr użytecznych w postaci najpierw tanich materiałów budowlanych, następnie zaś nowych domów z taniem czynszami, powinno przedstawić potężny ekwiwalent w porównaniu z ewentualnymi zaburzeniami walutowymi, wywołanymi przez nieuczciwą spekulację.

Polskie Tow. Politechniczne aczkolwiek nie czuje się kompetentnem do powzięcia ostatecznej decyzji w tak skomplikowanym zagadnieniu finansowo-ekonomicznem, jednak uważa, że wyjątkowo ciężka sytuacja gospodarcza Państwa, setki tysięcy marnowanych dla twórczej pracy ludzi i setki milionów złotych marnowanych na zasiłki dla nich, nie tylko pozwalają, ale wprost nakazują decyzję i czyny śmielsze, aniżeli w warunkach normalnych. Zmuszają szukania nowych dróg i nowych rozwiązań, aniżeli podane w stereotypowych trafaretach teorii ekonomicznych przystosowanych do przejawów i warunków życiowych obecnie nie istniejących.

Uważając wobec tego naszkicowany projekt wydatnego zasilenia Państw. Funduszu Budowlanego przy pomocy emisji obligacji budowlanych li tylko za materiał dyskusyjny. Polskie Towarzystwo Politechniczne podkreśla jeszcze raz konieczność przedsięwzięcia wszystkich możliwych środków dla wydatnego powiększenia ruchu budowlanego, mogącego na dłuższy czas zaspokoić klęskę tak bezrobocia jak i braku mieszkań.



- P** 1931 665.521.6  
**B** Przemysł Naft. Nr 9  
**T** WISCHNOWITZER HENRYK inż. Rafinerja „Galicja“ S. A. Drohobycz. Badania nad wonią parafiny. 1390 sl. + 3 tabl.
- P** 1927 31:664.12(47.5)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 1  
**T** PRZYREMBEL Z. Z dawnej statystyki przemysłu cukrowniczego w Królestwie Polskiem. 640 sl. + 1 tabl.
- P** 1927 385.14  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 1  
**T** IWASIEWICZ JAN. Komercjalizacja kolei i jej skutki. 840 sl.
- P** 1927 341.384:664.12(44)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 1. 5, 6, 20, 24 i 25  
**T** FREJLICH JÓZEF dr. Odbudowa przemysłu cukrowniczego we Francji. 6070 sl. + 1 wykres
- P** 1927 543.73:544.32  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 1  
**T** BUŻANKO CZESŁAW inż. Czerwień metylowa — jako indykatorka 1230 sl.
- P** 1927 632:633.63(438)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 2  
**T** CHRZANOWSKI ANDRZEJ. Szkodniki i choroby buraków cukrowych w Polsce 1926 r. 1890 sl. + 1 mapka.
- P** 1927 382.6 + 31(438):664.12(438)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 2  
**T** J. F. Wwóz cukru z Polski w III kwartale 1926 r. w świetle statystyki urzędowej. 1320 sl. + 13 rys.
- P** 1927 796.5:664.12(44)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 2  
**T** S. G. Z wycieczki do Francji. 720 sl. + 6 rys.
- P** 1927 575.42:633.63  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 3  
**T** MOLDENHAWER K. dr. „Znaczenie zewnętrznego wyglądu w Sekcji buraków cukrowych„ (na marginesie pracy W. W. Kolkunowa) 1830 sl. + 6 tabl.
- P** 1927 664.11(729.1):338.5  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 3  
**T** Ze stosunków cukrowniczych Kuby. 2500 sl.
- P** 1927 664.1.048.5.00.2  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 3  
**T** KRAJEWSKI RYSZARD. Notatki z praktyki o pewnej wadliwej konstrukcji stojących aparatów wyparnych. 110 sl. + 1 rys.
- P** 1927 633.63.00.2  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 3, 4, 5 i 6,  
**T** Wyniki doświadczeń nad wartością buraków cukrowych i różnych odmian nasion wykonanych w r. 1926. 1650 sl. + 18 tabl.
- P** 1927 542.48:66.048.59  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 4  
**T** WITKOWICZ W. inż. O budowie elementów z pochyło—skrzyżowanym rurkami. 700 sl.
- P** 1927 336.248(438), 1926 07.01  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 4  
**T** IWASIEWICZ JAN. Nowa ustawa o opłatach stemplowych. 860 sl.
- P** 1927 338 6:664.12  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 4  
**T** STOLON. Notatki z praktyki cukrowniczej. 350 sl.
- P** 1927 664.127.718:664.1.057  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 5  
**T** NOWAKOWSKI BRONISŁAW inż. O zdolności afinacyjnej naszych cukrów (Referat wygł. na Zjeździe Cukrowników w Toruniu) 1400 sl.
- P** 1927 33.014:338 8.664.12 47)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 6  
**T** IWASIEWICZ JAN. Kapitał zakładowy „Sacharotrestu“ 910 sl.
- P** 1927 338.5:664.12(438)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 7  
**T** W. O. S. Na widowni. 960 sl.
- P** 1927 621.181.5:664.12(438)  
**B** Gaz. Cukr. Nr. 8  
**T** NOWICKI KAROL inż. tech. Kotły optomkowe w cukrowni (Odczyt wygł.) dn. 5 lutego r. b. na Walnem Zgromadzeniu Koła Cukrowników w Poznaniu. 2310 sl.
- P** 1926 620.91:(438):063(42), 1924\*  
**B** Czasp. Techn. Nr. 12  
**T** ROSENAL W. inż. Organizacja energetycznej akcji w Polsce 900 sl.
- P** 1926 [(622.3+669)](438 Śląsk)  
**B** Czasp. Techn. Nr. 12, 14 i 15  
**T** ŁOSIŃSKI WALERY dr. Prawda o górnośląskim przemyśle górniczo—hutniczym. (referat wygł. w Towarzystwie Politechnicznym we Lwowie dn. 24-II-1926 r. 4000 sl.
- P** 1926 727+624.03(438 Polit. Lwów)  
**B** Czasp. Techn. Nr. 13  
**T** KURYŁŁO A. prof. Hala maszyn laboratorium maszynowego Politechniki Lwowskiej. 300 sl. + 8 rys.





## POSADY WAKUJĄCE.

- 50—Zakłady mechaniczne w Lublinie "E. Plage i T. Laśkiewicz," poszukują TECHNIKA obeznanego z pracą warsztatową, kalkulacją premjową i akordową do obliczania i kontrolowania robocizny. Nieuwzględnione oferty pozostaną bez odpowiedzi.
- 52—Do nowozakładnego towarzystwa w formie spółki z o. o. patentowanych żelbetonowych konstrukcyj specjalnych poszukiwani są INŻYNIEROWIE czynni jako udziałowcy.

## POSZUKUJĄ POSADY

- 49—INŻYNIER-MECHANIK z kilkuletnią praktyką, władający obcemi językami, poszukuje jakiegokolwiek pracy. Łaskawe zgłoszenia do adm. pisma pod nr. 49.
- 51—TECHNIK młody, specjalność rurociągi wysokiego i niskiego ciśnienia, urządzenia ciepłe i chłodne — poszukuje pracy. Oferty pod nr. do adm. pisma.
- 53—TECHNIK bud., absolwent szkoły technicznej z praktyką, poszukuje pracy /kreślenia, kopjowanie planów, obliczenia konstrukcyj, dozór budowy/. Skromne wynagrodzenie. Oferty pod nr. 53 do adm. pisma.



Ukazał się Nr. 19-ty „**ROLNIKA EKONOMISTY**“ organ Związku Organizacyj Rolniczych Rzplitej polskiej, zawierający artykuły P.P.: Stanisława Gryziewicza — „**Strukturalne niedomagania handlu rolniczego**“, Wł. Wakara — „**O ulgi taryfowe przy wywozie jęczmienia**“, Inż. Władysława Polakowskiego „**O rozszerzeniu uprawy tytoniu w Polsce**“. Dalej numer obejmuje Dział Oficjalny następnie „**Przegląd Rynków**“ gdzie omówione są rynki zbożowe, zwierzęce, jajczarskie, lniarskie i ziemniaczane. Ponadto znajdujemy kronikę krajową, zagraniczną i statystykę.

---

## VI. Zjazd Naftowy

odbędzie się w dniach **22 i 23 paździer. 1932 r.** w Krośnie.

Sekretarjat Komitetu Organizacyjnego i Rady Zjazdów Naftowych:  
**Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Przem. Naft. Borysław ul. Kościuszki.**

Sekretarjat w czasie zjazdu: Gimnazjum im. Kopernika w Krośnie.  
Biuro Kwaterunkowe: urządza w dn. 21 do 23 na dworcu kolejowym w Krośnie.

Wpisowe wynosi 10 zł. Uczestnikom Zjazdu przysługiwać będzie 50 % zniżka Kolejowa w drodze powrotnej.

# Są do nabycia wydawnictwa Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych

po znacznie niżonych cenach

**Katalog** książek, czasopism i oddzielnych broszur z dziedziny **Polskiej Techniki** wydanych od 1918 r. do 1928 r. wraz ze **skrótem Działowym i Alfabetycznym** Klasyfikacji Dziesiętnej.

**W cenie 12,50 zł**

**Spis Członków** Stowarzyszeń Technicznych należących do **Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych**.

**W cenie 6,25 zł.**

**Klasyfikacja Dziesiętna** opis systemu i skrócone tablice.

**W cenie 6,25 zł**

**Referaty i Wnioski** zgłoszone na Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych w 1927 r. we Lwowie pod hasłem **Pracy Gospodarnej**.

**W cenie 12,50 zł**

**Referaty i Wnioski** zgłoszone na Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych w 1929 r. w Poznaniu pod hasłem **Pracy Gospodarnej**.

**W cenie 6,25 zł.**

**Członkowie Towarzystw Zrzeszonych** korzystają z 20% zniżki powyższych cen

**Związek Polskich Zrzeszeń Technicznych Czackiego 5**