

w/m  
ul. Ursynowska 10.

# WIADOMOŚCI

## ZWIĄZKU POLSKICH ZRZESZEŃ TECHNICZNYCH I ZWIĄZKU POLSKICH CZASOPISM TECHNICZNYCH I ZAWODOWYCH

ROK VIII

WARSZAWA, 6 grudnia 1932 r.

Nr. 23

### 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. województwa Śląskiego.  
 Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Górniczych i Hutniczych.  
 Stow. Techników w Sosnowcu.  
 Stow. Techników Polskich w Wilnie.  
 Stowarzyszenie Inżynierów i Architektów w Poznaniu.  
 Stowarz. Techników w Poznaniu.  
 Stowarzyszenie Techników województwa Lubelskiego.  
 Stowarzyszenie Inżynierów i Techników ziemi Radomskiej.  
 Wołyńskie Stowarzyszenie Techników w Łucku.  
 Związek Inżynierów Drogowych.

Stowarzyszenie Polsk. Inż. Przem. Naftowego w Borysławiu.  
 Sekcja Techniczna Towarzystwa Wiedzy Wojskowej.  
 Stowarzyszenie Techników Polskich w Bydgoszczy.  
 Związek Techników Polskich w Częstochowie.  
 Stow. Techników Polskich w Toruniu.  
 Kujawskie Stowarzyszenie Techników we Włocławku.  
 Koło Techników w Ostrowcu.  
 Koło Techn. w Starachowicach.  
 Stow. Techników w Grudziądzu.  
 Stowarzyszenie Techników województwa Kieleckiego.  
 Stowarzyszenie Inżynierów Polaków w Ameryce.  
 Stowarzyszenie Techn. Okręgu Skarżysko-Kamienna.  
 Koło Architektów w Warszawie.  
 Związek Inżynierów Chemików Rzeczypospolitej Polskiej.

### T R E Ś Ć :

Morskie zażądania Polski (*I. Rummel*) Ciąg dalszy . . . . . A-157

### TREŚĆ KRONIKI TECHNICZNEJ Nr. 11

Dziesięciolecie polskiego lotnictwa cywilnego . . . . . 61

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

Konto czekowe P. K. O. 5878.

**OGŁOSZENIA:**  $\frac{1}{1}$  str. 140 zł.,  $\frac{1}{2}$  str. 85 zł.,  $\frac{1}{4}$  str. 55 zł.,  $\frac{1}{8}$  str. 30 zł.,  $\frac{1}{16}$  str. 18 zł.

Prenumerata za kwartał zł. 1. Cena Nr. 23 — 25 gr.

Członkowie Zrzeszonych Stowarzyszeń wpłacaj ulgową prenumeratę przez swe Stowarzyszenia.

Za prenumeratę dodatku Kroniki Technicznej 4 zł. kwartalnie

Cena pojedynczego numeru 1. — zł.

## STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSKICH

w Warszawie

KONTO P. K. O. Nr 128.

### POSIEDZENIA TECHNICZNE

W piątek dnia 9 grudnia 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. Włodzimierz PRZEDPEŁSKI i inż. Stefan HIGERSBERGER wygłoszą odczyt p. t.: „Budowa magistrali węglowej Śląsk-Gdynia“.

### POSADY WAKUJĄCE

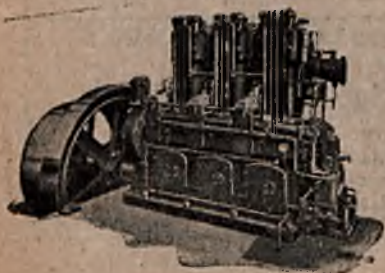
58.—Fabryka Papy Dachowej z Bydgoszczy poszukuje przedstawiciela na Warszawę i okolice. Przedstawiciel musi znać dokładnie tę branżę oraz mieć doświadczenie w pracy. Zgłoszenia prosimy kierować do adm. pisma pod nr. 58.

### POSZUKUJĄ PRACY.

57-INŻYNIER-MECHANIK (Nancy) z długoletnią praktyką na kierowniczych stanowiskach w dziale budowy maszyn, dokładnie obznajmiony z produkcją tlenu, acetylenu, elektrod, aparaturą spawalniczą oraz ze spawaniem acetylonowem i elektrycznym, poszukuje pracy. Łaskawe zgłoszenia do adm. pisma pod nr. 57.

## Biuro informacyj Bibliograficznych.

Otwarte oficjalne na posiedzeniu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie w dniu 7 października b. r. 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 bibliograficznych z dziedziny techniki za opłatą za każdą notatkę bibliograficzną 10 gr. od członków Z. P. Z. T. i 20 gr. od osób postronnych.



### BYŁY MONTER FIRMY M. A. N.

Wykonywa:

remont, montaż, badanie

Specjalnie:

**SILNIKI** na gaz ziemny  
„DIESELA” na gaz ziemny

**Z. PORZUCZEK**

Warszawa, Okopowa 61, tel. 11-85-79

## WIADOMOŚCI ZWIĄZKU POLSKICH ZRZESZEŃ TECHNICZNYCH

ROK VIII

Warszawa 6 grudnia 1932 r.

Nr. 23

## Polska Biblijografia Techniczna.

- P** 1926 621.33  
**B** Techn. Kol. Nr. 4  
**T** **PODGORSKI P.** inż. Elektryfikacja kolei. 1540 sł. + 4 rys.
- P** 1926 621.33(438)  
**B** Techn. Kol. Nr. 4  
**T** Elektryfikacja u nas a zagranicą. 650 sł.
- P** 1926 655.23:553.96(438)  
**B** Techn. Kol. Nr. 4  
**T** **DOBZYCKI B.** inż. Taryfy kolejowe a wewnętrzny rynek zbytu dla węgla polskiego. 2240 sł. + 11 wykres. + 2 tabl. + 1 mapka.
- P** 1926 625.142.12  
**B** Techn. Kol. Nr. 4  
**T** **Waas st. radca bud.** Stuttgart. Znaczenie pokładów Scheibego (Organ für die Fortschritte des Eisenbaunwesens. Rocznik 81, z 15 stycznia 1926 r. przeł. Z. K. 960 sł.
- P** 1926 389.1  
**B** Techn. Kol. Nr. 4  
**T** **WYLEŻYŃSKI A.** inż. System metryczny miar. 1190 sł.
- P** 1926 625.144.4  
**B** Techn. Kol. Nr. 5  
**T** **HILDEBRAND** radca niem. kolei państw. Altenburg. Walcowanie podtorza (Organ für die Fortschritte des Eisenbaunwesens Rocznik 81 z 15. I. 1926) przeł. Z. K. 3120 sł. + 12 rys + 1 tabl
- P** 1926 656.25(438)  
**B** Techn. Kol. Nr. 5  
**T** Nowe przepisy sygnalizacji na kolejach polskich. 1380 sł.
- P** 1926 621.822:625.2  
**B** Techn. Kol. Nr. 5  
**T** **PIECHOWSKI MICH A Ł** inż. Badanie grzania się czopów osi wagonów kolejowych w Niemczech. 3060 sł. + 3 rys
- P** 1926 526.99:625.11  
**B** Techn. Kol. Nr. 5  
**T** Projektowanie objazdów kolejowych. 630 sł. + 1 rys
- P** 1926 666.91.00.66  
**B** Techn. Kol. Nr. 5  
**T** Przechowywanie wapna gaszonego (lasowanego) 600 sł.
- P** 1931 666.94 + 666.97 = 627.8(438)  
**B** Cement Nr. 9 - 10 - 11-  
**T** **ŁOPUSZANSKI JAN** prof. inż. dr. Beton i betonowanie muru przegrody ciężkiej w dolinie Luizy na potoku Wapienicy. 8400 sł. + 32 rys. + 9 tabl
- P** 1931 624.159  
**B** Cement Nr. 9-10  
**T** **TRZECIAK ZYGMUNT** inż. Projektowanie fundamentów na gruntach słabych. 900 sł. + 8 rys.
- P** 1931 624.012.4:[69.024.4+729.34]  
**B** Cement Nr. 9.  
**T** **POGANY WOJCIECH** inż. Kilka słów o nowoczesnej budowie kopuł. 600 sł. + 6 rys.
- P** 1931 691.32:697.631  
**B** Cement. Nr. 9.  
**T** **JOHN LEO** inż. Podłogi betonowe. 1200 + sł. + 2 rys.
- P** 1931 628.33:[614.777+351.77]  
**B** Cement Nr. 9.  
**T** **LIPS HENRYK** inż. Jakże osadnik odpowiadają wymogom dzisiejszego stanu higieny i techniki. 1050 sł. + 2 rys.
- P** 1931 338 + 666.94(∞)  
**B** Cement Nr. 10.  
**T** **ATLAS ADOLF** dr. Rozwój gospodarczy światowego przemysłu cementowego w latach 1919-1930 w świetle statystyki międzynarodowej. 1200 sł. + 2 tabl.
- P** 1931 691.52:691.32  
**B** Cement. Nr. 10 i 11.  
**T** **EIGER ANTONI** inż. Wytyczne dla kruszywa do betonu. 3480 sł. + 22 rys. + 5 tabl.
- P** 1931 691.53 + 693.6  
**B** Cement. Nr. 10 i 12.  
**T** **BUDNY ANTONI** inż. Zaprawy murarskie, wyprawy i sposoby ich wykonania. 3480 sł. + 2 rys.

Przedruk oficjalnego wydawnictwa z upoważnienia Dyrektora Głównego Urzędu Miar.

## T A B L I C A

**legalnych jednostek miar <sup>1)</sup> oraz niektóre zasady pisowni liczb i znaków matematycznych do użytku w urzędach, szkołach, redakcjach czasopism i t. p.**

**Jednostki długości.**

Jednostka główna — metr.

Nazwa jednostki	Skrót <sup>2)</sup>	Wartość w jednostce głównej (w obrocie publicznym) <sup>3)</sup>
mirjametr	mrm	10 000 metrów
kilometr	km	1 000 „
hektometr	hm	100 „
metr	m	1 metr
decymetr	dcm	$\frac{1}{10}$ metra
centymetr	cm	$\frac{1}{100}$ „
millimetr	mm	$\frac{1}{1\ 000}$ „
mikron	μ	$\frac{1}{1\ 000\ 000}$ „

## Jednostki powierzchni.

Jednostka główna — centar (metr kwadratowy).

mirjametr kwadratowy	mrm <sup>2</sup>	100 000 000 centarów
kilometr kwadratowy	km <sup>2</sup>	1 000 000 „
hektar czyli hektometr kwadratowy	ha lub hm <sup>2</sup>	10 000 „
ar	a	100 „
centar czyli metr kwadratowy	ca lub m <sup>2</sup>	1 centar
decymetr kwadratowy	dcm <sup>2</sup>	$\frac{1}{100}$ centara
centymetr kwadratowy	cm <sup>2</sup>	$\frac{1}{10\ 000}$ „
milimetr kwadratowy	mm <sup>2</sup>	$\frac{1}{1\ 000\ 000}$ „
mikron kwadratowy	μ <sup>2</sup>	$\frac{1}{1\ 000\ 000\ 000\ 000}$ „

## Morskie zagadnienia Polski

I. RUMMEL

(Ciąg dalszy)

Nasz port znajduje się wśród portów o starej tradycji i dobrze administrowanych, a zatem, jeśli nie chcemy być wyjątkiem, musimy dbać o to, aby u nas wszystko szło nie gorzej niż u nich. Początkowo mówiono o szerokiej autonomji portu lecz później projekty przybrały inną formę.

Przyznając, że każda reforma zarządu naszym portem w kierunku nadania mu większej sprężystości i możliwości szybkiego usuwania usterek jest bardzo pożądaną i jest najzupełniej na czasie, pragnąłbym przypomnieć, że inne kraje przeszły już różne doświadczenia w dziedzinie administrowania portami i lepiej się orjentują w związanych z tem zagadnieniach. Jednak nie wszystko zależy od ścisłej administracji portu. Np. sfery handlowe rosyjskie przed wojną uważały, że jedną z wielkich przeszkód rozwoju żeglugi i portów stanowiły formalności celne odbiegające daleko od metod europejskich, przyczem okazywało się że firmy cudzoziemskie, korzystające z obrony swych interesów przez konsulów odnośnych państw są w lepszej sytuacji niż firmy rosyjskie. Doprowadziło to do groteskowego oświadczenia na jednym ze zjazdów w Rosji, że jest koniecznem aby w portach rosyjskich zostali mianowani — konsulowie rosyjscy.

Nie będę mówił szczegółowo o sprawie administrowania portami. Przytoczę tylko kilka uchwał XV Międzynarodowego Kongresu Żeglugi w Wenecji w roku ubiegłym, w którym przyjmowałem udział, i który specjalnie zajmował się sprawą administrowania portami oraz sprawą portów wolnych.

W tej sprawie Kongres przyjął między innymi następujące życzenia (Voeux):

„Mając na względzie że administrowanie należącym do Państwa portem przez organizm autonomiczny może być zadawalniającym z racji usprawiedliwionego wpływu jaki ten system zapewnia interesom regionalnym i lokalnym, należy mieć na względzie, że Państwo nie powinno dopuścić do nadmiernego ograniczenia jego własnej działalności ze względu na Jego rolę przedstawiciela interesów ogólnych i ze względu na znaczenie Jego udziału w stworzeniu i rozwoju portu“.

„W wypadkach gdy Państwo jest właścicielem portu winno ono zabezpieczyć wpływ dostateczny na organizm, któremu jest powierzony zarząd portu i posiadać tam znaczne przedstawicielstwo. To przedstawicielstwo winno być specjalnie znaczne, gdy Państwo przyjmuje większy udział w kosztach utrzymania portu i jego ulepszenia“.

„Uważając pozatem, że tylko interes ogólny oraz interes własny samego portu jako takowego winne być podstawą jego rozbudowy, ulepszenia i eksploatacji, Kongres wyraża życzenie, aby żadne inne i obce okoliczności nie wpływały na decyzje, które interesują port“.

Rozważając sprawę portów lub stref wolnych oraz składów wolnych, kongres uznał, że mają one wspólne znaczenie dodatnie ze względu na:

- a) wolne od cła przyjmowanie towarów do dnia ich wprowadzenia na teren cłowy w celu ich znacjonalizowania,
- b) możliwość rozwoju sprzedaży na termin i zorganizowania kredytów na złożone towary na okres przebywania ich na składach, co wpływa na ściągnięcie do portu ruchu handlowego,
- c) możliwość stworzenia nowych źródeł działalności gospodarczej na korzyść żeglugi i handlu, oraz możliwość zwiększenia przez naturalną siłę przyciągającą dużych portów, penetracji do portów mniejszych i krajów mniej postępowych, których zdolność pochłaniania wytworów cywilizacji jest bardziej powolna i ograniczona,
- d) w szczególności, zwłaszcza w stosunku do stref i portów wolnych, swoboda szybkość i taniość w operacjach handlowych w stopniu potężnym wpływa na rozwój pokojowych stosunków międzynarodowych i na zwiększenie dobrobytu narodów.

„Utworzenie wolnego portu jest pożyteczne tylko wówczas, gdy jest możliwym zorganizowanie wielkich rynków towarów cudzoziemskich w celu późniejszego ich rozdziału pomiędzy innymi portami, lub też powołanie do życia przemysłów, wyroby których są przeznaczone dla eksportu. W tych dwóch wypadkach rządy winne troszczyć się, aby nie powstała szkodliwa konkurencja dla przemysłów w głębi kraju.

„Wyniki uzyskane przez utworzenie wolnych portów lub stref stosownie do zasad, wyłuszczonej w raporcie generalnym zasługują na uwagę zarządów portów handlowych“.

—:0:—

Nie chcąc poświęcać więcej czasu sprawom administracji portów oraz portów wolnych odsyłam interesujących się temi sprawami do raportów na XV międzynarodowy kongres żeglugi oraz do jego uchwał.

Jak jest wiadomem, te kongresy dają kwintessencję wiedzy i doświadczenia w dziedzinie portów całego cywilizowanego świata, i wszystkie Rządy liczą się z ich uchwałami.

Będąc zwolennikiem utworzenia w Gdyni portu wolnego, tembardziej, że już posiadamy taki port w Gdańsku, muszę jednak zwrócić uwagę, na to, że port wolny w Gdyni może mieć znaczenie i posiadać dane dla swego rozwoju, o ile o niego będzie się opierała dobrze zorganizowana sieć polskich komunikacji morskich, łączących Gdynię z szeregiem portów zamorskich i za-oceanicznych, oraz dających dogodnie połączenia z innymi portami Bałtyku. Dopiero wówczas kupiec polski wejdzie w sferę dużego handlu światowego i, rozwijając nasz handel, przysporzy ogromnych korzyści narodowi i Państwu Polskiemu.

Obecnie jesteśmy pod względem portów w takiej sytuacji, że gdyby się w jednym z nich — stało się coś takiego, coby zatrzymało na pewien czas jego pracę, byłoby niewykonalnym skierowanie całego ruchu na ten port, który by pozostał wolny. Była by raczej obawa, że w tym wypadku Gdańsk miałby trudności z przepuszczeniem tego, co dziś idzie przez Gdynię.

Co by było, gdyby Polska nie posiadała Gdyni?

Byłaby zdana na całkowity monopol Gdańska, przytem silnie zabarwiony polityką, dzięki czemu wytwarzał by się stosunek Gdańska do Polski jako metropolji do kolonji. Samodzielnego handlu byłśmy nie mieli, byłibyśmy skrępowani w naszej polityce gospodarczej i naród polski nie miałby kontaktu bezpośredniego z morzem, który został szczęśliwie przed 6-iu laty zapoczątkowany. Wyglądałibyśmy na rynkach zupełnie inaczej. Stosunek do nas byłby zupełnie inny, a jeden ze znanych publicystów cudzoziemskich oświadczył w rozmowie prywatnej, że według jego głębokiego przekonania, gdybyśmy nie zbudowali Gdyni, prawdopodobnie Pomorze już by do Polski nie należało.

Nie wystarczy posiadać port i tam podziwiać obce okręty. Zbudowanie portu jest dopiero połową zagadnienia. Port jest tylko bazą działalności na morzu.

Drugą połowę zagadnienia — stanowi sprawa własnej floty handlowej.

Musimy teraz trochę się zorientować w strukturze żeglugi handlowej. Otóż zasadniczo mogą być dwa kierunki pracy na morzu: żegluga nieregularna (tramps, wilde Fahrt) i żegluga regularna.

Żegluga nieregularna jest przeważnie oparta na przewozie ładunków masowych i jest, między innymi, najbardziej pełnym przykładem podaży i popytu. Jest interesem spekulacyjnym, zależnym od międzynarodowego rynku frachtowego, (giełdy) gdzie są ustalone stawki frachtowe. Okręty szukają najwyższych frachtów, w odpowiadającej ich pojemności ilości towaru, w dogodnym dla nich porcie i w odpowiadającej im dacie. Frachty kształtują się w zależności od mnóstwa różnych czynników.

Żegluga nieregularna będąc raczej luźno związana z handlem i przemysłem swego kraju (nie rzadkie są wypadki kiedy statek latami pracuje poza portami swego kraju), ma jednak ogromne znaczenie gospodarcze. Cały szereg Państw, jak np. Anglja, króje Skandynawskie, Grecja i t. d., utrzymują swój bilans aktywnym dzięki wpływowi z żeglugi. Jest to tak zwany eksport usług. Żegluga nieregularna jest również w stanie wywierać znaczny wpływ na kształtowanie się międzynarodowych stosunków gospodarczych z korzyścią dla swego kraju. Są np. wypadki, że tonaż, zależny od pewnej grupy finansowej prosto nie idzie na pewną robotę, która by dała wyniki, nieodpowiadające interesom danej grupy. Przełamać taką sytuację może tylko własna flota handlowa. Takie wypadki już mamy i w naszej dopiero kilkoletniej praktyce.

Żegluga nieregularna, oparta wyłącznie na zarobkowaniu, o ile na nią nie są nakładane specjalne ciężary o ile warunki danego kraju sprzyjają jej rozwojowi, o ile prawodawstwo jest do jej potrzeb dostosowane i ona jest prowadzona z dostateczną elastycznością i znajomością rzeczy, zwykle nie potrzebuje subwencji.

Konkurencja cudzoziemska, od której żadnymi clamami się uchronić nie można, stanowi jeden z charakterystycznych czynników, z którym stale liczyć się trzeba...

W związku z tem należy uważać, aby żegluga nie była niczem skrepowana i pod żadnym względem nie była w warunkach gorszych, niż jej zagraniczni konkurenci.

Różne dziedziny żeglugi wzajemnie się zazębiają. Tak, w wielu wypadkach żegluga nieregularna, pracując stale w określonym kierunku, może przygotować teren dla powstania linii stałych i regularnych.

W naszej prawie że sześćioletniej praktyce mamy już kilka takich przykładów, np. linje bałtyckie, linje na Rotterdam i Antwergję powstały na podstawie początkowo nieregularnych podróży, które dały możność zbadania terenu i warunków pracy. Te linje, zwłaszcza na Rotterdam—Antwergję rozwijają się nader pomyślnie i przyczyniają się do rozwoju naszego handlu zewnętrznego.

Podstawą rozwoju floty handlowej jest towar. Ładunków masowych, eksportowanych z Polski, lub do niej importowanych, a na których by mogła być rozbudowana nasza flota handlowa, — posiadamy dość i one mogłyby zatrudnić znaczny tonaż. Wiemy dobrze, że współczesna flota angielska rozwinęła się na podstawie eksportu węgla.

Jednak otrzymanie dla polskich statków ładunków polskiego węgla z polskich portów, oraz otrzymywanie ładunków np. rudy, nawozów sztucznych i t. d., importowanych do Polski, jest połączone ze znacznymi trudnościami.

Dość powiedzieć, że prawie 90% wszystkich tych towarów polskie statki otrzymują nie od firm eksportowych lub importowych w Polsce, lecz od pośredników cudzoziemskich w miastach skandynawskich, angielskich, niemieckich, francuskich i t. d. Pochodzi to stąd, że nasi eksporterzy sprzedają np. węgiel w najlepszym wypadku franko port (Gdynia lub Gdańsk (fob) a zatem towar przy jego załadowaniu na statek już nie jest towarem polskim, gdyż jego dalszym morskim transportem zajmuje się już nie polska firma (właściwie niesłusznie nazywana eksportową) a kupiec cudzoziemski, szukający odpowiedniego tonażu przedewszystkiem u zaprzyjaźnionych firm swej narodowości.

Co dotyczy towarów, importowanych do Polski, widzimy, że firma polska kupująca, nabywa towar przeważnie z dostawą do portu polskiego, a nawet z dostawą do jej składów na miejscu jej zamieszkania, a zatem nie ma wpływu na oddanie go temu lub innemu statkowi, i polski armator musi debitać się o towar nabyty przez firmę polską, u maklerów obcych, często za słoną prowizję.

Innymi słowy, z powodu braku w Polsce narazie handlu aktywnego, żegluga polska jest w sytuacji trudniejszej, niż żegluga państw innych, które nie czekają, aż cudzoziemiec przyjedzie do nich po towar lub z towarem, a potrafiły rozwijać handel czynmy.

W związku z tem, zapotrzebowanie na tonaż i oferty na przewóz towarów w komunikacji z naszymi portami rozpraszają się po całym świecie i nie koncentrują się w naszych portach, dzięki czemu nie może powstać u nas rynek frachtowy; przytem i część zarobków maklerskich wychodzi z kraju, i polskie przedsiębiorstwa żeglugi płacą większe prowizje za frachtowanie swego tonażu.



W ciągu ostatnich dziesięcioleci, coraz większe znaczenie otrzymują linie regularne o których powiemy słów kilka, przypominając raport amerykańskiego eksperta o Hamburgu wyżej przytoczony.

Dla uczestniczenia w międzynarodowej wymianie towarów i dla ekspansji swego przemysłu potrzebny jest handel, i to handel aktywny, to jest handel własny.

Ten handel nie może się rozwijać bez własnego portu, gdyż w każdym innym porcie trafi do rąk obcych pośredników, co nie leży w interesie kraju. Ten handel, bez którego nawet najlepiej prowadzony przemysł upadnie, ma i winien mieć naturalną tendencję kierowania się własnymi drogami śródlądowymi do własnych portów, aby torować sobie drogę dalej na morze pod własną banderą do wszystkich krajów świata. Inaczej niezależnego handlu niezależnego Państwa przedstawić sobie nie można. Wszystkie Państwa rozwijają swój handel i przemysł, i za pomocą żeglugi starają się wyrzucić swoją nadprodukcję, co przyczynia się do wzbogacenia swego kraju i unormowania bilansu płatniczego.

Ujmując sprawę z punktu widzenia szerszej polityki gospodarczej, systematycznej ekspansji handlu i przemysłu danego kraju, stałych linii eksportu i importu, należy powiedzieć, że w tem wszystkim główną rolę odgrywają morskie linie regularne, stanowiące przedłużenie sieci ojezystych kolei żelaznych, oraz dróg śródlądowych, wodnych i innych. Wprawdzie Gdynia nie leży przy ujściu rzeki, jednak już dziś możemy obserwować stale się rozwijający ruch berlinek wiślanych, które tu dochodzą przez Gdańsk.

Posiadając własny port, w którym nasza działalność niczem skrepowana być nie może, w interesie kraju leży dążenie do zrobienia z niego większego centrum handlowego. To centrum handlowe będzie musiało przejąć na siebie przede wszystkim narastający handel polski spowodowany normalnem rozwojem produkcji i spożycia w kraju.

Należy zdać sobie sprawę z tego, że Gdynia nie stanie się centrum handlowem, o ile nie stanie się węzłem regularnych komunikacji morskich. Nie możemy się ograniczyć tem, że z Gdyni będzie wychodziło tylko kilka linii, gdyż handel zamorski polega między innemi na tem, że kupiec, skupując np. pewien towar w kraju, w momencie najdogodniejszej dla tego kupca koniunktury, zbiera go do składu w porcie, orjentuje się gdzie go może sprzedać po najlepszej cenie, i w zależności od tego kieruje swój towar dziś do jednego, jutro do drugiego, pojutrze do trzeciego portu zagranicznego. W związku z tem o Gdynię winna się opierać sieć linii regularnych. Jeśli Gdynia nie stanie się węzłem polskich linii regularnych, punktem, skąd będzie wychodził szereg linii, — handel wogóle do Gdyni nie przyjdzie, a pójdzie do innego portu, mającego większą ilość dogodnych połączeń zamorskich jak np. Hamburg. Wiemy, że wielkie ilości towarów wychodzących od nas lub idących do nas idą na obce porty, co rzecz jasna, wpływa ujemnie na nasz bilans płatniczy.

Cudzoziemskie linie, lub linie, znajdujące się pod wpływem cudzoziemskim nie mogą nas dobrze obsłużyć i byłoby nieostrożnością poleganie całkowite na komunikacjach, pozostających w obcych rękach. W wielu wypadkach i kupcowi nie jest obojęt-

nem, pod jaką banderą przychodzi do portu obcego jego towar, gdyż statek pod banderą jego kraju służy mu za reklamę, zwiększa do niego zaufanie.

Jak wskazuje wieloletnie doświadczenie wszystkich innych krajów, linje obce lub znajdujące się pod wpływem obcym są zawsze mackami do eksploatacji tego kraju, do którego prowadzą. I na odwrót, własne linje, prowadzące z własnego kraju do portów obcych mają dla gospodarki tego kraju takie same znaczenie, jakie ma wybudowanie nowej kolei żelaznej, która wywiera wpływ dodatni na całą przecinaną przez nią okolice.

Jeśli mówię o sieci polskich komunikacji morskich nam również na względzie możliwość przyjmowania towarów z przeladunkiem. Specjalnie ważnym stanie się to w wypadku powstania w Gdyni wolnego portu, który może zrobić z Gdyni punkt rozdzielczy dla Bałtyku. Taki port nie rozwinie się, jeśli nie będzie miał szeregu połączeń z i do krajów dalszych, któreby przywoziły do Gdyni większe ilości towarów, a które by później się z Gdyni rozchodziły, częściowo do kraju, częściowo do innych portów na Bałtyku, względnie i skandynawskich, dziś obsługiwanych w znacznym stopniu przez Hamburg.

Nawet krótkie jeszcze doświadczenie naszych linii regularnych w zupełności potwierdza, że „Handel idzie za banderą“.

Ustalenie kierunków naszych linii regularnych jest zadaniem organów kierujących naszym życiem gospodarczym.

Kilka własnych linii regularnych już posiadamy: Gdynia-Londyn, Gdynia—Hul, Gdynia—Tallinn—Helsingfors. Ta linja mogłaby być przedłużoną z czasem do Leningradu. Gdynia—Rotterdam—Antwerpja. Gdynia-Halifaks-New Jork. Linja Ryga-Gdynia jest zawieszona. Oprócz tego Gdynia posiada szereg połączeń morskich, utrzymywanych przez linje obce, mniej lub więcej regularnie. Lecz te linje mało przyczyniają się do rozwoju naszego eksportu, gdyż przeważają u nich inne interesy.

Gdynia-Kłajpeda-Kalmar-Karlskrona, Gdynia - Szwecja - Norwegia, Gdynia - Kopenhaga, Gdynia - Hamburg, Gdynia - Kopenhaga - Francja, Gdynia - Morze Śródziemne, Gdynia - porty Lewantu, Gdynia - Południowo - Zachodnia Afryka, Gdynia - Hiszpanja - Portugalja - Marokko, Gdynia - Zatoka Meksykańska, Gdynia — Australia (zresztą, regularność większości tych linii jest b. względna, Gdynia - New York).

Ze względu na swoją sytuację geograficzną, Polska jest krajem wybitnie tranzytowym, co jeszcze prawie wykorzystaniem nie jest. Przez Gdynię, względnie przez Gdańsk odbywa się już od lat kilku tranzyt niektórych towarów z i do Rumunii (z Anglii) oraz do Czecho-Słowacji (ruda). Rozwój tego tranzytu, nie tylko do tych, lecz i innych krajów zależy w pierwszym rzędzie od polityki taryf kolejowych. Ten tranzyt ma to znaczenie, że przy jego rozwoju wpłyną do kraju z zagranicy za manipulacje z tym towarem w porcie i za przewóz kolejami polskimi do stacji granicznych, nie mówiąc o tem, że w związku z tym tranzytem i z połączeniami z tem interesami, do Polski będzie przyjeżdżało sporo ludzi. Więc w danym wypadku liberalna polityka taryfowa wpłynie dodatnio na nasz bilans. Pomijając kraje na południe od nas położone, należałoby rozważyć sprawę rozwoju tranzytu i w komunikacji z Rosją.

Obecnie Rosja posiada na Bałtyku właściwie jeden port-Leningrad, jednak zamarzający. Tallinn i Ryga, porty obecnie nie rosyjskie, nie mają tych urządzeń przeładunkowych jakie posiada lub posiadać może Gdynia, lub Gdańsk. Dla szeregu innych miejscowości Rosji, np. Ukraina — komunikacja przez nasze porty może się okazać dogodną.

Lecz myśl państwowa winna przewidywać na lata naprzód. Jeśli dziś żyjemy w okresie kryzysu, jeśli dziś jesteśmy przytłoczeni trudnościami dnia dzisiejszego, nie znaczy to że tak będzie zawsze. Naodwrot możemy mieć pewność, że o ile nie nastąpi katastrofizm nieoczekiwany, który wogóle przewróci wszystkie nasze przewidywania, w ciągu lat najbliższych nastąpi poprawa. Aby wykorzystać ten nowy okres dobrej, lub powiedzmy ostrożniej, lepszej konjunktury, należy już teraz się do tego przygotowywać, tem bardziej, że niektóre zamierzenia o szerszej skali wymagają dla swego zrealizowania szeregu lat.

Już kilkakrotnie była u nas poruszana myśl o stworzeniu dużej magistrali komunikacyjnej — Północ — Południe.

Ta magistrala łączyłaby przedewszystkiem Kraje Skandynawskie z Gdynią. Gdynia ma dobre połączenie kolejowe z portem Konstanca na Morzu Czarnem. Konstanca posiada szybkie linie morskie na Sztambuł i dalej do Egiptu. Sztambuł ma połączenie z Bagdadem. Przez Suez ma się połączenia na Daleki Wschód, do Australji, na zachodni Brzeg Afryki i t. d.:

Po zbudowaniu projektowanego nowego mostu przez Dunaj, uzyskamy bezpośrednie i dogodne połączenie kolejowe przez Sofję do Sztambułu.

W Szwecji pewne grupy finansowe pragnęły by się uniezależnić od monopolu Niemiec w komunikacjach pomiędzy Szwecją a Europą i prawdopodobnie chętnie by współdziałały w stworzeniu drogi tranzytowej przez Polskę.

Na kolejowych konferencjach międzynarodowych mamy trudności w sprawach komunikacji pomiędzy krajami Skandynawskimi a Polską, gdyż trakt kolejowy idzie przez Niemcy które wyzyskują swoją sytuację. Zmieniloby sytuację ustalenie dobrej linii pomiędzy południową Szwecją a Gdynią, statki której przecinały by Bałtyk w ciągu jednej nocy.

Jeszcze przed wojną istniał poważny projekt połączenia wodnego śródlądowego pomiędzy Chersonem w ujściach Dniepru a Rygą. Część tego projektu, mianowicie służowanie Dniepru, została niedawno zrealizowaną.

Patrząc na rzeczy w dalszej perspektywie, należałoby zbadać, czy nie należałoby w interesach Polski doprowadzenie do porządku Wisły i innych naszych dróg wodnych śródlądowych, aby wykorzystać możliwość stworzenia w przyszłości, gdy warunki na to pozwolą, drogi wodnej od Bałtyku do Morza Czarnego.

Gdyby ten projekt mógł zostać wykonanym, znaczenie naszych portów by się jeszcze bardziej zwiększyło.

Reasumując, należy powiedzieć, że tranzyt do krajów południowych już mamy, przy odpowiedniej polityce taryf kolejowych moglibyśmy go rozwinąć, a na przyszłość istnieje możliwość jeszcze większego dostosowania Polski do celów tranzytu do krajów sąsiednich.

Wówczas i istnienie wolnego portu w Gdyni okaże się ważnym czynnikiem w rozwoju ruchu handlowego przez Polskę.

Posiadając zaś sieć swoich linii regularnych morskich, opierających się o Gdynię, moglibyśmy uzyskać znaczny wpływ na kształtowanie się stosunków gospodarczych w naszej części świata.

Działalność handlowa na morzu, która stanowiła podstawę bogactwa narodów — ztąd powiedzenie „*Navigore necesse est*” — jest ściśle związaną z rozwojem stosunków gospodarczych w kraju.

Widzimy, że produkować, i produkować dobrze umiemy. Lecz sztuki umiejętności sprzedawania z największą dla siebie korzyścią — jak się wydaje — jeszcze nie opanowaliśmy. Często słyszymy utyskiwania na naszych kupców, którzy nie mają dążenia do odgrywania na rynkach międzynarodowych tej roli, jaką odgrywiają inni. Przyczyn tego jest dużo, lecz być może, jedną z nich jest nastawienie części naszego społeczeństwa, które, z punktu widzenia struktury gospodarczej zachodnio-europejskiej, możnaby było nazwać antykapitalistycznym. Nastawienie na wzbogacanie się nie jest u nas widziane przychylnie i wogóle cała struktura naszych stosunków raczej nie sprzyja powstawaniu u nas kapitałów, które są jednak potrzebne.

Prawdopodobnie jednym z wyników tego nastawienia, jest to, że jak widać z opracowanych przez jeden z banków cudzoziemskich cyfr społecznego dochodu jednego mieszkańca w różnych krajach, Polska jest jednym z najbiedniejszych Państw Europy, chociaż posiada dobre i duże zasoby naturalne oraz pracowitą ludność. Stoi jednak niżej takich krajów, które również ucierpiały od wojny (od której przeszło jednak już kilkanaście lat). Mniejszy dochód na mieszkańca mają w Europie tylko Bułgaria i Litwa.

Mimowoli nasuwa się u nas pytanie, czy w ciągu ostatnich kilkunastu lat gospodarowaliśmy dobrze, i czy nie nadmiernie hołdowaliśmy różnym doktrynom.

4-go sierpnia 1789 roku w początku wielkiej rewolucji francuskiej Camille Desmoulins wygłaszał mowę o dobrodziejstwach rewolucji. Między innymi mówił:

„Wszystkie przywileje upadły. Od jutra każdy kto zechce, pojedzie do Indji, kto zechce, będzie miał prawo otworzyć sklep i uprawiać jaką chcąc profesję. Nikt nie będzie mu w tem przeszkadzać“.

„Wolność handlu jest zapewniona, — przemysł jest wolny“.

Minister E. Kwiatkowski napisał książkę o dysproporcjach, którą zapewne wszyscy czytaliśmy. Ciągłe spotykamy się z nowymi dysproporcjami w życiu. Mówimy o konieczności wyjścia na rynki zagraniczne, a nie stwarzamy warunków, któreby ułatwiły poznanie tych rynków. Praktyczni Niemcy, którzy przed wojną w sposób zadziwiający rozwinęli swój handel i uzyskali ogromne wpływy w międzynarodowej wymianie towarów, rzucili między innymi swego czasu hasło: „handel idzie za turystą“.

(Dok. nast.)

- [P] 1931 666.977:628.83  
 [B] Cement. Nr. 10  
 [T] TUCZEMSKI ADAM. Zastosowanie betonu do budowy kanałów wentylacyjnych w domach mieszkalnych. 660 sl.+2 rys.
- [P] 1931 666.94:381.12(438 Równie)  
 [B] Cement. Nr. 10  
 [T] MASŁOWSKI MIKOŁAJ inż. Udział przemysłu cementowego w Targach Równieńskich. 250 sl.+2 rys.
- [P] 1931 69(43):338(43)  
 [B] Cement. Nr. 11.  
 [T] Rozwój gospodarki budowlanej w Niemczech w I półroczu 1931 r. 1440 sl
- [P] 1931 666.94:389.6  
 [B] Cement. Nr. 11.  
 [T] KARASIŃSKI Leon prof. Wzorcowanie cementów przednich. 1200 sl.+10 tabl.
- [P] 1931 624.012.4:728.98  
 [B] Cement Nr. 11  
 [T] POGANY WOJCIECH inż. Budowle cieplarniane z żelazobetonu 350 sl.+44 rys.
- [P] 1931 666.977:728  
 [B] Cement. Nr. 11  
 [T] POPLAWSKI DYONIZY inż. Budowa domów miejskich z izobetu w Warszawie. 660 sl.+3 rys.
- [P] 1931 [338+332]:33.019 6  
 [B] Cement Nr. 12.  
 [T] MINKOWSKI PAWEŁ dr. Zagadnienia gospodarczo finansowe na konferencji ekspertów ekonomicznych w Genewie. (czerwiec - sierpień 1931) 2220 sl
- [P] 1931 389.6:[691.52/53/54](438)  
 [B] Cement. Nr. 12  
 [T] KARASIŃSKI LEON prof. i NECHA JERZY inż. Polski piasek wzorcowy do prób wytrzymałościowych cementu i tworzyw wiążących. 860 sl.+2 tabl.
- [P] 1931 624.012.3/4  
 [B] Cement. Nr. 12  
 [T] TAUB JOZEF inż. dr. Szczegółowe warunki wykonywania robót betonowych i żelbetowych. 6040 sl.+3 rys.
- [P] 1931 624.012.4:69.02  
 [B] Cement. 12  
 [T] BURRI JOZEF inż. Wieże węglowe i inne żelazobetonowe budowle koksozni na Górnym Śląsku. „Gotab” Górnośląskie Tow. Akc. dla Budwli Przemysłowych Sp. Akc., Kałowice. 1200 sl.+9 rys.
- [P] 1931 624.012.3 4(062)(063)(064)  
 [B] Cement. Nr. 12  
 [T] Echa zjazdu Żelbetników i wystawy betonowej. 1610 sl.+5 rys.
- [P] 1931 620.91:063(43) Berlin „1931“  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 1  
 [T] HAUSWALD EDWIN prof. Z konferencji energetycznej. 2940 sl.
- [P] 1931 614.78:725.7  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 1.  
 [T] RUDOLF Z. inż. (Warszawa) i KO-WALCZYK T. inż. (Warszawa) Zasady projektowania małych zakładów kąpielowych. 3240 sl. + 5 rys.
- [P] 1931 551.4(063)  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 2, 3 i 4  
 [T] RUNDO ALFRED inż. Sprawozdanie z prac III Konferencji hydrologicznej państw bałtyckich (Warszawa, maj 1930) 8580 sl.
- [P] 1931 531.01:[621.332 3+526.92]  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 2, 3, 4, 5, i 6  
 [T] CHMIELOWIEC ALFONS inż. dr. Mechanika ciągiem rozpięty i jej zastosowanie w elektrotechnice i miernictwie. 5160 sl. + 6 rys.
- [P] 1931 666.9:620.1  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 3  
 [T] HUBER MAKSYMILJAN dr. W sprawie przejawów plastyczności metali przy próbie rozrywania. 800 sl.
- [P] 1931 625.7/8:068(73)  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 3 i 4  
 [T] OKECKI M. S. inż. VI Międzynarodowy Kongres Drogowy w Waszyngtonie. 4200 sl.
- [P] 1931 515.6:526.91  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 3  
 [T] BARTEL KAZIMIERZ. O perspektywie de la Fresnaye. 1680 sl.+7 rys.
- [P] 1931 621.791.7  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 3  
 [T] NAGELBERG EDWARD inż. W sprawie metody spawania 990 sl.
- [P] 1931 669.9:669.14  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 4  
 [T] STAUB FRYDERYK inż. Perlit w stali austenityczno-manganowej. 720 sl. + 7 rys.
- [P] 1931 [530.1+531.01]:620.1  
 [B] Czasp. Techn. Nr. 5  
 [T] FREUDENTHAL ALFRED inż. dr. Zasady teorii plastyczności. 1500 sl. + 7 rys.

## Jednostki objętości.

Jednostka główna — ster (metr sześcienny).

Nazwa jednostki	Skrót <sup>2)</sup>	Wartość w jednostce głównej (w obrocie publicznym) <sup>1)</sup>
mirjametr sześcienny <small>albo</small> kubiczny	mrm <sup>3</sup>	1 000 000 000 000 sterów
kilometr sześcienny	km <sup>3</sup>	1 000 000 000 „
hektometr sześcienny	hm <sup>3</sup>	1 000 000 „
ster czyli metr sześcienny	s lub m <sup>3</sup>	1 ster
decyster	dcs	$\frac{1}{10}$ stera
decymetr sześcienny	dcm <sup>3</sup>	$\frac{1}{1\ 000}$ „
centymetr sześcienny	cm <sup>3</sup>	$\frac{1}{1\ 000\ 000}$ „
milimetr sześcienny	mm <sup>3</sup>	$\frac{1}{1\ 000\ 000\ 000}$ „
mikron sześcienny	μ <sup>3</sup>	

Jednostka główna — liter.

klolitr	kl	1000 litrów czyli	1 ster
hektolitr	hl	100 „ „	$\frac{1}{10}$ stera
dekalitr	dkl	10 „ „	$\frac{1}{100}$ „
garniec	grn	4 litry czyli	$\frac{1}{250}$ „
litr czyli kwarta	l	1 liter czyli	$\frac{1}{1\ 000}$ „
kwatka	kka	$\frac{1}{4}$ l =	$\frac{1}{4\ 000}$ „
decylitr	đcl	$\frac{1}{10}$ l =	$\frac{1}{10\ 000}$ „
millitr	ml	$\frac{1}{1\ 000}$ l =	$\frac{1}{1\ 000\ 000}$ „

UWAGA: Dokończenie tablic legalnych jednostek miar ukaże się w następnym numerze „Wiadomości”.

1931 551.48:626(438 Wisła.)  
 P B Czasp. Techn. Nr. 5  
 T KOLLIS WŁADYSŁAW inż. Budowa limnigrafu na Wiśle w Warszawie. 1860 sl. + 2 rys.

1931 693.4:624:15  
 P B Czasp. Techn. Nr. 5  
 T GRIFFEL HENRYK inż. Ekonomiczne konstruowanie fundamentów mimośrodkowo - obciążonych. 300 sl. + 3 rys.

1931 526.3:626.8(438 Polesie-Brześć)  
 P B Czasp. Techn. Nr. 5  
 T GRYGLASZEWSKI ROMAN. Punkt podstawowy niwelacji precyzyjnej „Brześć” 480 sl.

1931 0 5:063:07.01:06.01  
 (493 Bruksela) „1930“  
 P B Czasp. Techn. Nr. 5  
 T PAWŁOWSKI A. inż. Treść obrad i uchwał ostatniego (VI) Kongresu Federacji Międzynarodowej Prasy Technicznej i Zawodowej. (Bruksela) 1930 900 sl.

1931 05.(438)„1930“  
 P B Czasp. Techn. Nr. 5  
 T Sprawozdanie Wydziału Głównego Polskiego Towarzystwa Politechnicznego za rok 1930 1800 sl. + 1 tabl.

1931 699.82(494):624.2  
 P B Czasp. Techn. Nr. 6  
 T BRYŻA STEFAN Badania szwajcarskie nad izolacjami mostowymi 1800 sl. + 3 rys.

1931 [531.213+531.222]:620.1  
 P B Czasp. Techn. Nr. 6  
 T BURZYŃSKI WŁODZIMIERZ inż. dr. W sprawie przejawów plastyczności przy próbie rozrywania. 840 sl. + 5 rys.

1931 620.1:531.254  
 P B Czasp. Techn. Nr. 6  
 T DANIŁOW GRZEGORZ inż. Ugięcie maksymalne belki jednoprzęsłowej wolno podpartej 300 sl.

1931 531.2:627 8  
 P B Czasp. Techn. Nr. 7  
 T POMIĄNOWSKI K. prof. dr. WÓYCICKI K. dr. Metoda inż. B. Jakobsona obliczania statycznego naprężeń w zaporach ciężkich przy uwzględnieniu warunku minimum pracy sprężystej. 1920 sl. + 10 rys.

1931 625.84+625.874  
 P B Czasp. Techn. Nr. 7  
 T BRATRO EMIL prof. Nowoczesne uzbrojenie nawierzchni betonowej. 3180 sl. + 6 rys.

1931 628.51  
 P B Czasp. Techn. Nr. 7  
 T OLEŚ JULJUSZ. Odczyszczanie wód brudnych miejskich i fabrycznych. 4440 sl. + 1 tabl.

1931 518 3:626.3  
 P B Czasp. Techn. Nr. 7  
 T KOZIEŁ JAN stud. Politechn. Nogram do obliczania wymiarów kanałów ziemnych według wzoru prof. M. Matakiewicza. 300 sl+1 rys

1931 625.858  
 P B Czasp. Techn. Nr. 8  
 T BRATRO EMIL prof. Nawierzchnia Dammanna /Komdrobit/ 3870 sl+7 rys

1931 531 2  
 P B Czasp. Techn. Nr. 8  
 T BURZYŃSKI WŁODZIMIEZ inż. dr. O znanych i nieznanach ograniczeniach stosowności twierdzenia Menabrea-Castigliano. 4360 sl+10 rys

1931 526.97:333  
 P B Czasp. Techn. Nr. 8  
 T MARSZAŁEK KAROL inż. Wkreślanie nowych zdjęć do map katastrofalnych. 900 sl

1931 [338+6003] (47.3+47 6+47.7)  
 P B Czasp. Techn. Nr. 9, 10, 11, 12 i 13  
 T PRUCHNIK J. inż. Szkice techniczne z Rosji, Ukrainy i Białorusi Sowietnej. 14.420 sl+25 rys+2 tabl

1931 621.182+662.69  
 P B Czasp. Techn. Nr. 9  
 T NIEWCZYŃOWSKI TADEUSZ dr. inż. adiunkt Politechn. Lwowsk. i WISNIEWSKI WIKTOR asystent Politechn. Lwowsk. O jednoczesnym spalaniu węgla i gazu ziemnego. 3000 sl+4 rys

1931 693.55:725.2  
 P B Czasp. Techn. Nr. 10  
 T KURYŁŁO A. prof. O niektórych typach konstrukcji żelbetonowych. 1800 sl +2 tabl

1931 627(44):38(44)  
 P B Czasp. Techn. Nr. 10  
 T BIELEŃSKI CZESŁAW inż. Port w Paryżu. 1800 sl

1931 697.9:694.6  
 P B Czasp. Techn. Nr. 10  
 T MAŁECKI TOM. inż. Wymogi wentylacji mieszkań wobec konstrukcji o kien. 1230 sl

---

Zarząd Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie  
podaje do wiadomości, że

# Walne zebranie

## Członków Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie

odbędzie się w dniu 16 grudnia 1932 r.  
w sali Wielkiej S-nia o godz. 8-ej wiecz.

### Porządek obrad

1. Zagajenie przez Prezesa lub jego Zastępcę.
  2. Wybór przewodniczącego, sekretarza, asesorów i skrutatorów.
  3. Odczytanie i zatwierdzenie protokołu z poprzedniego Walnego Zebrania z dnia 8 kwietnia 1932 r.
  4. Balotowanie kandydatów na członków Stowarzyszenia.
  5. Zatwierdzenie nowoopracowanego regulaminu obrad Walnych Zebrań.
  6. Zmiana regulaminu Rady Delegatów.
  7. Rozpatrzenie i zatwierdzenie preliminarza budżetowego na 1933 r.
  8. Wniosek kol. Gembarzewskiego, dotyczący wysokości spłaconej w 1928 r. przez Stowarzyszenie pożyczki rublowej, udzielonej w r. 1914 przez kol. G. na budowę szkoły im. Słazica.
  9. Komunikaty Zarządu
  10. Wolne wnioski do rozpatrzenia przez Zarząd oraz ewentualnego wniesienia na następne Walne Zebranie.
-