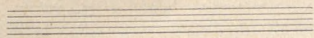


WIADOMOŚCI SIMP

Nr. 9  Wrzesień 1934 r.

WYDAWANE PRZEZ STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH

Inżynierowie mechanicy polscy!

Już tylko dwa zeszyty „Wiadomości SIMP” zostaną wydane do chwili zamknięcia „Listy Inżynierów Mechaników Polskich” przed ostatecznym przygotowaniem jej do druku. Ilość zgłoszeń dotychczas nadesłanych stanowi jednak dotychczas małą tylko część tego, czego oczekiwaliśmy. Wystarczy podkreślić, że swych zgłoszeń do listy, nie nadesłała nam nawet połowa tych, którym przesyłamy „Wiadomości SIMP”. Tymczasem my nie tylko oczekujemy, lecz, opierając się na uchwale VIII Z.I.M.P., żądamy od wszystkich inżynierów mechaników polskich, aby zarówno sami przestali swe zgłoszenia, jak też dopomogli nam w zebraniu dalszych zgłoszeń, powiadamiając o tworzącej się liście i udzielając potrzebnych wskazówek wszystkim swym znajomym i kolegom, inżynierom mechanikom, których adresów nie posiadamy i którym nie mogliśmy więc przestać „Wiadomości SIMP”. Zrozumiemy to, że tylko zbiorowym, powszechnym wysiłkiem dokonamy rzeczy zamierzonej, — stworzenia listy inżynierów mechaników polskich, — że lista ta jest konieczna, gdyż zanim zdołamy coś uczynić, musimy się policzyć, musimy nawiązać łączność wzajemną przynajmniej w postaci owej listy.

Wzywamy więc raz jeszcze wszystkich inżynierów mechaników polskich do dopomoczenia nam w zbieraniu zgłoszeń do listy.

Lista, którą zamknijemy nieodwołalnie 15 listopada b. r. musi objąć conajmniej 2500 nazwisk, będąc i tak daleka jeszcze od zupełności. Bez Waszej pomocy, Koledzy nie osiągniemy tego. Niech każdy z Was, poczuwający się do obowiązku współpracy techniczno-społecznej, podejmie się sporządzenia wśród swych znajomych i kolegów zbiorowych list zgłoszeniowych, zaopatrzonych podpisami osób nimi objętych. Nazwiska tych Kolegów, którzy podejmą się roli naszych łączników, ogłosimy wraz z podziękowaniem im za okazaną nam pomoc.

Komitet Redakcyjny „Wiadomości SIMP”.

Czynnik zwycięstwa

Piszemy te słowa pod świeżym wrażeniem zwycięstwa, odniesionego w tegorocznym turnieju lotniczym. Patrzymy na nie i oenić je pragniemy pod kątem widzenia korzyści, jakie na przyszłość możemy zeń wysnuć.

Życie — to walka, zarówno w odniesieniu do jednostek, jak i do całych społeczeństw. Walka nieustanna, która w pewnych okresach przybiera postać otwartej walki orężnej, w ogromnej zaś większości jest współzawodnictwem o wielkim częstokroć napięciu sił i woli. Toczy się walka ta na wszystkich polach pracy ludzkiej, zmierzającej ku zdobyciu przewagi rzeczowej, jak również i duchowej.

Jednym z najważniejszych obszarów walki jest technika, — to narzędzie nowoczesnego władania, ujarzmiającego nie tylko martwą przyrodę. Na obszarze tym jasną, promienną plamą widnieje odcinek może najbardziej porywający, będący najlepszym, najistotniejszym wyrazem postępu; jest nim lotnictwo.

Przed czterema laty porwaliśmy się do walki o zdobycie przewagi na tym odcinku, walki, zdawało się beznadziejnej.

Po pierwszej, aż nazbyt zrozumiałej, porażce przechodzi pierwsze zwycięstwo, niemal nieoczekiwane, tem więc wspanialsze. Przywykli, by cenić rzeczy obce, byliśmy niem oszołomieni, lecz jakże pełni dumy, jak scaleri, niby jednym sercem czujący, zarówno w dniach radości, jak, bezpośrednio później, w dniach bólu i żałoby.

Nie wolno było w nich jednak się zapomnieć. Tem większy wysiłek wydobyć musieli ze siebie pozostali, by utrzymać zdobyty odcinek, utrzymać za wszelką cenę. Pracują jednostki, — w ciszy, w zamknięciu, znajdując bodziec nie tylko w umiłowanych własnych, lecz w tej atmosferze olbrzymiej życzliwości i ufności, jaką ich darzy zbudzone zwycięstwem społeczeństwo.

Zbliża się chwila rozgrywki, chwila zdania rachunku z wysiłku dokonanego. W wielkim skupieniu i napięciu społeczeństwo czeka wyniku. Aż oto

Z uchwał VIII Zjazdu Inżynierów Mechaników Polskich.

Hasłem naszym:

— WSZYSCY MECHANICY DO SIMP —

patrz str. 45.

przychodzi znów zwycięstwo, wspanialsze i zupełniejsze niż poprzednie, stwierdzające w sposób najbardziej dobitny, że przewagi przez nas odniesione nie są w żadnym razie dziełem przypadku, lecz wynikiem rzeczywistego poziomu polskiej techniki, osiągniętego dzięki olbrzymiemu wysiłkowi dokonanemu przez jednostki, dzięki woli zwycięstwa, którą w sobie odnaleźli i którą wyczuli w nieprzeliczonych rzeszach społeczeństwa.

Dalecy jesteśmy, by patrzeć na rzeczy te pod kątem widzenia przewag sportowych, mających w sobie tak wiele pierwiastków porywających. Wszyscy, wierzymy w to, skłonni jesteśmy patrzeć na to o wiele głębiej i poważniej, jako na podwójne zwycięstwo techniki polskiej: konstrukcji i wykonania z jednej strony, techniki lotu z drugiej.

Jesteśmy najgłębiej przekonani, iż sami, bezpośredni zwycięscy przyznają, że odnieśli tylko połowę zwycięstwa; druga należy do twórców polskiego płatowca i polskiego silnika.

I w tem dla nas, inżynierów mechaników, mieści się olbrzymie znaczenie odniesionego zwycięstwa. Świadomi bowiem jesteśmy, iż na wielu bardzo odcinkach, wśród nich zaś na odcinku techniki i przemysłu, cońcie jesteśmy dość znacznie w porównaniu ze społeczeństwami zachodu. Aby różnice te wyrównać podjąć musimy znaczny wysiłek. Czy przekracza on nasze możliwości? Odpowiedź na to, najpiękniejszą, jakiej można było oczekiwać, najbardziej pełną otuchy, dało nam wspaniałe zwycięstwo, odniesione w turnieju lotniczym. Ono pokazało nam nasze możliwości, i to nie tylko na polu lotnictwa, gdyż mamy nie tylko zdolnych konstruktorów płatowców i silników lotniczych, oraz zdolnych pilotów i mechaników lotniczych, lecz posiadamy niezliczone rzesze zdolnych inżynierów i techników wszelkich zawodów, — mechaników, elektryków, chemików, ładowców, budowniczych i t. d. i t. d., zdolnych rolników, leśników i dalej jeszcze — zdolnych lekarzy, handlowców, prawników, administratorów i wiele innych zawodów, że wyliczyć ich nie sposób.

Od nich wszystkich zależy, aby uczynić to, co zrobili lotnicy; jednym wielkim wysiłkiem, dokonany w znikomym krótkim odcinku czasu, nie tylko zrównać się z naszymi współzawodnikami, lecz ich

wyprzedzić. Odnieśli zwycięstwo, nie tylko je utrzymali, lecz rozszerzyli i nadal, najgłębiej w to wierzymy, obronić je potrafią. Oto przykład dla nas wszystkich, którzy zmagamy się na szarej niwie codziennej naszej pracy. Jakkolwiek nie stajemy do żadnych turniejów międzynarodowych, turniejów jednak rozgrywa się nieprzerwanie i my jesteśmy jego uczestnikami, częstokroć tego nawet nieświadomi. Musimy to jednak zrozumieć, musimy ocenić całą wynikającą stąd odpowiedzialność, jaka na nas spada. Musimy odnaleźć w sobie wiarę we własne siły i wolę zwycięstwa na wszystkich odcinkach naszego życia, by utwalić i wzmocnić nasz stan posiadania, gospodarczy i polityczny. Wiary jeno w siebie i woli nam trzeba!

Patrzac na te rzeczy z najbardziej ogólnego punktu widzenia, do Was się przedewszystkiem zwracamy, Koledzy nasi, inżynierowie mechanicy polscy. Wszak inżynierowie lotniczy, to nasi najbliżsi, — to również mechanicy. Wyrwali się naprzód, w zwycięskim skoku wysunęli znacznie ku przodowi nasz sztafkar polskiej techniki. Czyż pozostawimy ich tam własnemu losowi na tak bardzo zagrożonej placówce? Czy nie zdobędziemy się na to, by wysiłkiem zbiorowym pójść naprzód całym naszym rozległym ocinkiem i dojść tam, dokąd doszli nasi dzielni Koledzy lotniczy?

Inżynierowie mechanicy polscy! Pomnijcie na naszą piękną dewizę SIMPOwą o wytężonej pracy dla dobrobytu i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej. W niej zamyka się wszystko, czego kraj cały od nas oczekuje. Od lat dewiza ta nas obowiązuje.

Zrobiliśmy wiele, bardzo wiele, ale wciąż jeszcze zbyt mało, o wiele zbyt mało. Nasi koledzy lotnicy pokazali nam, że można zrobić jeszcze o wiele więcej, pokazali, że można nawet zwyciężyć, płacąc za to trudem bezmiernym, płacąc za to życiem. Niechże te ofiary przez nich poniesione, ów wysiłek dokonany wydadzą plon najobfitszy, budząc wszędzie tę samą gotowość podjęcia ofiar i wysiłku, budząc wszędzie tę samą wiarę we własne siły i tę samą wolę zwycięstwa.

Cześć Wam lotnicy polscy, cześć Wam, polscy inżynierowie lotniczy!

Formy działalności SIMP

Nie będziemy omawiać na tem miejscu całości kształtu form działalności SIMP, zwłaszcza, że podlegają one rozwojowi. Pragnąc objąć je wszystkie, musielibyśmy przejść do naszych zamierzeń, których urzeczywistnienie uzależnione jest od rozwoju naszego Stowarzyszenia w najbliższej przyszłości. Poprzestaniemy więc narazie na omówieniu tego wszystkiego, co stanowi istotną treść naszej pracy od szeregu lat, a co zamierzamy obecnie jedynie utwalić w postaci trwałego, możnaby powiedzieć, obowiązującego programu prac. Dotyczyć to będzie tej strony działalności naszego Stowarzyszenia, którą określimy ogólnie jako krzewienie wiedzy zawodowej, mającej na celu podniesienie poziomu technicznego w dziedzinie wytwórczości przemysłu mechanicznego, wyzyskania potrzebnych

dlań surowców, oraz wytwarzania i wyzyskania energii mechanicznej. Pomiędzy tu zaś inne, również niezwykle ważne strony działalności Stowarzyszenia, jak reprezentowanie ogółu inżynierów mechaników polskich i wypowiadanie się w ich imieniu w sprawach technicznych, gospodarczych i zbliżonych, ważnych z ogólnokrajowego punktu widzenia, jak dbałość o czystość pełnienia czynności zawodowych przez inżynierów mechaników polskich, jak okazywanie im pomocy moralnej i materialnej oraz zorganizowanie życia koleżeńkiego i towarzyskiego w zakresie, w jakim okaże się to celowe i konieczne dla uzupełnienia i wzmocnienia poprzednio wyliczonych form działalności Stowarzyszenia.

Najogólniej rzecz ujmując, owe krzewienie wiedzy zawodowej wyraża się w bezpośredniej i po-

średniej wymianie myśli i doświadczenia zdobytego przy pomocy słowa żywego i drukowanego. Do tego celu służą zjazdy doroczne, częstokroć łączone z wystawami i pokazami, konferencje techniczne, wieczory odczytowo-dyskusyjne, kursy dokształcające i wreszcie prasa techniczna, oraz wydawnictwa techniczne nieokresowe.

Za wyjątkiem tych ostatnich, których, mimo daleko posuniętych przygotowań, dotychczas urzeczywistnić się nie udało, jedynie ze względu na brak dostatecznych środków materialnych, wszystkie inne wyżej wymienione formy działalności są przez nasze Stowarzyszenie stosowane z dużym pożytkiem dla sprawy.

O celach i znaczeniu naszych zjazdów dorocznych, tej formy działalności cieszącej się największym zainteresowaniem ogółu inżynierów mechaników i największą wśród nich popularnością, pisaliśmy już obszernie na tem miejscu w majowym zeszycie tegorocznym „Wiadomości SIMP“.

Pozostałe formy działalności: konferencje, wieczory odczytowo-dyskusyjne i kursy służą temu samemu celowi i nawet zewnętrzna postać ich jest zbliżona; istotna różnica zachodzi jedynie w skali wielkości przedsięwzięcia i w podejściu do sprawy.

Konferencje techniczne w zasadzie są jednodniowe; zadaniem ich jest omówienie i szczegółowe przedyskutowanie w ściślejszym gronie, skupiającym możliwie wszystkich specjalistów określonej, wyższej specjalności, jednego lub co najwyżej paru pokrewnych zagadnień danej specjalności, mających dla kraju pierwszorzędne znaczenie techniczno-gospodarcze. Konferencje techniczne są więc temi kuźnicami, w których urabia się opinia Stowarzyszenia, reprezentującego ogół inżynierów mechaników polskich, w odniesieniu do owych spraw o znaczeniu ogólnokrajowym.

Są więc one uzupełnieniem zjazdów, które, ze względu na liczbę uczestników, nie mogą być terenem wyczerpujących, długotrwałych dyskusyj technicznych, niejednokrotnie w wypadkach tych nieuniknionych, gdyż właściwie stanowiących środek ciężkości konferencyj.

Zebrań odczytowo-dyskusyjnych są naszym pośiłkiem codziennym, czemś niby żywym tygodnikiem technicznym. Są one naturalnem uzupełnieniem zarówno zjazdów, jak konferencyj, będąc czemś pośredniem w zmniejszonej znacznie skali. W pewnej części wieczory te stanowią odskocznice dla nowych sił technicznych, po raz pierwszy wstępujących w szranki techniczne. W zasadzie jednak utrzymuje się je na najwyższym poziomie technicznym. Łącznie ze zjazdami i konferencjami podtrzymują one tę atmosferę duchową wśród ogółu inżynierów mechaników polskich, jak również i techników, biorących udział w tej pracy w charakterze zawsze mile widzianych gości, która cechuje wysoki poziom techniczny i to nastawienie umysłowe, zmierzające do doskonalenia w zakresie koniecznym i celowym, zarówno metod, jak i środków naszej pracy.

Kursy wreszcie mają jako zadanie uzupełniać i rozszerzać wiadomości zawodowe określonych grup technicznych o bardziej lub mniej wysokim poziomie wykształceniowym. Znaczenie ich jest wyłącznie dydaktyczno-popularyzatorskie, jako takie

jest więc w istocie bardzo duże. Jeżeli dotychczas ta forma naszej działalności przejawiała się stosunkowo najslabiej, przypisać to należy wyłącznie ograniczeniu naszych środków i naszych sił. Świadomi jesteśmy ważności naszych zadań w tym względzie w odniesieniu do ogółu inżynierów mechaników, techników mechaników, jak również i rzemieślników mechaników. Przed nami leży tu olbrzymie i dotychczas słabo jeszcze wyzyskane, niezwykle wdzięczne pole pracy.

Nie wchodząc w szczegóły ram organizacyjnych odnośnego aparatu pracy Stowarzyszenia, zauważmy, iż sprowadzają się one, zgruba biorąc, do podziału funkcji o charakterze administracyjnym i technicznym. W łonie Zarządu SIMP powstały więc referaty: zjazdowo-odczytowy, obejmujący stronę organizacyjną i wykonawczą zjazdów, konferencyj, odczytów i kursów, oraz wydawniczy, dla prowadzenia spraw związanych z akcją wydawniczą Stowarzyszenia. Referaty te pracują w oparciu o komisje stałe, w skład których wchodzi pewna ilość osób z poza Zarządu SIMP. Poza tem powoływane są oczywiście Komitety zjazdowe, ogólne, ściślej sze i miejscowe, zależnie od potrzeby.

Stronę techniczną tej pracy, jak nadawanie jej kierunku, układanie ogólnego programu, czuwanie nad utrzymaniem należytego poziomu i formą pracy, przejęły sekcje fachowe Stowarzyszenia, między które podzielony został cały rozległy obszar pracy zawodowej inżyniera-mechanika. Sekcje te, które już od lat ujawniały się w naszych zjazdach dorocznych, obecnie stały się organami stałymi, z kolei podzielonemi na podsekcje i komisje o coraz dalej posuniętej specjalności zawodowej.

Ramy niniejszego artykułu, oraz to, iż budowa sekcji i ich poddziałów nie została jeszcze całkowicie ukończona, nie pozwalają już obecnie wejść w szczegóły organizacji; do sprawy tej powrócimy w dalszych zeszytach „Wiadomości SIMP“.

Obecnie podać możemy do wiadomości ogółu Kolegów, że praca ta jest w toku i pozwala oczekiwać rychłego doprowadzenia do najzupełniej pomyslnych wyników. Utworzone zostały narazie następujące sekcje: energetyczno-konstrukcyjna, metaloznawcza, warsztatowa oraz samodzielna Sekcja Inżynierów Spawaczy SIS. Nie mówimy tu o również samodzielnej zupełnie sekcji: Towarzystwie Wojskowo-Technicznym TWT, które posiada własny, rozległy program pracy.

Zadaniem owych sekcji w pierwszej linii jest przygotować: 1) raz w miesiącu wieczór odczytowo-dyskusyjny, dzięki czemu, uwzględniając ilość sekcji, Stowarzyszenie będzie mogło urządzać przez cały rok, za wyjątkiem letniej przerwy urlopowej, po 1 wieczorze odczytowo-dyskusyjnym w tygodniu, 2) co najmniej raz do roku konferencję techniczną dotyczącą najbardziej aktualnych zagadnień ze swej dziedziny, ogółem Stowarzyszenie urządzałoby około czterech konferencyj rocznie, 3) raz do roku programowo ujęte referaty zjazdowe danej sekcji, oraz częściowo-plenarne. 4) zależnie od możliwości i potrzeby, — urządzenie lub współdziałanie w urządzaniu kursów oraz 5) współdziałanie w całokształcie akcji wydawniczej Stowarzy-

szenia; oba ostatnie punkty — w zakresie specjalności danej sekcji.

Oto zgruba naszkicowany program naszej działalności nazewnątrz. Zamierzamy dołożyć wszelkich wysiłków, aby już w roku bieżącym w całej pełni go urzeczywistnić. Czy zdołamy tego dokonać,

S. I. M. P.

W Anglii i w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. jest zwyczaj, że inżynierowie podają przy swych nazwiskach litery początkowe stowarzyszeń technicznych, których są członkami. Ostatnio zaczęli to szeroko stosować inżynierowie niemieccy.

Statut naszego stowarzyszenia, opracowany w r. 1926, przyznaje członkom prawo używania przy nazwiskach skrótu S. I. M. P.; dotychczas jednak z przywileju tego nie korzystano. Uważamy za rzecz nietylko wskazaną, ale konieczną aby zwyczaj podawania tych liter przy nazwiskach członków naszego stowarzyszenia stał się powszechnym. Nie powinniśmy omijać nigdy sposobności, gdy występujemy, jako autorzy prac technicznych, publikowanych w prasie technicznej lub innych nie-

zależać będzie od naszych sił i naszych środków, te zaś zależą będą od poparcia, zarówno moralnego, jak i rzeczowego, którego oczekujemy od Was, Koledzy! Liczymy na nie i wierzymy głęboko, że się nie zawiedziemy.

okresowych wydawnictwach, aby podkreślić naszą przynależność do Stowarzyszenia, pokazując tym sposobem, że ją sobie wysoce cenimy; za naszym przykładem cenić ją będą również inni, nie należący do naszego Stowarzyszenia; zyska ono tym sposobem na powadze i na sile przyciągania jednostek dotychczas niezszeregowanych.

Zwracamy się więc do wszystkich Kolegów, będących członkami naszego Stowarzyszenia: niechaj cenią litery, które są naszym znakiem rozpoznawczym, a więc jakgdyby naszym hasłem, i niechaj uczą innych cenić je narówni z nami!

Członkowie S. I. M. P.! Przy podpisach Waszych umieszczajcie nadal powyższe litery!

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Wspomnienie pośmiertne po ś. p. inż. Kazimierzu Balińskim

Ponieśliśmy ciężką stratę. Ubył z pomiędzy nas jeden z najbardziej lubianych i znanych w naszym życiu zawodowym i towarzyskim. Ogólna radość z powodu zwycięstwa w tegorocznym Challenge'u pokryła milczeniem ofiarę złożoną z życia ś. p. *Kazimierza Balińskiego*. Był on jednym z tych, którzy pracą swą przyczynili się do naszego zwycięstwa. W ostatnim Challenge'u odegrał on podwójną rolę. Przeprowadził badania i próby zwycięskiego silnika konstrukcji inż. Stanisława Nowkuńskiego, a następnie będąc znawcą tych silników został wysłany jako kierownik punktów pomocniczych we Francji, przyczem po przeleceniu maszyn challenge'owych miał w dalszym ciągu zorganizować pomoc techniczną na terenie Italii i Jugosławii. W czasie wykonywania tej pracy zginął w katastrofie lotniczej w Pirenejach, podczas przelotu służbowego z Pau do Madrytu.

Wielu z nas pamięta go z czasów studenckich. Cieszył się wielkim zaufaniem i szacunkiem wszystkich tych, którzy w jakikolwiek sposób się z nim zetknęli. Dowodem tego zaufania była jego działalność na terenie Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszaw., gdzie w ostatnich latach swych studiów był wice-prezsem. Człowiek o bardzo wysokiej kulturze i wyrobieniu był tym, do którego zwracano się zawsze o zdanie obiektywne. Nie znał w życiu kompromisów w stosunku do swoich przekonań. Wykazał on wielką inicjatywę w pracy na terenie Koła przyczyniając się do zorganizowania wielu praktyk zagranicznych oraz wycieczek naukowych. Został również trwały ślad swej pracy w rozwoju biblioteki Koła Mechaników.

Po skończeniu studiów ś. p. Kazimierz Baliński rozpoczął swą pracę zawodową w Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Politechniki Łódzkiej w Wielkich Hajdukach na Górnym Śląsku. Znalazłszy się w nowym środowisku odrazu zyskał sobie wielką sympatię. Był on zawsze pogodnym i uczynnym pomimo, iż był to może najcięższy okres jego pracy zawodowej. Pzechodził on potem do Fabryki Lotniczej Polskich Zakładów Skody gdzie powierzoną mu zostaje odpowiedzialna praca przy budowie nowych instalacji stacji prób silników. Dzięki swym zdolnościom i pracy, awansuje wkrótce na kierownika hamowni, a następnie na kierownika remontu silników lotniczych. Na stanowisku kierownika hamowni rozwija bardzo ożywioną działalność, uwieńczoną jak wspomniano badaniami nad silnikiem Challenge'owym.

Mimo odpowiedzialności powierzanych mu funkcji i wyróżniania go przez zwierzchników umiał on zawsze zachować

skromność, niesłychaną prostotę w obejściu, która jednała mu przyjaźń kolegów i życzliwość podwładnych mu pracowników.

Pozostanie po nim pamięć dobrego kolegi i dzielnego człowieka.

SPRAWOZDANIA

Sprawozdania z posiedzeń Prezydium i Zarządu SIMP

W dniu 30 sierpnia odbyło się posiedzenie prezydium SIMP z udziałem komisji finansowej i organizacyjnej. Omawiano bieżące sprawy budżetowe i kasowe oraz rozpatrzone sprawy członków zalegających z opłatami składek członkowskich. Wyłoniono wnioski do zatwierdzenia na Zarządzie, zmierzające do uregulowania sprawy zaległości. Następnie przedyskutowano wytyczne do uzupełnienia statutu SIMP. Opracowanie uzupełnień powierzono komisji organizacyjnej. Omawiano również sprawę rozszerzenia ram czasopisma „Mechanik” oraz sprawę organizacji rozpoczynających się odczytów.

Na posiedzeniu Zarządu SIMP w dniu 6 września b. r. dokończono do zarządu p. inż. M. Mieczyskiego jako przewodniczącego sekcji warsztatowej SIMP, oraz p. inż. J. Grodeckiego jako redaktora organu SIMP — „Mechanika”. Po rozpatrzeniu spraw bieżących i przyjęciu wniosku Prezydium w sprawie członków zalegających z opłatami składek, omówiono organizację poszczególnych sekcji fachowych SIMP. Omawiając plan pracy sekcji energetyczno-konstrukcyjnej postanowiono zwołać jeszcze w bieżącym roku jednodniową konferencję samochodową. Na styczeń projektowanym jest zwołanie konferencji turbinowej. Pokróćce omówiono również program sekcji warsztatowej.

W dniu 13 września b. r. odbyło się kolejne posiedzenie Prezydium SIMP z udziałem komisji finansowej. Omawiano bieżące sprawy finansowe. Przyjęto sprawozdanie finansowe „Mechanika”, które postanowiono rozpatrywać na przyszłość wspólnie z całokształtem prac finansowych Stowarzyszenia. Omawiano również sprawę wynajęcia nowego lokalu. Na zakończenie ustalono wytyczne dotyczące samej organizacji prowadzonych przez SIMP wieczorów odczytowych.

Dnia 20 września b. r. odbyło się 10-te kolejne posiedzenie Prezydium SIMP przy udziale komisji finansowej i zarządowej. Omawiano sprawę wynajęcia nowego lokalu dla siedziby Stowarzyszenia. Rozpatrzono plany kilku lokali. Ostateczne omówienie sprawy i załatwienie formalności najmu powierzono przeprowadzić skarbnikowi. Następnie omówiono pokrótce sprawę organizacji wycieczki do okręgu Radomsko-Kieleckiego i przyjęto do wiadomości plan jej realizacji. Na zakończenie omawiano sprawę dotyczące organizacji IX Zjazdu Inżynierów Mechaników Polskich i przygotowania czynione w tym kierunku we Lwowie.

Sprawozdanie z I-go Zebrania Odczytowo-dyskusyjnego SIMP, odbytego w dn. 11/IX 1934 r. w lokalu własnym w Warszawie.

Posiedzeniu przewodniczył p. inż. Krauze (IBMU), który powitawszy licznie zgromadzone audytorium udzielił głosu p. inż. A. Wójcikowi (C. L. — P. W. U.) dla wygłoszenia referatu p. t. „Wady w prętach mosiężnych i ich przyczyny, badane na tle wyrobu fabryk krajowych i zagranicznych”.

W referacie tym scharakteryzował prelegent wady materiałowe prętów mosiężnych, do zbadania których posłużyły mu gotowe pręty wyrobu fabryk krajowych oraz materiał zebrany w jednej z fabryk zagranicznych, składający się z części bloków odlanych, resztek bloków niewytłoczonych, wytłoczonych prętów i prętów gotowych.

Na podstawie tych badań doszedł prelegent do następujących wniosków. Wszelkie wady materiałowe w prętach mają swe źródło w porach odlewniczych, w procesie tłoczenia i w nieodpowiednim żarzeniu prętów wytłoczonych pod przeciąganiem.

Odnosnie wad odlewniczych w postaci porów w prętach, będących resztkami porów odlewniczych, postawił prelegent wniosek, że pory te w prętach, występując sporadycznie i będąc minimalnych rozmiarów (ok. 0,05 mm ϕ), są dla materiału prętowego nieszkodliwe, a zatem i pory odlewnicze, które się zgrzewają (spawają) podczas tłoczenia, oczywiście w wypadku, gdy nie stoi temu na przeszkodzie wtarcenie niemetaliczne lub gaz niedyfundujący w temp. tłoczenia, można uważać za mało szkodliwe.

Podkreślił natomiast prelegent specjalną szkodliwość wszelkich dziur na powierzchni odlanych bloków, które są przyczyną wad tłoczenia w prętach i to wad najniebezpieczniejszych, co trudnych do wykrycia i usunięcia.

Wady tłoczenia, mające swe źródło w procesie tłoczenia, podzielił prelegent na wady występujące w początkowej części pręta wytłoczonego czyli w grubej strukturze iglastej lub włóknistej i wady występujące w końcowej części pręta czyli w strukturze b. drobno-ziarnistej. Odnosnie wad pierwszych kategorii w postaci nadpeknięć w zupełnie zdrowym materiale, będących następstwem li tylko grubej struktury, dającej złomy podobne do złomów drzewa, prelegent stanął na stanowisku, że wady te, występujące na złomach, a nieistniejące w prętach, są nieszkodliwe dla materiału prętowego.

Całkiem odmiennie stanowisko zajął prelegent odnosnie drugiej kategorii wad tłoczenia, które występują na złomach w postaci pierścieniowych lub tylko na pewnej części pierścienia peknięć i są następstwem zanieczyszczenia niemetalicznych, zgrupowanych w środku pręta.

Wady te, stanowiące poza tem przerwy w materiale pręta, a więc istniejące już w prętach, uznał prelegent za bezwzględnie szkodliwe, podkreślając specjalnie raz jeszcze, że najniebezpieczniejsze są wady tej kategorii, jeżeli występują lokalnie w prętach, gdyż są trudne do wykrycia, a wady lokalne są właśnie rezultatem lokalnych dziur na powierzchni odlanego bloka.

Jeżeli powierzchnia bloka jest gładka, o średnica stempla jest odpowiednio mniejsza od średnicy recipienta prasy, można wytłoczyć blok prawie całkowicie bez szkody dla materiału pręta. W przeciwnym razie t. j. gdy dziury są głębsze od grubości koszulki, zanieczyszczenia dostają się do pręta po wytłoczeniu ok. 70% bloka. A więc może dostać się do pręta zanieczyszczenie z lokalnej dziury na powierzchni bloka już po wytłoczeniu 70% bloka, a dalej może być pręt zdrowy.

Stąd pochodzi fakt, że odbiorca badając pręty na końcach może otrzymać złomy dobre i pręty przyjmie, a potem jeszcze znajduje się wady przy dalszym łamaniu prętów.

Wady w postaci charakterystycznych peknięć na złomach, będących następstwem zbyt grubej struktury, niepomiernej grubości w początkowej części pręta wytłoczonego, wytworzonej wyjarzaniem pręta w zbyt wysokiej temperaturze przed przeciąganiem, zakwalifikował prelegent jako wskazujące na niskie własności wytrzymałościowe (poniżej minimum), a zatem powstające w materiale nienadającym się do użytku.

Nakoniec należy przytoczyć jeszcze pewne wnioski wypowiedziane przez prelegenta, mianowicie, że odbiorca winien znać dokładnie procesy fabrykacyjne wyrobu prętów, że należy odróżniać wady występujące tylko na złomach a nieistniejące w prętach, od wad istniejących w prętach, oraz, że dla uniknięcia dwójści struktury należy tłoczyć powyżej lub poniżej krytycznej temperatury, wynoszącej ok. 770° C.

Po wygłoszeniu referatu wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja, w której zabierali głos wg. kolejności: p.p. inż. Mejer, kpt. inż. Robowski, inż. Popiel, inż. Horodecki, inż. Kwiatkowski, inż. Krauze, inż. Hackiewicz, inż. Gokieli oraz w odpowiedzi inż. Wójcik.

Z podnoszonych w dyskusji zagadnień zasługują na uwagę następujące. Tłoczenie powyżej lub niżej temperatury krytycznej dla uniknięcia dwójności struktury, jakkolwiek teoretycznie słuszne i możliwe, w praktyce trudne jest do przeprowadzenia. Stanowisko prelegenta, że odbiorca winien znać dobrze procesy wyrobu prętów i zdawać sobie sprawę z istoty i znaczenia spotykanych wad w prętach jest słuszne. Odbiór prętów zagranicą stosowany przez odbiorców innych państw był łagodniejszy od naszego odbioru, a to ze względu na inny sposób wykonywania elementów zapalników. Nasze warunki, jakkolwiek może nieco za ostre, przyczyniły się do podniesienia wydajności krajowej produkcji z 10 do 60%, a także jakości prętów. Jako ważną kwestję a dotąd mało uwzględnianą, wysunięto obrabialność prętów, gdyż stwierdzono, że pręty, dobre pod każdym innym względem, zachowywały się różnie przy skrawaniu, dając różnice w obrabialności ok. 50%. Nasze wymagania winny iść jeszcze w kierunku zwiększenia obrabialności prętów, a przez to zwiększenia wydajności narzędzi.

Po zakończeniu dyskusji zabrał głos p. dyr. Wierzejski i po zaznaczeniu, że referat ten zostanie wydrukowany w „Mechaniku”, zwrócił się do producentów prętów, by ze swej strony oświecili te zagadnienie.

Sprawozdanie z II-go Zebrania Odczytowo-dyskusyjnego SIMP, odbytego w dn. 18/IX 1934 r. w lokalu własnym w Warszawie.

Posiedzeniu przewodniczył p. dyr. Olszański (F. K. — P. W. U.), który powitawszy b. licznie zgromadzone audytorium, udzielił głosu p. inż. B. Hackiewiczowi (F. A. — P. W. U.) dla wygłoszenia referatu p. t. „Spostrzeżenia i niektóre dane ze zwiędzania zagranicznych wytwórni amunicji karabinowej”.

Referat posiadał charakter sprawozdawczy ze zwiędzania dwu fabryk szwajcarskich, mianowicie w Thun i Altdorf oraz jednej fabryki francuskiej t. j. Manurhin w Mulhouse.

Ponieważ obie fabryki szwajcarskie, będące pod jednym kierownictwem, posiadały organizację i metody produkcji identyczne, spostrzeżenia poczynione przy wyrobie amunicji szwajcarskiej odnoszą się do obu fabryk. Odnosnie tych fabryk podał prelegent spostrzeżenia poczynione przy wyrobie łusek pocisków, przy kontroli elementów i scalaniu naboju oraz niektóre cechy amunicji szwajcarskiej.

Na specjalną uwagę zasługują następujące obserwacje i dane. Próbe sublimatową stosują dwójaką, mianowicie: 1) badanie peknięć naboju po 4h przebywaniu naboju w roztworze sublimatu i 2) strzelanie naboju, których łuski były poddane działaniu roztw. sublimatu przez 7 dni, ale tylko od wewnątrz t. j. sublimatu nalanego do łusek. Kontrola wytrzymałości ścianek tulejek w poszczególnych ciągach i łuski gotowych odbywa się zapomocą rozrywania pierścieni wycinanych z poszczególnych miejsc. Przy wyrobie pocisków stosuje się czujnikowo sprawdzanie grubości ścianek oraz ekscentryczności pocisków. Pociski szwajcarskie są j-dnego typu. Zacisk naboju uzyskuje się przez zagięcie obrzeża łuski do wykonanego w tym celu rowka na pocisku, a siłę zacisku mierzy się drogą wtłaczania pocisku.

Odnosnie fabryki francuskiej podał prelegent bardziej szczegółowe dane i obserwacje poczynione przy wyrobie łusek i pocisków pancernych i pancerno-swiecnych Hotchkiss'a kal. 13,2 mm oraz łusek i pocisków typu Mauser'a kal. 7,65 mm.

Na szczególną uwagę w tej części referatu zasługuje opis urządzeń i maszyn własnej produkcji do wyrobu amunicji, bogato ilustrowany fotografiami tych maszyn, następnie wydajność tychże maszyn, poszczególne operacje i kontrola międzyoperacyjna, sprawdziany stosowane na poszczególnych operacjach, żarzenie międzyoperacyjne, zarówno przy wyrobie łusek jak i pocisków, składanie elementów oraz próby celności.

Po wygłoszeniu referatu wywiązała się ożywiona dyskusja, polegająca głównie na zapytaniach w wielu ciekawych kwestiach, mniej oświeconych przez prelegenta.

W dyskusji zabierali głos wg. kolejności p.p.: inż. Biernacki, inż. Popiel, dyr. Kolasinski, inż. Jabłoński, inż. Kifer, dyr. Fangor, inż. Wójcik oraz w odpowiedzi inż. Hackiewicz, którzy zainteresowali się specjalnie kwestją tolerancji średnic łu-

sek i pocisków, celowością płasku na szkicu pocisków, składem chemicznym melchiorów na płaszcze pocisków względnie do platerowania płaszczy, wyrobem i obróbką termiczną rdzeni stalowych do pocisków, piecami do wyżarzania łusek, wyrobem łusek z prętów oraz kwestią odżarzania szyjek łusek i składowych siły zacisku.

Podczas dyskusji podał p. inż. Kifer niektóre własne spostrzeżenia, poczynione w czasie zwiedzania zagranicznych wytwórni amunicji karabinowej.

POWIADOMIENIA

Wycieczka Naukowo-Techniczna do zakładów przemysłowych okręgu radomsko-kieleckiego.

Wycieczka Naukowo Techniczna do zakładów przemysłowych okręgu radomsko-kieleckiego (patrz zeszyty czerwcowy i sierpniowy „Wiadomości SIMP”) odbędzie się, ze względu na trudności techniczne, wynikłe z przyczyn niezależnych, w terminie 22—25 października b. r. Koszt udziału w wycieczce ustalony został na 50 zł. Zapisano się na wycieczkę zgórą trzydziestu kolegów. Szczegóły wycieczki, dokładny program i ostateczny termin zostaną zakomunikowane uczestnikom zapisanym na wycieczkę listownie.

Dalsze wieczory odczytowo - dyskusyjne SIMP.

Poniżej podajemy program dalszych wieczorów odczytowo-dyskusyjnych SIMP przewidzianych w miesiącu październiku b. r. Zebrania te odbywać się będą w lokalu SIMP (Czackiego 3/5 m. 22); początek punktualnie o godz. 20.

9.X. Kol. inż. A. Wiciński. Doświadczenia nad spalaniem w silniku Diesel'a 6 V 18/25 dla wagonów motorowych.

16.X. Kol. inż. W. Moszyński. Stan obecny zagadnienia normalizacji tolerancji i pasowań (na tle Międzynarodowej Konferencji Normalizacyjnej w Stockholmie IX.34).

Kol. inż. A. Stulgiński. Wrażenia i spostrzeżenia z wycieczki do fabryk Johanssona w Eskilstunie i SKF w Göteborgu.

23.X. Kol. inż. St. Dakura. Wagon motorowe.

30.X. Kol. inż. Z. Dobrowolski. Najnowsze dążenia i kierunki dalszego rozwoju spawania metali (wyniki prac Międzynarodowego Kongresu Acetyleny i Spawania w Rzymie, VI.34).

6.XI. Kol. inż. Dziewoński. Postępy w budowie silników lotniczych w Ameryce.

SKRZYŃKA KOLEŻEŃSKA

Jak tego oczekiwaliśmy, uwagi podane w sierpniowej Skrzynce Koleżeńskiej przez Kolegę, podpisanego inicjałami X. Y., wywołały pewną dyskusję. Nawiązując do owych uwag kol. L. M. wyraził o nich pogląd, że tracą „bolszewizmem”; rozwijając je konkretnie dalej wynikłoby, „że, ponieważ ja jestem, przypuśćmy, zamożniejszy od kol. X. Y., to, jeżeli udamy się razem do cukierni, będę musiał zapłacić drożej od niego za pół czarnej”. Z tego powodu kol. L. M. zasadniczo przeciwstawia się wszelkim „pomysłom”, które sprowadzałyby się do do progresywności opłat członkowskich.

Uwagi te zakomunikowaliśmy kol. X. Y., który natychmiast odpowiedział nam jak następuje.

„Proponuję mojej nie stawiać w płaszczyźnie przymusowego ujawnienia dochodów, gdyż to mogłoby być przykre dla niejednego z Kolegów zarówno zarabiających b. mało, jak i b. wiele. Nie upierałbym się też przy jakiegokolwiek formie przymusowego wyznaczenia progresywnych składek, żałuję więc, że kol. L. M. ustosunkowując się negatywnie do mojej propozycji, nie uczynił innej na jej miejscu, która by mu dogadzała. Chodzi mi o jedno, aby nie przytrzymywać się ślepo i uparcie niemądrej zasady bezwarunkowej równości opłat członkowskich, która miałaby pełne uzasadnienie w klubie to-

warzyskim, jak o tem pisałem, gdyż to musiałoby nieunikinnie doprowadzić do obniżenia poziomu opłat do możliwości najbiedniejszych, uszczuplając znacznie środki Stowarzyszenia, albo, co byłoby bodaj jeszcze gorsze, pozostawiłoby raz na zawsze wielu niezamożnych kolegów poza ramami organizacji. Znam takich kilku, którzy, będąc w zasadzie entuzjastami SIMP powstrzymują się od wstąpienia z racji niemożliwości opłacania nawet dzisiejszych, niezbyt wysokich przecież składek. Skoro moja propozycja traci aż „bolszewizmem”, wysuwam inną, która może bardziej odpowie koledze L. M. Oto powracam do propozycji kol. J. S. zawartej w czerwcowym zeszycie „Wiadomości”.

„Wprowadźcie członków wspierających, którzyby mogli opłacać zadeklarowane przez siebie, dowolnie wysokie składki (ciekaw jestem, ile zadeklaruje kol. L. M.), ale utrzymajcie składki zasadnicze na poziomie przystosowanym do średniego poziomu zarobkowego kolegów, a nie najniższego, z tem jednak, aby ci, którzy opłacają jednocześnie składki na rzecz lokalnych stowarzyszeń ogólnotechnicznych, lub dla których składka ta byłaby stanowczo zbyt wysoką, mogli zwrócić się do Zarządu, a Zarząd miał wystarczające pełnomocnictwa, aby obniżyć im wysokość opłat. Rzecz ta może być nawet traktowana dyskrejonalnie, aby nie razić ludzi przewrażliwionych, choć doprawdy nie rozumiem i nie uznaję fałszywego wstydu rzeczywistej (nie udawanej) niezamożności. Ciekaw jestem, czy ta nowa nasza propozycja, moja i kol. J. S., dogodzi kol. L. M.? Szczerze będę cieszył, jeżeli tak będzie”.

Zapraszamy Kolegów do dalszej wymiany myśli na poruszone tematy, jak widzimy żywo interesujące nasz ogół.

WIADOMOŚCI OSOBISTE

Członkowie nowoprzybyli:

Augustyn Zygmunt, Pionki, P. W. P.
 Chrzanowski Stanisław, Mościce k/Tarnowa Z. F. Z. A.
 Czerwiński Ignacy, Warszawa, Stalowa 58. Zbrojownia Nr. 2
 Dzierżanowski Ludomir, Radom, Kościuszki 6 m. 9
 Jarocki Jan, Ustroń, woj. Śląskie
 Karczewski Jan, Skarżysko, Fabryka Amunicji
 Knabe Michał, Strzemieszyce, Fabryka „Strem”
 Korsak Tadeusz, Pionki, P. W. P.
 Kwiatkowski Karol, Włochy, Nowy Wiktoryn 5
 Misiurewicz Edmund, Poręba k/Zawiercia
 Rzęcki Mieczysław, Warszawa, Mickiewicza 25
 Słoboszewicz Antoni, Warszawa, Moniuszki 10
 Sweceny Artur, Warszawa
 Szwedzicki Jan, Brzuchowice k/Lwowa
 Tomaszuk Kazimierz, Warszawa, Akademicka 5 p. 263
 Tymowski Janusz, Radom, Kościuszki 6 m. 2
 Werner Wacław, Pionki, P. W. P.
 Zawisza Czesław, Warszawa, Wilcza 62 m. 8
 Zgorzelski Stefan, Pionki, P. W. P.

LISTA INŻYNIERÓW

MECHANIKÓW POLSKICH

LISTA Nr. 2.

(dokończenie).

116. Staub Fryderyk, Kier. Odł. F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Krańcowa 15, r. ur. 1899, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1926.
117. Strasburger Jan, Kier. F-ki Wyr. Plater. „Br. Henneberg” w Warszawie, Warszawa, ul. Chłodna 45, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1929.
118. Tatała Franciszek, Konstr. F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Górna Wilda 152 m. 5, r. ur. 1902, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1927.

119. Ty miński Władysław, Kier. B. Techn. Fabr. Masz. i Narz. Wiertn. G. K. N. T. A. w Gliniku Marjampolskim, p. Glinik Marjampolski, r. ur. 1890, Inst. Elektr. i Mech. w Nancy, Wyd. Mech., r. uk. 1915.
120. Wachowski Zygmunt, Warszawa, ul. Ś-to Jerzka 11a m. 20, r. ur. 1891, Polit. Petersburska, Wyd. Mech., r. uk. 1917.
121. Werner Bohdan, Kier. Sekc. Akc. St. Siln. Inst. Badań Techn. Lotnictwa w Warszawie, Warszawa, ul. Polna 76 m. 5, r. ur. 1897, Polit. Warsz. Wyd. Mech., r. uk. 1930.
122. Winjarski Lucjan, emeryt Państwowy, Skarżysko Kamienna, Dom Kol. Nr. 54, r. ur. 1871, Inst. Technol. w Charkowie, Wyd. Mech., r. uk. 1902.
123. Wojciechowski Mieczysław, Konstr. Fabr. H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Czwartaków 18 m. 4, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
124. Wolanowski Ludwik, Dyr. Techn. F-ki Drutu i Grub J. Wolanowski w Warszawie, Warszawa, ul. Prózna 14 m. 4, r. ur. 1892, Polit. Warsz., Wyd. Mech. r. uk. 1926.
125. Wotowski Wojciech, Wykł. w Średniej Szk. Techn. w Wilnie, Wilno, ul. Kościuszki 14 m. 6, r. ur. 1901, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1928.
126. Wójcik Andrzej, Asyst. Centr. Lab. P. W. U. w Warszawie, Warszawa, ul. Duchnicka 5 m. 1, r. ur. 1904, Akad. Gór. w Krakowie, Wyd. Hutn. r. uk. 1930.
127. Wysłouch Wiktor, Konstr. F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Wierzbicice 19 m. 7, r. ur. 1905, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1928.
128. Zawadzki Mieczysław, Z-ca Nacz. Gł. Warszt. P.K.P., Warszawa-Praga, Warszawa, ul. Żelazna 18 m. 63, r. ur. 1876, Polit. Kijowska, Wyd. Mech., r. uk. 1906.
129. Zawisza Czesław, Kier. Ref. Parków Lotn. Dep. Aer. M. S. Wojsk, Warszawa, ul. Wilcza 8, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1932, r. ur. 1895.
130. Zgorzelski Stefan, Konstr. B. Techn. Państw. Wytw. Prochu w Pionkach, Pionki, Państw. Wytw. Prochu, r. ur. ur. 1904, Polit. Warsz. Wyd. Mech., r. uk. 1932.
10. Daniszewski Witold, Kier. Wyd. Opracowań Warsztatowych w F-ce Samochodów Państw. Zakładów Inż. w Warszawie, Warszawa, ul. Kryniczna 30 m. 4, r. ur. 1902, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1927.
11. Dietrych Janusz, Konstruktor Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu, Ostrowiec-Kielecki, Zakł. Ostrowieckie, r. ur. 1907, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1932.
12. Dobrowolski Romuald, Asystent Polit. Warsz., Warszawa, ul. Wilanowska 18, m. 45, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1923.
13. Dobrzański Jan, Kier. Biura Fabrykacji Państw. Zakł. Inżynierji w Warszawie, Warszawa, ul. Szopena 18 m. 11, r. ur. 1896, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1926.
14. Domaniewski Stanisław, Konstr. F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, Hotel Polonia p. Nr. 332, r. ur. 1896, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
15. Dukiet Witold, Z-ca Kier. Kociołni Warsztatów P.K.P. we Lwowie, Lwów, ul. Kadecka 11a, r. ur. 1904, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1930.
16. Feuer Michał, Kier. Oddz. Państw. F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1900, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1924.
17. Figurzyński Stanisław, Praktykant Gł. Warsztatów P. K. P. Warszawa-Praga, Warszawa, ul. Ogrodowa 26 m. 27, r. ur. 1906, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
18. Fukiiewicz Bohdan, Referendarz Urzędu Patentowego Rzecz. Polskiej przy Min. Przemysłu i Handlu, Warszawa, ul. Komorska 39, r. ur. 1883, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1910.
19. Gayczak Stanisław, Inż. Warsztatowy F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Rolna 29a, r. ur. 1902, Polit. Lwowska, Wyd. Mech.
20. Geritz Teodor, Prokurent i Szeł Wyzd. Sprzedaży Zakładów Ostrowieckich, Warszawa, ul. Topolowa 6 m 7, r. ur. 1890, Inst. Technologiczny w Petersburgu, Wyd. Mech., r. uk. 1915.
21. Gierdziejewski Kazimierz, Dyrektor F-ki Metalurg., Państw. Zakł. Inżynierji w Ursusie, Warszawa, ul. Rozbrat 34 m. 36, r. ur. 1888, Polit. Petersburska, Wyd. Mech., r. uk. 1910.
22. Gilewicz Zdzisław, Wolno-Prakt. inż. Konstr. Żelazo-Betonowe, Warszawa, ul. Nowogrodzka 25 m. 11, r. ur. 1888, Inst. Bud. Maszyn w Mitweizie, r. uk. 1909.
23. Grosser Eugenjusz, Kontroler Mechaniczny D.O.K.P. — Radom, Koweł, ul. Mościckiego 42, m. 37, r. ur. 1902, Polit. Warszawska, Wyd. Mech.
24. Herzberg Edward, Dyrektor Państw. Szkoły Budowy Maszyn w Grudziądzu, Grudziądz, r. ur. 1875, Polit. Wiedeńska, Wyd. Mech., r. uk. 1898.
25. Hoimokl Franciszek Ksawery, Ekspert Bureau Veritas, Międzynarod. Rejestru Klasyfikacji Okrętów i Statków Powietrznych, Gdynia, ul. Piłsudskiego 5 m. 39, r. ur. 1902, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
26. Jaworek Mieczysław, Kier. Warszt. Państw. F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1901, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1927.
27. Knabe Michał, Kier. Ruchu Strzemierzyckiej F-ki Tow. Zakł. Chem. „Strem“ w Warszawie, Strzemierzyce, F-ka „Strem“, r. ur. 1887, Inst. Bud. Maszyn w Mitweizie, r. uk. 1911.
28. Kolański Tadeusz, Dyrektor Techn. Warsztatów Amunicyjnych Nr. 1 w Warszawie, Warszawa-Powązki, Fort Bema, r. ur. 1888, Polit. w Zwikau, Wyd. Mech., r. uk. 1913.
29. Korewo Witold, Inż. Instytutu Metalurgji i Metaloznawstwa Polit. Warszawskiej, Warszawa, ul. Grójecka 42a m. 13, r. ur. 1899, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
30. Kosicki Witold, Metalurg. F-ki J. P. Wing i Co. w Detroit, U. S. A., Detroit, Michigan, 140, West Atwater St., r. ur. 1884, Polit. Kijowska, Wyd. Mech., r. uk. 1912.
31. Kowalczewski Stanisław, St. Asystent Lab. Maszyn Polit. Warszawskiej Zielonka k/Warszawy, ul. Wesola, r. ur. 1902, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.

LISTA Nr. 3.

1. Adolf Wacław, Konstruktor F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Promienista 1, r. ur. 1903, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1926.
2. Biernawski Józef Franciszek, Kierownik Warszawskiego Oddz. Stowarzyszenia dla Rozwoju Spawania i Cięcia Metali w Warszawie, Warszawa, ul. Mickiewicza 27 m. 20, r. ur. 1902, Uniw. w Nancy, Wyd. Mech., r. uk. 1926.
3. Bizański Kazimierz, Dyrektor Stowarzyszenia Dorożu Kocioł w Warszawie, Warszawa, ul. Piusa XI 32, r. ur. 1879, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1903.
4. Bornstein Jakób, Warszawa, ul. Wielka 21 m. 5, r. ur. 1895, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1921.
5. Breitkopf Zdzisław, Współwłaściciel Biura Technicznego „Józef Breitkopf Spadkobiercy“ w Warszawie, Warszawa, Al. Szustra 53, r. ur. 1886, Polit. War., Wyd. Mech., r. uk. 1910.
6. Car Bolesław St. Rzeczoznawca Centrali Odbiorczej Materiałów Ubrojenia w Warszawie, Warszawa, ul. Koszykowa 79a m. 25, r. ur. 1890, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1925.
7. Chrzanowski Teodor, Dyr. F-ki Stow. Mech. Polskich z Ameryki, w Pruszkowie, Warszawa, Al. Ujazdowskie 37, r. ur. 1884, Polit. w Dreźnie, Wyd. Mech., r. uk. 1908.
8. Czerwiński Ignacy, Kierownik Biura Studiów Optycznych Zbrojowni Nr 2 w Warszawie, Warszawa, ul. Stalowa 2 (Zbrojownia), r. ur. 1902, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1932.
9. Dakura Stanisław, Kier. Warsztatu F-ki H. Cegielski Sp. Akc. w Poznaniu, Poznań, ul. Bukowska 31 m. 11, r. ur. 1901, Polit. Gdańska, Wyd. Mech., r. uk. 1926.

32. Krakowiak Henryk, Inż. Stowarzyszenia Dozoru Kocioł w Warszawie, Dąbrowa Górnicza, ul. Sobieskiego 7, r. ur. 1893, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1921.
33. Krystek Zbigniew, Inż. Maszyn Państw. F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1904, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
34. Krzetuski Artur, Kier. Oddz. Państw. F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1897, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
35. Krzyszycha Jan, Kier. Warszt. Średniej Szkoły Technicznej w Brześciu, Brześć n/Bugiem, ul. 3-go Maja 21 m. 7, r. ur. 1896, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1927.
36. Kubiński Stanisław, Szef Wyd. w Państw. F-ce Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1889, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1912.
37. Kucharski Jan, Inż. Inst. Metalurgji i Metaloznawstwa Politechniki Warszawskiej, Piaseczno k/Warszawy, ul. Kauna 7, r. ur. 1896, Polit. Warsz., Wydział Mech., r. uk. 1934.
38. Kulesza Stanisław, Warszawa, ul. Chmielna 16 m. 15, r. ur. 1902, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1934.
39. Lewandowski Jerzy, Konstruktor Zakładów Ostrowieckich w Ostrowcu, Ostrowiec-Kielecki, Zakł. Ostrowieckie, r. ur. 1905, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1930.
40. Łachecki Czesław, Kier. Oddz. Państwowej F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1900, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1924.
41. Malendowicz Stanisław, Asystent Lab. Maszyn Polit. Warsz., Warszawa, ul. Wilcza 55 m. 6, r. ur. 1900, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1931.
42. Markiewicz Tadeusz, Kier. Biura Opracowań Warsztat. Działu Broni Starachowickich Zakładów Górniczych, Starachowice, woj. Kieleckie, r. ur. 1899, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1927.
43. Misiurewicz Edmund, Dyrektor F-ki Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki w Porebie, Poreba k/Zawiercia, r. ur. 1887, Instytut Technolog. w Petersburgu, Wyd. Mech., r. ur. 1916.
44. Piątkiewicz Stanisław, Inż. Masz. Państwowej F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce k/Tarnowa, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1901, Politechnika Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
45. Podlewski Wiktor, Szef Wyd. Amunicji w Starachowickich Zakładach Górniczych, Starachowice, woj. Kieleckie, r. ur. 1870, Instytut Technolog. w Petersburgu.
46. Popiel Marjan, Kierownik Warszawskiego Oddziału Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej, Warszawa, ul. Bagatela 15 m. 25, r. ur. 1905, Polit. Lwowska, Wyd. Mech.
47. Prokofjew Jakób, Praktykant Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, Warszawa, ul. Kdnwiktorska 5 m. 10, Politechnika Warszawska, Wyd. Mech. r. uk. 1932.
48. Puchała Kazimierz, Konstruktor w Zakładach Przemysłowych Lilpop Rau i Loewenstein w Warszawie, Warszawa, ul. Wolska 54 m. 60, r. ur. 1904, Polit. w Paryżu, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
49. Ryba Kazimierz, Rozdzielczy w Biurze Ruchu Podlaskiej Wytwórni Samolotów, Biała-Podlaska, Wytwórnia Samolotów, r. ur. 1905, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
50. Rzęcki Mieczysław, Kierownik Działu Sprzedaży Syndykatu Polskich Odlewni Stali w Warszawie, Warszawa, ul. Mickiewicza 25, r. ur. 1899, Polit. w Grenoble, Wyd. Mech., r. uk. 1926.
51. Siedlanowski Marcei, Dyrektor Huty Baidon w Katowicach, Katowice, ul. Król-Hucka 93, r. ur. 1894, Polit. Petersburska, Wyd. Mech., r. uk. 1914.
52. Sieńkowski Marjan, Inż. Inst. Metalurgji i Metaloznawstwa Polit. Warszawskiej, Warszawa, ul. Krucza 43, r. ur. 1882, Polit. Warsz., i Petersburska, Wyd. Mech., r. uk. 1908.
53. Śledziński Tadeusz, Z-ca Kier. Oddz. Państwowej F-ki Związków Azotowych w Mościcach, Mościce, Państw. F-ka Zw. Azotowych, r. ur. 1901, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1927.
54. Ślaboszewicz Antoni, Dyrektor Tów. Sosnowieckich Fabryk Rur i Zelaza, Warszawa, ul. Moniuszki 10, r. ur. 1873, Instytut Technolog. w Petersburgu, Wyd. Mech., r. uk. 1895.
55. Słomczyński Mieczysław, Komisarz Rządowy Ministerstwa Komunikacji przy F-ce H. Cegielski w Poznaniu, Poznań, ul. Fr. Ratajczyka 16, r. ur. 1880, Wyższa Szkoła Techniczna, Wyd. Mech., r. uk. 1908.
56. Sochacki Zygmunt Bronisław Zagłoba, Emerytowany Profesor Polit. Lwowskiej, Poznań, ul. Spokojna 12, r. ur. 1877, Polit. Lwowska, Wyd. Mech. r. uk. 1900.
57. Stetkiewicz Wacław, Z-ca Kier. Biura Konstrukcji Art. Starachowickich Zakładów Górniczych w Warszawie, Warszawa, ul. Nowomiejska 8 m. 21, r. ur. 1904, Uniw. w Tuluzie, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
58. Suchowiak Wacław, Profesor Polit. Warsz., Warszawa, ul. Filtrowa 71a m. 3, r. ur. 1876, Polit. w Charlottenburgu, Wydział Mech., r. uk. 1900.
59. Sulatycki Romuald, Kierownik F-ki Zapalek w Częstochowie, Częstochowa, ul. Waszyngtona 55, r. ur. 1895, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1928.
60. Szczeniowski Bolesław, St. Asystent Lab. Maszyn Polit. Warszawskiej, Warszawa, ul. Koszykowa 75, r. ur. 1898, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1922.
61. Szwedzicki Jan, Brzuchowice k/Lwowa, r. ur. 1901, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
62. Śliwowski Ludwik, Współwłaściciel F-my „Motor Stock” w Warszawie, Warszawa, Pl. Napoleona 3, r. ur. 1898, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1927.
63. Tarwacki Jan, Asystent Dz. dalszej przeróbki Huty Baidon w Katowicach, Katowice, ul. Słowackiego 41/43, m. 22, r. ur. 1905, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
64. Thiel Karol, Inż. Insp. Zakł. Przetwarzających Uzbrojenia M. S. Wojsk., Warszawa, ul. Koszykowa 42 m. 9, r. ur. 1883, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1912.
65. Thieme Witold, Kier. Biura Konstruk. Zbrojowni Nr. 2 w Warszawie, Warszawa, ul. Stalowa 69, m. 14, r. ur. 1890, Instytut Technolog. w Petersburgu, Wyd. Mech., r. uk. 1915.
66. Tichy Jan, Kier. Warsztat. Mechanicznego Zbrojowni Nr. 2 w Warszawie, Warszawa, ul. Chmielna 56 m. 24, r. ur. 1897, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1924.
67. Tyszek Mieczysław, Szef W-hu Amunicji Art. F-ki Amunicji w Skarżysku, Skarżysko, F-ka Amunicji, r. ur. 1895, Akad. Górnicza w Krakowie, Wyd. Metalurg., r. uk. 1923.
68. Uklański Aleksander Jerzy, Kier. Działu Zakładów Elektrotechnicznych Rohn-Zieliński, Licencja Brown Boveri w Warszawie, Warszawa, ul. Browarna 24 m. 40, r. ur. 1901, Polit. Warsz., Wyd. Mech., r. uk. 1928.

OD REDAKCJI

Niniejszy, wrześniowy zeszyt „Wiadomości SIMP” rozsyłamy jedynie tym Kolegom, którzy nadesłali nam już swe zgłoszenia do *Listy Inżynierów Mechaników Polskich* i zawiadomili nas, że pragną otrzymywać nasze pismo. Nie zmniejszaliśmy jednak jego nakładu, gotowi więc jesteśmy każdemu z Kolegów, którzy nadesłali nam w najbliższym czasie swe zgłoszenia (według danych zawartych w kwietniowym zeszycie „Wiadomości SIMP”), przesłać zeszyt wrześniowy oraz następne.

Adres Administracji: Warszawa, ulica Czackiego Nr. 3 (Gmach Stow. Tech.), tel. 601-47.
Redakcja (Czackiego 3/5 m. 22) czynna w środy od godz. 18-ej do 19-ej (tel. 281-85).

Wydawca: Stow. Inż. Mech. Polskich.

Redaktor odp. Inż. Jerzy Grodecki

Druk. „BAGATELA”, Al. Jerozolimskie 29, Tel. 9-40-99