

W I A D O M O Ś C I SIMP

BIULETYN SPOŁECZNO-TECHNICZNY
STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH

Tom II

WARSZAWA • 8 CZERWCA • 1935 ROKU

Nr. 7

Lwowie! Kresowy grodzie Orląt, który, w zaraniu naszej Niepodległości, otwartym bojem zdobyłeś odrazu wszystkie serca polskie!

Zjeżdżamy do Ciebie po raz pierwszy, inżynierowie mechanicy polscy, by w gościnnych murach Twojej starej Politechniki, w kolebce współczesnej techniki polskiej, zrobić przegląd dorobku całorocznej naszej pracy.

Na święto nasze doroczne zjeżdżamy. Nie będzie ono, jak dawniej, radosne. Cięży na niem żałoba. W skupieniu i powadze, w poczuciu odpowiedzialności na nas spoczywającej, radzić będziemy nad sprawami, najżywiej nas obchodzącymi.

Wierzmy, iż IX Zjazd nasz nie tylko da nowy impuls polskiej myśli technicznej, lecz stanie się nadto wyrazem wciąż rosnącego naszego zespolenia i siły organizacyjnej, tak potrzebnych dla pełnego zwycięstwa idei, zamkniętej w naszej przepięknej dewizie o służbie dla dobrobytu i bezpieczeństwa Rzeczypospolitej.

Wartość naszych zjazdów

Na marginesie uchwał VIII Z. I. M. P.

PRZED rokiem mówiliśmy na tem miejscu o celu naszych zjazdów, wskazując przede wszystkim na krzewienie myśli technicznej, jako na ich cel podstawowy. Rozróżniliśmy wówczas trzy postacie krzewienia tej myśli: przez rzucanie wielkich haseł, mających doniosłe znaczenie dla życia kraju, zarówno pod względem gospodarczym, jak politycznym, — przez wygłaszanie referatów ściśle technicznych, będących odzwierciedleniem twórczej, pionierskiej pracy, które jednocześnie uczą i oddziałują jako bodziec w kierunku podejmowania samodzielnego wysiłku technicznego, — wreszcie przez umiejętne, krytyczne powiadamianie uczestników zjazdów o nowych zdobyczach techniki.

Wskazaliśmy również na czynnik bezpośredniego, wzajemnego zbliżania uczestników naszych zjazdów, jako na jeden z ważniejszych ich celów. Prof. R. Witkiewicz, w jednym ze swych listów, do nas skierowanych, słusznie nazwał nasze zjazdy demonstracją społeczną, dającą rozkoszne poczucie siły. Możemy rozwinąć to, stwierdzając, iż poczucie siły rozkoszne jest wtedy, gdy łączy się z niem świadomość, iż siła ta jest w stanie rozkwitu, w stanie wzmagania się. Nikt lepiej od nas, techników, nie potrafi ocenić, iż o wartości wszelkich dóbr nie tylko wielkość ich stanowi; w wielu bowiem wypadkach większe od niej znaczenie ma pierwsza jej pochodna względem czasu, mówiąc zrozumieliśmy dla nas językiem matematycznym. Czy zjazdy nasze dają nam podstawę, by w tem właśnie rozumieniu rzeczy mieć owo rozkoszne poczucie siły? Czy zjazdy nasze spełniają swe zadanie, jako czynnik wzrostu owej siły i jego niezawodny sprawdzian? Musimy bowiem rozróżnić wyraźnie — cel naszych zjazdów i ich rzeczywistą wartość. Miara ostatniej może być tylko całkowi-

te osiągnięcie celu, jaki przed niemi stawiamy. Czy nie powinniśmy więc uczynić w tym względzie pewnego rachunku i wyprowadzić jego wynik ostateczny?

Na tem samem również miejscu mówiliśmy przed rokiem o historii naszych zjazdów dawniejszych. Wykazaliśmy tam niezbieżnie, jak wiele haseł rzucanych, mających niezwykle doniosłe znaczenie dla naszego życia technicznego i przemysłowego, zostało w pełni urzeczywistnione. Zrobiliśmy tam rachunek wszystkich dawniejszych naszych zjazdów. Narzuca się samo przez się, by obecnie uczynić to w odniesieniu do naszego ostatniego, VIII Zjazdu Inżynierów Mechaników Polskich, odbytego przed rokiem w Katowicach.

Nie będziemy się tu zatrzymywać nad oceną samego Zjazdu. Wiemy z ust licznych jego uczestników, iż wypadła ona nad wyraz pomyślnie. Ogólny poziom referatów technicznych, niezwykle urozmaicone i ciekawe wycieczki przemysłowe, niewielki, lecz pomysłowo urządzony pokaz wyrobów przemysłowych — wszystko to złożyło się na całość o dużej wartości, która uczestnikom Zjazdu pozwoliła wynieść duże korzyści i najlepsze wspomnienia. Chodzi nam tu o stwierdzenie, czy uchwały, powzięte ku końcowi Zjazdu, zostały wykonane i jaka okazała się ich wartość rzeczywista? Przypomnijmy sobie je wszystkie po kolei.

Pierwsza z uchwał zjazdowych stwierdza, iż pomyślny rozwój życia techniczno - społecznego ogółu inżynierów mechaników polskich wymaga skupienia ich w ogólnopolskiej organizacji i zwała SIMP, by akcją tę przeprowadziło.

Cóż w tym kierunku zrobiono? Możemy śmiało powiedzieć, iż zrobiono bardzo wiele. Przed rokiem Stowarzyszenie nasze liczyło nie-

spełna dwustu członków zrzeszonych. Dziś liczy ich zgórą sześciuset. A więc trzykrotne przeszło powiększenie ilości członków! Lecz na tem sprawa się nie kończy, gdyż wszystko jest przygotowane, by w najbliższym czasie do Stowarzyszenia naszego przystąpiły dwie silne grupy koleżeńskie inżynierów mechaników, wychowanków Politechnik Warszawskiej i Lwowskiej, przez co ilość członków odrazu zbliży się do tysiąca.

Tak, jest to bardzo wiele. O ile więcej jednak pozostało jeszcze do zrobienia. Według zupełnie powierzchownych naszych obliczeń ilość inżynierów mechaników polskich wynosi cztery do pięciu tysięcy. Jakże dalecy jesteśmy więc jeszcze od wykonania uchwały i od całkowitego urzeczywistnienia naszego hasła, w związku z nią przez nas rzuconego: „Wszyscy Mechanicy do SIMP”!

Tem nie mniej możemy spokojnie i z zadowoleniem patrzeć na wynik naszej całorocznej pracy w tym kierunku; zrobiliśmy tyle, iż zrobić było można. Reszta na później. Uchwała, nie wykonana całkowicie, trwa w swej mocy i nadal nas obowiązuje.

Grunt przychylny wśród najszerzych rzesz naszych Kolegów jest należycie przygotowany. Sam Zjazd tegoroczny powinien stać się silnym bodźcem, który licznych naszych sympatyków skłoni do ostatecznego, całkowitego przyłączenia się do naszej organizacji. Gdybyż nie ta bezwładność, — o ilu więcej członków zrzeszonych liczyłoby już dziś nasze Stowarzyszenie!

Druga z kolei uchwała zjazdowa z uznaniem wita sporządzenie i opublikowanie Listy Inżynierów Mechaników Polskich, i zwraca się do wszystkich naszych Kolegów, by czynnie w tem dopomogli naszemu Stowarzyszeniu. Uchwała ta została wykonana. Nie łatwo to przyszło, choć ilość nazwisk, którą zdołaliśmy zebrać nie obejmuje nawet trzeciej — raczej czwartą zaledwie część wszystkich inżynierów mechaników polskich. Jeżeli uchwałę wykonaliśmy w zbyt małej skali, nie nasza to już wina, lecz owego bezwładu, który jakże trudno przełamać.

Nie wątpimy, iż pierwsza wydana przez nas *Księga Inżynierów Mechaników Polskich* spotka się z życzliwym przyjęciem ze strony ogółu naszych Kolegów. Wierzmy, iż przyczyni się znakomicie do napływu licznych nowych zgłoszeń do Księgi następnej, którą zamierzamy wydać w roku przyszłym, iż stanie się prawdziwym łącznikiem między nami wszystkimi, podając stale uzupełniane wiadomości, dotyczące naszego miejsca pobytu, i że w wyniku ostatecznym urzeczywistni rzucone przez nas *hasło policzenia się*. I tu więc uważamy, iż sprawa tej drugiej uchwały nie jest jeszcze wyczerpana; przenosimy ją zatem również na rok następny.

Wykonaniem trzeciej z kolei uchwały zeszłorocznego Zjazdu jest Zjazd obecny. Jesteśmy przekonani, iż, niezwykle starannie przygotowany, nie zawiedzie on niczyich nadziei. Zarówno Komitet Zjazdowy we Lwowie, na czele którego stanął Senior polskiego świata inżynierskiego, prof. Edwin Hauswald, jak pracujące pod kierownictwem red. inż. Czesława Mikulskiego Komisja Zjazdowa SIMP i Komitety Zjazdowe stołeczne — ogólny i

ściślejszy, dają wszelką rękojmię, iż IX Zjazd Inżynierów Mechaników Polskich przyniesie technice polskiej nowe i trwałe wartości. Sądźmy, iż wolno nam przypomnieć udział „Wiadomości SIMP” w przygotowaniach Zjazdu. Wyrazem tego były dwa artykuły ogłoszone w zeszycie listopadowym u. r. — „Nasza ankieta zjazdowa” i w zeszycie majowym b. r. — „O sztuce wygłaszania prelekcji”. Wierzmy głęboko, iż przyczyniły się one w sposób wydatny do podniesienia wartości obecnego Zjazdu. Na tem miejscu pozwalamy sobie raz jeszcze podziękować tym wszystkim, którzy zabrali głos w naszej ankiecie.

Poza temi uchwałami VIII Z.I.M.P. idą trzy dalsze uchwały, dotyczące wprowadzenia spawania do programów nauczania technicznego, ustalenia polskich norm stali węglowych i stopowych oraz sformułowania i ogłoszenia wniosków z paru ważniejszych referatów plenarnych. Możemy w sprawie tej podać do wiadomości Kolegów, iż pierwsza z tych uchwał jest w stanie urzeczywistnienia jej i Stowarzyszenie nasze nawiązało w tej sprawie stosunki z Wydziałem Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, którego Rada odniosła się do naszych wniosków z całą życzliwością. Oczywiście, iż na tem nie poprzestaniemy i Sekcja Spawalnicza SIMP rozwinię w tym kierunku dalszą działalność, a Stowarzyszenie nasze nawiąże łączność z innymi jeszcze uczelniami technicznymi.

Sprawa normalizacji stali stopowych została w ostatnich miesiącach wydatnie posunięta naprzód przez odnośne koła normalizacyjne, tak iż w najbliższym już czasie zamierzone jest zwołanie przez Sekcję Metaloznawczą SIMP umyślnej konferencji, poświęconej tej sprawie. Wynikiem jej powinno być ostateczne i całkowite wykonanie piątej z kolei uchwały VIII Zjazdu I.M.P.

Wreszcie, odnośnie ostatniej uchwały, Stowarzyszenie nasze nie ograniczyło się do sformułowania wniosków z referatu p. W. Modzelewskiego „Stan obecny, potrzeby i możliwości rozwojowe motoryzacji w Polsce”, lecz zwołało w marcu b. r. Konferencję Motoryzacyjną, zorganizowaną przez Sekcję Energetyczno-Konstrukcyjną SIMP, która znalazła odbicie w Nr. 6 naszego organu i której uchwały zostały przedłożone właściwym czynnikom kierującym.

Sprawa wniosków z referatów pp. inż. K. Kłukowskiego „Stan hutnictwa w okręgu Kielecko-Radomskim” i inż. T. Geritza „Techniczne możliwości stworzenia krajowego przemysłu budowy okrętów” jest wciąż jeszcze otwarta.

Wyczerpaliśmy oto sprawę wykonania uchwał VIII Z.I.M.P. Jak widzimy, nie wszystko wypadło, jakby wypaść mogło. Możemy jednak ze spokojem stwierdzić, że zrobiono dotychczas już bardzo wiele, a reszta zrobiona zostanie niezawodnie.

Przed nami IX Zjazd, na którym powzięte zostaną nowe uchwały. Dołożymy wszelkich starań, aby wszystkie one, przekazujące Zarządowi SIMP szereg najważniejszych spraw, wymagających rozwiązania, zostały planowo, szybko i całkowicie wykonane w ramach, w jakich będzie to od niego zależało. Uczynimy to, kierowani świadomością, iż od wykonania uchwał, na naszym Zjeździe powziętych, w wielkiej mierze wartość jego zależy.

W sprawie Pierwszej Ogólnopolskiej Wystawy Przemysłu Metalowego

Warszawa 1936 r.

PROGRAM działalności Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich na rok 1935, referowany na IX Walnym Zebraniu SIMP dn. 28 lutego b. r. i przez nie przyjęty, obejmował m. in. zainicjowanie prac przygotowanych do zorganizowania w roku przyszłym, w związku z X Zjazdem Inżynierów Mechaników Polskich, **Pierwszej Ogólnopolskiej Wystawy Przemysłu Metalowego**.

Zarówno Zjazd ten, szczególnie uroczysty, ze względu na dziesięciolecie naszego Stowarzyszenia, jak i Wystawa, miałyby się odbyć w Warszawie.

Zarząd SIMP wyłonił tymczasową komisję wystawową pod kierownictwem inż. J. Piotrowskiego, który nawiązał łączność z Polskim Związkiem Przemysłowców Metalowych. Inicjatywa SIMP spotkała się z najlepszym przyjęciem ze strony tego Związku, który wydelegował do Komitetu Zjazdowego p. inż. P. Drzewieckiego, Prezesa Związku i p. inż. A. Dunin-Ślepścia, Dyrektora Związku.

Istnieją wyraźne dowody, że ze strony zainteresowanych czynników państwowych inicjatorzy Wystawy znajdują najbardziej życzliwe poparcie.

W tych warunkach można oczekiwać, iż Wysta-

wa spełni należycie swe zadanie, stając się przeglądem całości naszego przemysłu metalowego, będącego kością siły gospodarczej i obronnej Państwa. Celem Wystawy jest unaocznienie wielkie zadanie i wielkie możliwości tego przemysłu, jego wysoki poziom i dalsze drogi rozwojowe.

W myśl zarysowujących się wytycznych, Wystawa zorganizowana będzie w sposób metodyczny, działami, ujętymi przede wszystkim pod kątem widzenia potrzeb odbiorcy przemysłu metalowego. Kryje się w tem myśl uwypuklenia dominującej roli przemysłu metalowego we wszystkich gałęziach życia gospodarczego kraju.

Jesteśmy przekonani, że inicjatywa ta spotka się z najbardziej przychylnym przyjęciem ze strony całego przemysłu metalowego.

Chwila jest jaknajbardziej odpowiednia. Wyrażnie, choć powoli zarysowująca się stopniowa poprawa położenia przemysłu metalowego każe przypuszczać, że tego rodzaju przegląd prac obudzi wiarę we własne siły i doda bodźca inicjatywie, będącej motorem życia przemysłowego.

Przyłożmy wszyscy rękę do tego dzieła!

ZEBRANIA

ODCZYTOWO-DYSKUSYJNE SIMP

WARSZAWA

Dn. 25 marca 1935 r.

Zebraniu przewodniczył p. prof. K. Taylor, sekretarzem p. inż. A. Minchejmer.

Po zagajeniu zebrania przewodniczący oddał głos p. inż. B. W a h r e n o w i, który wygłosił referat p. t.

„Przemysł pomocniczy na tle zagadnienia samochodowego i krajowej produkcji motocykli”.

Na wstępie referent omówił rolę przemysłu pomocniczego i znaczenie jego współpracy z przemysłem samochodowym, jako czynnika przyczyniającego się do znacznego obniżenia kosztów produkcji. W naszych warunkach pracy przemysłu pomocniczego nie można oprzeć na potrzebach przemysłu samochodowego, bo jest on u nas za mało rozwinięty, ale na zapotrzebowaniu posiadaczy samochodów na części zamienne i akcesoria. Na podstawie analizy statystyki wwozu części zamiennych i oceny zapotrzebowania naszego rynku na te części, referent wykazał obecny rozwój ilościowy produkcji krajowego przemysłu pomocniczego oraz scharakteryzował jego organizację, możliwości i rozbudowę wytwórczości.

Następnie na podstawie statystyki stanu ilościowego motocykli i analizy potrzeb ruchu motocyklowego w Polsce referent ocenił możliwy do osiągnięcia ilostan motocykli w Polsce na 15000 sztuk oraz roczną pojemność rynku na 2000, przy przewadze materiału typu średniego (500 cm³ i niżej).

Po stwierdzeniu technicznych możliwości podjęcia u nas produkcji motocykli, referent wykazał, że przy odpowiedniej współpracy wytwórni pomocniczych będzie można produkować motocykle o pojemności 500 cm³ w cenie 2.500 do 2.700 zł. i że przemysł będzie mógł zdobyć się na sfinansowanie tej produkcji, tylko, że będzie musiał znaleźć już specjalne środki pieniężne na sfinansowanie sprzedaży pierwszej serii.

W dalszym ciągu, w następnym referacie p. t.

„Polskie konstrukcje motocyklowe a produkcja zagraniczna”.

p. inż. T. R u d a w s k i, scharakteryzował właściwości i cechy konstrukcyjne motocykli amerykańskich, angielskich i niemieckich, wykazując następnie, że poza kilkoma eksperymentalnymi maszynami polscy konstruktorzy i polski przemysł zdołali już stworzyć produkcję motocykli dla potrzeb wojska (motocykle CWS—model Mr. 111), dla potrzeb zaś rynku prywatnego opracować i przygotować do produkcji dwa typy maszyn średnich — jeden odpowiadający klasycznemu rozwiązaniu angielskiemu z napędem łańcuchowym (CWS — model R. T.) oraz drugi, odpowiadający typowemu rozwiązaniu niemieckiemu z wałem kardanowym (S. M. — inż. Szwejcera i Mandelota).

W dyskusji, która rozwinęła się nad dwoma ostatnimi referatami podkreślono znaczenie rozwoju przemysłu pomocniczego dla stworzenia następnie możliwości tańszej produkcji przemysłu samochodowego i motocyklowego, dla tego zaś, żeby przemysł pomocniczy mógł u nas rozwinąć się i stanąć na należytych poziomach, należy u nas stworzyć obszerny rynek samochodowy, którego obsługa da pracę przemysłowi pomocniczemu.

✱

Dn. 1 kwietnia 1935 r.

Zebranie zagał p. dyr. inż. M. Olszański, który zaprosił na przewodniczącego p. dyr. inż. M. Gutowskiego, a na sekretarza p. inż. A. Dalmana.

Tematem zebrania był referat p. prof. S. P ł u ż a n s k i e g o p. t.

„Obrabiarki na Targach Lipskich”.

Prelegent na wstępie zaznaczył, że tegoroczne Targi Lipskie, w przeciwieństwie do Targów z lat ubiegłych, charakteryzował prawie zupełny brak nowości. Ten zanik nowości tłumaczy prelegent brakiem czasu przemysłowców niemieckich, którzy cały swój wysiłek skierowywują na zaspakajanie potrzeb rynku wewnętrznego, na którym panuje obecnie wysoka koniunktura. Niemcy bowiem czynią obecnie inwestycje znajdujące swój wyraz przede wszystkim w odnowieniu i powiększeniu wewnętrznego parku obrabiarkowego, a to celem rozszerzenia swych najrozmaitszych przemysłów przetwórczych, samochodowego, lotniczego, uzbrojeniowego i t. d. Wielkie inwestycje uderzają każdego zwiedzającego fabryki niemieckie.

Z powodu ostrych ograniczeń dewizowych (każde zapo-

trzebowanie na import surowców przechodzi wielką ilość urzędów), zachodzą duże trudności z importem pewnych surowców, których jest brak na rynku wewnętrznym, a używanych w budowie obrabiarek. Zmusza to wytwórców obrabiarek do stosowania najrozmaitszych surowców zastępczych, znajdujących się na rynku wewnętrznym. Stąd jest prawdopodobieństwo, że obecne obrabiarki niemieckie pod względem tworzywa będą ustępować amerykańskiemu lub angielskiemu.

Ogólnie Targi wyróżniały się wysoką klasą wystawionych obrabiarek, i to zarówno pod względem konstrukcji i wykonania, jak i wyglądu. Zauważyć można było pewną specjalizację obrabiarek. Cechą charakterystyczną nowoczesnych obrabiarek jest ich wysoka dokładność i ogromna wydajność (duże obroty i posuwy). Wobec wielkich prędkości obwodowych przy toczeniu, powstaje zagadnienie szybkiego mechanicznego usuwania wiórów. Obrabiarki szybkoobrotowe muszą być łatwe w obsłudze. Stosowane są pewne znaki rozpoznawcze biegów w postaci kolorów i symboli umownych. Ilości obrotów odczytywane są bezpośrednio w miejscu włączania tych obrotów, a nie — jak dawniej — na tabliczce, umieszczonej gdziekolwiek przy obrabiarence. Stosowane są również hamulce cierne, elektro-magnetyczne lub hydrauliczne. Części ruchome są wyważone dynamicznie. Widzi się zanik silników kołnierzych, gdyż podwyższają środek ciężkości obrabiarki. Na wystawie widać było również pierwsze przebliski konstrukcji spawanych, np. ram.

W dyskusji zabrał głos p. inż. I. R o z w a d o w s k i i zobrazował różnice, zachodzące w angielskich i niemieckich konstrukcjach obrabiarek.

Na tem posiedzenie zakończono.

✱

Dnia 8 kwietnia 1935 r.

Zebrań przewodniczył p. inż. K r a u z e, sekretarował p. inż. O r z e c h o w s k i. Po otwarciu zebrania przewodniczący udzielił głosu p. Prof. Dr. inż. I. F e s z c z e n k o C z o p i w s k i e m u, który wygłosił referat p. t.

Nowe prądy w zakresie cementacji żelaza azotem

Prelegent zestawiał na wstępie proces azotowania z procesem nawęglania, podkreślając zalety i wady jednego i drugiego. Azotowanie przewyższa naogół proces nawęglania, ustępuje mu jednak pod dwoma względami, mianowicie długości procesu i kruchości bardzo twardej warstwy. To drugie zjawisko stawia niejednokrotnie pod znakiem zapytania wartość przedmiotu azotowanego. To też usiłowania ostatnich lat zmierzają z jednej strony do skrócenia czasu azotowania, a z drugiej do zwiększenia spójności warstwy. Szereg omówionych przez prelegenta metod pracy, zmierzających do tych celów, daje wyniki dodatnie, jeśli chodzi o zwiększenie szybkości przebiegu procesu, natomiast kwestji kruchości warstwy nie rozwiązuje w sposób zadowalający.

Następnie prelegent omówił zastosowanie procesu azotowania do tworzyw austenitycznych i tworzyw utwardzających się w rdzeniu podczas azotowania (drogą wydzielenia), sposoby przeprowadzenia azotowania tych tworzyw i perspektywy, jakie tu otwierają się przed techniką.

W dyskusji zabrał głos p. inż. H a c k i e w i c z, który podniósł, że będąc w roku 1930 we Francji mógł stwierdzić bardzo obszerne zastosowanie azotowania, szczególnie w przemyśle samochodowym, lotniczym i w produkcji sprawdzianów. Będąc w tych samych ośrodkach przemysłowych w r. 1934, nie widział już sprawdzianów azotowanych, podczas gdy w innych gałęziach przemysłu zastosowanie azotowania raczej się rozszerzyło. Zdaje się to świadczyć, że stosowanie sprawdzianów azotowanych natrafia na jakieś trudności, których natury nie znamy. Co do tworzyw dziś azotowanych, to daje się odczuć tendencja do obniżenia w nich zawartości Al.

P. inż. W ó j c i k podniósł konieczność ścisłego określania twardości warstwy azotowanej i omówił możliwości przyspieszenia procesu azotowania oraz zastosowanie tego procesu do narzędzi.

P. inż. K o r n f e l d przedstawił ciekawe wyniki badań nad azotowaniem oraz azotowaniem i równoczesnym nawęglaniem stali Hatfieldowskiej i szybko tnącej.

P. inż. P e r c h o r o w i c z wyłuszczył zasady podziału wszelkich stali stosowanych do azotowania na 4 kategorie, wg. składu chemicznego i osiągalnej twardości, oraz omówił pewne wady dwustopniowego azotowania i ujemny wpływ wodoru.

W końcu prelegent podkreślił, jako wybitną zaletę war-

stwy azotowanej, stałość jej twardości w wysokich temperaturach, omówił pewne metody stosowane do osłabienia szybkości azotacji oraz zaakcentował konieczność unormowania stosunków na terenie pomiarów twardości różnymi metodami i porównywania otrzymanych w ten sposób wyników.

✱

Dn. 29 kwietnia 1935 r.

Zebrań przewodniczył p. redaktor inż. C z. M i k u l s k i, sekretarował p. inż. J. D w o r s k i. Zagajając zebranie, przewodniczący wspominał o organizowanym przez SIMP Zjeździe Inż. Mech. we Lwowie, podkreślając konieczność jaknajwcześniejszego nadsyłania zgłoszeń uczestnictwa, po czym oddał głos p. prof. B. T o ł i o c z e, który wygłosił odczyt p. t.

Urządzenia do odpopielania spalin

Na wstępie prelegent zaznaczył, że odpopielanie spalin nabrało większego znaczenia z chwilą wprowadzenia palenisk pyłowych, gdyż paleniska te umożliwiają spalanie paliw o dużej zawartości popiołu, dochodzącej do 20% wag.; około 80% tego popiołu przechodzi do spalin w postaci popiołu lotnego. Przy spalaniu w paleniskach rusztowych węgla małowartościowego otrzymujemy również dużą ilość popiołu lotnego oraz szczególnie dużą (większą niż przy paleniu pyłowym) ilość koksiku. Walka z popiołem lotnym i koksikiem, zawartymi w spalinach, ma duże znaczenie w wielkich ośrodkach przemysłowych, z powodu szkodliwego wpływu tych substancji na zdrowie mieszkańców i wegetację roślinną.

Prelegent omawiał tylko odpopielanie spalin, gdyż oczyszczanie spalin z innych składników stanowi zagadnienie odrębne. Wszystkie dotychczas istniejące urządzenia do odpopielania spalin dzieli prelegent na 3 grupy:

- 1) odpopielacze mechaniczne (cyklony, urządzenia odrzutowe i przesączkowe),
- 2) odpopielacze mokre,
- 3) odpopielacze elektryczne.

Po szczegółowym omówieniu każdej grupy urządzeń oraz wykazaniu zalet i wad oraz skuteczności działania tych urządzeń, wywiązała się ożywiona dyskusja, w której głos zabierali pp. inż.: K n a u l i, P o ł o Ń s k i, R a u, P o m p e r i M i k u l s k i. Poruszono przytem sprawy charakterystyki niektórych urządzeń odpopielających. Zapytywano o wpływ sposobu prowadzenia spalania w palenisku na zawartość popiołu lotnego w spalinach, o środki zmniejszające zawartość sadzy w spalinach, o rozpowszechnienie urządzeń odpopielających spalin w Polsce, wreszcie o metody badania stopnia odpopielania. W odpowiedzi prelegent podkreślił m. in. że walka z sadzą powinna być prowadzona drogą starania o zupełne spalanie. Ilość urządzeń odpopielających w Polsce jest jeszcze bardzo niewielka, m. in. w Warszawie uruchomiono niedawno jedno takie urządzenie (w fabr. Wedla), drugie zaś wkrótce ma być czynne w elektrowni.

✱

Dn. 6 maja 1935 r.

Zebrań utworzył p. dyr. M. O l s z a Ń s k i, prosząc na sekretarza p. inż. F r. K o z ł o w s k i e g o.

Referat p. t.

„Samochód, wagon motorowy czy parowóz”

wygłosił p. Dr. inż. A. L a n g r o d.

W dyskusji p. inż. S t. K r u s z e w s k i poruszył sprawę największej mocy parowozu, podanej przez prelegenta na 2000 KM, którą mówca uważa za zbyt małą.

Pozatem p. inż. K r u s z e w s k i podkreślił znaczenie, jakie posiadają wozy motorowe zaopatrzone w silniki Diesela w Rosji dla komunikacji w pustynnych okolicach stepowych.

Prelegent w odpowiedzi przyznał, że w Ameryce liczy się jako moc największą parowozu 3600 KM, w Europie zaś 2400 KM, jednak liczyby te wydają się mocno przesadzone; prelegent jest zdania, że max. moc określa ilość możliwego do spalania w parowozie węgla w jedn. czasu, i na tej podstawie uważa 2000 KM przy ręcznym zasilaniu za maximum.

Mówca podtrzymuje swe wątpliwości co do znaczenia lokomotyw z silnikami Diesela.

P. inż. S i a n o ż e Ń k i podniósł sprawę zastosowania lokomotyw turbinowych.

Prelegent wyraża opinię że lokomotywy te nie posiadają widoków na powodzenie. Wadą ich jest wysoki koszt, który nie kompensuje się dostatecznym wzrostem sprawności; nawet przy wysokim ciśnieniu i dużym ciśnieniu pary. Turbiny muszą przytem pracować parą suchą, co nie zawsze jest osiągalne w czasie pracy parowozu.

Dn. 20 maja 1935 r.

Zebraniu przewodniczył p. Dyr. inż. I. Piotrowski, Sekretarz — p. inż. T. Zalewski.

Po zagajeniu zebrania przewodniczący oddał głos pierwszemu z prelegentów p. inż. K. Wretowskiemu, który wygłosił odczyt p. t.

„Ogólny rzut oka na sytuację przemysłu narzędziowego w Polsce”

Po tym referacie p. inż. S. Goleniewicz wygłosił drugi odczyt p. t.

„Polski przemysł narzędzi do skrawania”.

Referenci zaznaczyli, że młody przemysł narzędziowy, pomimo kryzysu i trudnych warunków rozwojowych, zdołał poważnie się rozwinąć, a zorganizowany w Grupie Producentów Narzędzi wykazał ogromny przyrost ilości i rodzajów produkowanych narzędzi, przyczem jakość tych narzędzi wzrosła wydatnie. Obecnie nieomal wszystkie rodzaje narzędzi są wyrabiane w kraju, a pod względem jakości ich nie ustępują zagranicznemu. Ogólna wartość narzędzi wyprodukowanych po powstaniu Grupy Prod. Narz. wzrosła kilkakrotnie. Obaj prelegenci są zdania, że brak normalizacji narzędzi jest poważnym utrudnieniem dla rozwoju produkcji narzędzi i ich potania.

W toku dyskusji zabrał głos p. dyr. J. Piotrowski podkreślając, że nietylko brak norm utrudnia produkcję narzędzi, ile to, że normy te nie są wprowadzone w życie. Należy przeto wykorzystać wykonane prace normalizacyjne. Pozatem mówca jest zdania, że zorganizowana współpraca między producentem i konsumentem wpłynie dodatnio na rozwój produkcji narzędzi. Na tem posiedzenie zamknięto.

*

RADOM

Dnia 5 kwietnia 1935 r.

Kolejne zebranie odczytowo-dyskusyjne SIMP odbyło się dn. 5 kwietnia r. b. Zebraniu przewodniczył p. inż. J. Kuczyński, sekretarował p. inż. St. Skulimowski.

Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego zabrał głos p. inż. Z. Dobrowolski i wygłosił referat na temat

Metalizowanie natryskowe

Prelegent omówił rozwój tej metody oraz jej ujęcie nowoczesne, ilustrując je przezręczami.

W dyskusji zabrał głos p. inż. Szaniawski, poruszając sprawę pistoletów elektrycznych, Łuk elektryczny odchyla się pod wpływem strumienia powietrza i, jak dotychczas, próby nie dały dobrych wyników.

Inż. Ostrowski poruszył sprawę odporności warstwy metalizowanej przy próbach tłoczenia.

Inż. Gruszczyński wspominał o możliwości szlifowania nałożonej warstwy i o czystości otrzymanej tą drogą powierzchni. Powierzchnie te nie są zbyt gładkie i są nieszczelne. Dobre wyniki daje szrotkowanie i filcowanie.

Inż. Kostewicz poruszył sprawę pokrywania stali miękkich stalami wysokowęglowymi.

Po udzieleniu przez prelegenta wyjaśnień w poruszonych sprawach zebranie zamknięto.

*

SKARŻYSKO

Dn. 12 kwietnia 1935 r.

W dniu 12 kwietnia r. b. odbył się w Skarżysku-Kamiennej w sali Stow. „Ognisko” przy F. A. 4-ty z kolei odczyt prowincjonalny, urządzony staraniem Komisji Odczytowej SIMP. Odczyt na temat

Obrobiarki na Targach Lipskich

wygłosił p. prof. Płużański. Zebraniu przewodniczył p. dyr. St. Piotrowski.

Na zebraniu, które rozpoczęło się o godzinie 18, było obecnych 51 osób, członków SIMP ze Skarżyska, Radomia i Starachowic.

Po zakończeniu ciekawego i aktualnego referatu odbyła się krótka dyskusja, w której zabierali głos p. inż. Dąbrowski i p. inż. Gokieli oraz udzielał wyjaśnień p. prof. Płużański.

W dyskusji poruszono sprawy zastosowania twardych stopów na narzędzia skrawające oraz rozpowszechnienia na Targach rewolwerów średniego typu z bębniami o osi poziomej i pionowej bez przewagi którejkolwiek z tych konstrukcji.

SPRAWOZDANIA

Sprawozdanie z posiedzeń Prezydium i Zarządu SIMP

Na pierwszym posiedzeniu nowoobranego Prezydium, które odbyło się w dn. 14 marca r. b., rozpatrywano sprawy finansowe Stowarzyszenia. Przyjęto do wiadomości sprawozdanie kasowe, stan zobowiązań i zależności na dzień 28 lutego r. b. oraz preliminarze budżetowe na miesiąc marzec r. b. Stowarzyszenia, „Mechanika” i „Przeglądu Mechanicznego”. Następnie omówiono sprawy IX Zjazdu i sprawę powoływania Oddziałów SIMP.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 21 marca oprócz spraw bieżących rozpatrywano sprawę rozrachunku z „Przeglądem Mechanicznym” oraz zastanawiano się nad możliwością podjęcia nowego wydawnictwa „Mechanik” o poziomie przystosowanym dla techników i majstrów.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 28 marca omawiano m. in. sprawy organizacyjno-propagandowe, sprawę organizacji kursów inżynierskich oraz sprawę wystawy całego przemysłu metalowego w Warszawie w roku 1936.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 3 kwietnia, jako pierwszym w miesiącu, rozpatrywano sprawy finansowe Stowarzyszenia. Przyjęto do wiadomości sprawozdanie kasowe, stan zobowiązań i zależności na dzień 31 marca r. b. oraz preliminarze budżetowe na miesiąc kwiecień Stowarzyszenia, „Mechanika” i „Przeglądu Mechanicznego”. Następnie omówiono sprawy kursów inżynierskich i wystawy przemysłu metalowego.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 11 kwietnia omawiano sprawę Komisji Administracyjnej, Odczytowej i Wydawniczej. Postanowiono wydać „Księgę Inżynierów Mechaników Polskich” i rozpatrywano możliwości wydawania „Mechanika” o poziomie dla techników i majstrów.

Na posiedzeniu Zarządu w dn. 11 kwietnia przyjęto 38 nowych członków zwyczajnych i 3 członków juniorów oraz omówiono sprawę Sekcji SIMP. Wobec rezygnacji przewodniczącego Sekcji Warsztatowej, p. dyr. M. Gutowskiego, wybrano na jego miejsce p. dyr. W. Kozłowskiego, a na zastępcę przewodniczącego — p. dyr. J. Piotrowskiego. Powołano do życia nową Sekcję Bezpieczeństwa Pracy i na jej przewodniczącego wybrano p. inż. A. Mazurkiewicza. Przyjęto do wiadomości programy prac Sekcji Metaloznawczej i Energetyczno-Konstrukcyjnej. Poza tem omówiono program IX Zjazdu IMP oraz sprawę przystąpienia do Naczelnej Organizacji Inżynierów.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 17 kwietnia oprócz spraw bieżących rozpatrzone i przyjęte do wiadomości przedłożony budżet „Księgi Inżynierów Mechaników Polskich” oraz jej nakład. Następnie rozpatrywano sprawę porozumienia się ze Stowarzyszeniem Inżynierów Wychowanków Wydz. Mechanicznego Politechniki Warszawskiej.

Na posiedzeniu Zarządu w dn. 17 kwietnia omówiono potrzebę utworzenia Naczelnej Organizacji Inżynierów (N. O. I.) i postanowiono przystąpić do tworzącej się NOI i na delegatów do Rady NOI wybrano pp. inż. inż. W. Mozyńskiego, E. Osę. Poza tem przyjęto do wiadomości program pracy Sekcji Bezpieczeństwa Pracy.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 25 kwietnia rozpatrywano m. in. sprawę wydawania nowego wydawnictwa „Mechanik” oraz popularnych książeczek technicznych na ściśle określone tematy na poziomie techników i majstrów. Poza tem omówiono organizację wycieczki do fabryki samochodów P. Z. Inż. i „Dni Inżyniera” w Poznaniu.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 2 maja rozpatrzone i przyjęte projekty Regulaminów Oddziałów i Kół SIMP, omówiono sprawy: Komisji Odczytowej, Kursów Inżynierskich i Wystawy Przemysłu Metalowego.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 9 maja rozpatrywano sprawy finansowe Stowarzyszenia. Przyjęto do wiadomości sprawozdanie kasowe, stan zobowiązań i zależności na dzień 30 kwietnia oraz preliminarz budżetowy na miesiąc maj. Rozpatrzone wykonanie budżetu za I kwartał w porównaniu z preliminarzem. Poza tem omawiano sprawę zorganizowania czytelnego czasopisma technicznych w lokalu SIMP.

Na posiedzeniu Zarządu w dn. 9 maja przyjęto 16 nowych członków zwyczajnych i 1 członka juniora oraz omówiono sprawę zaległych składek. Poza tem przedyskutowa-

no i przyjęto do wiadomości wnioski Komisji Porozumiewawczej SIMP i SIW w sprawie rozwiązania SIW i przystąpienia jego członków do SIMP.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 16 maja ustalono porządek posiedzenia Zarządu poświęconego żałobie narodowej, rozpatrywano sytuację finansową SIMP oraz zastanawiano się nad układem treści „Księgi IMP”.

Na posiedzeniu Zarządu w dn. 16 maja, które zostało poświęcone żałobie narodowej, po przemówieniu Prezesa, odczytaniu orędzia Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i chwili milczenia, omówiono udział SIMP w żałobie narodowej. Obszerne sprawozdanie z tej części posiedzenia Zarządu umieszczone zostało w Nr. 6 „Wiadomości SIMP”. Następnie rozpatrzono sprawy bieżące, przyjęto sprawozdanie finansowe „Przeglądu Mechanicznego” za I kwartał r. b., omówiono sprawy zjazdowe, przyjęto do wiadomości sprawozdania z działalności Sekcji: Warsztatowej, Spawalniczej i Bezpieczeństwa Pracy. Wreszcie omówiono ilość i zakres wiadomości dodatkowych, które mają być podane w „Księdze IMP”.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 23 maja, oprócz spraw bieżących, omówiono prace wykonane nad urządzeniem wystawy przemysłu metalowego. Poza tem rozważano ogólną sytuację finansową SIMP, a w szczególności przyjęto do wiadomości sprawozdanie kasowe i stan należności i zobowiązań na dzień 30 kwietnia oraz preliminarz budżetowy na miesiąc maj „Przeglądu Mechanicznego”.

Na posiedzeniu Prezydium w dn. 31 maja omawiano sprawy bieżące, sprawy Komisji Wycieczkowej, sprawy finansowe oraz sprawy organizacyjne. Poza tem omówiono przygotowanie postulatów SIMP dotyczących polityki gospodarczej w zakresie rozwoju przemysłu metalowego w Polsce.

Sprawozdanie z posiedzeń Sekcji Warsztatowej SIMP

Dnia 30 kwietnia i 7 maja r. b. odbyły się posiedzenia Sekcji Warsztatowej, na których rozpatrywano „Wytczne dla autorów programów szkół mechanicznych i stolarskich” przysłane do SIMP przez Ministerstwo W. R. i O. P. dla wypowiedzenia się.

Dnia 27 maja r. b. odbyło się posiedzenie Sekcji Warsztatowej na którym omówiono program pracy Sekcji Warsztatowej na rok bieżący.

Powstanie Oddziału SIMP w Skarżysku

W dalszym ciągu wiadomości organizacyjnych z poza Warszawy mamy do zanotowania fakt powstania Oddziału w Skarżysku.

Zebrań organizacyjnych Oddziału tego odbyło się w dn. 10.V. r. b. Na zebraniu powyższemu został wybrany Zarząd Oddziału w składzie następującym:

Prezes: Dyr. Inż. Stanisław Piotrowski.

Vice-Prezes: Inż. Witold Gokieli.

Skarbnik: Inż. Wiktor Cichecki.

Sekretarz: Inż. Zygmunt Szawłowski

oraz Komisja Rewizyjna w składzie: Inż. I. Korzeniowski, inż. St. Dąbrowski i inż. E. Kwiatkowski.

Działalność naukowo-techniczną Oddziału postanowiono połączyć z działalnością miejscowego Stowarzyszenia Techników Okr. Skarżysko-Kamienna. Ponadto zwrócono się z apelem do członków Oddziału o przygotowanie referatów z zakresu osobistych badań i doświadczeń.

WYCIECZKA SIMP

Dnia 22 czerwca b. r. SIMP organizuje wycieczkę do Gdyni i Gdańska. W programie — zwiedzenie urządzeń portowych w Gdyni oraz Stoczni Gdańskiej.

Wyjazd nastąpi dn. 22.VI. (sobota) o godz. 23 m. 30 statkiem salonowym z przystani T-wa „Vistula” przy Nowym Zjeździe.

23.VI. (niedziela) na Wiśle.

24.VI. (poniedziałek) o godz. 12-ej przybycie do portu w Gdyni.

Po spożyciu obiadu, zwiedzanie urządzeń portowych w Gdyni i miasta. Wieczorem odjazd do Gdańska.

25.VI. (wtorek). Zwiedzanie Stoczni Gdańskiej i miasta. O godz. 24-ej odjazd do Warszawy.

26.VI. (środa). Przyjazd do Warszawy na Dworzec Główny o godz. 7.05.

Koszt całkowity wycieczki wraz z utrzymaniem nie przekroczy 65 zł. od osoby.

Wobec krajoznawczo-technicznego charakteru wycieczki pożądanym jest udział pań.

Ostateczny termin zapisów upływa dn. 15 czerwca r. b. Zapisy przyjmuje Sekretariat SIMP. Przy zapisach należy wpłacić zł. 50.—.

Uczestnicy wycieczki powinni posiadać przy sobie dowód osobisty.

Szczegóły wycieczki podane zostaną zapisanym do dnia 21 czerwca r. b.

KSIĘGA INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH

Akcja prowadzona od roku przez Zarząd SIMP pod hasłem „Policzmy się”, której celem było zebranie najważniejszych wiadomości o wszystkich polskich inżynierach mechanikach, w celu skupienia ich i zjednoczenia we wspólnych dążeniach, została ostatnio zrealizowana w postaci opublikowania przez SIMP pierwszej Księgi I. M. P.

Lista Inżynierów Mechaników, umieszczona w Księdze, objęła 1240 nazwisk, wraz z najważniejszymi danymi ewidencyjnymi, kończąc pierwszy etap powyższej pracy. Lista ta została rozdzielona na dwie grupy: 1^o — listę członków SIMP oraz 2^o — listę inżynierów, którzy dotąd nie są członkami SIMP.

Poza listą, Księga zawiera obszerną część informacyjną, obejmującą szereg zagadnień ciekawych i potrzebnych inżynierowi-mechanikowi.

Takim jest w pierwszym rzędzie podany w Księdze zarys polskiego szkolnictwa technicznego. Przy omawianiu wyższych szkół technicznych uwzględniono przede wszystkim ustrój najbliższych nam wydziałów mechanicznych tych uczelni, przez podanie grona profesorskiego i wykazu katedr tych wydziałów, programu studiów, liczby studentów kończących te wydziały i t. p. Dane te uzupełnione zostały ponadto szkicami historycznymi, dotyczącymi poszczególnych polskich wyższych uczelni technicznych.

Szkolnictwo zawodowo-techniczne i rzemieślniczo-przemysłowe, którego całkowity wykaz podano w Księdze, omówione zostało z uwzględnieniem ustroju dotychczasowego tego szkolnictwa i zamierzonych zmian w związku z nową ustawą.

W części informacyjnej Księgi umieszczony został spis czasopism technicznych polskich, z podaniem najważniejszych charakterystykujących je wiadomości.

Dla zobrazowania stanu przemysłu metalowego w Polsce podano w Księdze aktualny spis przedsiębiorstw przemysłu metalowego, zrzeszonych w Polskim Związku Przemysłowców Metalowych, zawierający nazwy firm, ich adresy i zakres produkcji.

Członków SIMP i interesujących się Stowarzyszeniem Inżynierów Mechaników Polskich zainteresują rozdziały poświęcone historii SIMP, jego działalności, jego ustrojowi oraz pełny tekst nowego statutu SIMP.

Księga została opracowana przez poszczególne referaty Komisji Administracyjnej SIMP.

Księga powyższa zawiera 150 stron tekstu. Wydana została w formie A5 w płóciennym oprawie nakładem Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich. Cena Księgi wynosi zł. 4, dla członków SIMP — zł. 2.50.

Dobór materiału Księgi — z którego przeważna część, o zasadniczym dla nas inżynierów mechaników znaczeniu, posiada nietylko charakter aktualny, ale i źródłowy, — daje gwarancję że spełni ona dobrze swe zadanie — wiarygodnego i pożytecznego informatora każdego polskiego inżyniera mechanika.

SKRZYŃKA KOLEŻEŃSKA

O czym przykro pisać.

Jedną z wielkich bolączek, stale występujących w pracy społecznej stowarzyszeń, jest zaleganie członków z opłacaniem składek. Już to powszechnie stwierdza się dziwną niechęć do spełniania tego najelementarniejszego z obowiązków, spoczywających na stowarzyszonych. I to najczęściej nie chodzi tu nawet o przykrość wydania niewielkiej zazwyczaj sumy pieniężnej, lecz o pewne lenistwo czynu. A przecież to jest tak łatwo, nawet o ile się nie posiada pod ręką wydrukowanego blankietu czekowego, postarać się o czysty, niezadrukowany blankiet, lub o zwykły przekaz pocztowy, i przy jego pomocy dokonać przesyłki. Członek, który płaci, zwykle wymaga, by mu we wszystkim usłużono, by mu szereg razy przypomniano o zaleganiu, przysyłając wypełnione blankiety, które najczęściej zresztą gubi. A nie zastanawia się nad tem, iż to mnóstwo zbędnej pracy spada na jego własnych kolegów, którzy nieraz zapracowują się z powodu niedbalstwa owych członków, mimo że mogliby inną pracą przynieść organizacji istotne korzyści, gdyby nie owe wieczne przypominania, tak nudne i przykre dla obojga stron.

Cała tajemnica sumiennego i terminowego uiszczania opłat członkowskich polega na tem, by nie dopuścić do utworzenia się zaległości. Jest zjawiskiem powszechnem, że ludzie o wiele chętniej płacą należności bieżące, niż zaległe. Członek, od którego upominają się o składki z poprzedniego roku, nie bacząc, że on sam jest temu winien, staje się wrogiem własnej organizacji.

A przecież jest to tak łatwo! Skoro zamierzasz płacić, — bo przecież nie pragniesz uchylać się od tego obowiązku, — to płac zaraz, a nie czekaj, aż się będą upominali, oszczędzaj czas i pracę Twych kolegów, uwolnij ich i siebie od tej przykłej konieczności.

Odrobinę przedsiębiorczości, a można nawet znacznie sobie ułatwić tę sprawę, wysyłając opłaty członkowskie zbiorowo, grupami. Jeżeli w jednym i tem samym przedsiębiorstwie pracuje paru, kilku lub kilkunastu kolegów, jeden może z łatwością zebrać od nich sumy należne i wysłać je zbiorowo lub doręczyć skarbnikowi, który z wdzięcznością dostarczy odrębnie pokwitowania dla każdego wpłacającego. Koledzy, którzy w tem pośredniczą, uczynią to bardzo chętnie, o ile spotkają się z wdzięcznością, jak być powinno, a nie z niechęcią ze strony tych kolegów, którym pragną przyjść z pomocą.

Zwracamy się do wszystkich naszych kolegów, członków SIMP, by nie utrudniali nam naszej i tak już dość ciężkiej pracy, w komisjach finansowej i administracyjnej, przez zaleganie ze składkami! Zwracamy się z gorącą prośbą do tych Kolegów, którzyby pragnęli nam w tem dopomóc, podejmując się pośredniczenia w zbiorowym przysyłaniu składek! Grupy członków mogłyby w tych warunkach opłacać składki nie kwartalnie, lecz miesięcznie, co niezawodnie byłoby przez wielu przyjęte z dużym zadowoleniem.

Regularne opłacanie składek nie jest utopją. Wiemy, iż w Związku Polskich Inżynierów Elektryków na 300 przeszło członków zaledwie sześciu zalega z opłatą składek ponad 1 kwartał! Bierzmy stąd przykład dla nas! **Płaćmy składki!** Ułatwiamy to sobie przez zbiorowe przysyłanie składek! Pamiętajmy, iż regularne uiszczanie składek członkowskich jest jednym z najlepszych sprawdzianów tężyzny, zwartości i karności organizacyjnej stowarzyszeń!

WIADOMOŚCI OSOBISTE

Nowoprzybyli członkowie SIMP:

1. Jaworski Adam, Warszawa, Okęcie 1 pułk Lotniczy.
2. Kanczewski Klemens, Częstochowa, ul. Ogrodowa 43.
3. Kwiatkowski Julian, Skarżysko, F-ka Amunicji.
4. Lorek Roman, Lublin, pl. Bychawski 5 m. 16.
5. Lutze-Birk Aleksander, Warszawa, ul. Piłicka 36.
6. Łapuszewski Jan, Warszawa ul. Marymoncka 3 m. 19.
7. Obrąpalski Jan, Katowice, ul. Opolska 11.
8. Prugar Kazimierz, Czechowice, poczta Dziedzice.
9. Rzepko-Łaski Wacław, Warszawa, ul. Wiejska 9 m. 17.

10. Sliwiński Julian, Dziedzice, ul. Staszica 136.
11. Stauffer Adam, Kałusz, TESP.
12. Steinheil Jerzy, Warszawa, Al. 3-go Maja 14 m. 82.
13. Szreniawski Janusz, Piastów k. Warszawy, cl. Słowackiego 4 m. 6.
14. Uziembło Antoni, Katowice, ul. Francuska 27 m. 4.
15. Wilde Mikołaj, Warszawa, ul. Wspólna 44 m. 14.
16. Wojtyła Alfred, Radom, F-ka Broni.

Nowoprzybyli członkowie juniorzy SIMP:

1. Możdżeński Zbigniew, Warszawa, ul. Podhalańska 3.

LISTA INŻYNIERÓW

MECHANIKÓW POLSKICH (c. d.)

Nr. 6

132. Przeździecki Stanisław, Ref. Sztabu D. O. K. Nr. 6 w Łodzi, Łódź, ul. Tkacka 20, r. ur. 1887, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1913.
133. Przybyłko Zygmunt, Z-ca Kier. Biura Planowania Warsztatów Amunicyjnych Nr. 1 w Warszawie, Warszawa, ul. Raszyńska 21, m. 4, r. ur. 1889, Uniw. w Nancy, Wydz. Mech., r. uk. 1912.
134. Przybyłowicz Robert, Szef Biura Zakup. i Prokur. Sp. Akc. Wielkich Pieców i Zakł. Ostrowieckich, Dyrekcja w Warszawie, Warszawa, ul. Topolowa 2, r. ur. 1891, Uniw. w Liège, Wydz. Mech., r. uk. 1913.
135. Rodziewicz Adam, Inż. Stow. Dozoru Kotłów w Warszawie, Białystok, ul. Sobieskiego 22 m. 4, r. ur. 1886, Polit. w Moskwie, Wydz. Mech., r. uk. 1914.
136. Rokitoski Władysław Stefan, Inż. Stow. Dozoru Kotłów w Warszawie, Biała k.-Bielska, ul. Dworkowa 401, r. ur. 1898, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1925.
137. Roliński Józef, Wykład. Polit. Warszawskiej, Kier. Wydz. Fiz.-Techn. Instytutu Fizycz. Muzeum Przem. i Rolnictwa w Warszawie, Warszawa, ul. Śniadeckich 9 m. 14, r. ur. 1889, Instytut Technolog. w Tomsku, Wydz. Mech., r. uk. 1915.
138. Rosner Witold, Inż. Stow. Dozoru Kotłów w Warszawie, Lwów, ul. Św. Teresy 10, r. ur. 1898, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1924.
139. Rybiński Stanisław, Kier. Ruchu Dz. Okrętowego Państw. Stoczni Modlińskiej, p. Nowy Dwór k.-Modlina, Stocznia, r. ur. 1899, Polit. Warszawska, Wydz. Mech., r. uk. 1925.
140. Rzepko-Łaski Wacław, Kier. Wydz. Mennicy Państwowej w Warszawie, Warszawa, ul. Wiejska 9 m. 17, r. ur. 1898, Uniw. w Tuluzie, Wydz. Mech., r. uk. 1929.
141. Sadłowski Marjan, Ref. Techn. Śląskiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej w Hajdukach Wielkich, Hajduki Wielkie, r. ur. 1908, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1932.
142. Sapociński Maksymilian, Właśc. Biura Techn. w Łodzi, Łódź, ul. Zamenhofa 8, r. ur. 1899, Polit. Warszawska, Wydz. Mech., r. uk. 1922.
143. Schlich Jan, Szef Wydz. Kotłowego Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu, Poznań, ul. Marsz. Focha 40, r. ur. 1893, Polit. w Brnie Mor., Wydz. Mech., r. uk. 1914.
144. Schramme Wacław, Inż. Stow. Dozoru Kotłów w Warszawie, Warszawa, ul. Krucza 6 m. 5, r. ur. 1880, Polit. Kijowska, Wydz. Mech., r. uk. 1908.
145. Skopowski Władysław, St. Asyst. Szefa Inspekcji F-ki Broni w Radomiu, Radom, ul. Planty 5 m. 21, r. ur. 1888, Polit. w Liège, Wydz. Mech., r. uk. 1920.
146. Sliwiński Julian, Kier. Ruchu Walcowni Metal. w Dziedzicach, Dziedzice, ul. Staszica 136, r. ur. 1904, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1930.
147. Smolański August, Inż. Stow. Dozoru Kotłów w Katowicach, Katowice, ul. Jordana 13, m. 6, r. ur. 1905, Polit. Lwowska, Wydz. Mech., r. uk. 1929.

148. Socha Lesław, Ref. Techn. Lwowskiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej, Lwów, Politechnika, r. ur. 1907, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
149. Specht Tadeusz, Ref. Techn. Lwowskiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej, Lwów, Politechnika, r. ur. 1908, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
150. Steinheil Jerzy, Inż. Akwizytor Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Warszawa, Al. 3-go Maja 14 m. 82, r. ur. 1890, Uniw. w Glasgow, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
151. Stryjski Roman, Referendarz Dyr. Okr. Kolei Państw. w Poznaniu, Poznań, ul. Grunwaldzka 18, r. ur. 1903, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
152. Straszewski Włodzimierz, Konstr. Wyd. Techn. Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Warszawa, P. Z. Skoda, r. ur. 1903, Polit. Warszawska, Wyd. Mech.
153. Styrna Stanisław, Ref. Techn. Starachowickiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej, Starachowice, r. ur. 1902, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
154. Suchowiak Bogdan, Kier. Wyd. Sprzedaży Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu, Poznań, ul. Asnyka 3 m. 6, r. ur. 1905, Polit. Gdańska, Wyd. Mech.
155. Świetlicki Konstanty, Inż. Zakł. Ostrowieckich w Ostrowcu, Ostrowiec Kiel., ul. Kościuszki 5, r. ur. 1896, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
156. Szałajko Jan, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Poznaniu, Poznań, ul. Ogrodowa 11, r. ur. 1901, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1928.
157. Szenic Tadeusz, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Warszawie, Łódź, ul. Ks. Bisk. Bandurskiego 23, r. ur. 1890, Instytut Górniczy w Petersburgu, r. uk. 1913.
158. Szewalski Robert, Adjunkt Polit. Lwowskiej, Lwów, ul. Tarnawskiego 4 m. 3, r. ur. 1903, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
159. Szrajber Wiktor, Konstr. F-ki J. Johna, Sp. Akc. w Łodzi, Łódź, ul. Piotrkowska 215, r. ur. 1884, Polit. Warszawska, Wyd. Mech.
160. Szrojt Ludwik, Asyst. Warszt. Amunicyjnych Nr. 1 w Warszawie, Warszawa, ul. Mokotowska 12 m. 8, r. ur. 1900, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
161. Szujski Tadeusz, Warszawa, ul. Szczygła 1a, m. 14, r. ur. 1906, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
162. Szulc Józef, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Poznaniu, Poznań, ul. Słowackiego 42, m. 8, r. ur. 1892, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1920.
163. Tarnawski Jan, Kier. Obróbki Termicznej Huty Baildon w Katowicach, Katowice, ul. Chorzowska 66, m. 5, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1928.
164. Teodorowicz Edward, Inż. Biura Planowań Warszt. Amunicyjnych Nr. 1 w Warszawie, Warszawa, ul. Kozińskiego 1, r. ur. 1879, Instytut Technolog. w Charkowie, Wyd. Mech., r. uk. 1906.
165. Terlikowski Marjan, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Warszawie, Lwów, ul. Św. Teresy 10, r. ur. 1883, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1905.
166. Tuczyński Alojzy, Szef. Biura Techn. F-ki J. Johna, Sp. Akc. w Łodzi, Łódź, ul. Wólczańska 169, r. ur. 1868, Polit. Lwowska, Wyd. Mech.
167. Tymieniecki Antoni Marjan, Konstr. Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Włochy, ulica Karola 7, r. ur. 1906, Polit. Gdańska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
168. Ty miński Władysław, Kier. Biura Techn. F-ki Maszyn i Narzędzi Wiertn. w Gliniku Marjampolskim, Glinik Marjampolski, r. ur. 1890, Uniw. w Nancy, Wyd. Mech., r. uk. 1915.
169. Walczak Janusz, Ref. Techn. Lwowskiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej, Lwów, Politechnika, r. ur. 1906, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
170. Wałaszek Zygmunt, Asyst. Starachowickich Zakł. Górniczych w Starachowicach, Starachowice, r. ur. 1899, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1928.
171. Weinreb Marceli, Kier. Biura Fabrykacji Tramwajów Miejskich m. st. Warszawy, Warszawa, ul. Tarczyńska 2, m. 10, r. ur. 1898, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1921.
172. Wiciejewski Antoni, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Warszawie, Warszawa, ul. Piusa XI, 32, m. 22, r. ur. 1903, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
173. Wierzbicki Wacław, Naucz. Państw. Szkoły Technicznej w Wilnie, Wilno, ul. Ciasna 3, m. 4, r. ur. 1882, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1908.
174. Wierchlejski Klemens, Ref. Techn. Śląskiego Oddz. Mech. Stacji Doświadczalnej Polit. Lwowskiej w Hajdukach Wielkich, Hajduki Wielkie, r. ur. 1902, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1931.
175. Wierzyk Czesław, Konstr. Państw. Zakł. Inżynierji w Warszawie, Warszawa, ul. Wspólna 32, m. 1, r. ur. 1898, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1932.
176. Wilde Mikołaj, Konstr. Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Warszawa, ul. Wspólna 44, m. 14, r. ur. 1901, Polit. Gdańska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.
177. Witulski Stefan, Kier. Ruchu i Wyd. Mech. Wojsk. Wytw. Rakiet w Skarżysku, Skarżysko-Kam., Wojsk. Wytw. Rakiet, r. ur. 1894, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1922.
178. Wojewódzki Wacław, Komisarz Rządowy m. Łodzi, Łódź, ul. Piramowicza 8, r. ur. 1879, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1904.
179. Wolski Bogumił, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Warszawie, Warszawa, ul. Wspólna 51, r. ur. 1900, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1925.
183. Wygocki Franciszek, Konstr. Biura Techn. Starachowickich Zakł. Górniczych w Starachowicach, Starachowice, r. ur. 1900, Polit. Gdańska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
184. Wyszyński Feliks, Nacz. Wyd. Drog. Sp. Akc. Łódzkie Wąsk. Koleje Elektryczne, Łódź, ul. Piotrkowska 77, r. ur. 1877, Instytut Technolog. w Charkowie, Wyd. Mech., r. uk. 1904.
185. Zelena Stanisław, Inż. Stow. Dozoru Kotł. w Katowicach, Katowice, ul. Opolska 11, r. ur. 1901, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1924.
186. Ziębiński Marjan, St. Asyst. Polit. Warszawskiej, Inż. Warszt. Amunicyjnych Nr. 1 w Warszawie, Warszawa, ul. Koszykowa 71, m. 31, r. ur. 1907, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1933.
187. Zimny Witold, Z-ca Szefa Wyd. Zakupów Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Warszawa, ul. Hoża 50, m. 12, r. ur. 1897, Polit. Lwowska, Wyd. Mech., r. uk. 1922.
188. Zirkwitz Aleksander, Kier. Gr. Termicz. Wyd. Obróbki Polskich Zakł. Skody w Warszawie, Warszawa, ul. Grójecka 43, m. 10, r. ur. 1899, Polit. Warszawska, Wyd. Mech., r. uk. 1929.

„Przegląd Mechaniczny” wychodzi 2 razy mies. Przedpłata w kraju (z przesyłką): kwart. zł. 10, półr. zł. 20, roczna zł. 40, zagr. (z przesyłką) zł. 60 rocznie
Ceny ogłoszeń podaje Administracja na żądanie.

Wydawca: STOW. INŻ. MECH. POLSKICH
Redaktor odp. Inż. CZESŁAW MIKULSKI, SIMP

Adres Administracji: Warszawa, ul. Czackiego 3 (gmach Stow. Techn.) m. 22, telefon 281-85
Redakcja: (Czackiego 3/5 m. 22) otwarta w piątki od godz. 19-ej do 20-ej (telefon 244-78)

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska”, Warszawa, Szpitalna 12, telefony: 272-06, 587-98, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.