

szczególniej ważne wyświadczyła podczas wojny, gdy na niej zbudowano stację radiotelegraficzną.

Korzystając z Wieży rozpoczął Eiffel (1906) badania nad upadkiem ciał, chyżością powietrza, i t. p., co skłoniło go (1907) do wzniesienia najpierw mniejszego, później dużego laboratorium aerodynamicznego. Prace, przeprowadzone przez to laboratorium, zyskały szeroki rozgłos w kołach fachowców i góracie uznanie u władz państwowych.

Eiffel publikował opisy swoich budowli i wyniki doświadczeń swego laboratorium aerodynamicznego.

Wspólnie z Lessepsami, ojcem i synem, wmieszany był w rozgłosną swego czasu aferę panamską (1903) i po przeprowadzonym procesie skazany na więzienie, ponieważ pobrał 19 milionów franków za roboty, których nie wykonał. Został jednak uwolniony z powodu przedawnienia (*Génie civ.* 1924, 21 i *Tygg. ill.* 1903).

— † **Kinel Ignacy**, ur. 4. III. 1844 w Piotrkowie, zmarł 2. I. 1924 we Lwowie. Gimnazjum ukończył w Piotrkowie. Brał czynny udział w powstaniu, był dwa razy ranny, a wywieziony do Krakowa, został uwięziony przez władze austriackie. Wypuszczony z więzienia wyjechał do Paryża, gdzie wstąpił do szkoły Mont Parnase, z której został przyjęty do szkoły wojskowej (francuskiej: inżynierja i artylerja) w Metz. Po jej ukończeniu (1867) spędził rok w służbie francuskiej, poczem, powróciwszy do kraju, wstąpił do służby drogowej Wydziału Krajowego, w której — z przerwą (1880—1884) przy prywatnem przedsiębiorstwie — przebył aż do przejścia na emeryturę w r. 1912 jako st. radca bud. W r. 1923 otrzymał order *Virtuti Militari*. Cześć Jego pamięci.

† **Koledzy zmarli w ostatnich czasach**: **Machniewicz Zygmunt**, em. st. radca bud. państw. w Stryju; **Skwarczyński Władysław**, em. st. radca bud. państw. we Lwowie, autor powszechnie znanego podręcznika budowlanego „Analiza cen“; **Gończarczyk Antoni**, st. radca bud. państw., w Kołomyji; **Januszkiewicz Roman**, wicedyrektor Miejs. Zakł. Elektr. we Lwowie.

† **Kędziński Zygmunt**, inżynier cywilny, ur. 1839, zmarł we Lwowie 17. I. 1924. Po ukończeniu Lwowskiej Akademii Technicznej pracował przy budowie kolei ze Lwowa przez Czerniowce do Jass, a w szczególności przy budowie dworców w Czerniowcach i w Jassach. Następnie jako dyrektor naczelny przedsiębiorstwa „Towarz. budowlane“ kierował budową gmachu Politechniki Lwowskiej (1873—1877). Później jako przedsiębiorca wykonał wiele budynków we Lwowie, między niemi trudną rekonstrukcję fundamentów Banku Hipotecznego przy pl. Marjackim i budowę gmachu Galic. Kasy Oszczędności.

W życiu społecznem brał żywy udział jako radny m. Lwowa (1883—1895), jako członek a później prezes (1900—1906) stowarzyszenia Izby Inżynierskiej, jako wieloletni prezes Kasyna Miejskiego. Długoletnia i rozległa praktyka techniczna, zalety umysłu i charakteru wysuwały go na czoło inżynierów lwowskich. Cześć Jego pamięci!

† **Inż. Leon Krobicki**. Na dźwięk nazwiska staje jasno przed oczyma każdego, który choćby przypadkowo z Nim się kiedyś zetknął, energiczna postać naszego śp. Kolegi.

I nie potrzeba wysiłku myśli, by wywołać w pamięci obraz tego, który był naprawdę uosobieniem energii, siły, charakteru, uczciwości i cnót obywatelskich niecodziennie spotykanych.

Niezawodnie źródłem niepospolitych Jego zalet była tradycja rodowa. W twardej walce z zaborcami dziadek Jego, stryjowie i ojciec w latach 1848 i 1863 składają krew i mienie w obronie wolności.

Śp. Leon Krobicki, urodzony w rodzinnej Harklowej obok Nowego Targu w roku 1854, przeżywa ten okres walk i ruiny majątkowej w wieku dziecięcem, a dotyka go boleśnie zgon ojca zatortuowanego w więzieniu austriackiem w r. 1864.

Wykształcenie średnie otrzymuje w Stanisławowie i Brzeżanach, wyższe — prawnicze we Wiedniu i kończy politechnikę w r. 1878.

Jako młody inżynier pracuje kolejno w Wydziale Krajowym, Archiwum Map we Lwowie i w Zarządzie kolei Karola Ludwika. Następnie przez lat prawie trzydzieści jest inżynierem b. Namiestnictwa we Lwowie, przebywając kolejno w Złoczowie, Kołomyji i Bochni jako kierownik okręgów technicznych.

W r. 1907 otwiera własne biuro techniczne cywilnego inżyniera i geometry we Lwowie i przeprowadza w swem przedsiębiorstwie szereg budowli jak: zbiorników ziemnych na ropę, dróg i mostów w okolicach Borysławia, budynków i urządzeń tłoczni dla ropy w Modryczu, rozszerzenia wodociągów w Krynicy i innych, tudzież współpracuje w przemyśle, rozwijając nabytą w Drohobyczu fabrykę lin stalowych dla wiertnictwa. W tym czasie bierze żywy udział w pracach Izby inżynierskiej, w Towarzystwie Politechnicznem i w życiu koleżeńskim. W czasie wojny, w której wzięło udział Jego czterech synów, osiadł w Zakopanem i tam do ostatniej chwili gorliwie i nieustraszenie pracował jako inżynier cywilny i jako radny, pomimo wieku z młodzieńczą energją.

Poza pracami swego zawodu, a bardzo często z uszczerbkiem dla własnego dobra, oddał się śp. Krobicki cały na usługi sprawie narodowej i społecznej. Sokolstwo Polskie miało w Nim niezmożonej energii przodownika przez lat 50, był jego chorążym, założycielem i prezesem wielu gniazd. Organizacje Narodowe szeregu powiatów w Małopolsce miały w Nim swego twórcę i pracownika — Lwów, a potem Zakopane zawdzięcza Mu wiele na polu organizacji życia narodowego.

Tym wielkim wysiłkiem pracy i tą niezwykłą ofiarnością swego czasu i sił, z jaką służył społeczeństwu, przyniósł też nam — Jego kolegom zawodowym — wielki zaszczyt, a młodemu pokoleniu dał przykład, jak należy pojąć i spełniać obowiązki dobrego obywatela. Zmarł w Krakowie 29. XII. 1923. Cześć Jego pamięci.

Inż. B. W.

RÓŻNE SPRAWY.

W sprawie rozporządzeń mostowych Ministerstwa Kolei Żelaznych (Odpowiedź na artykuł Dr. M. Thulliego). W Nr. 24 *Czasopisma Technicznego* z 25. XII. 1923 r. P. Prof. Dr. M. Thullie pomieścił odpowiedź na mój list do Redakcji w powyższej sprawie, wydrukowany w Nr. 21 *Czasopisma* z r. 1923.

Powyzsza odpowiedź może być podzielona na dwie części. Pierwsza z nich dotyczy się zasadniczej kwestji oszczędnościowej przy budowie nowych mostów kolejowych w Polsce i związanej z tą kwestją sprawy nowych norm obciążeń mostów. Druga część traktuje o kilku drugorzędnych spornych kwestjach, mających mniejsze znaczenie i dotyczących się szczegółów obliczania mostów, które to szczegóły w przepisach mostowych różnych państw są traktowane rozmaicie i nie są dotychczas ujednostajnione. Odpowiednio do powyższego podziału również moje objaśnienia będą rozdzielone na dwie części.

Co do kwestji oszczędnościowej zgadzam się z Sz. P. Profesorem, chodzi tylko o wyjaśnienie: co się nazywa rzeczywistą oszczędnością? Jak wiadomo Anglicy mają przysłowie: „Jestem za biedny, żeby kupować tanją rzecz“. Otóż rzeczywista oszczędność polega na tem, że kupując jakąś rzecz zwracamy uwagę nie tylko na to, czy w najbliższym czasie ona będzie użyteczną, ale i na długotrwałość tej rzeczy. Nieprzewidująca na przyszłość oszczędność może okazać się w skutkach swoich daleko gorszą od rzekomej rozrzutności.

W krytyce swojej Sz. P. Profesor zauważa; „że obaj nasi sąsiedzi powiększyli znacznie ciężar osi przy obliczaniu mostów, nie może to być dla nas argumentem“! Ależ P. Profesorze! Nietylko Rosja i Niemcy, także Austrija, Szwajcarja, a nawet Rumunja, t. j. państwa, które podobnie jak Polska przygotowują zawczasu swoje linje kolejowe do silnego ruchu tranzytowego, przyjęły już powiększone obciążenia dla mostów na linjach pierwszorzędných tranzytowych i to obciążenie wyższe od przewidzianých w naszych polskich normach.

Również i Związek Międzynarodowy Kolei Żelaznych (Union Internationale des Chemins de fer) proponuje zwiększone normy obciążeń, przy których obciążenie wagonami na metr

bieżący toru przyjmuje równe 8 t/m b., czyli o 2 t/m b. wyższe od odpowiedniego obciążenia najcięższej normy (A) polskiej. Tenże Związek proponuje przyjąć normalny nacisk każdej osi parowozu pięciosiowego i każdej osi jaszczyka trzyosiowego po 22 tonn; przy obliczaniu zaś belek jezdni i głównych belek mostów małej rozpiętości nacisk osi parowozu powiększyć do 25 tonn przy czterech osiach, i do 28 tonn przy jednej osi obciążającej.

Lecz co najważniejsze, Sz. P. Profesor w swojej krytyce wcale nie uwzględnił bardzo ważnego wyjaśnienia z mojej odpowiedzi, a mianowicie, że równocześnie z przyjętymi w Polsce powiększonymi normami obciążenia mostów kolejowych, zwiększono też: 1. normy natężeń dopuszczalnych, i 2. stosunek wysokości belek i dźwigarów do ich rozpiętości, właśnie w tym celu, ażeby uzyskać jaknajwiększą oszczędność materiału przy projektowaniu mostów. Skutkiem tego zarządzenia waga głównych dźwigarów nowych mostów prawie się nie powiększyła, a niewielkie powiększenie wagi jezdni odpowiada zapasowi na powiększenie obciążeń w przyszłości, ażeby możliwie uniknąć bardzo trudnego i kosztownego wzmocnienia belek jezdni bez znacznej przerwy ruchu. Że środków powyżej wskazanych do zmniejszenia ciężaru własnego mostów nie wyzyskano poprzednio dla mostów egzystujących, to czyż można Sz. P. Profesorze, obwiniać za to Polskie Min. K. Z.? Ależ to jest zarzut, który powinien być zwrócony do państw zaborczych!

Jeszcze raz zaznaczam, że należy bardzo żałować, że Sz. P. Profesor nie skorzystał ze sposobności, przy ekspertyzie projektu mostu przez Wisłę, dla wypowiedzenia swoich poglądów i wątpliwości w sprawie norm obciążeń mostów kolejowych.

Przechodząc do drugiej części mojej odpowiedzi musiałbym powtórzyć to, co już pisałem w pierwszym liście. Powtórzenie to uważam za zbyteczne.

Powyższe wyjaśnienia uważam, ze swojej strony, za ostatecznie wyczerpujące kwestję. Kto ma słuszność przyszłość okaże.

Prof. Dr. Inż. St. Kunicki.

Warszawa dn. 4. marca 1924 r.

Audjencja Prezydium Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Dnia 22. lutego b. r. Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął na audjencji Prezesa St. Del. Pol. Zrzeszeń Techn. Inż. Stanisława Rybickiego, Gen. Sekretarza tej Del. Inż. Stanisława Rodowicza i Prof. Dr. Bohdana Derynga, którzy przedłożyli Panu Prezy-

dentowi memoriał, zawierający wnioski I. Ogólnego Zjazdu Polskich Techników Zrzeszonych, dotyczące udziału techników w obronie Państwa, przeprowadzenia standaryzacji, rejestracji uczonych i inżynierów dla ich należytego przeznaczenia dla służby wojennej, rejestracji zakładów przemysłowych i przygotowanie ich przekształcenia dla przemysłu wojennego, i t. d.

Wiadomości Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych. Członkowie Pol. Tow. Polit., którzy pragną otrzymywać „Wiadomości“ zechcą przesłać prenumeratę 1 złp. kwartalnie do Administracji „Wiadomości“ Warszawa, ul. Czackiego 1. 3/5, konto czekowe P. K. O. 5878.

Japonja a technicy polscy. Według informacji Ministerstwa Spraw Zagranicznych możliwość zatrudnienia inżynierów i techników Polskich w Japonji istnieje, jednakowoż pod warunkiem władania językiem angielskim, względnie niemieckim, oraz pod warunkiem pokrycia kosztów podróży do Japonji z własnych funduszy, które to koszty wynoszą: około 400 dolarów amerykańskich drogą morską (via Marsylja) statkiem II. klasy, drogą lądową I. kl. (via Moskwa, Syberja) mniej więcej to samo. Niezależnie od powyższych wyjaśnień M. S. Z. równocześnie zwraca się do Poselstwa R. P. w Tokjo, celem bliższego i bardziej szczegółowego zbadania możliwości zrealizowania powyższej propozycji.

Towarzystwo Urbanistów Polskich zostało założone w Warszawie w końcu 1923 r. Adres: Warszawa, Wydział Architektoniczny Politechniki Warszawskiej, Koszykowa 53.

Celem Tow. jest praca naukowa nad wszelkimi zagadnieniami z dziedziny powstawania, życia i uzdrowienia organizmów miejskich, oraz wszelkich osiedli ludzkich ze szczególnem uwzględnieniem stosunków polskich, praca opiniodawcza w powyższym okresie, oraz szerzenie tej gałęzi wiedzy wśród społeczeństwa.

Członkami Tow. są osoby, pracujące w dziedzinie urbanistyki i posiadające wyższe wykształcenie zawodowe, lub też szczególnie pożyteczne dla Tow. z tytułu swej działalności społecznej lub naukowej.

Sprostowanie. W num. 24 *Czasopisma* z 25. XII. 1923 r. wkradły się następujące pomyłki druku:

Str.	szpalta	wiersz	ma być
351	lewa	3 od dołu	o najekonomiczniejszej średnicy
353	prawa	27 „	góry Fussach
354	prawa	7 „	„ w wykładniku $\frac{A}{11}$ zamiast $\frac{4}{11}$

SPRAWY TOWARZYSTWA.

Posiedzenie Wydziału Głównego P. T. P. z d. 4. lutego 1924 r. Przewodniczy kol. Rybicki, sekr. kol. Krause. Obecni kol.: Bratro, Blum, Gayczak, Huber, Kozłowski, Kühnel, Jaskólski, Roniewicz, Krzyczkowski, Wierzbicki, i Zipser.

Kooptowano na członków Wydziału kol. Krausego Henryka, Południowskiego Franciszka i Freunda Karola.

Protokół poprzedniego posiedzenia zatwierdzono z drobną zmianą, proponowaną przez kol. Jaskólskiego w sprawie czynszu najmu p. Dr. Röhra: 25% czynszu przedwojennego oprócz podatku, przyczem kol. przewodniczący wyjaśnia, że list do p. Röhra pozostał bez rezultatu.

Przyjęto nowych członków kol. Tadeusza Skórkowskiego, Franciszka Bilińskiego i Franciszka Rybickiego.

Kol. skarbnik przedkłada sprawozdanie za miesiąc styczeń 1924 r., które wykazuje 1.800.000.000 Mp. niedoboru i proponuje, by obłożył członków daniną przymusową w wysokości 1.500.000 Mp. w celu pokrycia niedoboru. Po wyczerpującej dyskusji uchwalono następujące wnioski: 1. przyjęto waloryzację wkładek członków na marzec, a to: dla miejscowych 1.50 złp. = fr. wal., dla zamiejscowych 1.25 złp. = fr. wal.; 2. pokrycie deficytu przez uzupełnienie wkładek za ubiegłe

miesiące w wysokości 1 złp. = fr. wal. od członka; 3. ograniczenie *Czasopisma* na luty do 8 stron druku dla obu numerów; 4. podniesienie honorarjum autorskiego na 0.01 złp. od wiersza szpalty.

Kol. przewodniczący zawiadamia o zwołaniu Sądu honorowego na żądanie Oddziału Przemysłowego w przedmiocie sporu między dwoma członkami tegoż Oddziału. Dalej odczytuje pismo wysłane do stałej Delegacji w sprawie zniesienia Ministerstwa Robót Publ. i pismo od Stałej Delegacji z ułożoną jej listą rzeczoznawców dla badania Państwowych wytwórni przemysłowych.

Po dłuższej dyskusji, dotyczącej się udziału Stałej Delegacji w pracach oszczędnościowych i obrania rzeczoznawców, uchwalono: 1. wysłać pismo o przysłanie wykazu wytwórni państwowych; 2. odnieść się do Izby Inżynierskiej i do Dziekanów Wydziału Politechniki Lwowskiej z prośbą o podanie z ich stron nazwisk rzeczoznawców; 3. wybrano rzeczoznawców dla Nadzwyczajnego Komisarza Oszczędnościowego w sprawie reorganizacji urzędów technicznych.

Po wyczerpaniu porządku dziennego kol. przewodniczący zamknął posiedzenie.

Honorarjum autorskie Cz. T. wynosi od 1. III. b. r. po 2 grosze od wiersza szpalty, t. j. obecnie po 36.000 Mp.