

Następnie dokonano wyboru władz koła (przewodn. kol. *F. Bąkowski*), a wreszcie na wniosek kol. *M. Nierojewskiego* powołano dwie Komisje: jedną, której zadaniem będzie rozpatrzenie sprawy zwołania w roku bieżącym I Zjazdu Ogrzewników Polskich, i drugą, która ma rozpatrzyć sprawę możliwości wzięcia przez ogrzewników polskich udziału w tegorocznym zjeździe ogrzewników w Niemczech (w czerwcu, w Berlinie).

Koło Pracy Społecznej. Na zebraniu w dn. 14 marca b. r. inż. *R. Brelewski* wygłosił referat p. t. „Rola inżyniera w społeczeństwie”, w którym rozpatrzył rolę społeczną inżyniera nie tylko, jako jednostki w społeczeństwie, ale przede wszystkim jako organizacji zawodowej — społeczności inżynierskiej.

Dzisiejszy postęp techniczny — to dzieło przede wszystkim inżyniera: jego myśli, dociekań, wysiłków, trudu i znoju. Oddając cały ten postęp na usługi ludzkości inżynier tem samem spełnił swe społeczne zadanie. Wydawałoby się słusznym prawie wszechwładne stanowisko inżyniera w społeczeństwie, które tak dalece korzystało z wyników jego pracy i stało się prawie niewolnikiem postępu technicznego. Tymczasem tak nie jest: inżynier sam stał się służą maszyn i został zepchnięty do roli podrzędnej w obecnej organizacji społecznej.

Organizacja ta według prelegenta jest zgruntu fałszywa: w świecie jest nadmiar dóbr materialnych i zupełna nieumiejętność należytego ich podziału — zupełny brak sprawiedliwości społecznej. Lecz nie postęp techniczny, nie maszyna, nie inżynier spowodował tę niebywałą w dziejach ludzkości klęskę narodów całego świata, — spowodowały ją fałszywe zasady socjologii i ekonomiki, rugujące pierwiastek etyczny z życia ludzkiego.

Dziś w świecie całym przychodzi otrzeźwienie. Budzą się społeczeństwa i narody z pod sugestyj, że siła materialna — to wszystko. Dziś już nie wystarczy zatłwić tę czy inną stronę zagadnienia, ale trzeba się gruntownie zabrać do całości. Trzeba zmienić całe tło gospodarczo - społeczne naszego życia, wysuwając daleko sięgający program społeczny.

W tej pracy inżynier winien zająć przodujące stanowisko nie tylko, jako jednostka, ale, jako organizacja zawodowa społeczna, w kontakcie z całym społeczeństwem.

Przykład takiej pracy społecznej daje „Union Sociale d'Ingénieurs Catholiques” — Związek Inż.-Kat. we Francji. Organizacja ta, istniejąca od niedawna, cieszy się wielkim poważaniem we Francji. Liczy obecnie 8308 członków. Związek rozwija nadzwyczaj aktywną działalność na polu społecznym. Specjalny Komitet, wspomagający bezrobotnych członków i zajmujący się pośrednictwem pracy, dał w ub. roku 312 posad członkom związku, a w 1500 wypadkach interwenjował z dodatnim wynikiem w sprawach wydalenia z pracy.

Zadaniem Koła pracy społecznej jest organizacja i opracowanie programu pracy społecznej inżynierów w założeniu, że: 1. Inżynier obowiązany jest do pracy społecznej (nie biorąc w niej udziału, staje się precyzyjnym „robotem”). 2. Praca społeczna polskiego inżyniera musi iść pod hasłem cywilizacji i kultury chrześcijańskiej, ściślej mówiąc katolickiej, zgodnie z wskazówkami encyklik papieskich, socjologów katolickich, a zwłaszcza wytycznymi Rady Społecznej przy Prymasie Polskim, w której inżynier winien wziąć jaknajwyższy udział. 3. Praca polskiego inżyniera musi dążyć do unarodowienia stosunków gospodarczych w Polsce. 4. Inżynierowie polscy muszą stworzyć zwartą i silną korporację zawodową, która mogłaby zawsze przyjść ze skuteczną pomocą duchową i materialną swym członkom. 5. Młody inżynier - Polak w oparciu o tę organizację, po ukończeniu studiów, powinien samodzielnie stwarzać nowe placówki życia gospodarczego, łącząc się z robotnikami i rzemieślnikiem polskim, miast oczekiwać bezradnie i bezmyślnie na „posadę”; niech nie gardzi najskromniejszą pracą na własnym warsztacie! 6. W istniejących warunkach państwoprawnych należy dążyć do przeprowadzenia zasadniczych postulatów pracy społecznej — sprawiedliwości społecznej — w prawodawstwie, instytucjach państwowych, samorządowych, użyteczności publicznej...

W ożywionej dyskusji zabierali głos pp. inż. inż. *Suszynski, Rodowicz, Iwanicki, Marcinkowski*.

Koło Smochodowe. Rok 1934 stanowi dalszy pomysłny etap w historii rozwoju Koła. Liczba członków w okresie sprawozdawczym osiągnęła: 35 czl. zwyczajnych, 29 nadzwyczajnych i 66 gości. Dewizę swą, t. j. przyczynienie się do szerzenia wiedzy i techniki samochodowej, mając na względzie potrzeby Państwa, jego przemysłu i handlu, Koło starało się realizować przez organizowanie zebrań odczytowych (7), a przede wszystkim przez utrzymanie na wysokim poziomie, zarówno pod względem treści, jak i formy zewnętrznej, wydawanego przez Koło miesięcznika „Technika Samochodowa”, zajmującego dziś czołowe miejsce w polskim czasopiśmiennictwie samochodowym.

LISTY DO REDAKCJI

Warszawa, dn. 4 kwietnia 1935 r.

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Spowodu pomieszczonej w Nr. 6-tym „Przeglądu Technicznego” z dnia 27 b. m. na str. 119 wzmianki prof. dr. W. Żenczykowskiego „w sprawie artykułu w Zeszytach Jubileuszowym”, proszę o łaskawe umieszczenie w poczytnym piśmie Pańskim niniejszego sprostowania.

Interpelacja moja zupełnie nie tyczyła się Statyki Budowlanej, o której mówi p. W. Żenczykowski, a wyłącznie odnosila się do prac z dziedziny Mostownictwa. Wskazałem p. Referentowi, że w pierwszej części artykułu Jego, p. t. „Mosty i Tunele”, na str. 801 Nr. 26 „Przeglądu Technicznego” za rok 1934, zostały zupełnie pominięte nazwiska wielu inżynierów-Polaków, zasłużonych na polu mostownictwa w Rosji, oraz niektórych, mających zasługi i w Polsce. Nazwiska tych inżynierów - Polaków były wyraźnie wskazane w moim artykule, drukowanym w „Przeglądzie Technicznym” w r. 1926 p. t.: „Krótki zarys rozwoju budowy mostów kolejowych w ciągu stulecia 1825—1925; ze szczególnem uwzględnieniem prac inżynierów - Polaków”.

Do tych rodaków naszych należą:

Ś. p. inż. *Władysław Kisłański*, autor premjowanego projektu żelaznego mostu przez rzekę Metę na kolei Miłkołajewskiej.

Ś. p. inż. *Stanisław Olszewski*, wykonawca robót mostu przez Amu-Darję i innych, oraz b. kierownik robót linii średnicowej w Warszawie.

Inż. *Aleksander Pstrokoński*, projektodawca wielu mostów w Rosji, oraz mostu przez Wisłę na linii średnicowej w Warszawie.

Inż. *Franciszek Borudźki*, projektodawca i wykonawca robót mostowych na kolei żelaznej Jekaterynińskiej.

Inż. *Bronisław Plebiński*, kierownik robót budowy mostu im. Ks. J. Poniatowskiego na Wisłę w Warszawie.

oraz autor tego listu, projektodawca wielu mostów żelaznych w Rosji, na linjach: Astrachańskiej (most ze zwodzonych częściami), Zachodnio - Syberyjskiej, Południowo - Zachodnich, Północno - Donieckiej, Moskiewskiej, Witebsk - Żłobin i innych.

Przy tej sposobności łączę i t. d.

(—) Prof. dr. inż. *St. Kunicki*,

b. Rektor Inst. Inż. Kom. w Petersburgu
b. Vice - Prezes Rady Inżynierskiej i b. Prezes Komisji Mostowej.

NOWE WYDAWNICTWA*)

Powody reorganizacji lecnictwa ubezpieczeniowego. — *W. Jastrzębski*. Nakł. Zakł. Ubezpiec. Społ. Str. 15. Warszawa, r. 1935.

Fundusz Pracy w latach 1933 i 34, str. 58 (7 tablic i 24 rys.) Nakł. Funduszu Pracy. Warszawa, 1934.

*) Wszystkie wydawnictwa podawane w tym dziale, są do nabycia w Księgarni Technicznej „Przeglądu Technicznego”. Warszawa, ul. Czackiego 3.

SPROSTOWANIE

W zesz. 7 na str. 140, łam lewy, wiersz 11 od dołu, nazwisko prelegenta winno brzmieć: dr. *Jan Gadomski*.