

NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK I.

WARSZAWA, 28 grudnia 1927 r.

№ 52

SZKOLNICTWO ZAWODOWE.

Sprawa należytego ukształtowania naszego szkolnictwa zawodowego, we wszystkich jego odmianach, nie przestaje zajmować uwagi nie tylko bezpośrednio do tego powołanych władz, lecz i szerszych kół społeczeństwa, a zwłaszcza techników. Jak o tem już mogli się łatwo przekonać czytelnicy „Przeglądu Technicznego” z wydanego w r. b. obszernego zeszytu specjalnego (Nr. 7), poświęconego sprawom szkolnictwa zawodowego, szkolnictwo to, dotrzymując kroku innym dziedzinom nauczania, rozwinęło się w Polsce odrodzonej nadzwyczaj szeroko. Jeśli porównamy liczby szkół i uczniów z przed lat 10 z tem, co obecnie kraj posiada, stwierdzimy postęp zdumiewający. Atoli proces doprowadzania szkolnictwa zawodowego do stanu, jaki byłby dla obecnych potrzeb kraju i przemysłu krajowego zupełnie już wystarczający, nie jest jeszcze ukończony, i istnieje szereg zagadnień, obchodzących żywo zarówno władze oświatowe, jak i sfery techniczne, które wymagają rozwiązania możliwie szybkiego. Wspominając tu o tych zagadnieniach, pragniemy podkreślić na wstępie fałt nadzwyczaj bliskiego — i oczywiście pożytecznego — kontaktu, jaki utrzymują przedstawiciele Departamentu szkolnictwa zawodowego z kołami technicznymi kraju, a więc ze Stowarzyszeniami inżynierskimi i z ich prasą. Wyrazem tego bliskiego kontaktu było m. in. jedno z ostatnich zebrań tegorocznych Stow. Inż. Mechaników Polskich, zwołane w celu przedyskutowania zagadnienia szkół przemysłowych, na skutek zwrócenia się Departamentu szkół zawodowych M. W. R. i O. P. do SIMP z prośbą o wypowiedzenie się w tej sprawie.

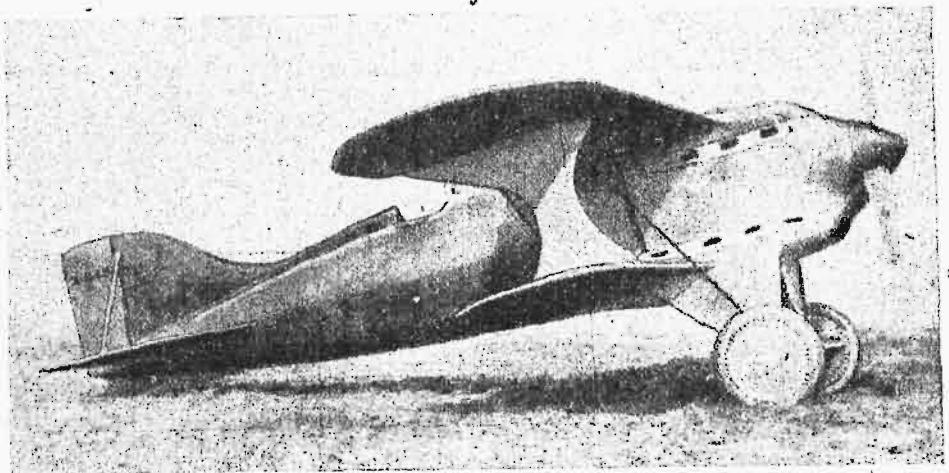
Wygłoszony na tem zebraniu przez p. Inż. R. Kowalskiego referat wstępny oraz ożywiona dyskusja, jaka się po nim rozwinęła, rzuciła światło na szereg spraw, wymagających bliższego jeszcze przedyskutowania, a częściowo nowych wysiłków ku poprawie stanu obecnego.

Z trzech czynników, oddziałujących na stan szkolnictwa zawodowego: 1) materiału uczniowskiego, 2) organizacji i wyposażenia szkół oraz 3) personelu nauczającego, każdy wymaga w mniejszym lub większym stopniu poprawy. Jeżeli chodzi o ten ostatni czynnik, to jest on, choć nie wszędzie, ale w dość dużej liczbie wypadków na poziomie zadowalającym; niewątpliwie jednak właśnie szkoły fabryczne, gdzie wykładają ludzie bezpośrednio związani z wytwórczością, stanowią typ szkół bardziej oddalonych od rutynizacji i „papierowego” kształcenia. Niestety, ten typ szkół w Polsce niemal że nie istnieje,

gdyż szkoła utrzymywana przez Stow. Mechaników Polskich w Pruszkowie jest bodaj jedyną tego rodzaju placówką w kraju.

Co do organizacji szkół zawodowych w znaczeniu odpowiedniego programu nauki, słyzy się dość często głosy o przeladawaniu programu przedmiotami ogólnokształcącymi i teoretycznymi. Jak jednak wynika z ogłoszonych w piśmie naszym („zeszyt szkolny”) danych i z wyjaśnień udzielonych na wspomnianem zebraniu SIMP przez przedstawiciela departamentu szkolnictwa zawodowego p. Inż. Chrzczonowicza, ilość godzin przeznaczonych na zajęcia praktyczne wynosi w szkołach rzemieślniczych od $\frac{1}{2}$ (w klasie I) do $\frac{2}{3}$ (w kl. III) ogólnej liczby godzin spędzanych przez ucznia w szkole. Można by zatem wnosić, iż pogląd krytyków nie jest w danym wypadku słuszny, tembardziej, iż wiemy, z jak mało rozwiniętym ogólnie materialem uczniowskim mają te szkoły przeważnie do czynienia.

Co się zaś tyczy technicznych szkół średnich, to w nich sprawa nauczania w zakresie przedmiotów ogólnokształcących wiąże się z zagadnieniem dostępu kończących te szkoły do uczelni akademickich. Sprawa ta jest ważna z wielu względów i obecnie coraz silniej zaczyna nurtować. Chodzi bowiem o to, że z jednej strony nie należy traktować szkół technicznych, jako czegoś gorszego od innych szkół średnich, co daje się dostrzec obecnie, gdy do tych szkół garną się elementy mniej zdolne, niż do szkół ogólnokształcących, i czego się nie da usunąć bez równouprawnienia obu rozważanych rodzajów szkół, zaś z drugiej strony zdaje się nie ulegać wątpliwości (przykłady tego znane były naprz. w Rosji), że abiturjenci szkół technicznych stanowią naogół materiał lepiej przygotowany do studjów politechnicznych, niż wychowawcy gimnazjów, zwłaszcza klasycznych. Podniesienie zatem poziomu średnich szkół technicznych w zakresie nauk humanistycznych,



Dwułat Kirkham z 1250-konnym silnikiem Packard, który rozwinął szybkość lotu 519 km/h.

wraz z nadaniem im praw otwierania dostępu do szkół wyższych, zdaje się być reformą pożądaną.

Co do wyposażenia szkół zawodowych w odpowiednie warsztaty i podręczniki, to sprawa ta nasuwa wciąż wiele trudności. Rozwiązanie jej pod względem warsztatów zarysowuje się w drodze tworzenia centrali warsztatowych. Nie wszędzie atoli centrale takie przyniosą wynik pożądaný, pozostaje zatem głównie droga stopniowego uzupełniania wyposażenia warsztatów, co też departament szkolnictwa zawodowego stale czyni i — przez usta swego przedstawiciela, p. Inż. Chrzczonowicza — pragnie i pod tym względem nawiązać bliższą współpracę z S. I. M. P. Wydawanie odpowiednich podręczników, mimo powszechnego zrozumienia ich doniosłości, dotąd postępowalo nad wyraz słabo. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy był brak środków materialnych. Obecnie, gdy fundusze na wydawnictwa zaczynają się już gromadzić w rękach kilku Towarzystw Kursów Technicznych, w różnych ośrodkach kraju, stan rzeczy zdaje się ulegać poprawie, nasuwa się atoli zaraz konieczność, należytego skoordynowania prac wydawniczych, podejmowanych przez różne instytucje społeczne, ażeby osiągnąć jednolity ich poziom, uniknąć powtarzania analogicznych prac w różnych miejscach, a przez to rozpraszenia wysiłków i środków. Będzie tu może wdzięczne pole pracy dla projektowanej przez S. I. M. P. instytucji centralizującej, pod nazwą Polskiej Macierzy Technicznej.

Wreszcie dotknijemy tu sprawy trzeciego z wymienionych wyżej czynników — materiału uczniowskiego. Tu zwraca na siebie uwagę przedewszystkiem element uczęszczający do szkół dojeżdżających, jako najmniej kulturalny. Ilściowo rozwój tych szkół wygląda imponująco: liczba uczalców wzrosła w ciągu kilku lat 3-krotnie, sięgając liczebnie cyfry 84 000. Jakość ich jednakże pozostawia bardzo wiele do życzenia. W niektórych szkołach takich zaznacza się uderzająca przewaga elementu w najwyższym stopniu rozpuszczonego, a często przytem przesiąkniętego „ideologią” komunistyczną. Powoduje to niezmiernie trudne warunki pracy w szkole, a zarazem wymaga od personelu nauczającego niezwykłego taktu i umiejętności ujęcia w karby takich ludzi. Odbywanie zajęć w obecności policjantów, poskramiających słuchaczy (jak to się zdarza w niektórych szkołach) jest zbyt nienormalnym objawem, by mógł być tolerowany. Szkoła wszak z natury rzeczy powinna być pozbawiona wszelkich dybryki, podnoszących ucznia na wyższy poziom kulturalny, i sama przez się stanowić zdawałoby się powinna najlepsze lekarstwo na panoszenie się komunizmu, a już nigdy nie być terenem jego szerzenia się. W wypadkach więc, gdzie stan jest tak nienormalny, jak wspomniano wyżej, należy zastosować głębsze reformy, by zmienić gruntownie stan rzeczy.

Na zakończenie nadmienimy, że obecnie będziemy zapewne mogli częściej informować naszych czytelników o stanie szkolnictwa zawodowego, gdyż (z inicjatywy mjr. Inż. K. Meyera) ma się odbyć w niedalekiej przyszłości szereg konferencji S. I. M. P. na ten ważny temat, stanowiący jedną z podstaw rozwoju przemysłu krajowego, zwłaszcza w dobie oczekiwanego wzmocnienia współzawodnictwa przemysłu cudzoziemskiego, od chwili zlikwidowania wojny celnej z Niemcami.

519 km/godz.

Wielkie międzynarodowe zawody lotnicze, jakie się odbyły w r. b. w Wenecji, przyniosły znakomity wynik pod względem rekordu szybkości lotu, który, jak wiadomo, osiągnął lotnik włoski Bernardi na samolocie wyposażonym w 1000-konny silnik Fiat, rozwijając 478 km/h średnio, a w dwu okrążeniach nawet 505 km/h.

W kilka dni po tem doniesiono atoli z Ameryki, że dwupłat Kirkham, zbudowany na zawody weneckie, lecz nie wykończony na czas, rozwinął jeszcze większą szybkość lotu, osiągając 519 km/h. Płatowiec ten (p. rys. na str. tytułowej zeszytu niniejszego) posiada 1250-konny silnik Packard, o 24 cylindrach, ustawionych w kształcie liberty X, po 6 w każdym rzędzie. Wspomniany rekord amerykański stanowi istotnie wynik uderzający, choć trzeba przyznać, że nie daje porównania z rekordem włoskim, ponieważ samolot Kirkham nie jest wodnopłatem, posiada przeto podwozie zwykłe, nie zaś łodzie, które miały płatowce na zawodach w Wenecji, a które oczywiście zwiększają znacznie opór lotu. Z drugiej strony, wspomnianą szybkość rozwinął pilot tylko w ciągu krótkiego czasu i na szlaku prostym, wówczas, gdy na zawodach weneckich miały być wykonane 14 krzywych.

Mimo to jednak, choć rekord amerykański nie został jeszcze uznany, jest omawiany samolot „najszybszym na świecie”. Wypowiadane są atoli nadzieje, że samolot angielski Supermarine S 5, wyposażony obecnie w podwozie lądowe, może osiągnąć jeszcze większą szybkość lotu.

W SPRAWIE OPALANIA KOTŁÓW PYŁEM WĘGLOWYM.

List do Redakcji.

W dodatku do „Przeglądu Technicznego” Nr. 49 p. l.: „Nowiny Techniczne” ukazała się notatka p. l. „Zapoczątkowanie opalania kotłów parowych pyłem węglowym w Polsce.

Ze względów na to, że treść tej notatki może wpłynąć na urobienie mylnych poglądów na poruszone zagadnienie, uważam za stosowne skreślić parę słów wyjaśnienia.

Przemysł łódzki, pilnie śledząc za postępem techniki, wprowadza stale ulepszenia techniczne i inwestuje nowe urządzenia, których celowość i rentowność uprzednio bardzo sumiennie i szczegółowo bada.

Wszelkie zmiany w instalacjach parowych są decydowane na podstawie długotrwałych gruntownych badań instalacji istniejących, wymogów ruchu, rentowności i t. p.

Wielu wybitnych inżynierów ruchu w przemyśle włókienniczym poświęca wiele czasu i pracy tym badaniom, i dopiero zdobywszy wszechstronnie zadawalający materiał, pilny inwestycyjny wprowadza w życie.

Mniemanie, że firma J. K. Poznański dała początek nowoczesnym urządzeniom, jest mylne i dowodzi nieznanymi instalacji łódzkich.

Odnosnie celowości palenisk na pył węglowy należy zauważyć, że badania tego zagadnienia doprowadziły większość naszych wybitnych inżynierów do wniosków odmiennych, nie autora notatki.

Zresztą zaznaczyć wypada, że paleniska na pył węglowy zastosowano w Polsce po raz pierwszy na Śląsku i wyniki co do rentowności, wydajności i warunków eksploatacji tego kosztownego urządzenia nie mogą być zachęcające.

Okazuje się bowiem, że tak bardzo kosztowne paleniska, przy taniości węgla i robocizny, a wysokich kosztach kapitału w Polsce, nie opłacają się, a wielkość stosowanych jednostek kotłowych nie zmusza do zwracania się do tak kosztownych palenisk, bowiem paleniska zwykle mogą być z powodzeniem stosowane, nie narażając dotychczas zupełnie trudności konstrukcyjnych i eksploatacyjnych.

Istnieje jeszcze jeden poważny wzgląd, przemawiający za wielką przecznością przy wprowadzaniu palenisk na pył, mianowicie zamieczyszczenie pyłem węglowym najbliższej okolicy.

W całym szeregu instalacji zagranicznych, umieszczonych w śródmieściu, po wprowadzeniu palenisk na pył węglowy zostały wszczęte procesy przez właścicieli posesyj mieszkalnych o zamieczyszczenie pyłem węglowym okolicy w znacznym promieniu. Procesy, kończące się przegrana elektrowni i koniecznością płacenia odszkodowania.

Ten wzgląd przeważał przy decyzji kierownictwa jednej z największych instalacji łódzkich i wpłynął na za-

(Ciąg dalszy na str. 162).

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

KOMUNIKATY KANCELARJI.

Kancelarja Stowarzyszenia uprasza P. p. Członków o łaskawe wpłacanie składki członkowskiej na rok 1928. Wysokość składki pozostaje niezmienną, t. j. dla członków miejscowych zł. 52, dla zamiejscowych zł. 36 rocznie. Prócz składki pobierana jest dobrowolna dopłata na FUNDUSZ ZAPOMOGOWY dla techników bez pracy, proponowana w wysokości zł. 2 na kwartał.

Jednocześnie Kancelarja zwraca uwagę, że z dniem 1 stycznia 1928 roku zostaje wstrzymana wysyłka „Przeglądu Technicznego” tym P. p. Członkom, którzy nie mają opłaconej składki za III-ci kwartał roku 1927.

KOMUNIKATY KÓŁ I WYDZIAŁÓW.

Koło Inżynierów Cywilnych b. wychowawców Instytutu Inżynierów Cywilnych w Petersburgu,

zawiadamia Kolegów, że w czwartek, dn. 29 grudnia r. b. o godz. 7-ej wiecz. odbędzie się walne roczne zebranie z następującym porządkiem obrad:

- 1, wybór przewodniczącego,
- 2, sprawozdanie z działalności,
- 3, wybory władz Koła.

Po skończonem posiedzeniu odbędzie się o godzinie 9-ej zebranie towarzyskie z kolacją.

Koło Zebrań Towarzyskich urządza pierwszy karnawałowy podwieczorek taneczny w sobotę dn. 7 stycznia 1928 roku o godz. 8-ej wiecz. Zaproszenia otrzymywać można u P. p. Członkiń i Członków K. Z. T. oraz w Kancelarji Stowarzyszenia.

Koła Inżynierów Technologów Petersburskich zawiadamia Kolegów, że w sobotę, dnia 7 stycznia 1928 r. o godz. 8-ej wiecz. odbędzie się miesięczne zebranie.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

Z bliższych informacji o poniżej podanych posadach w Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych, zwracając się o szczegóły do Kancelarji Stowarzyszenia Techników (Cz. kiego 3/5), a nie do Administracji „Przeglądu Technicznego”

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

POSADY WAKUJĄCE:

- 264—Duża Fabryka Budowy Kotłów poszukuje do biura ofertowego doświadczonego Inżyniera ze znajomością języka niemieckiego i ewent. francuskiego. Oferty nadsyłać do Kancelarji Stow. pod nr.264.
- 266—Technika-chemika młodego, inteligentnego poszukuje fabryka izolacji korkowej. Konieczna umiejętność sprzedaży i prowadzenia robót izolacyjnych. Próbne miesięczne po zł. 200 miesięcznie.
- 268—Inżyniera papiernika pragnąłby ktoś poznać celem wspólnego prowadzenia reprezentacji fabryki maszyn papierniczych.
- 270—Inżyniera-Elektryka, wykwalifikowanego i energicznego, obeznanego z produkcją fabryczną na stanowisko kierownicze poszukuje poważna firma elektrotechniczna na wyjazd. Konieczna praktyka fabryczna lub warsztatowa. Mieszkanie 4-pokojowe zapewnione.
- 272—Do fabryki maszyn potrzebny: a) Technik-Konstruktor, młody i energiczny i b) Technik-kalkulator
- 274—Kalkulator z dobrą znajomością obróbki metali, umiejący zestawiać kosztorysy potrzebny do fabryki w Warszawie.
- 276—Inżyniera-Konstruktora z działu przemysłowo-budowlanego obeznanego ze statyką, żelbetnictwem oraz budownictwem fabrycznym poszukuje przedsiębiorstwo specjalne budowy kominów i pieców przemysłowych na Górnym Śląsku.
- 278—Magistrat m. Dubna ogłasza konkurs na stanowisko Inżyniera-Architekta miejskiego.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 121—Inżynier-technolog mechanik, lat 67, z długoletnią praktyką w działach techniki, dotyczących: wagonów dróg żelaznych, towaroznawstwa, materiałów i przedmiotów używanych przy eksploatacji kolei i katalogowania zbiorów wydawnictw treści technicznej poszukuje zajęcia przez kilka godzin dziennie w Warszawie lub pod Warszawą. Wymagania skromne.
- 123—Inżynier mechanik z dwudziestokilkoletnią praktyką w kraju i zagranicą, zdolny organizator, znajomość języka polskiego, rosyjskiego i niemieckiego, 15 lat praktyki w dużych zakładach chemicznych, poszukuje odpowiedniego stanowiska.
- 125—Dyplomowany Inżynier-mechanik z 20-letnią różnorodną praktyką zawodową; maszynową, fabryczno-budowlaną administracyjną i handlową na samodzielnych stanowiskach, sumienny, energiczny, w sile wieku-obejmie odpowiednie stanowisko kierownika w zakładach przemysłowych samorządowych lub majątków ziemskich.
- 127—Inżynier, rutynowany budowniczy z kilkunastoletnią praktyką na kierowniczych stanowiskach poszukuje posady lub opracowania i prowadzenia większej budowy.
- 129—Inżynier-technolog-mechanik, warsztatowiec i majster, energiczny, organizator ze specjalnie gruntowną znajomością najnowszych metod rachunkowości, kosztów własnych, produkcji uniwersalnej, poszukuje odpowiedniego stanowiska kierowniczego lub doradcy.
- 131—Technik-bud. z kilkunastoletnią praktyką biurową i fachową, znający roboty żelbetowe, o dobrych referencjach — poszukuje posady.

<p>Przedpłatę kwartalną 10 zł. przyjmuje Administracja i Pocztowa Kasa Oszczędności na konto № 515.</p> <p>Przedpłata zagranicą 48 zł rocznie.</p> <p>Cena zeszytu pojedynczego. 1 zł. (Ceny zeszytów specjalnych są ustalane każdorazowo)</p> <p>Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) . . . 1 zł.</p>	<p>Jednorazowych:</p> <p>Za jedną stronicę zł. 200.— " pół strony " 110.— " ćwierć strony " 60.— " jedna ósmą " 30.— W „Nowinach Technicznych” o 50% drożej. W zesz. specjaln. ceny ogł. są podwyższone o 50—100 proc.</p>	<p>Ceny ogłoszeń</p> <p>Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń, bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek: za 6-krotnie ogł. 10% " 18 " " " 20 " " 26 " " " 25 " " 52 " " " 30 "</p> <p>Dopłaty: za 1 str. okładki 100%; za zamówione miejsce na innych stronach 20%. Dla poszukujących pracy 20% ustępstwa.</p>
---	--	--

Biurowo Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telefoni Nr. 57-04.
Redakcja otwarta we wtorki, czwartki i piątki od godz. 7 do 8 i pół wieczorem. Administracja otwarta codziennie od godz. 10 do 2 po poł. i od 6 do 8 wieczorem.
Wejście do Redakcji i do działu prenumerat Administracji, przez sień główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.

niechanie wprowadzenia tego urządzenia, po uprzednim gruntownym zbadaniu strony prawnej zagadnienia.

Inż. R. Biedrzycki.

Odpowiedź.

P. Inż. Biedrzycki obawia się, że notatka moja, umieszczona w Nr. 49 „Nowin Technicznych” pod tytułem „Zapoczątkowanie opalania kotłów parowych pyłem węglowym w Polsce”,*) może wpłynąć na urobienie mylnych poglądów na poruszone zagadnienie, to też poucza, że przemysł łódzki wprowadza ulepszenia techniczne i inwestycje po uprzednim szczegółowym i sumiennym zbadaniu celowości i ich rentowności, że zmiany wszelkie w instalacjach parowych są decydowane na podstawie długotrwałych gruntownych badań instalacji istniejących, wymogów ruchu, rentowności i t. p., że wreszcie wielu wybitnych inżynierów w przemyśle włókienniczym poświęca wiele czasu i pracy tym badaniom i dopiero, zdobywszy wszechstronnie zadawalający materiał, plany inwestycyjne wprowadza w życie.

Wszystko to jest prawdą i w treści mojej notatki widnieje o tem wzmianka na samym jej początku. Nie wiem, tedy, w jakim celu oponent mój tak usilnie stara się to udowodnić. Są to przecież elementarne zasady, znane technikom jeszcze z ławy szkolnej, no a o przemysłowcach, wykładających pieniądze na nowe inwestycje, nie ma co mówić nawet. Czyżby firma I. K. Poznański o tem zapomniała?

Jeżeli dalej autor notatki uważa, że nie firma Poznański dała początek tak znacznej, omal nie całkowitej rekonstrukcji siłowni, to należałoby wymienić nazwę poprzedniej firmy i cyfrę porównawczą kosztu. Jednocześnie zaznaczono, że celowość wprowadzonego systemu opalania doprowadziła rzekomo większość naszych wybitnych inżynierów do wniosku ujemnego, i że wreszcie, rzekomo, taki sposób opalania został zastosowany na Śląsku i nie dał wyników zachęcających. Nie podano atoli znów ani mazy, ani miejsca, gdzie takie instalacje „pracują”, ani konkretnych faktów, muszę przeto takie twierdzenia uważać za gołostawne.

Ze opinje inżynierów o opalaniu kotłów pyłem są podzielone, jest rzeczą wiadomą. Poważna jednak opinja techniczna wskazuje, w jakich warunkach zastosowanie pyłu węglowego jest korzystne.

Wiemy zresztą, jak modna jest opozycja przeciw nowym wynalazkom, jeśli zagrażają one pewnym przyzwyczajeniom. Pamiętamy naprz., że około r. 1888 w Rosji, powołując się na Anglię, oponowano przeciwko budowie parowozów o maszynie sprzężonej. Wiele wątpliwości wywołały też przegrzewacze parowozowe, a co do samochodów i samolotów chyba nie mniej było zarówno wątpliwości, jak i nadziei.

Zaznaczę, że na pierwszej światowej konferencji energetycznej (Przegląd Techniczny Nr. 10 z r. 1927), angielski Solvey stwierdził, iż doświadczenia z zastosowaniem pyłu węglowego, jako paliwa do kotłów, potwierdzają wszelkie widoki rozwoju tego systemu opalania. Zakładając opozycje, należałoby się przeto uprzednio przekonać, iż światowe znane systemy zastosowania pyłu węglowego, jak Fuller, Lopulco, mają już obecnie bardzo szerokie zastosowanie, tak w Ameryce, jak i w Europie Zachodniej (patrz Nr. 12 Archiv für Wärmewirtschaft und Dampfkesselwesen, E. T. 2 1/26). Nie mam wątpliwości, iż pomiędzy technikami niemieckimi, francuskimi, holenderskimi i amerykańskimi są również wybitni fachowcy, jak w Łodzi, i że lekkoomyślnie nie zastosowaliby oni urządzeń pyłowych, gdyby te były niecelowe.

W końcu muszę zaznaczyć, iż obawy p. Biedrzyckiego, że przy zastosowaniu opalania pyłem węglowym będą zanieczyszczone najbliższe okolice, nie wydają się słusznymi. Opieram to twierdzenie na podstawie tego, co widziałem przy osobistym zwiedzaniu instalacji pierwszorzędnych, jak elektrownia w Hadze, która jest położona w pobliżu centrum miasta, w Oberhausen i w samym mieście Duisburgu, a wreszcie w Rummelsburgu pod Berlinem. To też wysunięty przez p. Biedrzyckiego motyw, iż rzekomo kierownictwo jednej z największych instalacji łódzkiej, obawiając się zanieczyszczenia pyłem węglowym, zamiechało wprowadzenia takiego urządzenia, nie jest wcale przekonujący, że

tego rodzaju urządzenia rzeczywiście zanieczyszczają miasto. Motyw ten jest zwłaszcza dla Łodzi pozbawiony znaczenia, gdyż nawet ludzie nie znający tak dobrze instalacji łódzkiej, jak stowarzyszenie dozoru nad kottami, wiedzą dobrze, jak okropnie zanieczyszczona węglem jest obecnie cała Łódź i jak przykre wrażenie robią dymiące kominy łódzkie, z których zupełnie nieprodukcyjnie wyrzucane są ogromne ilości zdolnego materiału palnego.

Procesu jednak sądowego, o ile mi wiadomo, nikomu z właścicieli tych obecnie zanieczyszczających miasto kotłowni jeszcze nie wytoczono, miejmy więc nadzieję, że przy zastosowaniu lepszego systemu spalania, w paleniskach pyłowych, przykreść taka tem więcej spotkać niktogo nie powinna.

Inż. K. Mikulski.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Radjotelefony w pociągu.

W pociągu towarowym kolei New York Central zainstalowano połączenie radjotelefoniczne pomiędzy pomiędzy parowozem a ostatnim wagonem. Trzeba zaznaczyć, że taki pociąg amerykański, złożony ze 125 wagonów, ma 1,6 km długości. Anteny zawieszono na parowozie wzdłuż kotła, w wagonie zaś — na dachu. Instalacja pracuje na krótkich falach, a wykonała ją Tow. General Electric. (VDI—Nachr. 1927, zes. 46).

Rozbudowa portu lotniczego w Berlinie.

Port lotniczy w Tempelhofie — największy na świecie — stanowiący w połowie własność m. Berlina, w połowie zaś Rządu niemieckiego, ma być powiększony przez dokupienie obszernych terenów, położonych w sąsiedztwie. Port otrzyma zarazem warsztaty reperyjne, obszerne hangary, hotel dla pasażerów, mieszkanie dla pilotów, policji i t. d.

Zaznaczyć należy, że port lotniczy w Tempelhofie posiada już obecnie wspaniałe budynki, mieszczące kierownictwo ruchu, poczekalnię dla pasażerów, restaurację, urząd pocztowy, celny, policyjny, stację meteorologiczną, a nawet specjalne perony (rampy), pod które podjeżdżają lądujące i startujące samoloty, wspaniałe urządzenia świetlne, umożliwiający loty w nocy i t. d.

Nadmieniamy nadto, że zarówno założenie portu lotniczego, jak i jego konserwację, wziął na swe barki zarząd m. Berlina, wychodząc z założenia, że przedewszystkiem w interesie miast leży posiadanie komunikacji powietrznej i że obowiązkiem ich jest troska o porty lotnicze. Jest to przykład godny naśladowania dla wielu miast Polski.

Poszukiwania nowych źródeł ropy w Ameryce.

American Petroleum Institute bada dna oceanów Atlantyckiego i Spokojnego, zatoki Meksykańskiej i Kalifornijskiej, jak również delty Hudsonu, licząc na możliwość wyłocenia tam nowych źródeł ropy.

Kanalizacja Mozeli.

1-go grudnia r. b. rozpoczęto roboty kanalizacyjne na Mozeli, na odcinku Metz—Thionville. Rzeka ma być skanalizowana dla stawków 1200 t, z uwzględnieniem późniejszej kanalizacji na obszarze niemieckim do Koblencji.

Międzynarodowy konkurs budowlany.

Zarząd Główny Marynarki w Tallina (Estonja) ogłosił konkurs międzynarodowy na projekt rozbudowy portu w Tallina. Wyznaczone są trzy nagrody w kwotach 400, 250 i 100 tys. marek est. Termin składania projektów 10 marca 1928 r. Materiały do projektu (plany, opisy, dane statystyczne) otrzymać można w Zarz. Gł. Maryn. (adres: Tallina, Mereasjanduse Peavalitsus) po wpłaceniu 2000 mk. est. Ogólne warunki konkursu są do przejrzania w Stow. Techników w Warszawie, w Zarządzie Wydziału Dróg Ląd. i Wodn.

Konkurs na budowę cmentarza miejskiego w Poznaniu.

Sąd konkursowy, po rozpatrzeniu w dn. 21.11. 27 nadstanych 11 prac, przyznał następujące nagrody: nagrodę I, wysokości 6000 zł., pracy nad godłem „Pax”, — autorzy pp. inż. arch. Jerzy Bejł i Zygmunt Tarasin z Warszawy; nagrodę II, wysokości 4000 zł., pracy ze znakiem krzyża, — autorzy pp. inż. arch. Jerzy Hueller, arch. Adolf Berezowski, przy współpracy pp. techników Karola Fürsta i Władysława Tracza z Poznania; nagrodę III, wysokości 3000 zł., pracy ze znakiem białego trójkąta, — autor p. arch. Sylwester Pajzdenski z Poznania. Poza tem przeznaczył Sąd konkursowy do zakupu po 2000 zł. 2 prace.

*) Przy sposobności, prostujemy tu omyłkę druku, jakieg się wkładły do tej notatki: zam. zbiornik w kotłowni, jest umieszczony na wysokości 8—20 m, pow. być — na wysokości ok. 20 m, oraz zamiast miasta Ginsburg — pow. być m. Limburg.