

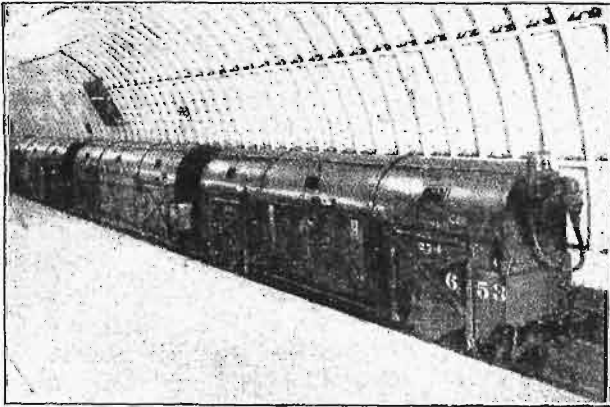
NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 27 czerwca 1928 r.

№ 26

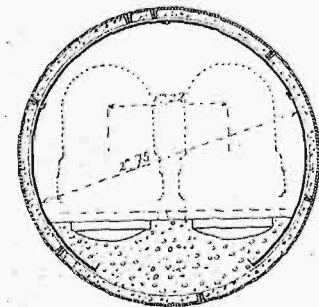


Rys. 1. Widok pociągu podziemnego pocztowej kolei elektrycznej w Londynie.

PODZIEMNA KOLEJ POCZTOWA W LONDYNIE.

Transport listów i przesyłek pocztowych w Londynie, między pocztami dzielnicowymi, pocztą główną i dworcami kolejowymi, odbywał się dotychczas zapomocą samochodów, które jednakże, przy ustawicznym wzroście natężenia ruchu ulicznego, coraz mniej się nadawały do prawidłowego wy-

wiązania się ze swych czynności. W celu uniknięcia opóźnień w dostarczaniu przesyłek, zarząd poczty zdecydował się już w r. 1909 na połączenie wielkich biur pocztowych i dworców kolejowych — liniami kolei podziemnej, w których pociągi kursowałyby bez obsługi i sterowane byłyby częściowo automatycznie, częściowo zaś przez dyspozytora, mieszczącego się w centrali ruchu. Pracę nad budową



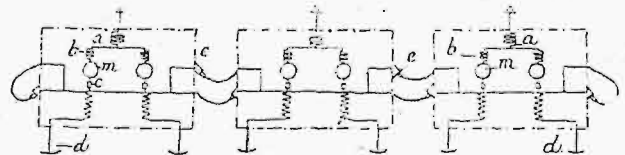
Rys. 2. Przekrój tunelu pocztowej kolei podziemnej.

linij podziemnych rozpoczęto na początku wojny, otwarcie komunikacji nastąpiło jednak dopiero w początku r. b.

Całkowita długość tunelu wykończonego dotychczas wynosi 10 500 m i łączy końcowe stacje pocztowe Paddington,

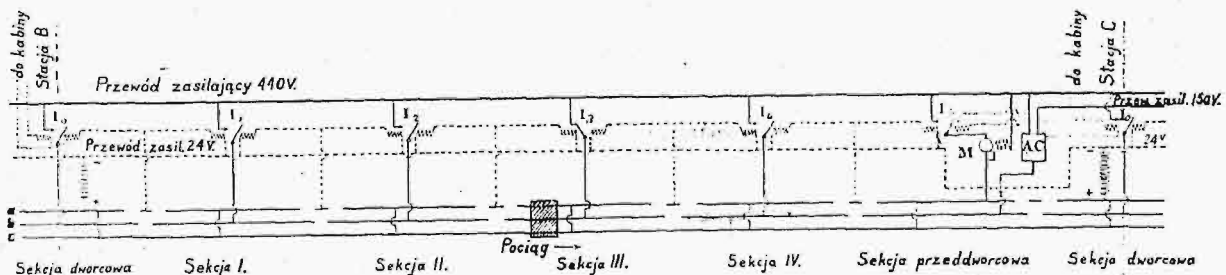
Est oraz szereg pośrednich, z dworcami kolejowymi: Paddington, Broad Street i Liverpool; poza tem projektowany jest szereg odgałęzień, z których część przechodzić będzie na drugi brzeg Tamizy. Średnica rurowania tunelu obliczona jest dla dwu linii równoległych, o rozpiętości toru 610 mm, i wynosi 2,75 m. Zewnętrzna średnica pierścienia, składającego się z 6-ciu segmentów i z odcinka zamykającego obwód, wynosi 3,05 m, długość zaś 457 mm. Wewnątrz pierścienia jest wylany betonem na grubości złącz segmentów i wyłożony blachą 9,5 mm. Dolna część pierścienia wylana jest betonem, z uwzględnieniem rowków podłużnych, jak wskazuje rys. 2. Stacje kolei znajdują się w najwyższych punktach profilu podłużnego, dla ułatwienia rozruchu i hamowania; wzniesienie max. 50 mm, najmniejszy promień krzywizny toru 122 m. Odcinki tunelu na stacjach przebiegowych zbudowane są z pierścieni o średnicy 6,84 m, przyczem każdy z odcinków zawiera tor przepustowy i zapasowy i służy do ruchu pociągów w jednym kierunku; odpowiednio do tego, tunele dwutorowe rozwidlają się przed stacją na tunele jednotorowe, o średnicy wewnętrznej cembrowiny — 2,13 m. Dla uniknięcia przeróbek sieci kanalizacyjnej, tunel został wykonany na dość znacznej głębokości (ok. 20 m); roboty przeprowadzono przy użyciu tarcz kesonowych, podobnie jak i w innych, uprzednio wykonanych tunelach londyńskich.

Jak już wspomnieliśmy, w rurowaniu tunelu ułożone są dwa tory równoległe, o rozpiętości 610 mm; szyny (17,4 kg/m b.) wspierają się co 1,22 m na podkładach dębowych, których końce spoczywają na betonie; ponieważ rowki podłużne w podstawie betonowej dolnej części rurowania posiadają szerokość 788 mm — większą od rozpiętości toru, szyny są zawieszane elastycznie, umożliwiając cichy i bez



Rys. 3. Schemat obwodów elektrycznych pociągu.

wstrząszeń bieg pociągu. W każdej parze szyn, spoczywających na podkładach, jedna szyna jest ciągła na całej długości toru, druga zaś — podzielona na sekcje; między poszczególnymi sekcjami znajdują się krótkie odcinki szyn izolowanych, służące do samoczynnej obsługi biegu pociągu



Rys. 4. Schemat urządzeń do automatycznego kierowania pociągów.

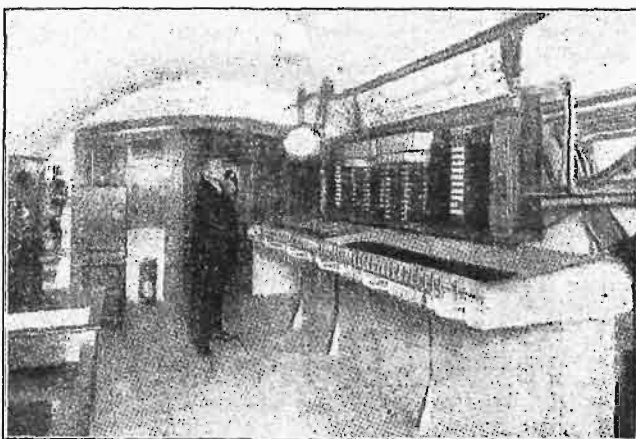
$I_0 - I_5$ — przerywacze automatyczne; AC — wał kulakowy; M — silnik do napędu wału kulakowego; a — szyna o sekcjach izolowanych; b — przewód doprowadzający; c — szyna ciągła.

i do uruchomienia aparatów kontrolnych. Poszczególne sekcje połączone są co 91,5 m z szynami ciągłymi i z rurowaniem tunelu zapomocą poprzecznych przewodów miedzianych, co przyczynia się do wyrównania potencjałów poszczególnych elementów i uniemożliwia powstawanie procesów elektrolitycznych. Wzdłuż podłużnej osi toru, między szynami, ułożony jest przewód doprowadzający prąd, wykonany z odwróconych ceówek, których opór na długości 1 m wynosi 2 mikromy i które podtrzymywane są co 2,44 m przez izolatory porcelanowe, przykręcone do podkładów. Na złączach i skrzyżowaniach przewody połączone są kablem o przekroju 63 mm². Zwrotnice nastawiane są przez silniki elektryczne.

Pociągi składają się z trzech jednakowych wagonów (rys. 1), z których każdy pędzony jest przez dwa silniki szeregowe; poniżej podamy kilka liczb, charakteryzujących wymiary, nośność i prędkość pociągu.

| | |
|--------------------------------------------|----------|
| całkowita długość wagonu | 4,082 m |
| „ szerokość „ | 1,067 m |
| „ wysokość „ | 1,513 m |
| rozstawienie osi „ | 2,211 m |
| średnica kół „ | 762 mm |
| ciężar wagonu bez urządzenia elektrycznego | 1 178 kg |
| nośność maksymalna wagonu | 508 kg |
| moc silników w jednym wagonie | 2×22 KM |
| prędkość wagonu. | 56 km/h |

Silniki są typu zamkniętego, pracują przy napięciu 440 V i napędzają osie wagonów za pośrednictwem przekładni zębatach 3 : 10. Wszystkie silniki pociągu trójwagonego połączone są między sobą równolegle zapomocą giętkich przewodów, których wtyczki umieszczone są w odpowiednich gniazdkach, przytwierdzonych na zewnątrz wagonu (rys. 3); pozwala to na łatwe wyłączenie któregokolwiek, z silników oraz na przetaczanie pociągu na stacjach. Do obwodu silnika włączony jest szeregowo opór 7,6 omów, a to w celu ograniczenia prądu rozruchowego do 50 A. Hamulce elektryczne działają tylko w czasie postoju pociągów, i wówczas klocki są dociskane przez sprężyny; natomiast gdy przez obwód silników, a więc i elektromagnesów hamulców, zaczyna przepływać prąd, — hamulce zostaną zluźnione. Opór włączony stale do obwodu silników powoduje oczywiście dość znaczne straty energii; można było uniknąć tych strat przez zastosowanie urządzenia, które po ukończeniu rozruchu zwierzałoby opór na krótko. Jednakże, dla uproszczenia instalacji i zwiększenia niezawodności ruchu, zdecydowano się raczej na pozostawienie oporu. W razie uszkodzenia pociągu w tunelu, zostaje on sprowadzony do warsztatu naprawy przez lokomotywę elektryczną o napędzie akumulatorowym.



Rys. 5. Widok budki dyspozytora.

Najciekawszą częścią opisywanej kolei podziemnej jest instalacja elektryczna, zbudowana w ten sposób, że umożliwia automatyczne włączanie prądu do przebieganych sek-

cyj oraz samoczynne uruchamianie sygnałów kontrolnych i urządzeń bezpieczeństwa, zapobiegających wysłaniu pociągu w takich warunkach, że mogłoby nastąpić zderzenie pociągów. Urządzenie to umożliwia korzystanie z nadzwyczaj nielicznej obsługi linii, gdyż ruchem pociągów, jadących bez żadnej obsługi, rządzi zaledwie kilku dyspozytorów na stacjach. Cała instalacja elektryczna jest dość skomplikowana, to też zasadę włączania poszczególnych, najważniejszych obwodów przedstawimy schematycznie według rys. 4.

Jak już wspomnieliśmy wyżej, jedna z szyn podzielona jest na kilka sekcji, a mianowicie między sąsiednimi dworcami znajdują się sekcje ruchu normalnego pociągu, sekcja przeddworcowa i sekcja dworcowa. Sekcje biegu normalnego pociągu mogą być połączone z przewodem zasilającym zapomocą przełączników I_1 I_2 i t. d., przedstawionych schematycznie na rys. 4. Gdy pierwsza oś pociągu znajdzie się nad odcinkiem szyny izolowanej, zostaje zamknięty obwód pomocniczy 24 V następnej sekcji, na którą pociąg wbiega, oraz obwód sekcji poprzedniej, którą pociąg opuszcza; odpowiednie elektromagnesy powodują odcięcie prądu zasilającego przewód główny w sekcji przebytej i zasilenie sekcji następnej; wyłączniki sterowane są przez elektromagnesy obwodu pomocniczego, poczem pozostają już w jednym lub drugim położeniu pod wpływem własnego ciężaru. Opisane urządzenie przełącza jednocześnie, niepokazane na schemacie obwody bezpieczeństwa i lamp kontrolnych. Wyłącznik sekcji dworcowej wyłączany jest automatycznie przy wyjściu pociągu z dworca do pierwszej sekcji, włączany zaś (przy puszczeniu w ruch pociągu) przez dyspozytora, znajdującego się w kabinie kontrolnej (rys. 5), albo też przez specjalne urządzenie sekcji przeddworcowej (gdy pociąg przebiega stacją bez zatrzymania się). Wyłącznik I_3 sekcji przeddworcowej dostarcza prądu nie do przewodu środkowego, lecz do silnika bocznikowego, napędzającego wałek rozrządczy, którego znaczenie wyjaśnimy niżej.

W kabinie dyspozytora znajduje się plan schematyczny toru, na którym lampki zapalające się i gasnące wskazują położenie pociągu. 6 tablic, po trzy dla każdego kierunku ruchu, służą odpowiednio do ekspedycji, do odbioru pociągu i do obsługi peronów na stacji. Na każdej z tablic, odzielona poziomymi pasami, znajduje się aparatura dla poszczególnych stacji i lampy kontrolne.

Przypuśćmy, że A, B, C, \dots oznaczają kolejne stacje i że pociąg naładowany na stacji B ma być przepuszczony do E bez zatrzymania. Podczas gdy pociąg znajduje się na peronie stacji B , dyspozytor naciska na linii E tablicy „peronów” przycisk, który oświetla na stacji B napis: „ładować do E ”. Obsługa peronu włącza do wagonów wózki naładowane uprzednio przesyłkami, poczem kierujący ładowaniem pociągu naciska przycisk, który na linii E tablicy „peronów” w kabinie dyspozytora, zapala napis: „gotowy do odejścia”. Wówczas dyspozytor nastawia zwrotnice, poczem na linii E tablicy „ekspedycja” naciska przycisk, który na tablicach „odbiór” stacji C, D i E zapala lampy zielone oznaczające „przejazd” (w C i D) i lampę czerwoną, oznaczającą „postój” (w E). Dyspozytorzy stacji C, D i E nastawiają swoje zwrotnice, względnie sprawdzają ich nastawienie, poczem dają sygnały, zapalające w B lampę kontrolną „droga wolna”. Dyspozytor stacji B naciska teraz przycisk „odjazd”, wskutek czego wyłącznik sekcji stacji B zmienia swe położenie i włącza prąd do przewodu głównego. Hamulce zostają obluźnione, gdyż prąd przebiega już uzwojenia silników, a rozpoczynający się spadek toru skraca czas rozruchu. Z chwilą, gdy pociąg wjeżdża na pierwszą sekcję biegu normalnego, wyłącznik I_0 odcina automatycznie dopływ prądu do przewodu sekcji dworcowej B , wyłącznik zaś I_1 — włącza prąd do sekcji pierwszej. Następne sekcje przebiega pociąg wyłączając i włączając automatycznie kolejne sekcje — podobnie, jak to już było wyżej opisane. Po przebyciu

(Ciąg dalszy na str. 108).

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

KOMUNIKAT RADY.

Rada Stowarzyszenia zawiadamia Pp. Członków, że dnia 7 i 8 lipca r. b. odbędzie się we Lwowie VI Zjazd Higienistów Polskich. Tematy obrad: 1) uzdrowotnienie małych miast i wsi, 2) organizacja szpitalnictwa w Polsce. W program Zjazdu wchodzi zwiedzenie urządzeń sanitarnych m. Lwowa, wycieczka do wodociągów miejskich, zwiedzenie muzeów, galerij i bibliotek. Po Zjeździe odbędzie się wycieczka do miejscowości uzdrowiskowych Wschodniej Małopolski.

Dnia 30 b. m. o godz. 8-ej wiecz. w Wielkiej Sali Stow. Techników (ul. Czackiego 3) odbędzie się odczyt p. t.: „Per u”. Odczyt wygłosią Pp. Dr. Ludwik

Roehr — część ekonomiczna i komunikacyjna, Dr. Otto Wyszyński — część geologiczna, Inż. Zawidowski — część rolnicza. Czysty dochód z odczytu przeznaczony jest na Polską Bibliografię Techniczną. Cena biletu zł. 2. Bilety nabywać można przy wejściu na odczyt.

KOMUNIKAT KANCELARJI.

a) Kancelarja Stowarzyszenia przypomina, że z dniem 1 lipca r. b. zostanie wstrzymana wysyłka „Przeglądu Technicznego” tym Pp. Członkom, którzy nie uregulowali składki członkowskiej przynajmniej za I-szy kwartał r. b., a otrzymywali już „Przegląd Techniczny” przez I-szy i II-gi kwartał r. b. „na kredyt”.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

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

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

POSADY WAKUJĄCE:

- 178—Poszukiwany Inżynier-Mechanik, kawaler, znajomość języka francuskiego obowiązkowa. Pożądana znajomość spawania elektrycznego. Oferty do Kancelarji pod Nr. 177.
- 180—Poszukiwany młody Architekt, względnie Technik budowlany, z dużą praktyką do pracy na prowincji. Zajęcie główne: kierownictwo robót budowlanych i kosztorysowych.
- 182—Poszukuje się Inżyniera obeznanego ze spawaniem oraz ze znajomością języków na wykładowcę. Posada stała. Oferty do Kancelarji Stow. pod Nr. 182.
- 184—Potrzebny młody technik, mający zamiłowanie do sportów.
- 186—Poszukiwany do Wilna Inżynier lub Technik obeznany dokładnie z centralnem ogrzewaniem, wodociągami i kanalizacją. Projektowanie i wykonanie.
- 188—W Państwowej Średniej Szkole Technicznej Kolejowej w Sosnowcu wakuja posady dla Inżynierów: a) kierownika warsztatów mechanicznych i b) nauczyciela przedmiotów drogowo-budowlanych.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 51—Inżynier-Mechanik z wieloletnią praktyką, dobrze obeznany z działem maszyn rolniczych, ze znajomością języków niemieckiego i rosyjskiego, przyjmie samodzielną posadę, względnie udział w przedsiębiorstwie z kapitałem do 100 tysięcy złotych.

53—Inżynier-Mechanik i Elektrotechnik (Liegé) z 16-letnią praktyką biurową, warsztatową i kierownika ruchu na fabrykach, hutach, ostatnio dyrektor fabryki wyrobów masowych żelaznych, pragnie zmienić posadę. Zna języki: francuski, angielski i niemiecki.

55—Inżynier-Mechanik, konstruktor, rutynowany warsztatowiec z długoletnią praktyką w kraju i zagranicą, pierwszorzędna siła kalkulacyjna, doświadczony administrator.

57—Inżynier-Mechanik, rutynowany kierownik i kalkulator warsztatowy, z 15-letnią samodzielną praktyką w działach kotlarskim, mechaniczno-wytwórczym, konstrukcyjno-żelaznym i montażowym — poszukuje odpowiedniego stanowiska. W hutach żelaznych przyjmie miejsce asystenta ruchu.

BIURO POŚREDNICTWA POSAD PRZY KOLE MECHANIKÓW STUDENTÓW POLIT. WARSZAWSKIEJ,
POŚREDNICZY BEZINTERESOWNIE
 przy obsadzaniu posad
INŻYNIERAMI MECHANIKAMI
 absolwentami Politechniki Warszawskiej. Prosimy zainteresowane sfery przemysłowe o łaskawe nadsyłanie ofert
 Adres: Warszawa, Politechnika, Koło Mechaników.

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Przedpłatę kwartalną 10 zł. przyjmuje Administracja i Poczta Kasa Oszczędności na konto № 515. | Jednorazowych: Za jedną stronę zł. 300.— „ pół strony „ 165.— „ ćwierć strony „ 90.— „ jedną ósmą „ 45.— „ jedną szesnastą „ 25.— | Ceny ogłoszeń Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń, bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek: za 6-krotne ogł. 10% „ 13 „ „ „ „ 20 „ „ 26 „ „ „ „ 25 „ „ 52 „ „ „ „ 30 „ Dopłaty: za I str. okładki 100% okt. 50% za zamówione miejsce na in- nych stronach 20% W „Nowinach Technicznych” o 50%, dla poszukujących pracy 50% ustępstwa. |
| Przedpłata zagranicą 6) zł. rocznie. Cena zeszytu pojedynczego zł. 1.50 (Ceny zeszytów specjalnych są ustalane [każdorazowo]) Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) 1 zł. | | |

Biuro Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telefonu 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 sieć główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.

sekcji 4, zasilanie jej zostaje przerwane, jednocześnie zaś wyłącznik I_5 włącza prąd do obwodu silnika M . Silnik M napędza za pośrednictwem przekładni ślimakowej wałek rozrządczy, który doprowadza prąd do przewodu środkowego z pewnym opóźnieniem. Gdy pociąg znajdzie się całkowicie na sekcji przeddworcowej, trafia na wzniesienie toru, a jednocześnie zasilanie prądem uzwojeń silników ustaje, hamulce zaciskają się i pociąg zostaje gwałtownie zahamowany; zwolnienie ruchu wynosi $3,5 \text{ m/sek}^2$. Po upływie 5 sek wałek rozrządczy włącza na 5 sek prąd do silników pod napięciem 440 V i pociąg rusza ponownie; następnie wałek rozrządczy rozłącza przewód 440 V i włącza przewód 150 V, tak że pociąg wtacza się na stację C z niewielką prędkością, wówczas przewód 150 V zostaje odcięty i pociąg zatrzymuje się. Po dokonaniu pełnego obrotu, wałek rozrządczy doprowadza prąd do elektromagnesów wyłączników I_5 i I_0 . Wyłącznik I_5 otwiera obwód silnika M , który zatrzymuje się, wyłącznik I_0 zaczyna doprowadzać prąd do sekcji dworcowej i pociąg wychodzi ze stacji C. Między stacjami C i D pociąg przebiega w analogiczny sposób, po wejściu zaś na stację postojową E, prąd do sekcji dworcowej nie zostaje doprowadzony automatycznie, lecz dopiero po wyładowaniu pociągu, dyspozytor w E uruchamia pociąg, podobnie jak było w B. Z chwilą, gdy pociąg zatrzymuje się na stacji E, w kabinie dyspozytora w B, na tablicy „ekspedycja” zapala się napis „pociąg odebrany”.

Dla uniknięcia wypadków, przewidziane są urządzenia zabezpieczające, które mają za zadanie nie dopuścić do uruchomienia silnika M , gdy inny pociąg znajduje się lub wychodzi ze stacji. Kolejne pociągi mogą być wysyłane z tej samej stacji co 3—4 min, tak że w ciągu 20-godzinnego dnia pracy można przepuścić 300 do 400 pociągów, zachowując pozostałe 4 g. na konserwację urządzeń tunelowych, podobnie jak się to dzieje w podziemnych liniach komunikacji osobowej.

BUDOWA INSTYTUTU RADJOTECHNICZNEGO.

Prace komitetu organizacyjnego Instytutu Radjotechnicznego w Polsce postępują stopniowo naprzód. D. 4 b. m. odbyło się piąte plenarne posiedzenie komitetu pod przewodnictwem p. Z. Frączkowskiego, dyrektora depart. prezyd. Ministerjum Poczty i Tel. oraz zastępcy przewodniczącego mjr. Szt. Gen. inż. K. Jackowskiego.

Zebrani przyjęli w ostatecznej redakcji statut Instytutu, który przed ostatecznym zatwierdzeniem przez władze będzie przesłany do opinii Centr. Komitetu polskich zrzeszeń radjotechnicznych.

Aż do chwili zbudowania na terytorjum politechniki pawilonu radjotechnicznego z oddzielnym pomieszczeniem dla Instytutu (co ma być urzeczywistnione w ciągu 2 lat), część działów Instytutu będzie uruchomiona z dn. 1 sierpnia r. b. w gmachu państwowych kursów radjotechnicznych przy ul. Mokotowskiej, część zaś w politechnice, pod kierownictwem dr. inż. J. Groszkowskiego.

Niezależnie od funduszy, zbieranych drogą składek wśród społeczeństwa, komitet uzyskał oświadczenie ze strony p. wiceministra poczty i tel. inż. Dobrowolskiego co do gotowości przeznaczania na cele instytutu 100.000 zł. z sumy 200.000 zł., uchwalonych przez komisję budżetową Sejmu na badania radjotechniczne. Komitet dąży do tego, aby przez powołanie do życia ogólnego Instytutu Radjotechnicznego w Polsce zcentralizować najważniejsze prace badawcze, które będą interesowały szerokie koła władz państwowych: Ministerjum Poczty i Tel., Min. Spraw Wojskowych, Komunikacji, Przemysłu i Handlu i in. Poza to prace

te będą niewątpliwie korzystne dla naszego broadcasting'u, przemysłu i handlu radjowego i licznych sfer radjokonstruktorskich.

Należy zaznaczyć, że naczelną ideą organizatorów Instytutu jest osiągnięcie zespolenia wysiłków grona nielicznych polskich sił fachowych, powołanych do prac naukowych radjotechnicznych, oraz ześrodkowanie w jednym miejscu urządzeń i przyrządów laboratoryjnych, niezbędnych do tych prac.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Z Politechniki Warszawskiej.

Dnia 6 b. m. w sali posiedzeń Senatu Akademickiego Politechniki Warszawskiej odbyły się wybory Rektora na rok akad. 1928/29. Rektorem wybrany został profesor zwyczajny chemii fizycznej Dr. Wojciech Świętosławski. Prorektorem został profesor zwyczajny chemii organicznej Ludwik Szperl.

Na zebraniach Rad Wydziałowych wybrani zostali:

Na Wydziale Inżynierji Łądowej: dziekanem — profesor zwyczajny Budowy Mostów Dr. Andrzej Pszenicki (ponownie), delegatem do Senatu — profesor zwyczajny dróg żelaznych Dr. Aleksander Wasułyński (ponownie).

Na Wydziałach Inżynierji Wodnej i Geodezyjnym: dziekanem — profesor zwyczajny geodezji wyższej Edward Warchałowski (ponownie), delegatem do Senatu — profesor zwyczajny kanalizacji i wodociągów Ignacy Radziszewski (ponownie).

Na Wydziale Mechanicznym: dziekanem — profesor zwyczajny termodynamiki technicznej Dr. Bohdan Stefanowski, delegatem do Senatu — profesor zwyczajny technologii metali Dr. Witold Broniewski (ponownie).

Na Wydziale Elektrycznym: dziekanem — profesor zwyczajny miernictwa elektrycznego Kazimierz Drewnowski, delegatem do Senatu — profesor zwyczajny elektrotechniki teoretycznej Dr. Leon Staniewicz (ponownie).

Na Wydziale Chemicznym: dziekanem — profesor zwyczajny technologii ogólnej organicznej i technologii węglowodanów — Kazimierz Smoleński, delegatem do Senatu — profesor zwyczajny chemii nieorganicznej Dr. Jan Zawidzki.

Na Wydziale Architektury: dziekanem — profesor zwyczajny projektowania monumentalnego Czesław Przybylski (ponownie), delegatem do Senatu — profesor zwyczajny architektury polskiej Dr. Oskar Sosnowski (ponownie).

Z Akademji Górniczej.

Na posiedzeniach Ogólnego Zebrania Profesorów i Rad Wydziałowych dokonano wyboru władz akademickich na rok akad. 1928/29 w składzie następującym:

Rektor — Inż. Stanisław Skoczylas;
Dziekan Wydziału Górniczego — Dr. Inż. Jan Krauze;
Dziekan Wydziału Hutniczego — Inż. Karol Łowiński.
Prorektorem jest ustępujący rektor, Inż. Edmund Chromiński.

Związek Polskich Czasopism Technicznych i Zawodowych i Sekcja Polska Federacji M. P. Z.

Na Zebraniu ogólnym organizacyjnym Związku Polskich Czasopism Technicznych i Zawodowych, które się odbyło 14 czerwca r. b., przyjęto w ostatecznej redakcji i podpisano Statut „Związku”. Następnie dokonano wyborów do Zarządu.

Na Prezesa obrany został inż. Al. Pawłowski, red. „Inżyniera Kolejowego”, na Vice-Prezesa inż. St. Turczyłowicz, red. „Inżynierji Rolnej”, na członków Zarządu: inż. St. Rybicki, Prezes Lw. Tow. Politechnicznego i p. Cz. Peché, redaktor „Przemysłu i Handlu”; na Skarbnika inż. Cz. Mikulski, red. „Przeglądu Technicznego”, na Sekretarza generalnego honorowego inż. St. Rodowicz, red. „Wiadomości Związku P. Z. T.”. Na członków Komisji Rewizyjnej: prof. inż. M. Chorzewski, red. „Przemysłu Metalowego”, Dr. Jan Lutosławski, red. „Gazety Rolniczej”. Kooptowano do Zarządu inż. W. Kączkowski, red. „Techniki Gorzelniczej”.

Zarząd Związku jest zarazem Zarządem Sekcji Polskiej Federacji Międzynarodowej Prasy Zawodowej. Kongres tegoroczny tej Federacji odbędzie się 26 sierpnia w Genewie, przy udziale naszego Związku.

Targ Samochodowy w Warszawie.

W dn. 5 — 22 lipca r. b. odbędzie się w Warszawie Wystawa Przemysłu Sportowego oraz Targ Samochodowy na terenie parku Łazienkowskiego.