

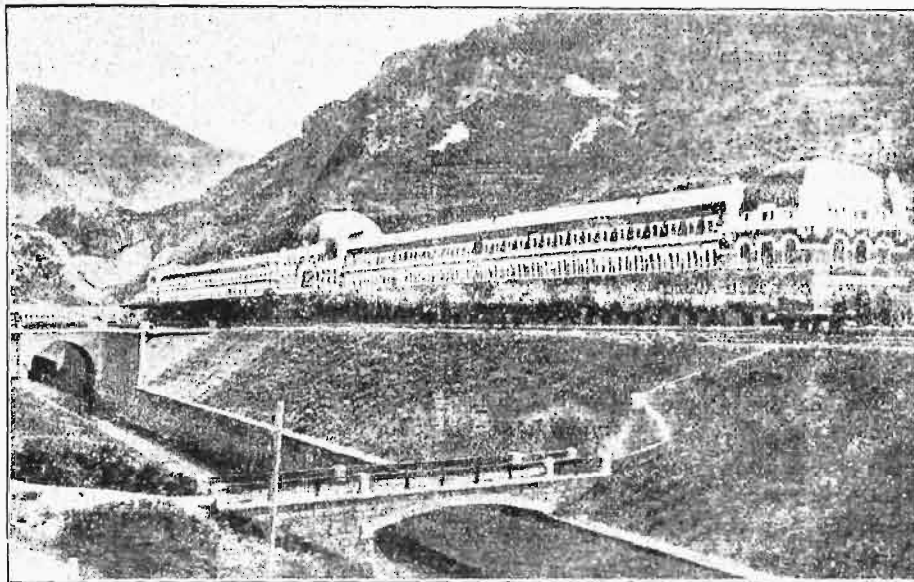
NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 19 września 1928 r.

№ 38



Rys. 1. Dworzec graniczny w Canfranc.

OTWARCIE PIERWSZEJ KOLEI TRANSPIRENEJSKIEJ.

Dnia 18-go lipca r. b. nastąpiło otwarcie linii kolejowej Bedous-Jaca, o trakcji elektrycznej, w obecności króla Hiszpanji i prezydenta Francji p. Doumergue'a. Nowa linja przebiega przez dolinę Aspe, pod grzbietem górskim Somport i jest pierwszym połączeniem kolejowym przez Pireneje, łączącym Francję i Hiszpanję, obie bowiem istniejące dotychczas linje przeprowadzone były w pobliżu wybrzeży morskich, nad oceanem Atlantyckim oraz nad morzem Śródziemnym, jak to widać z załączonej mapki (rys. 2). Poza wymienioną, wykonywana jest obecnie linja Ax-les-Thermes-Puigcerda, która ma być ukończona i otwarta w r. 1929.

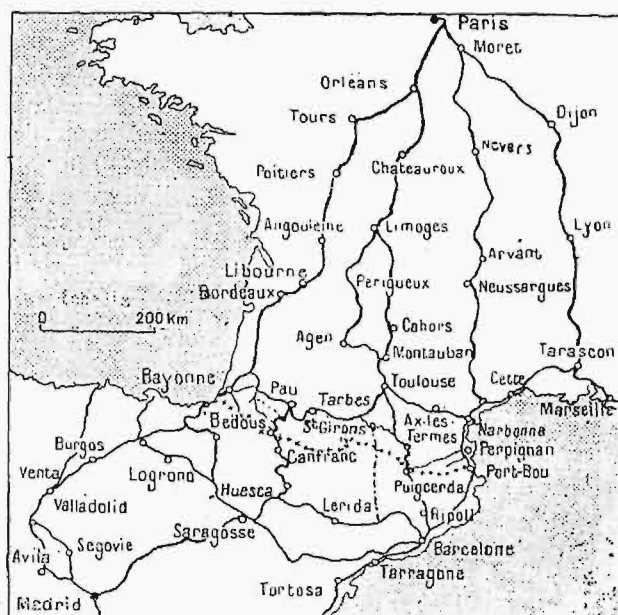
Nowa trasa, rozpoczynająca się w Bedous na wysokości 406,5 m, osiąga maksymalne wzniesienie w tunelu Somport (1212 m), poczem opada łagodnie na terytorjum hiszpańskie do dworca granicznego Canfranc, położonego na wysokości 1196 m. Długość linji na terytorjum francuskim wynosi 27,8 km, od granicy zaś do Canfranc 5,18 km; wzniesienia są znaczne i dochodzą do 43 mm/m. Na odcinku francuskim znajduje się 14 tuneli, z których jeden spiralny, o długości 1775 m, ma na celu osiągnięcie wzniesienia z 869,8 m na 931,2 m. Najdłuższy jest jednotorowy tunel graniczny Somport o długości 7822 m, z czego 3100 na terenie francuskim, a 4722 -- na hiszpańskim, wykonany wspólnymi siłami technicznymi obu państw.

Ogromny dworzec graniczny w Canfranc (rys. 1) położony jest, jak wspomniano wyżej, w Hiszpanji, w odległości 700 m od wylotu tunelu. Na dworcu znajdują się pomieszcze-

nia straży celnej francuskiej i hiszpańskiej, hotel dla podróżnych i t. d. Przy dworcu powstało odrazu małe miasteczko, składające się z budynków służby kolejowej, szkoły hiszpańskiej i francuskiej, kościoła, szpitala etc. Należy przypuszczać, że, ze względu na swe położenie, Canfranc stanie się w ciągu kilku lat ważnym punktem handlowym i turystycznym.

Nowa linja, zelektryfikowana na całej długości, może być przebiegana, z powodu znacznych spadków, z niezbyt wielkimi prędkościami; na linji stosowane są wyłącznie lokomotywy towarowe o mocy 1000 KM i o mocy godzinnej 1400 KM. Przewody elektryczne zasilane są prądem stałym o napięciu 1500 V, wytwarzanym w instalacjach hydraulicznych, położonych w dolinie Aspe.

Połączenie kolejowe Bedous-Jaca skraca odległość Pau od Saragossy o 179 km (na 481 km) i Tuluzę od Saragossy o 100 km (na 600 km); poza tem przyczyni się do ściślejszego związania Francji z jej kolonjami afrykańskimi, co też było jednym z głównych motywów budowy.



Rys. 2. Mapa kolejowa Pirenejów.
(Linja Ax — les — Thermes w budowie).

PRZEMYSŁ CEMENTOWY W POLSCE według sprawozdania Komisji Ankietowej.

Jeżeli wyrabiać sobie pogląd na pewną gałąź przemysłu na podstawie dat cyfrowych i spostrzeżeń zebranych przez Komisję Ankietową, to widać odrazu, że cementownictwo stoi w Polsce znacznie wyżej pod względem technicznym, aniżeli pokrewne gałęzie przemysłu ceglarskiego i budowlanego.

Ilościowo udział Polski w światowej produkcji cementu wykazuje w latach powojennych dotkliwy spadek z 1,7% w r. 1913 na 0,6% w r. 1926. Większość krajów europejskich posiada własną produkcję cementu, która nie tylko pokrywa zapotrzebowanie wewnętrzne, ale zwykle je przewyższa. Głównymi światowymi odbiorcami cementu są kraje zamorskie: Ameryka Południowa (zwłaszcza Argentyna i Brazylja), Indie i t. d. Podczas wojny, gdy eksport cementu europejskiego ustał zupełnie, większość tych krajów stworzyła własny przemysł cementowy, niezależniając się w ten sposób od Europy. Obecnie walka państw europejskich o ponowne zdobycie tych rynków jest znacznie trudniejsza, tembardziej, że w niektórych krajach napotyka groźną konkurencję innych wytwórców, jak np. Japonii we wschodniej Azji.

W ostatnich latach światowa konsumpcja cementu wzrosła gwałtownie, głównie z powodu szybkiego rozwoju automobilizmu oraz trakcji ciężarowej, co wywołało budowę dróg o nawierzchni betonowej lub podłożu betonowym. W St. Zjedn. np., sieć drogowa pochłania ok. $\frac{1}{3}$ całkowitej produkcji cementu.

Prawie we wszystkich krajach przemysł cementowy zorganizował się pod postacią syndykatów. Przyczyn tego należy szukać z jednej strony we własnościach cementu jako produktu: a) jednolitego, co ułatwia konsumpcję; b) o małej wartości w stosunku do wagi, a więc wrażliwego na koszty transportu; z drugiej strony — w tendencji do wykorzystania w możliwie wysokim stopniu zdolności produkcyjnej zakładu (ze względu na duży udział kosztów własnych w kosztach produkcji), co często doprowadza do nadprodukcji. Syndykaty cementowe istnieją w Niemczech, Polsce, Rosji, Austrii, Szwajcarii, Francji, Belgii, Szwecji, Norwegii, Danii, Rumunii, Japonii. Często koncentracja posuwała się jeszcze dalej i sprowadzała fuzję poszczególnych przedsiębiorstw. W St. Zjedn. przeszło połowa produkcji skupiona jest w ręku 10 koncernów, które obejmują po kilka lub kilkanaście zakładów każdy. W Polsce, w styczniu 1927 r., po kilkumiesięcznym okresie szczególnie ostrej walki konkurencyjnej, zostało zawiazane, wspólnie dla wszystkich 15 cementowni Rzeczypospolitej z wyjątkiem Wejherowa, biuro sprzedaży „Centrocement”, skupiające całą sprzedaż wewnętrzną.

Znaczenie przemysłu cementowego w stosunku do ogólnego gospodarstwa narodowego jest dotychczas skromne pod względem rozmiarów. Ogólna bowiem wartość produkcji wynosiła w r. 1925 ok. 25 milj. zł., w r. 1926 — ok. 32 milj., a w r. 1927 ok. 45 milj. zł. Rola tego przemysłu nie może być zbyt wybitna i z tego powodu, że, jakkolwiek cement jest pod względem technicznym pierwszorzędnej wagi, to z punktu widzenia kosztorysowego, skromną odgrywa rolę, gdyż wartość cementu zużytkowanego do wzniesienia zwykłych budowli wynosi zaledwie ok. 2% kosztu budowy. Poważne jest natomiast znaczenie przemysłu cementowego pod kątem widzenia samowystarczalności państwowej, zwłaszcza, że w razie zaniedbania tej gałęzi przemysłu, byłibyśmy w zupełnej niemal zależności od importu niemieckiego. Znaczenie przemysłu cementowego wzrastać będzie zresztą w miarę powrotu u nas warunków normalnych w zakresie budownictwa. Pod tym względem jest jeszcze przed nami pole bardzo obszerne; zapotrzebowanie cementu, jakkolwiek prze-

kroczyło spożycie przedwojenne, wynosi obecnie zaledwie ok. 21 kg na głowę, podczas, gdy:

| | |
|--------------------------|-------------|
| w Rumunii. | 36 kg |
| „ Jugosławii. | 40 „ |
| na Węgrzech | 80 „ |
| w Niemczech | ponad 100 „ |
| „ St. Zjedn. Am. Półn. „ | 200 „ |

Zdolność przerobkowa wszystkich cementowni za rok 1926 wynosiła, stosownie do wykazów, podanych przez poszczególne przedsiębiorstwa, ok. 1 350 000 t. Rzeczywista produkcja klinkieru wynosiła w r. 1925 — 529 400 t, w r. 1926 — 558 000 t.

Z punktu widzenia racjonalizacji przemysłu cementowego, zaznaczyć należy, że już w pierwszym okresie produkcji, t. j. przy wydobywaniu i dostawie surowca do miejsca przeróbki jest pole do wprowadzenia ulepszeń, które, ze względu na znaczne ilości materiału, będą wpływać znacząco na czas i koszt wyrobu. Proces kruszenia surowca odbywa się w Polsce przy pomocy zbyt rozdrobnionych urządzeń mechanicznych, co jest mniej ekonomiczne i wywołuje trudności przy osiągnięciu miążkiego młewa. Co się tyczy wypalania, to w cementownictwie naszym istnieją trzy rodzaje pieców: najstarsze są piece szybowe Dietscha, późniejsze rotacyjne, oraz szybowe z mechanicznym rusztem obrotowym. Piece rotacyjne mają dużą przewagę nad szybowymi przez zmechanizowanie pracy i zaoszczędzenie robocizny, zużywają natomiast ok. 15% więcej węgla.

Starano się połączyć w jeden system pieca zalety obu typów i osiągnięto to częściowo w budowie pieców rusztowych, z rusztem obrotowym i automatycznym opuszczaniem klinkieru. Szychtowce systemu Dietscha, obecnie już przestarzałego, spotykamy w 3-ch zakładach, piece rotacyjne posiada 11 zakładów, jeden zaś przechodzi na nowszy zautomatyzowany system Grübera.

Ważną bardzo sprawą jest wzajemne ustosunkowanie wydajności poszczególnych urządzeń, a więc przedewszystkiem młynów do pieców. Zrealizowanie tych względów miało miejsce odrazu w fabrykach nowszych przy planowaniu całości, a stopniowo tylko wprowadzane jest w fabrykach starszych. Około połowy przedsiębiorstw wymagałoby tych ulepszeń.

Pakowanie cementu w beczki lub worki odbywa się przy pomocy eksilorów w 6 fabrykach, pozostałe tego urządzenia nie posiadają i stosują pakowanie niemechaniczne. Większość cementowni posiłkuje się materiałem beczkowym przygotowanym poza fabryką, który to materiał sprowadzają w kompletach i składają we własnych bednarniach. Trzy zakłady mają własne tartaki i urządzenia bednarskie do fabrykacji beczek. Jaki system przygotowania opakowania jest lepszy, okaże dopiero praktyka lat najbliższych.

Dla pogłębienia zapotrzebowania cementu na rynku wewnętrznym stworzony został przy Związku Polskich Fabryk Cementu specjalny wydział propagandy, który urządził wystawę maszyn do wyrobów piaskowo-cementowych, wystawił zbiór okazów wyrobów z betonu, urządził laboratorium badawcze dla zapraw cementowych, oraz zaprowadził kursy dla budownictwa cementowego, na których odbywają się wykłady i ćwiczenia praktyczne. Niezależnie od tego przygotowują się kursy letnie na prowincji, głównie dla ludności wiejskiej.

Horoskopy przemysłu cementowego na przyszłość są naogół pozytywne ze względu na to, że zapotrzebowanie cementu u nas w tej chwili jest w porównaniu z innymi krajami minimalne i ze stopniowym powrotem warunków normalnych powiększyć się musi w sposób wydatny. Jednocześnie, zwłaszcza dzisiaj, gdy rozpiętość między zapotrzebowaniem krajowym, a sprawnością produkcyjną jest jesz-

(Ciąg dalszy na str. 140).

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

KOMUNIKAT RADY.

Rada Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie zawiadamia, że

DRUGIE KOLEJNE WALNE ZEBRANIE

w myśl art. 21 p. e. i art. 24, odbędzie się dn. 21 b. m. o godz. 8-ej wiecz.

Porządek obrad:

1. Wybór Przewodniczącego i Sekretarza.

2. Odczytanie i zatwierdzenie protokołu Walnego Zebrania z dn. 7 września 1928 r.
3. Sprawa spłaty przez Stowarzyszenie pożyczki hipotecznej, ciężącej na gmachu przy ul. Czackiego Nr. 3/5 i zaciągnięcia nowej pożyczki na spłatę tego długu.
4. Komunikaty Rady.
5. Wnioski Członków do rozpatrzenia przez następne Walne Zebranie.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

Z bliższych informacji o poniżej podanych posadach korzystać mogą członkowie stowarzyszeń, zgrupowanych w Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych, zwracając się o szczegóły do Kancelarii Stowarzyszenia Techników (Czackiego 3/5), a nie do Administracji „Przeglądu Technicznego”

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

POSADY WAKUJĄCE:

- 236—Magistrat m. Włodzimierza ogłasza konkurs na stanowisko Architekta Miejskiego.
- 238—Dyrekcja Lasów Państwowych w Łucku poszukuje Inspektora Techniczno-Budowlanego.
- 240—Polski Komitet Normalizacyjny przy Min. Przem. i Handlu poszukuje do pracy w swem biurze dwóch Inżynierów-Mechaników. Niezbędna znajomość gruntowna języka francuskiego lub angielskiego.
- 242—Wielka Węgierska fabryka lin stalowych, drutu, wyrobów drucianych i siatek poszukuje przedstawicieli w Polsce na Warszawę, Zagłębie Węglowe i Zagłębie Naftowe.
- 244—Państw. Szk. Rzem.-Przem. w Białymstoku poszukuje: a) Asystenta kierownika warsztatów szkolnych wydziału metalowego i b) Kierownika wydziału drzewnego. Może być młody inżynier lub doświadczony technik.
- 246—Poważna fabryka maszyn na Pomorzu poszukuje natychmiast: a) dyplomowanego inżyniera na stanowisko asystenta kierownika ruchu. Wymagana jest kilkuletnia praktyka warsztatowa i dobre opanowanie z robotami mechanicznymi i kotlarskimi; b) dypl. inż. na stanowisko kierownika kotłarni, dobrze opanowanego z wszelkimi robotami budowy kotłów parowych i aparatów cukrowniczych c) konstruktorów techników na konstrukcje żelazne do biura technicznego.
- 248—Jest do objęcia posada Inżyniera drogowego, który

- w krótkim czasie mógłby objąć kierownictwo kolei dojazdowej. Stałe miejsce zamieszkania w Warszawie.
- 250—Potrzebny na wieś Technik-ceramik do prowadzenia cegielni, obeznany z maszynami uprzemysłowionego gospodarstwa rolnego.
- 252—Potrzebny Inżynier-elektrotechnik z kilkuletnią samodzielnią praktyką w elektrowni turbo-parowej i Diesel'owej ze znajomością gospodarki cieplnej dla objęcia posady kierownictwa elektrowni o mocy 1500 kW.
- 254—Poszukuje się Młodego Inżyniera lub Technika na stanowisko asystenta ruchu w koksowni z fabrykami chemicznymi na Górnym Śląsku. Warunki do omówienia.
- 256. Inżyniera ruchu i jego zastępcy poszukuje naprawnia i wytwórnia wagonów osobowych i towarowych, Pensja według umowy. Premja co kwartał, zależnie od wyników gospodarowania. Zasady eksploatacji naprawni handlowo-przemysłowe. Stosunek służbowy prywatny. Mieszkanie 5 i 3-pokojowe płatne. Pierwszeństwo inżynierom o wieku nieprzekraczającym 40-tu lat i posiadającym wykształcenie w zakresie naukowej organizacji pracy.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 71—Inżynier-Mechanik lat 40, emerytowany wysoki urzędnik Ministerstwa Skarbu, odpowiedzialny majątkowo, poszukuje odpowiedniego stanowiska w przedsiębiorstwie przemysłowym lub przemysłowo-handlowym.

Na stanowisko Generalnego Przedstawiciela (dyrektora) w Warszawie dla naszej Bydgoskiej Fabryki Maszyn H. Loehnert S. A. i Rybnickiej Fabryki Maszyn Sp. z o. o. poszukujemy

DZIELNEGO INŻYNIERA-PRZEMYSŁOWCA

ustosunkowanego w przemyśle cukrowniczym, cementowo-ceramicznym i w innych przemysłach, mogącego w zupełności zastąpić obie fabryki.

Pragniemy pozyskać siłę poważną, z długoletnim doświadczeniem i praktyką, posiadającą odpowiedni lokal w Warszawie na biuro reprezentacyjne.

Niezbędnym jest władanie językiem niemieckim i francuskim.

Oferty prosimy uprzejmie skierować do Zarządu fabryk, Bydgoszcz ul. Gen. Bema 10.

516n

Magistrat m. Będzina ogłasza

KONKURS

na posady:

- 1) technika z praktyką wodociagową (wykonywanie planów szczegółowych, praktyka przy budowie),
 - 2) kreślarza do planów architektonicznych,
 - 3) kreślarza do planów inżynierskich.
- Warunki do umowy.

Oferty należy przysyłać do Magistratu m. Będzina do dnia 29 września 1928 r. włącznie.

525n

| Ceny ogłoszeń | |
|---|--|
| Przedpłatę kwartalną 10 zł. | Jednorazowych: |
| przyjmuje Administracja i Pocztaowa Kasa Oszczędności na konto № 515. | Za jedną stronę zł. 300.— |
| Przedpłata zagranicą 60 zł. rocznie. | „ pół strony „ 165.— |
| Cena zeszytu pojedynczego. zł. 150 | „ ćwierć strony „ 90.— |
| (Ceny zeszytów specjalnych są ustalane każdorazowo) | „ jedną ósmą „ 45.— |
| Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) 1 zł. | „ jedną szesnastą „ 25.— |
| | 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%, za IV str. okł. 50%, za 10-ty tydzień miesiąc na inny tydzień 20% |
| | W „Nowinach Technicznych” o 50% drożej. Dla poszukujących pracy 50% zniżki. |

Biuro Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników). Telef. nr. 57. 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 wiecz. Wejście do Redakcji i do działu prenumerat Administracji, przez sieć główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.

cze znaczna, eksport zaś jest rzeczą konieczną dla lepszego wyzyskania zdolności produkcyjnej. Eksport cementu boryka się jednak ze znacznymi trudnościami, gdyż ze względu na stan cen na rynku światowym, po uwzględnieniu kosztów przewozu, zgóry wyklucza możliwość normalnej kalkulacji i skazuje eksportera na konieczność liczenia tylko kosztów samej produkcji, bez żadnych kosztów ogólnych. Warunki techniczne w różnych krajach są bardziej wymagające od norm polskich, jednakże ok. 80% naszego cementu warunkom tym odpowiada.

W ostatnich latach eksport cementu zagranicę był nieznaczny, jednakże stale wzrastał i wynosił:

| | | | | |
|-----------|---------------|-------|-------|-----------|
| w r. 1925 | ok. 10 000 t. | t. j. | 2% | produkcji |
| " 1926 | " 45 000 " | " | 7,5% | " |
| " 1927 | " 150 000 " | " | 19,3% | " |

Jakkolwiek w tempie powolnem, eksport nasz jednak rozwijać się może, zwłaszcza, gdy wszystkie fabryki zorganizują się dla eksportu lepiej i trwale niż dotychczas. Poza tem, ponieważ ośrodki naszego przemysłu cementowego są oddalone od brzegu morskiego o ok. 600 km, a eksport odbywa się głównie drogami morskimi, zbliżenie taryfowe przemysłu do morza jest konieczne, tembardziej, że szereg cementowni zagranicznych znajduje się tuż nad morzem i z rampy fabrycznej ładuje cement bezpośrednio do statków. Koniecznym również jest wyjednanie taryf tranzytowych przez Rumunję i Czechosłowację, brak których obecnie dotkliwie odczuwać się daje.

Uznając wagę kwestji taryfowej, Komisja Ankietowa przyjęła, jako jeden ze swych wniosków, konieczność ustabilizowania eksportowych taryf kolejowych.

Z innych wniosków wliczyć należy: 1) ułatwienie cementownictwu długoterminowego kredytu na cele modernizacji, 2) zrewidowanie polskich norm cementu tak, aby odpowiadały potrzebom rynku międzynarodowego, 3) sprawdzanie jakości cementu według norm, przy dostawach krajowych, 4) wywieranie wpływu ze strony Rządu na regulowanie cen, przez odpowiednią politykę kredytową.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Zjazd Inżynierów Technologów b. wych. Petersburskiego Instytutu Technologicznego.

Otrzymujemy następującą odezwę do pp. Inż. Technologów z Inst. Petersburskiego:

W końcu roku bieżącego przypada setna rocznica założenia Instytutu Technologicznego w Petersburgu.

Koło Inżynierów Technologów przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie, na Ogólnem Zebraniu w dniu 5-go maja b. r. uchwaliło zorganizowanie Zjazdu b. wychowawców tej uczelni, który ma się odbyć 8 i 9 grudnia b. r.

Dla upamiętnienia obchodu tej rocznicy, ma być zebrany fundusz na cele społeczne (techniczne lub oświatowe), które będą bliżej określone podczas Zjazdu.

Niezależnie od tego, ma być wydana Książka Pamiątkowa (na której treść złożą się: historia Instytutu, artykuł o profesorach Polakach) wraz z alfabetycznym spisem wychowawców Polaków.

Zawiadamiając o powyższem, uprzejmie prosimy Szanownych Kolegów o nadesłanie następujących danych o sobie:

1. imię i nazwisko,
2. rok ukończenia Instytutu,
3. dokładny adres,
4. obecne stanowisko.

W imieniu Zarządu Koła:

(—) C. Klarner.

(—) St. Dziekoński.

X Zjazd Gazowników i Wodociągowców Polskich.

X Zjazd Gazowników i Wodociągowców Polskich obradował w dniach od 17—20 maja r. b. w Katowicach w połączeniu z Walnymi Zebraniem Zrzeszenia Gazowników i Wodociągowców Polskich oraz Związkiem Gospodarczym Gazowni i Zakładów Wodociągowych w Państwie Polskiem.

W Zjeździe wzięli udział przedstawiciele Rządu oraz instytucyj komunalnych i społecznych, przedstawiciele gazowni, wodociągów i kanalizacji, profesorowie wyższych uczelni, przedstawiciele koksownictwa i gazów ziemnych oraz przemysłów pokrewnych.

Obradom przewodniczyli: dyr. Cz. Świerczewski, prezes Zrzeszenia Cukrowników i Wodociągowców Polskich, Inż. E. Szenfeld (sekcja wodociągowa), dyr. A. Dziurzyński (sekcja gazowa).

Referaty wygłosili pp. inż. E. Szenfeld — o przedsiębiorstwach komunalnych, inż. J. Konopka — o znaczeniu rurociągów barwami, inż. A. Dziurzyński — o płóczkach kolumnowych, inż. M. Seifert — o bilansie cieplnym chłodzenia gazu, inż. dr. Szulce — o zapalaniu i gaszeniu pieców gazowniczych, inż. Cz. Świerczewski — o umowie przy dostawie pieców retortowych, inż. Z. Wirbser — o taryfie gazowej, prof. O. Bujwid — o badaniu wody, inż. Z. Rudolf — o rozporządzeniach dotyczących się wodociągów i kanalizacji i zaopatrzeniu w wodę Zagłębia Górnośląskiego, inż. W. Rabczewski — o przymusie wodociągowo-kanalizacyjnym i o inwestycjach wodociągowo-kanalizacyjnych, inż. W. Sonne — o pompach otworowych odśrodkowych, inż. W. Łuczaków — o znaczeniu triasu dla wodociągów i dr. I. Kowalski — o wodzie wglębnej.

W związku z referatami powzięto cały szereg uchwał, z których najważniejsza jest, aby węgla nie uważać, jak dotąd, za opał, lecz za niezwykle cenny surowiec, na którego pochodnych opiera się w dużej mierze polski przemysł chemiczny.

Dalej postanowiono, aby gazownictwo, wodociągi i kanalizacja, wspólnymi siłami, urządziły osobny pawilon na Wystawie Krajowej w Poznaniu w roku 1929.

Podczas Walnego Zgromadzenia wręczono dyplom członka honorowego dyr. Edwardowi Szenfeldowi w uznaniu za usług, położonych na polu wodociągów i kanalizacji w Polsce.

Uczestnicy Zjazdu wzięli następnie udział w wycieczkach do Huty Pokoju, kopalni „Anna”, Wodociągów Państwowych, Fabryki „Ferrum”, Fabryki w Chorzowie i Węgielskiej Górze.

Zakaz stosowania gum pełnych do samochodów w Niemczech.

Stosownie do rozporządzenia Ministerjum Komunikacji z dn. 16 marca r. b., od 1 lipca r. b. wzbroniono używania pełnym gum w ruchu samochodowym w Niemczech. Samochody wyposażone w takie gumy mają prawo używać ich jeszcze do 1 lipca 1929 r., dotyczy to jednak tylko pojazdów towarowych i ciągowek; dla przyczepek towarowych przedłuża się ten termin do 31 grudnia 1929. Natomiast wszystkie pojazdy mechaniczne uruchamiane po 1 lipca r. b., o ciężarze mniejszym niż 3 t, muszą być wyposażone w opony pneumatyczne. Samochody towarowe i ciągowki oraz przyczepki o większym ciężarze mogą być wyposażone w opony t. zw. wysoce elastyczne z gumy pełnej.

Rozporządzenie to opiera się na badaniach wpływu podatności opon na naprężenia jezdni, wykonanych przez prof. G. Becker'a, z polecenia Rządu, które wykazały, że skasowanie pełnych gum zabezpiecza w znacznym stopniu szosy od zużycia.

Budowa domów w Anglii.

Od chwili zakończenia wojny, zbudowano w Anglii 1 072 387 nowych mieszkań.

Komunikacja lotnicza w Persji.

Linje lotnicze w Persji, obsługiwane przez płatowce Junkersa, wykonały w pierwszym roku eksploatacji 1047 lotów, przewożąc 2000 osób.

BYDGOSKA FABRYKA MASZYN H. LOEHNERT S.A.,
Bydgoszcz, Gen. Bema 10. Poszukuje natychmiast

dyplomowanego INŻYNIERA

na stanowisko Asystenta Kierownika Ruchu. Wymagana jest kilkoletnia praktyka warsztatowa i dobre obeznanie z robotami mechanicznymi i kotlarskimi.

Zgłoszenia do Zarządu.

497n