

NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 24 października 1928 r.

№ 43



Rys. 1. Widok ogólny paryskiego Salonu samochodowego.

SZKOLNICTWO TECHNICZNE.

Rozwijające się u nas coraz bardziej ilościowo szkolnictwo techniczne, średnie i niższe, nasuwa jeszcze wiele zagadnień, domagających się gruntownego przemyślenia i właściwego rozwiązania. Obok bowiem wzrastającej liczby uczących się i stopniowego wzrostu liczby szkół, nie widzimy wciąż jeszcze, by szkolnictwo techniczne wkroczyło na drogę przystosowania się w kształceniu swych wychowanków do wymagań współczesnych życia przemysłowego. Spotykamy natomiast bądź brak niektórych — ogromnie ważnych dziedzin nauczania (np. formierzy, odlewników i in.), w zakresie szkolnictwa rzemieślniczego, bądź prowadzenie nadal niektórych szkół średnich na poziomie politechnik z przed 30 lat, jak słusznie ktoś scharakteryzował niedawno Szkołę im. Wawelberga i Rotwanda.

Zarazem, widocznie na tle niedostatecznego opracowania zasadniczej linii, po której ma kroczyć szkolnictwo techniczne w każdym ze swych stopni, oraz w wyniku zbyt słabego kontaktu pomiędzy szkolnictwem a życiem przemysłowym, spotykamy częstokroć fakty takie, że np. gdy chodzi o budowę nowej szkoły — powstaje zakłopotanie, jak ją zorganizować, i — poza budową gmachu, od której rzecz się zaczyna, — sprawa nie może się rychło posunąć naprzód, względnie nie zawsze znajduje rozwiązanie właściwe.

Atoli już nietylko poszczególne jednostki i zrzeszenia techniczne odczuwają potrzebę zaradzenia temu stanowi rzeczy, lecz i sfery przemysłowe zaczynają coraz częściej się wypowiadać za koniecznością bliższego wejrzenia w potrzeby szkolnictwa technicznego, wiedząc, że od przygotowania „elementu ludzkiego” zależeć będą losy naszych zakładów przemysłowych. W szczególności, z przemysłu odlewnicze-

go dochodzą nas głosy, zwracające uwagę na to, że — jeśli nie postaramy się o fachowe wykształcenie rzemieślników odlewniczych niektórych kategorii, — to bodaj wkrótce wypadnie nam ich „importować” z zagranicy. Byłby to oczywiście import jeden z najmniej właściwych w kraju, nie mogącym dać zatrudnienia wszystkim swym obywatelom.

Konieczność zastanowienia się nad potrzebami szkolnictwa technicznego wogóle, a niższego i średniego w szczególności, podnosiło już niejednokrotnie Stow. Inż. Mechaników Polskich, zwołując odpowiednio zebrania w r. ub. Obrady te nie zdołały jeszcze doprowadzić do wniosków konkretnych, a ponieważ — z drugiej strony — życie samo na-

suwa wciąż nowe zagadnienia, wymagające rozwiązania, przeto — jak się dowiadujemy — SIMP podejmuje ponownie inicjatywę w kierunku wyjaśnienia potrzeb omawianego szkolnictwa i wytknięcia racjonalnych dróg jego rozwoju na najbliższą przyszłość.

Należy tedy życzyć, by zwoływana przez SIMP w tym celu Konferencja specjalna w Katowicach, o której zamieszczamy wiadomość na innym miejscu zeszytu niniejszego, była jak najliczniej obsłana przez sfery techniczne i przemysłowe oraz przedstawiciele władz szkolnych i by prace jej przyniosły rozwiązanie ważnego problemu, który jest jej celem.

PARYSKI SALON SAMOCHODOWY,

W tegorocznym Salonie samochodów osobowych, z ogólnej liczby 110 stoisk, Francja zajęła 64, St. Zjedn. — 27, Włochy 7, Niemcy — 4, Belgja — 3, Anglja — 2, Czechosłowacja 2 i Austrja — 1 miejsce. Względnie ograniczony udział państw obcych tłumaczy się wysokimi stawkami celnymi (ok. 45% ceny wozu), zapomocą których Francja hroni swój przemysł rodzimy. Z powodu dużego cła, na rynku francuskim opłaca się jeszcze w pewnym stopniu umieszczać te samochody, które ze względu na swoją oryginalną [niespotykaną w przeciętnym typie dzisiejszego wozu] budowę, konkurują skutecznie z markami francuskimi, posiadając, mimo swej wysokiej ceny, pewną, niezbyt wielką zresztą ilość nabywców. Do takich samochodów zaliczyć możemy Rolls-Royce, Mercedes-Benz (ze sprężarką), Packard, Lincoln i Cadillac.

Na Wystawie zaznaczył się dalszy wzrost mocy silników francuskich, klasy średniej; silnik czterocylindrowy 1 $\frac{1}{2}$ l, który niedawno jeszcze panował na rynku francuskim, zwiększony został przed dwoma laty — do 6-u cylindrów i litrażu 2 l, obecnie zaś w dalszym ciągu do litrażu 2 $\frac{1}{2}$ l, która to wielkość stosowana jest dzisiaj we Francji prawie powszechnie; do wozów silniejszych stosowane są coraz częściej silniki 8-cylindrowe. Samochody z silnikami o małej mocy buduje w Anglii wytwórnia Austin, w Niemczech Dixi i we Francji Rosengart, która przez skrócenie budowy i usunięcie stopnia osiągnęła harmonijną całość.

Ciekawym szczegółem w budowie wozów francuskich jest przejście do przekładni szybkobieżnych. Dalsze próby zupełnego usunięcia skrzynki zmianowej, przez zastosowanie silnika z liczbą obrotów zmienną w szerokich granicach, prowadzone są również we Francji, która, może właśnie dzięki pędowi do ustawicznie nowych rozwiązań i ulepszeń, przoduje po dziś dzień w budownictwie samochodowym.

Ulepszenie warunków jazdy przez zmiany konstrukcyjne podwozia, uskuteczniane jest zapomocą napędu osi przedniej (Tracta, Buciali, Brasier Chaigneau), zawieszenia podwozia w trzech punktach (Tracta, Sensaud de Lavaud i Tatra), niezależnego resorowania kół (Sensaud de Lavaud, Steyer, Cottin & Desgouttes, Harris) i t. d. Jak widzimy — wielka ilość rozwiązań wskazuje, że podwozie samochodowe dalekie jest jeszcze od przybrania pewnych kształtów skończonych.

O ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW przemysłowych w Stanach Zjedn. Am. Półn.

Dla obserwatora rozwoju przemysłu, fabryki amerykańskie nastroczą dużo ciekawego materiału w tej dziedzinie. Nieustające ich wysiłki w poszukiwaniu różnych sposobów powiększenia wydajności pracy uwiadcniają się nieraz jaskrawo w całokształcie życia fabrycznego, przy ustawicznie posuwającej się mechanizacji. Metody fabrykacji ulegają nieraz kompletnym zmianom. Tu się głównie kładzie nacisk na tanią obsługę, by przy obsłudze maszyn można było używać niewykwalifikowanego robotnika lub robotnicę.

Na dobre obrabiarki, przyrządy i narzędzia fabryki amerykańskie nie szcędzą pieniędzy. Naturalnie, kupowanie specjalnych obrabiarek jest zawsze poprzedzone konkretną analizą i przeświadczeniem, że taka obrabiarka będzie całkowicie wyzyskana. Wobec tego, przy normalnej produkcji bezczynność obrabiarek jest rzadkością. W razie gwałtownej zmiany programu fabrycznego i gdy się okaże, że rozkład pracy nie wystarcza na dostateczne obciążenie wszystkich obrabiarek, ilość ich zmniejsza się do takich granic, by odpowiadały całkowitemu obciążeniu.

Większe przedsiębiorstwa, które mają naukowo zorganizowane biuro fabrykacyjne (Planning Department) prowadzą ścisłą ewidencję czynności obrabiarek. W tym celu robią codzienne, tygodniowe i miesięczne wykresy, z których łatwo można orjentować się i ocenić sprawność każdego działu gospodarki fabrycznej.

Częstą bezczynność obrabiarek w przedsiębiorstwie uważa się za punktu widzenia naukowego kierownictwa fabrycznego za „grzech niedoświadczenia danego kierownictwa”, a usprawiedliwia się li tylko wówczas, gdy normalny ruch jest przerywany takimi np. czynnikami zewnętrznymi, jak nagła zmiana w produkcji. W każdym wypadku obciążenie obrabiarek (ilość godzin na dobę, tydzień i t. d.) nie powinno wywołać dużego odchylenia w stosunku do normalnego, w przeciwnym razie przedsiębiorstwo może ucieść finansowo.

Obrabiarki i ich wyposażenie są jednym z decydujących czynników w rozwoju przedsiębiorstw amerykańskich.

W ostatnich kilku latach pomiędzy wytwórcami amerykańskimi toczy się zażarta walka o pierwszeństwo i tem samem o pozyskanie szerszych rynków zbytu na produkt fabryczny. Dla przedsiębiorstw silnych finansowo i z rozumem kierownictwem jest ona czynnikiem sprzyjającym, gdyż takie przedsiębiorstwa rozrastają się kosztem innych przedsiębiorstw, w bardzo krótkim czasie. Inaczej jest z słabymi przedsiębiorstwami, które często znikają zupełnie z horyzontu, lub przyłączają się do silniejszych, spokrewnionych w produkcji fabrycznej.

W ciągu niespełna sześciu lat około 75 przedsiębiorstw automobilowych ustąpiło miejsca silniejszym od siebie. Dla ilustracji przytoczę tu parę takich wypadków. Kilka lat temu fabryka samochodowa dużych rozmiarów w Detroit, Mich. Chalmers, została wcielona do farbyki Maxwell. Po paru latach Maxwell razem z Chalmers przechodzi w ręce sprytnego fabrykanta Chrysler'a. Fabryka samochodów Page, która również znajduje się w Detroit, na pozór bardzo poważna, w ostatnich paru latach przeistacza się na Graham-Page. Fabryka Ford'a wciela do siebie poważne przedsiębiorstwo Lincoln'a i t. d. i t. d. Ten proces bezustannie posuwa się naprzód i potęguje się, wobec czego każde przedsiębiorstwo, które chce egzystować i rozwijać się, z konieczności musi u siebie stosować naukową gospodarkę w warsztatach i biurach.

Przy naukowem kierownictwie w przedsiębiorstwie, odpowiedzialność rozkłada się na poszczególne czynniki, tworzące aparat fabryczny. Każdy funkcjonariusz ma ściśle określony program swej pracy, za którą jest odpowiedzialny przed swym najbliższym, bezpośrednim zwierzchnikiem. Za wszelkie przewinienia podlega on decyzji pierwszej instancji, czyli swemu najbliższemu zwierzchnikowi, w zasadzie bez odwołania się do wyższej instancji. Wobec tego każdy zwierzchnik postępuje ze swymi podwładnymi wyłącznie według swego uznania, oczywiście w granicach przepisów fabrycznych.

Wobec tego, że każda praca planowo rozkłada się na szereg poddziałów fabryki, za wszelkie opóźnienia nikogo i w niczem się nie usprawiedliwia. Gdy czasami, z przyczyn nieprzewidzianych, nastąpi w jakim dziale małe opóźnienie, to, by sprostować nienaturalny bieg produkcji, który z tego powstaje, wypada temu działowi nadrobić w nocy i we wszystkie święta. Wszelkie opóźnienia w amerykańskim przemyśle, w normalnych warunkach, w czasach obecnych są nieznanne.

Intensywność pracy we wszystkich biurach i warsztatach w ciągu ostatnich kilku lat zwiększono do jak najdalej posuniętych granic możliwości wykonania, a przez ulepszenie metod pracy wydajność wzrosła w stosunku do intensywności w dwójnasób. Zarobki pracujących jednak utrzymały się na poziomie ustalonym w końcu wojny światowej. W wyniku tego, ceny na produkta fabryczne stopniowo się obniżają, a jakość ulepsza się.

Zniżanie cen na produkta fabryczne niewiele przyczynia się do polepszenia bytu pracujących, choć zyski przedsiębiorstw bynajmniej nie maleją, a przeciwnie, są znacznie większe stosunkowo, niż przed wojną. Natomiast wysiłek, jakiego się żąda zarówno od robotnika, jak i od inżyniera zwiększył się znacznie. Warto przytem zaznaczyć, że ośmiogodzinny dzień pracy w przemyśle amerykańskim w praktyce nikogo nie obowiązuje i nikt z tem się nie liczy.

Podział pracy na najdrobniejsze jednostki nadaje rozmach przemysłowi amerykańskiemu, lecz ten rozmach

(Ciąg dalszy na str. 160).

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

POSIEDZENIE TECHNICZNE.

W piątek, dnia 26 października r. b. o godzinie 8-ej wieczorem w Wielkiej Sali gmachu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie inż. Czesław Klarter wygłosi odczyt p. t. „Potrzeby mieszkaniowe miast polskich w liczbach” (z przeliczeniami).

KOMUNIKATY KOŁ I WYDZIAŁÓW.

Koło Inżynierów Cywilnych zawiadamia Kolegów, że w sobotę, dnia 3 listopada r. b. o godz. 7-ej wiecz., w sali Nr. III, odbędzie się zwykłe zebranie

miesięczne, na którym koledzy: Matuszewski, Miller i Pawłowski wygłoszą referaty o katastrofach budowlanych w Warszawie.

Wydział Urzędzeń Zdrowotnych Użyteczności Publicznej zawiadamia, że w środę, dnia 31 b. m. o godz. 8-ej wiecz., w sali Nr. III odbędzie się Ogólne Zebranie W. U. Z. U. P., na którym p. inż. I. Piotrowski wygłosi odczyt p. t.: „Wrażenia z podróży po Szwecji”.

Koło Leodyjczyków zawiadamia Pp. Członków, że najbliższe zebranie koleżeńskie odbędzie się w sobotę, dnia 27 b. m. o godz. 8-ej wiecz. w sali Nr. IV

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 odpowiedzi.

POSADY WAKUJĄCE:

- 278—W Warsztatach Marynarki Wojennej w Gdyni wakuje posada w biurze konstrukcyjnym dla młodego Inżyniera Mechanika.
- 280—Potrzebny Inżynier-wykładowca. Specjalność mosty.
- 282—Inżynier lub Technik budowlany, dobrze obznajmiony z rachunkowością, kosztorysami, kontrolą rachunków budownictwa cywilnego lub kolejowego. Posada rządowa. VIII lub VII st. st.
- 284—Inżynier, wybitny konstruktor do maszyn precyzyjnych poszukiwany przez poważną fabrykę w Warszawie. Oferty pod "Pomysłowy Nr. 284".
- 285—Kielecki Urząd Wojewódzki ogłasza konkurs na obsadzenie stanowiska w biurze Dyrekcji: a) Inżyniera obznajmionego ze sprawami wodnemi, b) Inżyniera dróg i mostów i c) Autotechnika.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 75—Inżynier z praktyką w dziale samochodowym i ogólnowarsztatowym poszukuje zajęcia w godzinach popołudniowych.
- 77—Inżynier-Mechanik z 10-letnią praktyką kierowniczą i administracyjną w chłodnictwie i w wytwórniach kwasu węglowego i tlenu oraz z 8-letnią praktyką w dziale samochodowym poszukuje odpowiedniego stanowiska.

79—Specjalista Hutnik wielkopieczowy i odlewnik z długoletnią praktyką na stanowiskach kierowniczych, z wykształceniem akademickim i znajomością języków, rurowany organizator i administrator pragnie zmienić stanowisko.

81—Biuro Pośrednictwa Pracy przy Żeńskich Kursach Technicznych w Warszawie (Hoża 88) poleca kandydatki na posady techników do biur budowlanych, architektonicznych, drogowych (kolejowych) i wodnych- prywatnych, samorządowych i państwowych.

83—Technik z 8-letnią praktyką obejmie posadę, jako warsztatowiec, ewentualnie w biurze technicznym w jakiegokolwiek branży; zna się na budowie taboru kolejowego, instalacjach oraz budowie i naprawie gazomierzy i wodomierzy.

WSPÓLNIK-TECHNIK z kapitałem około 80.000 złotych poszukiwany do przedsiębiorstwa przemysłowego, świetnie prosperującego, branży żelaznej. Oferty pod: „Przemysł Żelazny” do Tow. Rekl. Międz. j. r. Rudolf Mosse, Warszawa, Marszałkowska 124.

561

		Ceny ogłoszeń	
Przedpłata kwartalna 10 zł.		Przy zamówieniu wielokrotnych ogłoszeń, bez zmiany tekstu, udziela się nast. zniżek	
przyjmuje Administracja i Poczta Kasa Oszczędności na konto № 515.		za 6-krotne ogł. 10%	
Przedpłata zagranicą 60 zł. rocznie.		„ 13 „ „ „ 20 „	
Cena zeszytu pojedynczego. zł. 150		„ 26 „ „ „ 25 „	
(Ceny zeszytów specjalnych są ustalane [każdorazowo])		„ 52 „ „ „ 30 „	
Za zmianę adresu (znaczkami poczt.) 1 zł.		Dopłaty: za I str. okładki 100%, za IV str. okł. 50%, za zam. wione miejsce na in-ny: stronach 20 %.	
		W „Nowinach Technicznych” o 50% drożej. Dla poszukujących pracy 50% ulępstwa.	
	Jednorazowych:		
	Za jedną stronę zł. 300.—		
	„ pół strony „ 165.—		
	„ ćwierć strony „ 90.—		
	„ jedną ósmą „ 45.—		
	„ jedną szesnastą „ 25.—		

Biuro Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Czackiego Nr. 3 (Gmach Stowarzyszenia Techników), Telefon Nr. 37-04.
 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 stę główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.

jest już niewspółmierny do rynku zbytu i dlatego powstają różne przerwy w pracach fabrycznych, spotęgowane jeszcze przez jeden ważny czynnik, którym jest moda.

Spoleczeństwo amerykańskie czuje wstręt do stałych i niezmiennych rzeczy, zawsze chce mieć coś nowego. Wobec tego, przedsiębiorstwa automobilowe, wszelkich maszyn domowych i inne zmieniają modele fabrykatów przynajmniej jeden raz w roku.

Każdy nabywca samochodu pragnie mieć najpóźniejszy model; utarł się zwyczaj, że co rok posiadacze starych samochodów zamieniają je na nowe, naturalnie z dużą nieraz dopłatą. Nawet nasz polski chłop, który ciężko musi pracować w fabryce, uważa, że musi mieć modny samochód, modną grafonolę i t. d.

Częste zmiany modeli fabrykatów powodują ogromne koszty fabryczne, przeważnie przyrządy i narzędzia obciążają przytem budżet fabryczny, ale wobec obecnych tendencji i warunków rynku zbytu, jest to rzeczą nieuniknioną, choć niewygodną.

Inż. J. Godycki-Ćwirko.
Flint, Mich.

Konferencja w sprawie szkolnictwa technicznego w Katowicach.

W połowie listopada r. b. (prawdopodobnie w dn. 15—16-go tego mies.) ma się odbyć w Katowicach Konferencja SIMP w sprawach szkolnictwa technicznego, niższego i średniego.

Organizacji Konferencji podjął się — na skutek zaproszenia Zarządu SIMP — p. prof. E. T. Geisler (Lwów) przy pomocy Stow. Inż. i Techników woj. śląskiego.

Zgłoszone już zostały referaty: p. prof. S. Łukasiewicza ze Lwowa, dyr. K. Gierdziejewskiego z Warszawy i in. Blizsze szczegóły podamy w miarę rozwijania się prac organizacyjnych.

Nie potrzebujemy wyjaśniać, jak ważne byłoby, ażeby jak najliczniej stawili się na Konferencję koledzy z rozm. wytwórni, wyszukując rzadką okazję wypowiedzenia swych dezyderatów pod adresem szkolnictwa technicznego w obecności tych, którzy to szkolnictwo prowadzą.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Import do Polski w ciągu 8 miesięcy r. b.

Statystyka importu do Polski w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy r. b. podaje następujące cyfry porównawcze w stosunku do r. 1927, w zakresie surowców i wyrobów przemysłowych:

	8 miesięcy roku	
	1927	1928
Maszyny i przyrządy	131,4	203,7
Bawełna	175,2	223,7
Len	112,8	115,2
Juta	19,9	22,4
Materiały elektrotechniczne	45,3	57,1

Jak widzimy, wzrost nastąpił znaczny i — aczkolwiek pocieszamy się tem, że dotyczy on głównie towarów „produkcyjnych“, — to jednak prawdopodobnie nie jest on usprawiedliwiony całkowicie (poza surowcami) istotnym brakiem odpowiednich wyrobów krajowych.

Nowa lokomotywa spalinowa dla kolei rosyjskich.

Rząd sowiecki zamówił nową lokomotywę z silnikiem Diesel'a o mocy 1500 KM bud. wytw. Sulzer'a. Lokomotywa ma obsługiwać pociągi towarowe w stepach bezwodnych. Urządzenie elektryczne lokomotywy wykonają zakłady S. A. des Ateliers de Sécheron w Genewie, zaś podwozie — Hohenzollern A. G. für Lokomotivbau w Düsseldorfie.

Lokomotywa ta będzie największą na świecie w swej kategorii. (VDI-Nachr. 1928, zesz. 42).

Koksownictwo angielskie.

Z 250 milj. t wydobywanego rocznie w Anglii węgla przerabia się w gazowniach i koksowniach 38 mlj. t.

Wydobycie i zużycie światowe rudy manganowej.

Wydobycie światowe rudy manganowej o zawartości metalu ponad 30% wyniosło w r. 1926 ok. 3 318 773 t. Z tej ilości 93% przypada na 5 zaledwie krajów, mianowicie: 40% wydobyto w Rosji, 30 w Indjach, 11 — na Zł. Wybrzeżu, 8 — w Brazylii i 4 w Egipcie.

68% całego wydobycia światowego zużywa 7 krajów: St. Zjedn. 22%, Francja 17, W. Brytania 10, Belgja 8, Niemcy — 7, Japonja — 3 i Włochy — 2.

Z wydobycia w Rosji korzystają głównie St. Zjedn. i Niemcy; w r. ub., ze 146 984 t rudy uzyskanej w Rosji wywieziono do St. Zjednocz. 33%, zaś do Niemiec 32%, natomiast do Francji 7%, do Belgji 11%. Z produkcji Brazylii korzystają w 60% Stany Zjedn., zaś z kolonii angielskich idzie do W. Brytanji tylko 31% wydobycia.

Instytut badania węgla w Airyce południowej.

Celem doskonalenia metod przelwarzania węgla na paliwa płynne, ma być zbudowany przez rząd południowoafrykański Instytut badania węgla ze złóż miejscowych.

Wagony-chłodnie w St. Zjednocz.

Koleje St. Zjednocz. posiadają 170 125 wagonów chłodni, z których 129 497 należy do osób (prawn.) prywatnych. Sama tylko kolej Illinois Central Ry posiada 5700 wagonów chłodni i przewozi rocznie przeszło 30 000 wagonów bananów.

Tunel pod Szeldą koło Antwerpji.

Rząd belgijski podejmuje budowę tunelu pod rz. Szeldą w pobliżu Antwerpji. Na koszt budowy ma być otwarty kredyt w wysokości 500 milj. fr.

Nowy port na morzu Kaspijskiem.

W miejscowości Kuuli, w pobliżu Krasnowodzka, ma być zbudowany nowy port na morzu Kaspijskiem, przeznaczony głównie do wywozu soli. Na koszt budowy ma być przeznaczona kwota 400 000 rubli.

Ograniczenie mocy stacyj radiofonicznych w St. Zjednocz.

Według ogłoszonego niedawno rozporządzenia, moc stacyj radiofonicznych nie może przekraczać 25 kW. Do 50 kW mocy mogą być budowane tylko stacje o celach badawczych.

Udział pracowników w udoskonalaniu przedsiębiorstw.

W Anglii, jak i w wielkich wytwórniach St. Zjedn., chętnie widziany jest udział pracowników przedsiębiorstw w doskonaleniu pracy instytucji, w której pracują. Ciekawą pod tym względem wiadomością przynosi statystyka kolei podziemnych Londynu. Okazuje się z niej bowiem, że w r. 1927 urzędnicy tego przedsiębiorstwa złożyli swej władzy 42 000 projektów ulepszeń.

POD GDYNIA z parcelacji sprzedam:

Młyn wodny masywny, 4-ro piętrowy, z tartakiem i urządzeniem do wytwarzania siły elektrycznej, zdatny także do wszelkiego innego przedsiębiorstwa.

Stajnię masywną, na dźwigarach, 20/27 mk. zdatną także do wszelkich innych przedsiębiorstw.

Dom mieszkalny o 12 i 6 pokojach, rozmaite stodoły, śpichrze i t. d.

Parcele fabryczne tuż przy dworcu i z możliwością urządzenia bocznic kolejowej. **Parcele osadnicze.**

KÜHL — Rumja, pow. morski.