

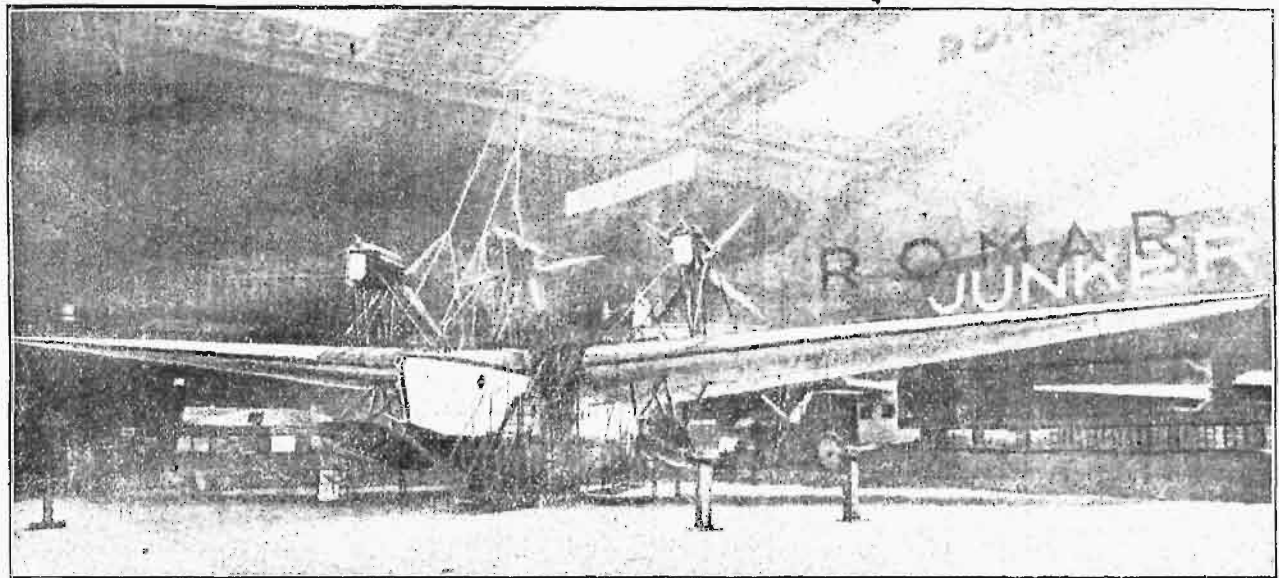
NOWINY TECHNICZNE

Dodatek do Przeglądu Technicznego

ROK II.

WARSZAWA, 31 października 1928 r.

№ 44



Rys. 1. Płatowiec handlowy wytv. „Rohrbach“, obsługujący linje komunikacyjne Ameryki Południowej. Samolot mieści 12 pasażerów i 4 osoby załogi. Wyposażony jest w 3 silniki po 300 KM. Materiał: duralumin.

„I L A“.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Berlinie.

Nie wchodząc w szczegóły odnośnie do eksponatów, które znaleźć będzie można w fachowych czasopiśmie krajowych i zagranicznych, chciałbym tu dać tylko ogólną charakterystykę Wystawy.

Organizacja Wystawy, bardzo staranna i mogąca za wzór posłużyć, jest jedną z przyczyn głównych, sprawiających, że Wystawę berlińską określa się naogół, jako bardziej interesującą od tegorocznego Salonu Paryskiego. Komitet wystawowy rozwinął niesłychaną propagandę w Niemczech oraz zagranicą, i tym sposobem ściągnął do Berlina tłumy zwiedzających. Uderzają wycieczki młodzieży szkolnej, która masami zwiedza wystawę, okazując bardzo żywe zainteresowanie się lotnictwem; w niedalekiej przyszłości rekrutować się będą z tych dzieci liczne kadry pilotów, mechaników, techników i inżynierów lotniczych.

Podczas kiedy o wystawie paryskiej wiedzieli w Paryżu tylko fachowcy, a miasto miało wygląd zupełnie obojętny, Berlin — jako miasto — żył pod znakiem „ILA“. Wystawa stanowiła zdarzenie, wyciskające swe piętno na wyglądzie miasta, co podkreślały jeszcze imprezy, jak np. „Berlin im Licht“, t. j. rześista iluminacja głównych ulic i gnaichów miasta, ściągająca nieprzejrzaną tłumy publiczności wieczorem na miasto.

Wystawa obejmowała trzy hale. W pierwszej umieszczono eksponaty przemysłowe wyłącznie niemieckie, w drugiej — obok płatowców i silników zagranicznych, umieszczono eksponaty niemieckich działów naukowych i zastosowania lotnictwa do celów kulturalnych, hala trzecia była poświęcona lotnictwu komunikacyjnemu.

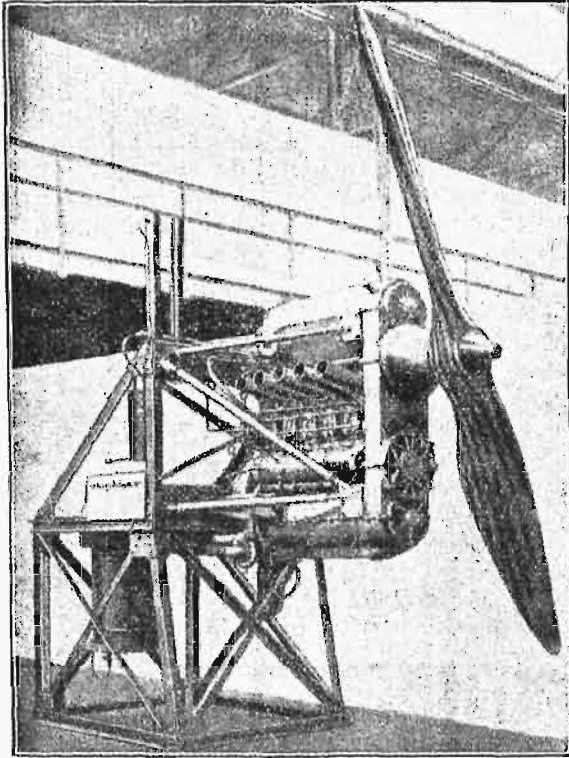
Dorobek techniczny Niemców w dziedzinie płatowców, silników i sprzętu przedstawia się naprawdę imponująco.

Od szybowców i małych samolotów sportowych, aż do wystawionych olbrzymów 20-tonnowych, i studjowanych 50-tonnowych, których realizacja jest kwestją bardzo niedalekiej przyszłości, od silników małych do zespołów dużej mocy, od skromnych instrumentów pokładowych aż do skomplikowanych przyrządów, służących do celów aerofotogrametrii, — wszędzie uderza niesłychane bogactwo nowych idei konstrukcyjnych, nowych szczegółów i elementów, niekiedy bardzo śmiało i nieszablono realizowanych. W dziedzinie płatowców komunikacyjnych stoi dziś technika niemiecka na pierwszym miejscu. Cały wysiłek idzie tu w dwóch kierunkach: pierwszy dąży do zwiększenia ekonomji lotu, objawiającej się jak najmniejszą mocą silnika i możliwie daleko idącą w danej klasie redukcją ciężaru konstrukcyjnego, drugi idzie w kierunku budowy płatowców olbrzymów, w których ładunek dochodzi dziś niemal do 9 tonn, a w niedalekiej przyszłości osiągnie 25 do 30 tonn.

Oczywiście, dla płatowców-olbrzymów w grę wchodzi tylko konstrukcja metalowa. Znaczenie stali specjalnych wysokowytrzymałościowych wzrasta tu z dnia na dzień i dural ma groźnego konkurenta w stopach magnezowych, które pozwalają na redukcję ciężaru konstrukcyjnego i pozatem są tańsze od duralu. Jeżeli proces wprowadzania na rynek lotniczy elektronu i innych stopów magnezowych nie idzie zbyt szybko, to główna przyczyna tego tkwi w tem, że fabryki, włożywszy wieloletnią pracę i mnóstwo pieniędzy w studja nad duralem, muszą te wkłady zamortyzować i potrzebują pewnego czasu na doświadczenia ze stopami magnezu. Jednak np. Junkers wykonywa już pewne elementy, np. stery, siedzenia, osłony i t. p., z elektronu, a w silnikach jest już powszechnie stosowany szereg części lanych z elektronu, jak np. kartery.

Z eksponatów zagranicznych, poza kilkoma nowymi maszynami, nie pokazano nic takiego, czego by w Paryżu nie

było. Wyjątek stanowi Rosja, która w Salonie Paryskim nie była reprezentowana. To, co wystawiono, dowodzi, że w dziale lotniczym Rosja weszła w okres renesansu; ma własne piękne konstrukcje płatowców i silników, ma przemysł, który może dobrze pracować, dzięki dużym sumom, wkładanym w lotnictwo. To też jesteśmy dziś bezsprzecznie poza Rosją znacznie w tyle, a to, co się słyszy, że postępy techniczne ma Rosja do zawdzięczenia Niemcom, może tylko bardzo słabą stanowić dla nas pociechę.



Rys. 2. Pierwszy niemiecki silnik lotniczy na paliwo ciężkie. Typ „Junkers F O 3”. Moc max. 830 KM przy 1200 obr./min. 5 cylindrów, 2 wały korbowe, tłoki przeciwbieżne.

Obok Rosji, musi nas z natury rzeczy najbardziej interesować Czechosłowacja. Jej przemysł samolotowy stanowi już wysoką klasę światową i tu Czesi idą w jednym szeregu z narodami Zachodu.

Jednym z najpiękniejszych i najciekawszych działów są ekspozyty DVL (lotnicze zakłady badawcze Niemiec). W sposób przepiękny, licząc się z ignoracją przeciętnego laika, zwiedzającego wystawę, i wystawiając sobie świadectwo dużych zdolności pedagogicznych, wyjaśniono przystępnie przy pomocy tablic, modeli i ekspozytów szereg najtrudniejszych zagadnień aerodynamiki, wytrzymałości płatowców, materjownawstwa lotniczego, oraz prób dotyczących silnika lotniczego, przyczem zademonstrowano najnowsze metody i przyrządy do tych celów służące.

Podobnie ekspozyty innych niemieckich zakładów naukowych, jak np. instytutów aerodynamicznych w Akwizgranie i Getyndzie, Rhön-Rositen Gesellschaft do badań lotu szybowego i in., były bardzo szczęśliwie dobrane i interesujące.

Na szczególną wzmiankę zasługuje dział naukowy fabryk Junkersa, dowodzący naocznie, ile pieniędzy i pracy wkłada przemysł lotniczy niemiecki w badania naukowe, które mu zapewniają zresztą przodujące miejsce w technice lotniczej.

Liczne stoiska surowców, urządzeń, instrumentów i produktów techniki pomocniczej przemysłu lotniczego zaokrążyły doskonale całość wystawy.

Hala trzecia, poświęcona lotnictwu komunikacyjnemu, wykazała niezbicie, jak olbrzymimi krokami idzie komunikacja lotnicza naprzód, jakie znaczenie ma ona dziś dla życia kulturalnego narodów i jak, napewno, znaczenie tej

komunikacji w przeciągu niezbyt dużego okresu czasu przewyższy znaczenie komunikacji morskiej. Każdy rozumny człowiek widział jasno, jak Niemcy starają się odbić utratę floty morskiej drogą walki o światową hegemonję powietrzną, jak umieją patrzeć na daleką metę i nie cofać się przed żadnymi ofiarami finansowymi.

To też dziś są bezsprzecznie w dziedzinie ekspansji pierwszymi na świecie, a ten pęd ich, mający do dyspozycji olbrzymie pieniądze bogatej Rzeszy, może być bardzo niebezpieczny dla sąsiadów i może stanowić źródło trudności politycznych.

Reasumując wrażenia technika z wystawy, należy powiedzieć: jak najlepsze.

Patrząc na nią z punktu widzenia Polaka, opuszczała się ją pod wrażeniem głębokiego przygnębienia.

Polaków zwiedziło wystawę bardzo wielu, zwłaszcza z oficjalnego świata lotniczego. Większość ich doszła zapewne do przekonania, że lotnictwo polskie potrzebuje szerszych ram do pracy (podsekretarjat) oraz pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy.

G. A. Mokrzycki, Prof. Polit. Warsz.

„Wszystko dla podniesienia wytwórczości krajowej” Odezwa Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie.

Trwające od dłuższego czasu w Polsce: ujemny bilans handlowy i bezrobocie pogarszają stan gospodarczy kraju i obniżają dobrobyt społeczeństwa.

Poprawa dokonana być może jedynie zgodnym wysiłkiem całego społeczeństwa. Żadne zarządzenia władz państwowych nie będą skuteczne, gdy społeczeństwo pozostanie bierne.

Niska wytwórczość na głowę ludności polskiej i wysoki koszt produkcji, — są to główne przyczyny ujemnego bilansu handlowego i związanego z nim bezrobocia. Wytwórczość bowiem polska nie jest w stanie obronić się przed zalewem towarami zagranicznymi i nie jest w stanie konkurować na rynkach zagranicznych.

Jakkolwiek inne czynniki, jak: cła, premje, kredyt, środki komunikacyjne, taryfy, obciążenia podatkowe i socjalne etc. etc. mają też wpływ na poprawę lub pogorszenie wytwórczości, to jednak dominującym i będącym jedynie w rękach całego społeczeństwa jest czynnik pracy wydajnej i sprawnej.

Realizując więc, dla poprawy, hasło: „wszystko dla podniesienia wytwórczości krajowej”

wyrzeknijmy się towarów obcych,

gdy także w kraju są produkowane;

strońmy od towarów obcych,

gdy bez nich obejść się dziś możemy,

a jednocześnie współdziałajmy wszędzie i bezwzględnie w podniesieniu wydajności i sprawności gospodarczej społeczeństwa wszelkimi dostępnymi środkami,

gdyż usunięcie z rynku towarów obcych bez wydatnego zasilenia go jednocześnie towarami krajowymi, równie dobrami i tanimi, wywoła drożyznę, mogącą pogorszyć znacznie nasze położenie gospodarcze.

Podnieść wydajność i sprawność gospodarczą społeczeństwa zdołamy, gdy każdy technik Rzeczypospolitej na każdym stanowisku usuwać będzie istniejące marnotrawstwo czasu, materjałów i energii i wyzyskiwać będzie swój czas w ten sposób, iż w jednostce czasu wykona od dziś znacznie więcej.

A wtedy środki podejmowane przez czynniki obywatelskie, łącznie z państwowymi, podniosą wytwórczość całego społeczeństwa, obniżą ceny, zwiększą konsumcję, zmniejszą bezrobocie i przyczynią się do trwałej poprawy stanu gospodarczego Państwa.

STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSK. w WARSZAWIE.

KONTO P. K. O. 128.

POSIEDZENIE TECHNICZNE.

W piątek, dnia 2 listopada r. b. z powodu Dnia Zadusznego posiedzenie techniczne nie odbędzie się.

W celu uczczenia pierwszego 10-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej, Rada Stowarzyszenia urządzi w dniu 9 listopada r. b. uroczystą akademię dla Członków Stowarz. Techn. Polskich w Warszawie, Ich Rodzin oraz wprowadzonych Gości. Okolicznościowe przemówienie wygłosi inż. Andrzej Wierzbicki.

KOMUNIKATY KÓŁ 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.

Koło Zebrań Towarzyskich zawiadamia, że w sobotę, dnia 3 listopada r. b. o godz. 8-ej wiecz. odbędzie się podwieczorek taneczny dla Członków Koła, Ich Rodzin i zaproszonych Gości. Zaproszenia otrzymywać można u Pp. Członków i Członków K. Z. T. oraz w Kancelarii Stowarzyszenia.

Koło Kijowian zbierze się w poniedziałek, dn. 5 listopada r. b. o godz. 7¹/₂ wiecz. w sali Nr. V gmachu Stow. Techników w Warszawie, na którym kol. Stanisław Rodowicz opowie o kongresach międzynarodowych, w których brał udział w r. b., mianowicie: Inżynierów Słowiańskich w Sofji, Prasy technicznej w Genewie, Inżynierów doradców w Amsterdamie i Bibliografów w Kolonji.

Delegacja Kół i Wydziałów zawiadamia Pp. Delegatów, że w poniedziałek, dnia 5 listopada r. b. o godz. 8-ej wiecz. odbędzie się posiedzenie w sali Nr. III.

Koło b. wych. Wyższej Szkoły Technicznej w Moskwie zawiadamia członków, że we wtorek, dnia 6-go listopada o godz 8-ej wiecz. w sali Nr. III

odbędzie się posiedzenie Koła, na którym inż. Z. Mańkowski wygłosi pogadankę p. t.: „Plan wielkiej Warszawy”.

Koło Inżynierów Mierniczych zawiadamia Kolegów, że w poniedziałek, dnia 5 listopada o godz. 19¹/₂ w sali Nr. IV, odbędzie się zwykłe zebranie miesięczne, na którym prof. E. Warchałowski wygłosi referat o zjeździe Unji Geodezyjnej Bałtyckiej w Berlinie.

Zarząd Koła Sportowego przy Stowarzyszeniu Techników Polskich w Warszawie podaje do wiadomości Sz. Kolegów, że wzorem lat ubiegłych, w pierwszych dniach listopada Sekcja Gimnastyczna Koła rozpoczyna ćwiczenia gimnastyki leczniczej pod kierunkiem p. Jana Lechowskiego, poleconego przez Instytut Wychowania Fizycznego przy Sztabie Generalnym, jako doświadczonego kierownika, który specjalizował się w tej dziedzinie sportu w Szwecji.

Ćwiczenia odbywać się będą w gmachu Stowarzyszenia Techników, 2 razy w tygodniu: w poniedziałki i środy od godz. 6,30 do 7,30 wieczorem.

Koszt miesięczny: 10 złotych od osoby.

Ćwiczenia rozpoczną się po zapisie minimum 10-ciu kandydatów.

Wobec powyższego Zarząd Koła Sportowego uprzejmie prosi Sz. Kolegów, aby, życzący uczestniczyć na te ćwiczenia, zapisali się na liście, w kancelarii Stowarzyszenia.

O dniu rozpoczęcia ćwiczeń podana będzie wzmianka w Nowinach Technicznych Przegl. Techn. w dziale komunikatów.

Koło Wawelberczyków zawiadamia Kolegów, że w dniu 7 listopada r. b. w sali Nr. V o godz. 7¹/₂ wiecz. odbędzie się Walne Zebranie, na którym będzie omówiona sprawa Zjazdu Koleżeńckiego oraz regulamin Koła.

Walne Zebranie **Koła Inżynierów Technologów Petersburskich** i wspólna Kolacja odbędzie się dn. 3 listopada o godz. 7¹/₂ wieczorem w salach IV-ej i V-ej Stow. Techników.

DZIAŁ INFORMACYJNY.

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

Uprasza się Szanownych Korespondentów o nadsyłanie znaczków pocztowych na odpowiedź.

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”.
- 286—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.
- 288—W Korpusie Kadetów w Rawiczu wakuje posada wykładowcy chemii, którą można objąć natychmiast.
- 290—Potrzebny jest Technik administrator do fabryki piugów, obeznany z masową produkcją maszyn (pras względnie motorów) i kowalstwem. Pożądany udział finansowy. Zapewnione mieszkanie 3 pokojowe.
- 292—Fabryka Naczyni Emaljowanych na prowincji poszukuje młodego Inżyniera-Mechanika.
- 294—Tow. Techniczne w Płocku poszukuje Inżyniera (zajęcie czasowe), który podjąłby się opracowania rzeczo-

korzystać mogą członkowie stowarzyszeń, zgrupowanych o szczegóły do Kancelarii Stowarzyszenia Techników (Czas-

wego memoriału, uzasadniającego konieczność przeprowadzenia linii kolejowej Płock — Sierpc — Brodnica, przez zebranie wyczerpujących danych statystycznych. Wynagrodzenie 300 — 500 złotych za całość.

POSZUKUJĄ PRACY:

- 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 wielkopiecowy i odlewnik z długoletnią praktyką na stanowiskach kierowniczych, z wykształceniem akademickim i znajomością języków, rutynowany 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.

STOWARZYSZENIA TECHNICZNE.

Stowarzyszenie Techników w Warszawie.

Dnia 19-go października r. 1928, p. inż. Józef Szrednic-ki wygłosił w Stowarzyszeniu odczyt na temat:

Wyniki stosowania zasad naukowej organizacji pracy w warsztatach kolejowych.

Prelegent podkreślił, że przedsiębiorstwa prywatne mogą o wiele łatwiej niż warsztaty kolejowe dostosowywać wykonywane roboty do istniejących urządzeń, opracować plan produkcji, przygotować zapas potrzebnych materiałów, podczas gdy warsztaty kolejowe, zmuszone do terminowego wykonywania wszelkich robót, zgóry im narzuconych, pracują w dużo trudniejszych warunkach, mając przytem dużo mniejszą, niż przedsiębiorstwa prywatne, egzekutywę. Wprowadzenie więc zasad naukowej organizacji pracy napotyka w warsztatach kolejowych na trudniejsze, niż normalnie, warunki (tembardziej, że w Polsce nie została wprowadzona specjalizacja warsztatów kolejowych, znacznie ułatwiająca pracę). Pomimo wszystko, kierownictwo głównych warsztatów kolejowych Warszawa-Praga od 1923 r. rozpoczęło stosowanie zasad organizacji pracy, dążąc do zmniejszenia kosztów produkcji przez zwiększenie wydajności warsztatów, bez zwiększenia liczby zatrudnionych i nie mając możliwości wprowadzenia ulepszeń urządzeń technicznych.

Opracowano więc cenniki indywidualne, wprowadzono płace premjowe, przeprowadzono kalkulację robót, wykresy terminowe i ściśle kontrolę wykonania. Z chwilą postawienia parowozu do naprawy, data ukończenia całości naprawy i każdej poszczególnej roboty jest ściśle określona. Czas naprawy parowozu określono na 45 dni. Zależnie od ilości napraw, których parowóz wymaga, kierownictwo reguluje gęstość robót (liczbę zatrudnionych).

Dzięki premjowaniu, uzyskano podwyższenie wydajności pracy robotnika, dzięki wprowadzeniu planowości i terminowości uzyskano ciągłość robót i równomierne napięcie pracy we wszystkich działach. Wyniki są następujące: ogólna wydajność warsztatów podniosła się od 1923 r. o 19%, w niektórych działach (kuźni i odlewni) o 60%. W 1923 r. na naprawę parowozu zużywano średnio 25 000 godzin pracy, w czerwcu 1928 r. potrzeba było tylko 12 000 godzin. Przeciętny koszt naprawy parowozu w 1923 r. wynosił 25 000 złotych. W r. zaś 1928 — 22 000 zł. Wyniki stosowania zasad organizacji dały więc możliwość prześcignięcia spadku złotego, który nastąpił od r. 1923, a przytem osiągnięto ten wynik bez żadnych inwestycji technicznych.

Odczyt był ilustrowany danymi statystycznymi, które, zestawione na wykresach, jasno uwypuklały osiągnięte przez warsztaty wyniki.

Po odczycie wywiązała się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos prof. Podoski, prof. Adamiecki, prof. Rotherth i wielu innych. Prof. Adamiecki m. in. zaznaczył, że, według opinii fachowców zagranicznych, Polska wysunęła się obecnie na jedno z naczelných miejsc w dziedzinie studjowania zagadnień organizacji pracy.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Program budowy kolei w Polsce.

Na posiedzeniu komitetu nowobudujących się kolei Państwowej Rady Kolejowej radzono nad ustaleniem kolejności budowy linii kolejowych w Polsce. Poprzednio program min. komunikacji przewidywał budowę 19 linii kolejowych długości 3500 km, kosztem około miljarda zł. Obecnie do-

dano do tego spisu dwudziestą. Z tej liczby Ministerjum wybudowało dotąd trzy linie (Łuck—Stojanów, Bydgoszcz—Gdynia i Woropajewo—Druja) długości 315 km.

Poprzednią kolejność poddano rewizji i ustalono następującą: 1) Łazy—Kiwercze (502 km) wpoprzek całego państwa dla przewozu węgla na wschód, 2) Lublin—Bełżec dla skrócenia drogi Lwów—Warszawa, 3) Niezviska—Kreszów (27 km) dla wywozu fosforytu z Niezvisk (ważne dla rolnictwa), 4) Kamień-Koszyrski—Iwacewice. Na piąte miejsce przesunięto z dawnej 13-ej kolejności budowę kolei Kraków—Miechów i postawiono ją w równym rzędzie z budową linii Warszawa—Radom. Budowa tych dwu odcinków o długości 223 km znacznie skróci połączenie Warszawy z Krakowem, 6) Ostrołęka—Sierpc—Toruń, 7) Katowice—Częstochowa—Działoszyn dla transportu węgla do Gdyni, 8) Płock—Sierpc—Brodnica, 9) Ożarów—Modlin, 10) Chełm—Hrubieszów—Sokal, 11) Wieluń—Opatówek—Konin dla dowozu węgla do Wielkopolski, 12) Wojstawice—Chełm i t. d.

Zastanawiano się nad realizacją tego programu. W grę wchodziły 3 możliwości: 1) budowa z nadwyżek eksploatacji przy wydatnem podniesieniu taryf; rozwiązanie to odrzucono znaczną większością głosów, wychodząc z założenia, że nie można obecnego pokolenia obciążać wszystkimi konsekwencjami wysokich taryf; 2) pożyczka zagraniczna wzbudziła dużo sceptycyzmu; 3) przyjęto wniosek dający trzecie rozwiązanie, mian. wzywający Rząd, aby ułatwieniami koncesyjnymi starał się zainteresować kapitał obcy budową dużych linii i ich eksploatacją.

Budowa mostów w Austrii.

W ciągu ubiegłego 10-lecia 1919 — 1928 wybudował Rząd austriacki 1850 m nowych mostów drogowych, z których 150 m posiada kratownice żelazne, 870 m — dźwigary żelazobetonowe, 340 m — betonowe, 110 m mostów drewnianych, 380 m — dźwigary żelazne pod jezdnią (VDI Nachr.: 1928, zes. 41).

Pierwszy międzynarodowy tunel podwodny.

Pierwszy taki tunel ma być zbudowany pomiędzy Stacją Zjedn. Am. Półn. a Kanadą pod rzeką Detroit. Całkowita długość tunelu, od wejścia do wyjścia, wyniesie 1600 m, średnica wewnętrzna 8,8 m. Koszta budowy oceniane są na 26 milionów dolarów.

Dworzec kolejowy o największym ruchu.

Jak podaje czasopismo V. D. L. — Nachrichten, największy ruch kolejowy panuje na dworcu Flinders Street Station w Melbourne (Australja). Średnio przyjeżdża i ojeżdża z tego dworca 283 000 podróżnych dziennie, posługując się 2 400 pociągów. Plac zaś przed dworcem przecina dziennie 3 312 pociągów kolei miejskich.

Rozpowszechnienie filmów mówiących w Ameryce.

Filmy mówiące, demonstrowane jeszcze jako rzadkość w stolicach zachodnio-europejskich, zyskują już duże rozpowszechnienie w Stanach Zjednoczonych. 15 000 tamtejszych kinematografów zamówiło już tego rodzaju urządzenia kosztem 150 milj. dolarów.

Inżynier-mechanik

w średnim wieku, z dłuższą praktyką w kierownictwie fabryk maszyn, warsztatów reperacyjnych, wapienników i cementowni, poszukuje odpowiedniej posady. Znajomość polskiego i niemieckiego języka. Doświadczony projektor, budowca i organizator.

Oferty do Adm. „Przełg. Techn.” pod Nr. 581.

581 B

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

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 sień główną budynku; wejście do działu ogłoszeń — z bramy № 3.