

W tem leży przyszłość Stowarzyszenia. Powinno ono zająć stanowisko, podobne do Federacji Stow. inżynierskich w Ameryce, przekazując ściśle pracę odpowiednim kołom zawodowym, należycie rozwiniętym.

Rozwój pracy zależeć będzie od składu osobistego poszczególnych kół lub związków, ale że jest to jedyny układ celowy, świadczy już nasze doświadczenie. Wiemy bowiem o rozległej i wydajnej pracy, np., Polskiego Tow. Chemicznego, wiemy, że Stow. Elektrotechników jest prowadzone do pewnego stopnia na wzór takich organizacji zagranicznych, zaś świeżo powstałe Stow. Radjotechników będzie zapewne też iść tą drogą, a może do niej nawróci i Związek inżynierów kolejowych. — W ostatnich czasach staje się kwestją aktualną wyłonienie Stowarzyszenia Inż. Mechaników, które byłoby tembardziej ważną placówką, że inżynierów-mechaników mamy stosunkowo najwięcej (co zresztą jest wszędzie a nie tylko u nas) oraz że względu na to, ta dziedzina wiedzy najszybciej dziś się rozwija i zajmuje właściwie najwybitniejsze miejsce w technice.

Jednak i przy tej rekonstrukcji Stowarzyszenia i przelaniu głównego ciężaru prac na poszczególne koła zawodowe, potrzeba będzie dużo gorliwej pracy, potrzeba wielu ludzi wybitnej wiedzy, a dobrej woli, którzyby potrafili dać impuls i poprowadzić rozwój poszczególnych instytucji tak, by sprostały stawianym im poważnym zadaniom.

W każdym razie musimy sobie jaknajprędzej zdać sprawę z tego, że stan dotychczasowy graniczy ze stagnacją i że należy ruszyć z martwego punktu. Wskazany jest przytem pośpiech.

Cz. Mikulski.

KRONIKA.

Wprowadzenie samoczynnych sprzęgieł wagonowych we Francji. Zwiększona ilość wypadków na kolejach francuskich, w związku z wprowadzeniem 8-godz. dnia pracy i napływem robotników niewykwalifikowanych, zmusza do podjęcia energiczniejszych kroków ku wprowadzeniu sprzęgieł samoczynnych.

Opierając się na wynikach badań przedwojennych jeszcze, postanowiono wyposażyć wagony w sprzęgła ułk. Boirault'a i Henricot'a, przeznaczając na to kwotę 20 milj. franków. Obecnie rząd zamówił już 10 tys. sprzęgieł pierwszego układu. Działają one w ten sposób: przy zderzeniu 2-ch wagonów luzują się 2 rygle, które skutkiem własnego ciężaru opadają, zaczepiając się przytem z pętlami drugiego wagonu.

Jednocześnie następuje połączenie rurociągów hamulcowych i parowych, co jest ważnym udogodnieniem.

Przy sprzęganiu z wagonem, nie posiadającym sprzęgła samoczynnego, należy opuścić mechanizm Boirault'a, który obraca się na sworzniu haka i opada, wagony zaś łączą się w sposób zwykły. Zatem nie potrzeba urządzeń przejściowych.

Sprzęgło zaś Henricot'a posiada obracalny na sworzniu hak pociągowy, ściśle dopasowany do pętli przy drugim wagonie, który to hak może być stosownie do potrzeby założony lub wyjęty, zapomocą t. zw. otwieracza haka. Otwieracz działa jak dźwignia i jest zaopatrzony w bezpiecznik, ochraniający przed odprężeniem haka przy silnych uderzeniach. Dla rozprężenia wagonów, otwieracz musi być przedtem odluzowany dźwignią ręczną. Sprzęgło posiada też urządzenie, zabezpieczające od rozczepienia przy wzajemnem przesunięciu wagonów.

Dla połączenia rurociągów parowych i powietrznych służy drugie sprzęgło, ściśnięte wyloty węzów zapomocą sprężyn.

Sprzęgło Henricot'a może być zastosowane do wagonów 2-zderzakowych, a również służyć, jako zderzak środkowy.

(Z. d. V. d. L.)

BIBLIOGRAFJA.

Inż. Artur Kühnel, profesor Politechniki Lwowskiej: „Drogi, projektowanie, budowa i utrzymanie”. Nakładem wydawnictwa polskiego. Lwów i Poznań, 1922 r., 357 str. i 336 rys.

Uboga dotychczas literatura techniczna w sprawie dróg zyskała cenny nabytek, w postaci książki profesora A. Kühnla.

Jak to zaznacza prof. Kühnel w przedmowie, jest to podręcznik dla studentów politechniki, może być jednak bardzo pożyteczny i dla inżynierów drogowych.

Dzieło składa się z trzech części: ogólnej, technicznej i administracyjnej. Część ogólna zawiera, oprócz uwag wstępnych, szkic historyczny rozwoju techniki drogowej oraz uwagi o znaczeniu dróg.

Część techniczna zawiera: 1) „Jednostki ruchu drogowego i związki między niemi i drogą”, t. j. charakterystykę ruchu na drogach i wpływ jego na budowę dróg; 2) Projektowanie dróg; 3) Roboty podtorowe; 4) Nawierzchnia; 5) Materiały drogowe; 6) Narzędzia i maszyny drogowe i t. p.

Wreszcie część administracyjna zajmuje się ustawodawstwem i administracją drogową.

Książkę polecić należy uwadze czytelników. Napisana przez autora znanego na polu piśmiennictwa technicznego wypełni lukę, jaką mamy w tej gałęzi piśmiennictwa technicznego.

Autor mówi w przedmowie o niedomaganiach swego dzieła, otóż te niedomagania widzimy przede wszystkim w terminologii techniki drogowej: terminologia szwankuje, gdyż autor w wielu wypadkach używa terminologii miejscowej, prowincjonalnej, niezrozumiałej w innych dzielnicach Rzeczypospolitej, często takiej, która nie ma szans na rozpowszechnienie się.

Np., aby uniknąć terminu „szuter”, „szaber” lub „tłuczeń” autor dla oznaczenia kamienia tłuczonego na drobne kawałki używa terminu *żwir*, co dla mieszkańców Poznańskiego, Pomorza, Kongresówki i Kresów jest niezrozumiałe i bałamutne, gdyż w wymienionych dzielnicach pod nazwą „żwir” rozumie się piasek gruboziarnisty, zmieszany z drobnymi kamykami (do 2—3 cm w średnicy) a znajdujący w złożach morenowych. Żwir taki z domieszką lepszczu (w postaci gliny i t. p.) używany jest tam często do budowy *dróg żwirowych*, których nie można utożsamiać z drogami bitymi (termin ogólnie przyjęty) z tłuczonego (bitego) kamienia.

Dla drenów ceglanych, wyrabianych w postaci rurek, ogólnie przyjęta jest nazwa „sączka”, tymczasem autor terminem tym oznacza jedynie drewny, urządzone z kamieni, żwiru, gałęzi (faszyn) i t. p., a mianem „dren” nazywa tylko drewno ceglano rurkowe.

Co do użycia nazwy „plug drogowy”, zamiast „ostardownicy”, również można się sprzeczać z autorem; jak również co do użycia terminu „wałek drogowy”, zamiast „walec drogowy”. mówi się bowiem: „wałkować ciasto”, ale — „wałcować żelazo”, „wałcownia żelaza”.

Szkoda, że autor przy ustalaniu terminologii nie uwzględnił terminologii już przyjętej i rozpowszechnionej od dawna w innych dzielnicach, niż Małopolska.

Do drobnych usterek należy twierdzenie autora (str. 247), że na pytanie, czy kamień narzutowy jest dobrym materiałem, „wypadnie prawdopodobnie odpowiedź ujemna”, w rzeczywistości tak nie jest, o ile materiał ten jest przebrany (przesortowany) i zwietrzałe kamienie (kaszaki) są odrzucone, stanowi on jeden z lepszych materiałów, jaki mamy w Polsce.

Do takich drobnych usterek w rozdziale „Część administracyjna” należą uwagi autora co do różnych przejściowych rozporządzeń władz polskich, które, jako przejściowe, już zostały zmienione, lub są w trakcie zmiany. Są one niepotrzebne w książce, która przez dłuższy czas będzie w użyciu.

Wykazane wyżej usterek bynajmniej nie zmniejszają wartości książki prof. Kühnla, wypełniającej dotkliwą lukę w piśmiennictwie technicznym.

Zyczyć należy, aby autor w czasie możliwie najprędszym wypuścił w świat pozostałe części zamierzonego dzieła, t. j. „Roboty ziemne”, „Ulice” i „Tunele”.

Inż. M. Nestorowicz.

KUPUJCIE 8 % POŻYCZKĘ ZŁOTĄ!

LISTY DO REDAKCJI.

Szanowny Panie Redaktorze!

W Przeglądzie Techn. z dnia 6 lutego 23 r. (№ 6) autor artykułu, „Nowy most na Sanie” podaje siły tarcia powierzchni muru o grunt. Tego rodzaju dane mają, oczywiście, ogromne znaczenie; jednak ich wartość znacznie się jeszcze powiększyła, gdyby autor artykułu podał był dokładnie metodę, jaką tarcie to mierzono. Zawiłe okoliczności przy zapuszczaniu kesonu nie pozwalają bowiem na wyrobienie sobie właściwego zdania o podanych cyfrach, dopokąd nie jest znana droga, jaką je otrzymano. Byłoby więc pożądane, żeby autor artykułu zechciał opublikować tak cenny materiał. Zasiłam wyrazy prawdziwego szacunku.

Dr. Czesław Kłos.

SPROSTOWANIE.

W art. inż. B. Nagórskiego p. t. „Port Gdański” (p. № 3 P. T. z r. b. str. 21) wkradła się omyłka druku, którą niniejszem prostuję. Mianowicie, zdanie, zaczynające się w 2-m wierszu z dołu w 1-ej kolumnie, brzmieć powinno:

„Zatoka Gdańska posiada przy brzegu głębokości umiarkowane, sięgające 10 m na odległości około 1 km od brzegu i zwiększające się potem dość szybko, aż do 110 m w kierunku centrum półkola zatoki”.