

muje i następnie go dopędzały na stacjach postojowych. Tu będzie następowała wymiana pasażerów. (*Zeitschr. d. Vereins m. Eisenb. Verw.* 30/1933).

**Zastosowanie światła acetylenowego do sygnalizacji kolejowej** omawiają Golling i Jahns w *Inżynierze Kolejowym* (10/1933, str. 253) podnosząc, że jest ono 40% do 65% tańsze od naftowego, pozwala na łatwiejsze odróżnienie sygnałów od siebie, posiada większą siłę światła, jest niezależne od obsługi, nie potrzebuje być zaświecane i gaszone, gdyż jest bezustannie czynne. Da się także zużytkować jako światło migawkowe. Do oświetlania sygnałów kolejowych stosuje się acetylen rozpuszczony, t. j. wtłoczony pod ciśnieniem do butli stalowej, w której znajduje się masa porowata, nasycona acetonem. Rozpuszcza on w sobie znaczne ilości acetyleny, zaś masa porowata służy do zwiększenia powierzchni pochłaniania i równocześnie uniemożliwienia w butli na powstanie fal eksplozywnych. Butlę o zawartości gazu, wystarczającej na czas działania conajmniej dwóch miesięcy, umieszcza się w szafce żelaznej u stóp sygnału.

W Szwecji, Norwegji, Danji, Francji, Finlandji, oraz Czechosłowacji stosuje się już na szeroką skalę acetyleny do oświetlenia sygnałów kolejowych. W Szwecji np. 99% sygnałów ostrzegawczych oświetlanych jest acetylenem.

Światło acetylenowe posiada nawet pewną przewagę w stosunku do światła elektrycznego z uwagi na niebezpieczeństwo przerwy w dostawie prądu w razie ataków lotniczych na centrale elektryczne.

*Inż. A. W. Krüger.*

## Listy nadesłane do Redakcji

Szanowna Redakcjo!

Jak wynika z mojego pisma, umieszczonego w Nrze 2 *Czasopisma Technicznego*, oraz z odpisu mojego zastrzeżenia patentowego No 9691, dotyczy ono zasady dospajania odp. elementów celem zwiększenia przekroju netto, tak że „wytrzymałość przekroju w tem miejscu jest równa wytrzymałości nieosłabionej przez nitowanie części, lub jest od niej większa”. Natomiast nie dotykałem w piśmie tem innych szczegółów wzmocnienia, tembardziej, że cieszy mnie wogóle sam fakt, że nareszcie zaczyna się i u nas stosować spawanie do wzmacniania konstrukcyj mostowych. Wspomniany patent Nr. 9691 ma zresztą znacznie szersze i ogólniejsze znaczenie, a zastosowanie go przy wzmacnianiu mostów jest tylko jedną z wielu możliwości zastosowania go.

*St. Bryła.*

## Kronika techniczna

**Zjazd Delegatów Laboratorjów Budowlanych**, którego zapowiedź była podana w tegorocznym numerze 2 *Czasopisma Technicznego*, odbędzie się w Warszawie, w dniach 11 i 12 marca b. r. Dotychczas zgłosiło w nim udział około 70 osób pracujących twórczo w tej dziedzinie.

„**Gospodarka Wodna**”. Pod powyższym tytułem zaczyna wychodzić w Warszawie kwartalnik, po-

święcony sprawom budownictwa wodnego, dróg wodnych, portów, sił wodnych, meljoracji oraz zagadnieniom ekonomicznym i prawnym z dziedziny gospodarki wodnej. Na czele Komitetu Redakcyjnego stanął prof. M. Rybczyński; Redaktorem naczelnym jest inż. E. Romański; Redaktorem odpowiedzialnym inż. Władysław Kollis. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Żelazna l. 74, m. 12.

**Polskie normy.** Ukazały się już w druku, uchwalone przez Polski Komitet Normalizacyjny na posiedzeniu w dniu 3 grudnia 1934 r. następujące polskie normy: B-101 Żelbetnictwo: Rysunki konstrukcyj żelbetowych; B-197 Żelbetnictwo: Znaki i oznaczenia; B-306 Cegła cementowa: Warunki techniczne odbioru. Normy powyższe są do nabycia w Biurze Polskiego Komitetu Normalizacyjnego (Warszawa, Elekoralna 2) w cenie 20 gr. za arkusz.

## Z sali odczytowej P. T. P.

„**Studia dla projektu zbiornika wodnego w Rożnowie na Dunajcu**”. (Streszczenie odczytu Inż. Władysława Kollisa wygłoszonego dnia 20 lutego 1935 r.).

Prelegent ilustrując swój odczyt licznymi przykładami zapoznał z charakterem prowadzonych robót badawczych w Rożnowie oraz najważniejszymi wnioskami. Badaniem objęto dolinę Dunajca w miejscu przyszłej zapory oraz całą pętlę Rożnowską ze względu na jej specjalny charakter naturalnego przedłużenia zapory, zamykającego zbiornik od północy. Badania w dolinie Dunajca, poza wykorzystaniem odkrywek naturalnych i sztucznych, prowadzone były przy pomocy wierceń i górniczych sztolni. W miejscu przyszłej zapory wykonano 16 otworów wiertniczych o łącznej głębokości ok. 340 m, potem wiercenia prowadzono sposobem obrotowym z wydobywaniem rdzenia skały. Sztolnie badawcze w obu zboczach Dunajca wcinają się na 30 m w głąb zbocza, następnie zaś, zależnie od biegu warstw, wykonywane były poziome chodniki boczne. Sztolni takich w miejscu przyszłej zapory wykonano 4, o łącznej długości około 150 mb. Badania te pozwoliły ustalić charakter geologiczny podłoża oraz wskazać najbardziej odpowiednie miejsce dla przyszłej zapory. Prelegent demonstrował model przestrzenny geologicznej budowy terenu w miejscu projektowanego piętrzenia. Równą pieczołowitością otaczano sprawę wyjaśnienia przyszłej roli pętli Rożnowskiej. We wszystkich przełęczach górotworu, budującego pętlę, wykonano otwory wiertnicze, a w zboczach wykonano sztolnie. Stopień spękania skał badany był przez próby nasiąkliwości pokładu w naturze, w otworach wiertniczych, pod ciśnieniem do 6 atmosfer. Dla potwierdzenia wniosków polowych, względnie wyjaśnienia niektórych kwestyj przedsięwzięto badania laboratoryjne, które były wykonane przez Laboratorium Budowlano-Drogowe przy Politechnice Lwowskiej oraz przez Państwowy Zakład Higieny w Warszawie (analiza wody).

Po odczycie inż. Wł. Kollisa wywiązała się żywa dyskusja.