

środków półwozków 6,15 m, rozstęp osi półwozków 2,80 m, średnica kół 1,1 m.

Muzeum elektryczne w Brukseli. Według doniesienia „Electrical World” w Belgii powstał komitet, utworzony przez „Chambre Syndicate des Electriciens” łącznie z „Société Belge des Electriciens”, którego zadaniem będzie opracowanie projektu założenia narodowego muzeum elektryczności.

J. M.

Z Kongresu Kolejowego w Rzymie. Pomiędzy 19 kwietnia a 29 kwietnia b. r. odbył się w Rzymie Międzynarodowy Kongres Kolejowy. Sprawami elektryfikacji zajmowała się specjalnie sekcja 2-ga pod przewodnictwem p. Gibbs'a. Sprawozdanie z tych posiedzeń znajdujemy w E. T. Z. (№ 23 z 1922 r.) i w E. R. J. (№ 24 z 1922 r.). Przedstawiciele Stanów Zjednoczonych, Francji, Holandji, Skandynawji, Włoch i Szwajcarii zdali relację z stanu elektryfikacji w tych krajach. Następnie wywiązała się obszerna dyskusja nad wnioskami, które zostały postawione przez p. Gerarda, przedstawiciela belgijskich kolei państwowych. Wnioski te w formie ostatecznej brzmiały:

1) Kongres stwierdza, że nie można w danej chwili polecić żadnego systemu elektryfikacji kolei do zastosowania we wszystkich wypadkach. Kilka systemów okazało swoją wartość w jaknajcięższych warunkach. Jednakże Kongres stwierdza, że wszystkie one mogą podlegać dalszym ulepszeniom.

2) Kongres stwierdza, że nie jest koniecznym ujednostajnienie rodzaju prądu w przewodzie jezdnym wobec łatwości, jaką mogą być zamieniane lokomotywy na granicach pomiędzy poszczególnymi krajami.

3) Jest pożądanym, żeby metody zbierania i publikowania danych statystycznych z dziedziny trakcji elektrycznej zostały znormalizowane. Kongres wybrał komisję, która się zajęła tą normalizacją.

Na Kongresie została przedstawiona statystyka długości linii zelektryfikowanych kolei głównych na całym świecie. I tak prądem stałym 1200 — 3000 V, — 1917 km. prądem trójfazowym przeważnie 3000 V. — 514 km. prądem jednofazowym 6000 — 16000 V. 2114 km. Ogółem 5407 km.

S. W.

Radjotelefon w hotelu. Jeden z pierwszorzędnych hoteli w Lozannie instaluje dla użytku swych gości odbiorczą stację radjotelefoniczną, zaopatrzoną w potężny telefon głośny. Dzięki tej instalacji goście hotelowi będą w stanie wysłuchiwać koncerty, wykonywane przez pierwszorzędnymi artystów; ponadto instalacja radiotelefoniczna służyć będzie do odbierania publicznych nowości prasowych oraz radjotelefonicznych komunikatów meteorologicznych, nadawanych od pewnego czasu regularnie przez stację radjotelefoniczną na wieży Eiffil'a.

J. M.

(„Radioelectricité”, T III, 1922. № 6, p. 268).

Wystawa patentów i wynalazków. T-wo amerykańskie „Universal Patent Exposition Co” zawiadomiło M. S. Z. przez attaché handlowego Poselstwa Stanów Zjednoczonych, że w ciągu tygodnia 8 — 15 stycznia r. 1923 odbędzie się w Madison Square Garden, New York City międzynarodowa wystawa patentów i wynalazków.

Głównym zadaniem wystawy jest przyjęcie z pomocą jak wynalazcy, tak też wytwórcy artykułu patentowanego, przez zainteresowanie kapitalistów w celu ułatwienia sfinansowania wielu wynalazków, co jest równie doniosłe nie tylko dla wynalazcy, lecz także dla wytwórcy.

Oprócz tego najnowsze i najbardziej użyteczne oraz doniosłe wynalazki będą na wystawie nagrodzone bądź premjami pieniężnymi, bądź też medalami złotymi, srebrnymi lub brązowymi. W skład wystawowego „jury” mają wejść najpoważniejsi przedstawiciele wynalazców i sfer naukowych.

(„Rzeczpospolita” № 269. 3/X 1922 r.)

J. M.

Z francuskiego kolejnictwa elektrycznego. W numerze 10 R. G. E. (11 marca b. z.) znajdujemy opis elektryfikacji kolei w Camargue. Techniczna strona tej kolei nie przedstawia wiele ciekawego. Kolej składa się z dwóch odcinków długości 32 km. i 20 km. Ruch na linii jest względnie słaby. Ciekawe są natomiast powody, które skłoniły Dyрекcję do zelektryfikowania, oraz korzyści, które z tego wynikły.

Koleje zostały zelektryfikowane ze względów czysto finansowych, gdyż przy trakcji parowej w specjalnych warunkach panujących eksploatacja zupełnie się nie opłacała. Jako system elektryfikacji został wybrany prąd jednofazowy o napięciu 6600 V, który mógł być czerpany bezpośrednio ze znajdującej się w pobliżu trójfazowej elektrowni. Tym sposobem wybrany system okazał się najracjonalniejszym.

Najważniejsze dodatnie wyniki zelektryfikowania kolei są następujące:

1) Tym samym personelem kolej była w stanie uruchomić na jednym odcinku 4 pary pociągów dziennie, na drugim również 4, podczas gdy odnośne liczby dla trakcji parowej były 2 względnie 3.

2) Jeden człowiek wystarcza dla prowadzenia pociągu, w razie wypadku może go zastąpić konduktor.

3) Łatwość wyszkolenia personelu.

4) Większe bezpieczeństwo przy prowadzeniu pociągu, co jest specjalnie ważne dla linii drugorzędnych, idących wzdłuż szos, nie posiadających specjalnych skrzyżowań z drogami i t. d.

5) Łatwiejsza służba dla personelu.

6) Większa szybkość ruchu.

7) Elektryczne oświetlenie i ogrzewanie pociągu.

8) Uniknięcie pożarów sąsiednich pól i drzew owocowych, co niezmiernie często zdarzało się na powyższej linii i było jednym z głównych powodów wprowadzenia elektrycznej trakcji.

9) Oszczędność opalu, już choćby z tego względu, że pociąg elektryczny nie zużywa energii w czasie postoju.

10) Znaczna oszczędność smarów.

11) Możliwość wprowadzenia pociągów do wnętrza miast co też na powyższej linii projektuje się.

St. Wil.

R Ó Ż N E .

Z amerykańskich stosunków pomiędzy pracą i kapitałem. E. R. J. (Nr. 20 z 22 r.) donosi o fakcie, który w naszych stosunkach musi wydawać się niebywałym, mianowicie: pracownicy tramwajów w mieście Paducah (Ky) zaproponowali sami obniżenie ich płac, ustalonych jeszcze na początku wojny. Motywowali oni swój krok złym stanem przedsiębiorstwa, wywołanym przez zastój w przemyśle amerykańskim i ciężkimi warunkami powojennymi. Zarząd nie zgodził się jednak na propozycję pracowników, licząc, że przy tak dobrych stosunkach stan przedsiębiorstwa wkrótce polepszy się. Należy nadmienić, że kierownictwo utrzymuje stały kontakt z pracownikami i że informuje ich co miesiąc o technicznych i finansowych wynikach eksploatacji.

K. W.