

Ameryka

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY
 POD REDAKCJĄ MIECZYŚŁAWA TULEJI
 WYDAWANY PRZEZ
 AMERYKAŃSKO-POLSKĄ IZBĘ HANDLOWĄ

Rok drugi.

N^o 5.

Maj 1924.

T R E Ś Ć

	<i>Frontispiece</i>
Światowa Statystyka Samochodów (mapa)	Str. 5
Z. B. — Znaczenie Automobilizmu	6
STAN. SZYDELSKI — Historia Samochodu	8
Henry Ford o Sobie	11
INŻ. A. GLUCK — Masowa Fabrykacja Samochodów w Ameryce	15
WŁAD. BUCHNER — W garażu (obrazek fantastyczny)	16
Produkcja Samochodów w St. Zjednoczonych	18
A. TUSZYŃSKI — Kilka Słów o Samochodach Amerykańskich	21
Drobizgi Samochodowe	23
J. JAHÓŁKOWSKA — Polacy w Brazylii	26
A. RĄCZASZEK — Pięciolecie Pracy Y. M. C. A. w Polsce	29
Przemysł, Handel i Finanse	32
Nowe książki i Czasopisma	34
Kronika	36
Pożegnanie Posła Gibsona	37
Warunki Konkursu	37

Przedruki dozwolone jedynie za podaniem źródła.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Nowy-Świat 74, (Pałac Staszyca)

Tel. 26-62. Konto w P. K. O. Nr. 7.136.

Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od 6 do 7.

Cena Numeru pojedynczego Zł. 1.25 gr.



ODDZIAŁ HANDLOWY
MOTOCYKLE „INDIAN“
Gen. Reprezent. na Polskę
WARSZAWA, Nowy Świat 21.
Tel.: 19-11, 307-54:
Adr. Telegr.: „POLSAM”-WARSZAWA.

WYCIĄG

Z PROTOKOŁU STAŁEJ KOMISJI
SĘDZIÓW PRZY AUTOMOBILKLU-
BIE POLSKI.

...Dnia 20 maja 1924 roku na wezwanie Komisji Sportowej, zebrała się stała Komisja sędziów przy A. P. w celu ostatecznego orzeczenia i przyznania nagród i odznaczeń uczestnikom II-go międzynarodowego wyścigu samochodowego, który się odbył dnia 18-go maja 1924 r. w Poznaniu.

W klasie A. Kat. VI panu Robertowi Gunschowi, na motocyklu „INDIAN” przyznać dyplom (nagr. z punktu E).

Wobec świetnego wyniku jazdy pana R. Gunscha, wyrażającej się najregularniejszemi okrążeniami i osiągnięciem największej szybkości dnia, tak wszystkich Kategorji motocykli, jak i wszystkich zapisanych do wyścigu maszyn, Komisja sędziów proponuje Komitetowi A. P. wyznaczyć dodatkową nagrodę i takową wręczyć panu Gunschowi.

Co się tyczy nagrody z punktu „D” Stanisława Wapińskiego dla fabryki, która trzy lata z rzędu osiągnie największą szybkość, Komisja uznaje za kandydata do tej nagrody na pierwszy rok fabrykę „INDIAN”, której motocykl, kierowany przez pana Roberta Gunscha osiągnął największą szybkość dnia, a mianowicie 69 kilometrów w przeciągu 52 minut i 17,8 sek...”



WYCIĄG ZE „SPORTU ILUSTROWANEGO” Nr. 14. POZNAŃ,
dnia 22 maja r. b.

„...Ostatni bieg odbył się dla motocyklistów i uczestniczyły w nim 4 silne 12 HP maszyny („Harley-Davidson”) i jedna mała maszynka 1½ HP. Z czterech olbrzymów-motocykli trzy z rozmaitych defektów nie zakończyły swego biegu. Jako pierwszy przybył Rybiński na Harley-Davidson w czasie 1 godziny 2 minut i 40 sekund, a współzawodnik, na 10 razy słabszej maszynie, p. Czerniak z Poznania potrzebował tylko 1 godzinę 52 minut i 43 sekund...”

F. K. SPÓŁKA WYDAWNICZA WARSZAWSKA
A. SADZEWICZ, M. NIKLEWICZ i SKA
 WARSZAWA, ZGODA 5.

GAZETA WARSZAWSKA

najstarszy dziennik polski
 założony w roku 1774

Organ życia narodowego, niezależny, opierający swój byt jedynie na
 swej wziętości w szerokości masach narodowych. Obejmuje wpływem
 oraz informacją wszystkie dzielnice.

Red. Naczelny: Zygmunt Wasilewski. Wydawca: Mieczysław Niklewicz
 Adres: WARSZAWA, ZGODA 5.

GAZETA PORANNA DWA GROSZE

założona w roku 1912

Pismo codzienne, najbardziej rozpowszechnione w całej Polsce.
 Redaktor: Dr. Mieczysław Trajdos; Wydawca: Mieczysław Niklewicz
 Adres: WARSZAWA, ZGODA 5.

PRZEGLĄD WSZECHPOLSKI

miesięcznik

Poświęcony polityce narodowej oraz zagadnieniom życia społecznego
 i umysłowego pod kierownictwem Stanisława Kozickiego

Wydawca: Mieczysław Niklewicz

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ZGODA 5.

MYŚL NARODOWA

tygodnik polityczno-społeczny — Organ niezależnej Opinji Narodowej

Adres: WARSZAWA, ZGODA 5.

SZOPKA

tygodnik humorystyczno-Satyryczny

Adres: WARSZAWA, ZGODA 5.

Wszystkie wyżej wymienione wydawnictwa Spółki nabywać można
 w księgarni:

„**PERZYŃSKI, NIKLEWICZ i SKA**”
 WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 21.

ZNACZENIE AUTOMOBILIZMU.

Koniec ubiegłego i początek obecnego stulecia stoją pod znakiem niesłychanego rozwoju techniki we wszystkich jej gałęziach, cztery ostatnie dziesięciolecia zaznaczyły się większym rozwojem urządzeń technicznych, aniżeli wszystkie czasy poprzednie, sięgając aż do kolebki narodów wschodnich. Na ostatnie cztery dziesięciolecia przypada zbudowanie samochodu, aeroplanu, balonu sterowego, wynalezienie telegrafu bez drutu, zbudowanie łodzi podwodnej, niesłychany rozwój przemysłu chemicznego, metalurgicznego, oraz wszelkich środków wojennych, i wiele innych wynalazków i ulepszeń, których wyliczenie wychodziłoby poza ramy niniejszego artykułu.

Jednym z najważniejszych czynników życia nowoczesnego człowieka jest udoskonalony sposób lokomocji na lądzie stałym. Sposobów lokomocji na lądzie istnieje wogóle pięć t.j.: pieszo, dosiadając jakiegoś odpowiedniego zwierzęcia — konia, żyrafy, strusia, wielbłąda i t. d., — dając się ciągnąć na wozie lub saniach przez zwierzęta, jadąc wozem bez zaprzęgu t. j. samochodem, i wreszcie koleją. Trzy pierwsze sposoby nie mogą być brane poważnie w rachubę jako uniwersalne, z racji swojej powolności, następnie względnie małej ilości, oraz nośności i wytrzymałości zwierząt. Posiadanie n. p. koni staje się coraz bardziej zbytkiem, i samochód, tak osobowy jak i ciężarowy, względnie pług motorowy, zaczyna je w kulturalnych krajach zupełnie wypierać.

Kolej stanowi znakomity, niezastąpiony środek lokomocji, ale posiada też w pewnym stopniu ograniczone zastosowanie. Mianowicie musi się trzymać szyn. Z natury rzeczy nie można też wymagać aby pociągi zatrzymywały się w dowolnych miejscach, — przeciwnie coraz więcej w prowadzą w krajach zachodnich pociągi „non stop”, które kursują między pewnymi miastami i mijają po drodze nieraz kilkadziesiąt innych miast, nie zatrzymując się ani razu, właśnie w interesie pasażerów, którym zależy na każdej minucie. Kolej jest par excellence przeznaczona dla mas i nie może uwzględniać potrzeb jednostek.

Inaczej samochód. — Jest to najwygodniejszy, najszybszy, najtańszy i najpewniejszy sposób lokomocji na lądzie. Potrzebuje

tylko dróg, o budowę i utrzymanie których starają się obecnie wszystkie państwa w zrozumieniu faktu, że stan dróg danego kraju jest równoznaczny z jego stanem ekonomicznym.

Nie można sobie wyobrazić aby n. p. w mieście posiadającym nawet największą sieć kolei podziemnych, czy nadpowietrznych, jakkolwiek większy magazyn używał takowych do dostawiania towarów swoim klientom, lub żeby straż pożarna używała innych sikawek, drabin i t. d. jak motorowych, albo żeby pogotowie ratunkowe obchodziło się bez samochodów.

Polska zawdzięcza samochodom bardzo wiele. Duże ilości samochodów przywiezione podczas Wielkiej Wojny przez Amerykan do Francji umożliwiały dowództwu francuskiemu przetrzymywanie znacznych ilości wojsk z jednego odcinka frontu na drugi, czego Niemcy, posiadający tylko koleje, nie mogli zrównoważyć. Następnie druzgoczące ataki czołgów francuskich przyczyniły się walcnie do pokonania Niemiec — i temsamem do uzyskania niepodległości Polski. — Następnie część tych samochodów pełniła i pełni do dzisiejszego dnia służbę w naszej armji i ratowała nas w niejednej ciężkiej chwili.

Samochód przestał być oddawna przedmiotem zbytku. W większości krajów zachodnich kosztuje skromny samochód osobowy na cztery osoby, tyle, ile zarabia przeciętny inteligentny człowiek w przeciągu pół roku. W Stanach Zjednoczonych, dzięki Fordowi, samochód Ford i wiele konkurencyjnych marek, kosztuje tyle ile zarabia przeciętny pracownik w miesiącu.

U nas w kraju można kupić za miesięczną pensję inteligenta zaledwie rower.

Samochód opanowuje wszystkie dziedziny życia, dziś już niepodobna pomyśleć sobie przemysłowca, działacza społecznego, wojska, poczty, racjonalnej uprawy roli, rozwożenia towarów i t. d. bez samochodu.

Dalecy jesteśmy od ideału, za jaki możemy uważać Stany Zjednoczone Ameryki, gdzie na każdego ósmego człowieka przypada samochód, — u nas zaledwie na 2 200 wypada jeden samochód, — jednak idziemy i na tem polu szybko naprzód.

Potrzeba nam tylko dróg i jeszcze raz dróg — oraz — światlejszej polityki celnej,

Z. B.

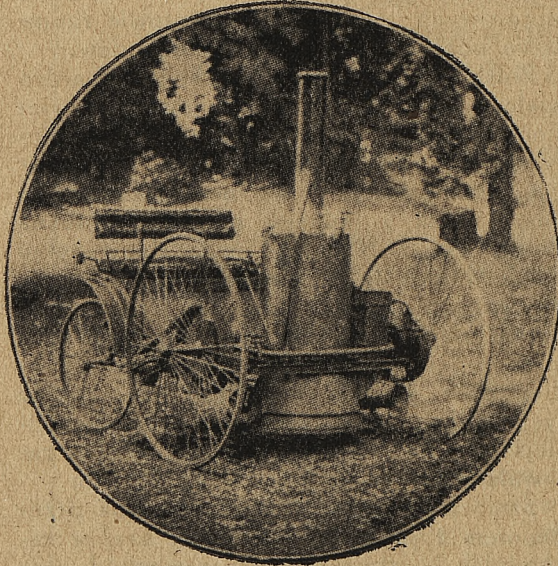
STANISŁAW SZYDELSKI.

HISTORJA SAMOCHODU.

Wozy ogniste toczą się po ulicach i warczą po drogach; błyszczą jak pochodnie i mijają się pomiędzy sobą jak błyskawice.

Nachum Rozdz. 2, wiersz 3.

Prastarą jest myśl wyrugowania siły porciągowej zwierząt przy poruszaniu pojazdów i zastąpienia jej innym bodźcem. Już sławny uczony aleksandryjski Heron zajmował się tym problemem, a w każdej epoce i w każdej cywilizacji spotykamy się ze



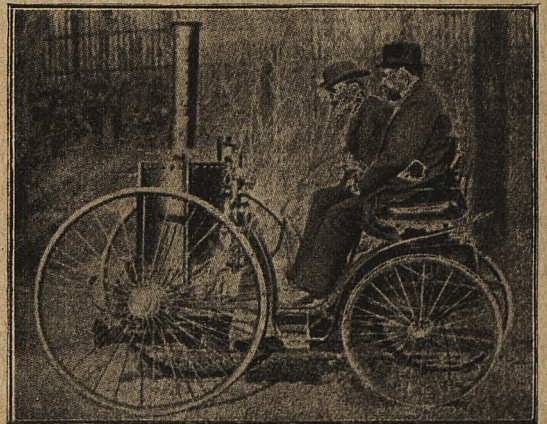
Czterokołowiec parowy (1882 r.)

śladami takich usiłowań. Dopiero w naszych czasach udało się myśl tą jako tako zrealizować dzięki temu, iż kulturę naszą charakteryzuje ogromny rozwój techniki, że się tak wyrażę maszynowej, to jest techniki, zastępującej na niezliczonych polach działania pracę muskułów maszynami.

Podobno już w Atenach kapłani posługiwali się przy uroczystych świętach wozami, w których ukryte były mechanizmy, pozwalające na poruszanie takiego wozu przez kilku ludzi ukrytych we wnętrzu.

Genjalny Leonardo da Vinci pozostawił nam w spuściźnie parę szkiców, świadczących o tem, iż on także starał się znaleźć rozwiązanie takiego „samochodu”. Rozwój samochodu szedł oczywiście w parze z rozwojem silników, dlatego też pierwszym samochodem musiał być samochód parowy. W miarę postępów w budowie maszyn parowych próbowano je stosować do poru-

szania wozów. Jednym z udatniejszych takich wozów był wóz parowy Cugnota zbudowany do celów wojennych za inicjatywą ówczesnego francuskiego ministra wojny de Choiseilles (1770 r.). Pierwszy wóz próbny Cugnota mógł poruszać się przez 12-15 minut z szybkością około 4 km. na godzinę, po tym czasie musiał stawać, by na nowo wytworzyć potrzebny zasób pary. Wskutek rewolucji nie mógł de Choiseilles wspierać dalej Cugnota, który zmarł w roku 1804, w tym samym roku w którym dwaj Angliki Trewithick i Vivian puścili po Londynie pierwszy praktyczny wóz parowy. Z nimi też rozpoczyna się nowy okres rozwoju automobilu. James Watt, wynalazca maszyny parowej, nosił się także z myślą budowy samochodu parowego, gdyż nawet opatentował swój pomysł samochodu, posiadającego dwubiegową skrzynkę szybkości (two speed gear). Zabrakło mu widocznie jednak pieniędzy lub czasu, gdyż nie doszedł do urzeczywistnienia swojego planu. Współcześni konstruktorzy natrafiali na duże trudności z powodu ślizgania się kół, posiadających obręcze żelazne. To też jeden z nich, David Gordon, zbudował wóz poruszany wprzód nie zapomocą kół, tylko specjalnych ruchomych łap metalowych podobnych do dzisiejszego wspornika, a mających naślą-

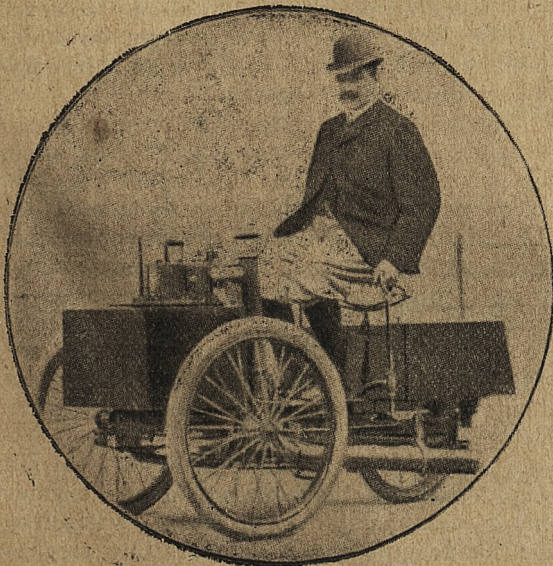


Samochód parowy z napędem pasowym (1883 r.)

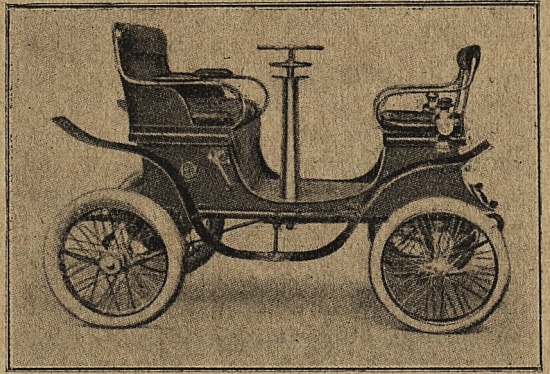
dować działanie nóg końskich. Koła, jakie wóz ten posiadał, służyły tylko do uniesienia wozu. Dużym krokiem naprzód było zastosowanie dzielonej osi przedniej opartej w zwrotnice.

Pierwszy raz zastosowano taki mechanizm kierowniczy podobny do dzisiejszych około roku 1818. Co do zasług na tem polu jedni przypisują je Francuzom inni Niemcom.

Wynalazca angielski Gurney wybudował w roku 1826 lokomotywkę, której trzeci model ważył już tylko 1750 kg. i przebywał 22 do 24 km. na godzinę, biorąc wzniesienie z szybkością 8 km. W roku 1831 trzy takie parowe samochody Gurney'a pełniły służbę autobusową pomiędzy Gloucester a Cheltenham. Od roku 1831 chodziły one 396 dni zrobiwszy 5863 km., przewożąc w tym czasie 2667 pasażerów. Niestety prawodawstwo angielskie zadało ciężki cios temu tak pięknie zapowiadającemu się przedsiębiorstwu, nakładając ogromny podatek drogowy. Jednocześnie z Gurney'em założył drugie podobne przedsiębiorstwo inżynier Hancock. Wozy jego przeszły razem około 7500 km. w przeciągu 6 miesięcy. Jak więc widzimy, już wtedy posiadała Anglja duży ruch samochodowy. Rozwój kolei żelaznych i podatek drogowy tamował jednak coraz bardziej rozwój autobusów, a ostatni cios zadał im „Locomotive Act”, rozporządzenie wydane w roku 1861 uzupełnione drugim z roku 1865. Pierwsze ograniczało szybkość samochodów i kolei do 10 mil angielskich na godzinę na szosach i do 5 mil ang./godz.



Markiz de Dion na trycyklu parowym (1888 r.)



Samochód benzynowy z 1 cylindrem leżącym.

we wsiach i miastach. Następne rozporządzenie zmniejszyło szybkość tę do 4 mil godz. na szosach i do dwu mil /godz. w miastach i wsiach. Oprócz tego przed każdym samochodem parowym musiał iść w odległości conajmniej 60 jardów człowiek dla ostrzegania publiczności i woźniców o zbliżaniu się samochodu!

Rozporządzenie ostatnie zadało oczywiście cios rozwojowi samochodu parowego, jako środka przewozu osób, to też istniejące warsztaty przeszły do budowy samochodów parowych ciężarowych, dzięki czemu Anglja posiada do dnia dzisiejszego fabryki, budujące parowe samochody i traktory doskonałej konstrukcji.

Od roku 1865 dalszy rozwój samochodu odbywa się we Francji, gdzie wzięto się gorliwie do budowy lokomotyw, a jednocześnie konstruktorzy maszyn parowych stają się pionierami automobilizmu. Samochód zbudowany w r. 1828 przez Pecqueura posiadał już dyferencjał oraz mechanizm kierowniczy podobny do dzisiejszego.

Na wystawie światowej w Paryżu w roku 1867 kilkanaście firm angielskich i francuskich wystawiło samochody parowe, a chociaż potwory te poruszały się bardzo wolno, to jednak zwiastowały już nową erę.

Pierwsze silniki benzynowe budował Lenoir, przeznaczając je do łodzi motorowych. Doszedł on w swoich konstrukcjach do silnika czterocyndrowego 20 konnego. W roku 1863 zbudował pierwszy samochód z silnikiem benzynowym. Silnik tego samochodu miał 1½ konia i robił 100 obrotów na minutę.

Współczesny mu Forest zaczął podobnie jak i Lenoir od silników dwutaktowych, dopiero później przeszedł na czterotaktowe.

Ostatni model jego konstrukcji miał 32 cylindry ustawione w cztery serje po osiem cylindrów.

W roku 1885 powstał pierwszy silnik benzynowy z leżącym cylindrem pomysłu Daimlera, w roku następnym silnik z cylindrem stojącym, a rok jeszcze później dwucylindrowiec V. Zaraz potem odkupiły licencje tego patentu Daimlera firmy francuskie Panhard & Levassor i Peugeot. W czasie tym wielkim pionierem automobilizmu był markiz de Dion Bouton, który założył około roku 1885 firmę De Dion, Bouton & Trepardoux budującą samochody i trzykołowce parowe. W roku 1893 wystąpił z firmy Trepardoux, uważając za ryzykowny krok firmy to, że przeszła ona do budowy silników benzynowych.

Obok Daimlera drugim pionierem był w Niemczech Karol Benz w Mannheimie. Już w roku 1878 odbywał on próby swoich silników gazowych, a od roku 1885 zaczął budować silniki czterotaktowe z zapalaniem elektrycznym. Silnik ów miał $\frac{3}{4}$ KM.

Samochód przeszedł jeszcze dużo kolej, zanim nabrał dzisiejszych form; ustawiano w nim np. silnik raz z przodu raz z tyłu, szukając jaknajprostszego rozwiązania i t. p.

Duży rozpęd nadały rozwojowi automobilizmu wyścigi i rajdy, a więc wyścigi Paryż — Rouen w roku 1894, Paryż — Bordeaux — Paryż (1190 km) w roku 1891 itp. Jak widzimy, pierwsza Francja uznała ważność i pożyteczność samochodu i czerpiąc niektóre myśli od Daimlera i Benza doprowadziła jednakże do pożytecznych i stosowanych obecnie konstrukcji.

Polska, rozdarta w czasach niemowlęcych automobilizmu na części i walcząca wówczas o swoje być albo nie być, nie brała zupełnie udziału w rozwoju i ulepszaniu samochodów. Jest to zupełnie zrozumiałe i jasne — niezrozumiałe natomiast jest to, dlaczego do dnia dzisiejszego nie posiadamy jeszcze najmniejszej nawet fabryczki samochodów, ani motocykli, tylko płacimy corocznie olbrzymi haracz zagranicy sprzymierzonej i niesprzymierzonej za samochody i części zapasowe i osprzęt. Czas by już było znaleźć na to lekarstwo.



Henry Ford o sobie.

Henry Ford wydał niedawno książkę p.t. „Moje życie i dzieło”, która została już przetłumaczona na kilkanaście języków, a między innymi ukaże się wkrótce i polski jej przekład.

Wielki ten człowiek mówi o początkach swojej bezprzykładnej kariery, z właściwą mu prostotą i skromnością. Poniżej podajemy wyjątki, dotyczące zetknięcia się Forda z automobilizmem, co dzięki jego pomysłowości i gruntownemu przygotowaniu, doprowadziło do tego, że jest dziś miliardem i produkuje jedną czwartą część wszystkich samochodów świata.

Ford mówi o sobie:

Urodziłem się 30 lipca 1863 w fermie koło Dearborn w stanie Michigan i pierwszym wrażeniem mojego dzieciństwa było, że człowiek pracuje koło uprawy roli bardzo ciężko a z bardzo małą wydajnością. Już w mojej młodości sądziłem, że wiele czynności da się wykonać w inny sposób i łatwiej. Z tego powodu zająłem się techniką. Posiadałem mały warsztat, moimi zabawkami były narzędzia, a każda część

jakiegokolwiek mechanizmu była nieocenionym skarbem.

Największym wydarzeniem z moich lat chłopięcych było ujrzenie pierwszej w moim życiu lokomobili. Miałem wówczas lat 12. Drugim równie ważnym wydarzeniem w tym samym czasie było otrzymanie w podarunku zegarka.

Miałem zawsze pełne kieszenie różnego kramu, śrub, nakrętek części żelaznych. Często otrzymywałem połamane zegary, które usiłowałem składać. Gdy miałem lat 13, udało mi się złożyć z różnych części zegar, który chodził. Później umiałem naprawić prawie każdy zegar, pomimo że miałem zupełnie prymitywne narzędzia. Jest to bardzo cenna praktyka, — tego nie można się nauczyć z książek. Maszyny są dla technika tem, czem dla powieściopisarza książki.

Pracą na fermie nie interesowałem się nigdy, natomiast chciałem mieć do czynienia z maszynami. Mając lat 17, wstąpiłem po skończeniu szkół do warsztatu mechanicznego *Drydocks Engine Works*. Moja

rodzina uważała mnie za zgubionego człowieka. Podczas pracy w warsztacie fabrycznym nabrałem specjalnego zamiłowania do mechaniki precyzyjnej i pracowałem nocami w warsztaciku jednego zegarmistrza i jubilera. Posiadałem wtedy — jeśli się nie mylę—około 300 różnych zegarów. Chciałem się zająć ich fabrykacją, wykalulowałem sobie jednak, że zegary nie są tak poszukiwanym artykułem i zająłem się czemś innym.

Już dawniej myślałem o lekkim wozie pociągowym, który byłby w stanie zastąpić konie — specjalnie przy ciężkiej orce. Zbudowałem wóz pociągowy parowy, który funkcjonował. Kocioł był ogrzewany ropą, maszyna była silna i łatwo dająca się regulować. Kocioł był jednak niebezpieczny. Aby maszyna wydajnie pracowała, musiała być stosowana para o wysokiej prężności. Siedzenie jednak na kotle o wysokim ciśnieniu nie należy do przyjemności. Aby być zupełnie pewnym, należało stosować grubą blachę, co tak zwiększyło ciężar kotła, że zysk osiągnięty przez wysoką prężność pary poszedł na marne. Po dwuletnich próbach z różnymi kotłami — sama maszyna parowa funkcjonowała bez zarzutu— dałem spokój. Wiedziałem wprawdzie, że Anglicy budują ciężkie maszyny parowe pociągowe, których używają podobnie jak lokomotyw, do ciągnięcia całego szeregu wozów po drogach. My jednak nie mieliśmy wówczas takich dróg, jak Anglicy. Budować zaś ciężką maszynę, którą mogła być użyta tylko na wielkich fermach, których było niewiele, nie wydawało mi się wartem zachodu i dość rentownem.

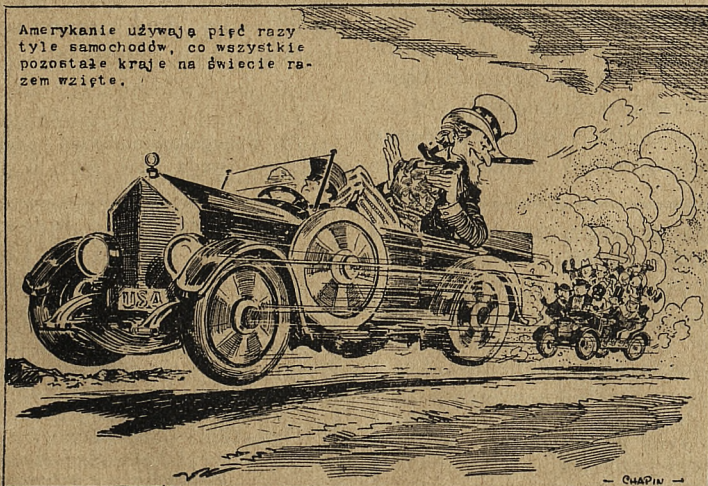
Problem wozu pociągowego bez koni, interesował mnie nadal. Jeszcze podczas

mojej praktyki warsztatowej wyczytałem w angielskim „*World of science*“ o motorze gazowym, który pojawił się w Anglii. Był to motor Otto...

Interesowałem się bardzo motorem gazowym. Była to jednak tylko zwyczajna ciekawość aż do r. 1885 lub 1886 t. j. okresu, kiedy porzuciłem zbudowanie wozu o napędzie parowym. W r. 1885 naprawiłem motor systemu Otto w warsztatach firmy *Eagle* w Detroit. W całym mieście nie było nikogo, kto by się cośkolwiek na tem rozumiał i zwrócono się do mnie. Nie widziałem wprawdzie do tej chwili takiego motoru z bliska, podjąłem się jednak naprawy i doprowadziłem ją szczęśliwie do końca. W 1887 zbudowałem sam model motoru czterotaktowego tylko w celu przekonania się, czy zrozumiałem dobrze zasadę działania takowego. Model zasilany gazoliną pracował dobrze i był stos. lżejszy od wszystkich innych maszyn.

Powróciłem znowu na fermę. Ojciec dał mi 40 akrów lasu, ażebym tylko porzucił maszyny. Zgodziłem się, gdyż uzyskana tym sposobem samodzielność dała mi możność prowadzenia dalszych badań. Wybudowałem sobie tartak, sprawiłem motor spalinowy i rozpocząłem wyrąb lasu. Koło domku zbudowałem sobie warsztat i wszystkie czas wolny poświęcałem budowaniu motorów.

W r. 1890 zacząłem pracować nad pierwszym dwucylindrowym motorem. Jednocylindrowy był do celów transportowych stanowczo nie do użycia. Mojem zdaniem, motor dwucylindrowy nadawał się do celów poruszania wehikulów i pomysł mój polegał na wbudowaniu tego motoru w rower. Szybkość miała być regulowana wyłącznie za pomocą dławienia dopływu gazu. — Pomysł ten nie doznał się nigdy



Amerykane używają pięć razy
tyle samochodów, co wszystkie
pozostałe kraje na świecie ra-
zem wzięte.

Wybaczcie nam przyjaciele, że tyle robimy kurzu!

wykonania, gdyż okazało się, że motor wraz ze zbiornikiem benzyny był zbyt ciężki dla roweru.

Pracowałem dalej nad motorem dwucylindrowym, przyczem ustawiłem oba cylindry naprzeciw siebie, tak, że w chwili wybuchu gazów w jednym cylindrze, w drugim spalone gazy były wytłaczane. Miało to ten skutek, że mogłem zmniejszyć ciężar koła rozpedowego.

Wkrótce potem zaofiarowano mi stanowisko inżyniera w elektrowni w Detroit z pensją 45 dolarów miesięcznie. Posadę tę przyjąłem. Po kilku miesiącach pracy podczas nocnej zmiany przeszedłem na zmianę dzienną, co umożliwiło mi pracowanie codzień wieczorem i w sobotę w nocy nad moim nowym motorem. Wierzyłem w dobre wyniki swej pracy. Dobre wyniki są zawsze tam gdzie się dobrze pracuje.

Musiałem zaczynać od początku. Wiedziałem wprawdzie że cały szereg ludzi pracuje nad wozem bez zaprzęgu, poruszonym jedynie siłą motoryczną, nie mogłem się jednak nic dokładnie o tem dowiedzieć. Na największe trudności natknąłem się przy wytwarzaniu iskry mającej zapalać mieszankę, i przy problemie rozłożenia ciężarów. Doświadczenie nabyte ułatwiło mi skonstruowanie transmisji, mechanizmu rozdzielczego i rozplanowanie poziome. W r. 1892 wykończyłem pierwszy samochód.

Pierwszy ten samochód miał wygląd zewnętrzny przypominający chłopski wózek. Motor miał dwa cylindry 2¹/₂" średnicy i 6" skoku leżące obok siebie w tylnej części wozu. Przeniesienie energii z motoru na wał pomocniczy odbywało się przy pomocy pasa, stąd na tylną oś przy pomocy łańcucha. Samochód był dwuosobowy o dwóch przekładniach. Przy puszczaniu w ruch samochodu trzeba było motor zakręcić ręką. Biegu wstecznego nie było, a stopniowanie szybkości osiągało się — oprócz zmiany przekładni — przez dławienie dopływu gazu. Koła miały 28" średnicy i gu-

mowe obręcze. Cały wóz ważył około 250 kg. Pod siedzeniem znajdował się zbiornik na gazolinę pojemności około 12 litrów. Zapal mieszanki przy pomocy iskry elektrycznej. Motor miał początkowo chłodzenie powietrzne lub raczej nie miał żadnego chłodzenia. Po jedno — lub dwugodzinnej jeździe zagrzewał się tak silnie, że byłem zniewolony otoczyć cylindry koszulką wodną, którą połączyłem rurą ze zbiornikiem znajdującym się z tyłu.

Wszystkie te szczegóły wymyśliłem sobie z małymi wyjątkami już przedtem. Tak postępowałem zawsze przy pracy. Najpierw zakreśliłem sobie jakiś plan, wypracowuję szczegóły i dopiero potem przystępuję do budowy. W przeciwnym razie trwoni się dużo czasu i materiału na poprawki i w końcu poszczególne części nie pasują do siebie wskutek braku proporcji. Wielu wynalazców niema szczęścia, ponieważ nie robią różnicy między robotą planową a eksperymentami. Największe trudności w budowie nastęrczał dobór odpowiednich materiałów, następnie kwestja narzędzi. Na wiosnę 1893 samochód mój chodził ku mojemu zadowoleniu i miałem dalszą sposobność wybróbowania konstrukcji i gatunku materiału na szosach.

Przez pewien czas byłem jedynym przez władzę egzaminowanym sfoferem w Ameryce. Tyle Ford o sobie.

Z historii rozwoju automobilizmu wiemy, że dopiero w piętnaście lat później w r. 1908 Henry Ford miał fabrykę, która wypuściła 300 samochodów. Późniejszy rozwój jest wprost bezprzykładny.

Ford staje się milionerem, później miliardem, nazwisko jego i jego wytwór, samochód Ford*) — który pozostał z małymi zmianami taki sam, jakim był już w r. 1908 — są dziś znane we wszystkich zakątkach kuli ziemskiej.

*) Przedstawicielstwo samochodów Forda na Polskę posiada Tow. Akc. Ł. J. Borkowski.

NAJSTARSZE PISMO PROWIN- CJONALNE.

„GAZETA KALISKA“

Wychodzi codziennie, podaje najświeższe wiadomości z całego świata i odzwierciedla życie ziemi kaliskiej.

Najodpowiedniejszy organ dla ogłoszeń. Własne zakłady drukarskie poruszane elektrycznością, maszyny do składania. Asortyment czcionek.

KALISZ, Al. Józefiny 1 (dom własny)

Najstarsze pismo ludowe na Pomorzu GAZETA GRUDZIĄDZKA

Wychodzi 3 razy tygodniowo; w poniedziałek, środe, piątek
Ilość abonentów wynosiła według notarialnego poświadczania 1914 r. 128, 258.

Notarialnie potwierdzony przyrost abonentów Gazety Grudziądzkiej od list. 1921 r. do 13 marca 1923 r. wynosi 29.100
Rozchodzi się nietylko w Polsce, lecz po wszystkich krajach Europy, jak również w Ameryce, Australji, Brazylii, Argentynie.
Ogłoszenia odnoszą zawsze pożądany i niezawodny skutek.

Redakcja i administracja:
GRUDZIĄDZ-TUSZEWO (Pomorze)

INŻ. ADAM GLÜCK.

Masowa fabrykacja samochodów w Ameryce.

Do jednej z najważniejszych gałęzi przemysłowych należy w Ameryce fabrykacja samochodów. Według niedawno ogłoszonych dat statystycznych zbudowano w Ameryce w roku 1923 cztery miliony samochodów, zaś tegoroczna produkcja ma tę cyfrę jeszcze przewyższyć; inwestowany w przedsiębiorstwach samochodowych kapitał wynosi około $1\frac{1}{2}$ miljarda dolarów, a wartość rocznej produkcji stanowi $2\frac{1}{2}$ miljarda dolarów.

Te wprost zawrotne cyfry dają osiągnąć się jedynie przez zastosowanie masowej fabrykacji, wymagającej specjalnych urządzeń i nader sprężystej organizacji. Dzięki olbrzymiej produkcji jednakowych typów, ceny samochodów są niskie, co wpływa bardzo korzystnie na ich rozpowszechnienie i przyczynia się znów do rozwoju przemysłu automobilowego. Wybitny przykład daje nam Ford, który produkując w zeszłym roku przeciętnie 160.000 samochodów miesięcznie, mógł zredukować cenę wozu osobowego do 380 dolarów, mając przytem zysk około 70 dolarów. Cały szereg mniejszych fabryk, jak np. Paige, Dodge, Maxwell, Buick i innych buduje „małą” ilość 200-300 samochodów dziennie, są naturalnie i w Ameryce wytwórnice, których wozy tak ilością jak i gatunkiem odpowiadają europejskim pierwszorzędnym fabrykatom.

Urządzenia techniczne i organizacja pracy muszą być ściśle przystosowane do masowej fabrykacji. W ekonomicznym prowadzeniu pracy doszli Amerykanie do mistrzostwa, stosując system Taylora, oparty na podstawach naukowych i życiowych.

System Taylora polega na wystudjowaniu i zastosowaniu najodpowiedniejszych ruchów dla wykonania danej czynności, przy ścisłym określeniu (przez liczne porównania) potrzebnego do tego czasu. Wzoruje się przytem na spostrzeżeniach, czynionych z średnio-wykwalifikowanymi robotnikami i dlatego wyniki dają stosować się u większości ludzi danego zawodu. Każdy ruch jest ściśle określony i robotnik musi trzymać się wskazówek. Ponieważ zakres działalności każdego robotnika

(jak to dalej zobaczymy) jest niewielki, natomiast wciąż powtarzający się, więc po krótkim czasie dochodzi on do dużej wprawy i wykonuje przepisana czynność starannie, szybko i bez natężenia. Ludzie, pracujący bardzo wolno nie zdążają i dlatego nie mogą być tu zatrudnieni. Niektórzy robotnicy pracują szybciej od przepisanej normy i wykonują w międzyczasie inne czynności, przez co zarobek ich wzrasta.

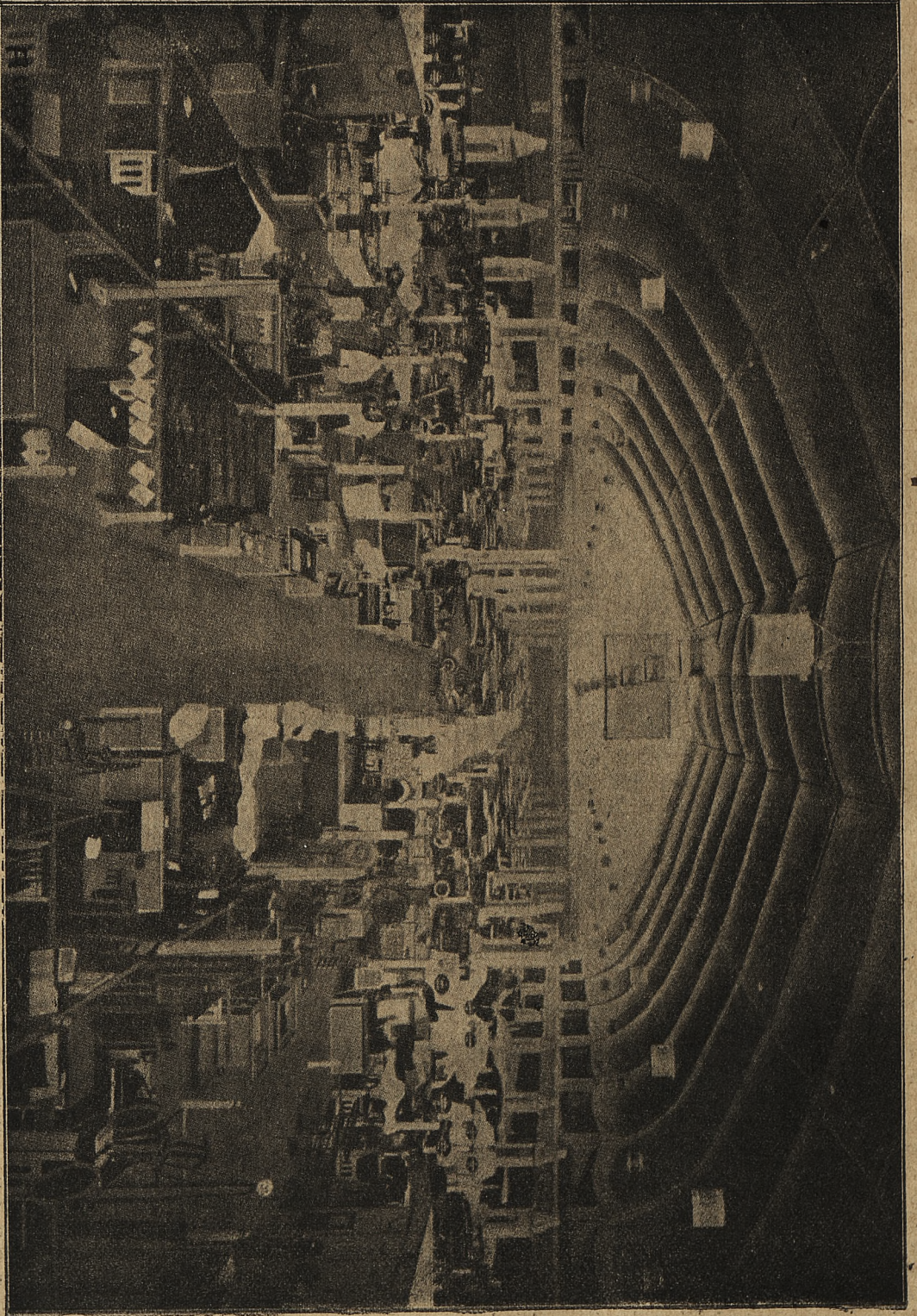
Z tego krótkiego wyjaśnienia widzimy, że system Taylora nie ma nic wspólnego z wyzyskiem robotnika, przeciwnie, nie wymaga on jego maksymalnej wydajności, nie pozwala mu natężyć się, ale nakazuje umiejętnie pracować.

Dostawa narzędzi i części składowych musi następować w ściśle określonym porządku i czasie, aby nie wywoływać szkodliwych przerw. Wymaga to oczywiście bardzo sprężystej organizacji.

Do najciekawszych tajemnic olbrzymich amerykańskich fabryk samochodów należą ich techniczne urządzenia. Do obróbki części składowych stosowane są najnowocześniejsze maszyny, pracujące automatycznie, prawie bez pomocy ludzkiej. Ale i to nie jest jeszcze głównym czynnikiem wielkiej sprawności.

Decydującą rolę odgrywa dopiero montaż przygotowanych części, odbywający się z niebywałą szybkością. Jest to możliwe w wspomnianych warunkach i przy zastosowaniu specjalnych technicznych urządzeń. Otóż największym dziwem amerykańskich fabryk samochodów jest stale poruszający się wzdłuż hal montażowych łańcuch bez końca, służący do transportowania ramy podwozia od jednego do drugiego robotnika.

Rama podwozia-fundament samochodu, zostaje dostarczona do hali montażowej, gdzie dostaje się na wspomniany łańcuch popędowy i rozpoczyna wędrówkę. Podczas takiego spaceru ramy wykonują robotnicy kolejno przepisane im czynności, montując rozmaite części i w ten sposób w najkrótszym czasie powstaje samochód gotowy do jazdy.



Sala Główna Międzynarodowej Wystawy Samochodów w Nowym Jorku.

Dostawę części składowych uskuteczniąją przeważnie jednoszynowe elektrycznie napędzane transportery.

Nie we wszystkich amerykańskich fabrykach samochodów sposób posuwania ramy podwozia naprzód podczas montażu jest jednakowy. U Forda wspiera się podwozie po bokach wystającymi osiami na szynach, pośrodku styka się ono z łańcuchem i tak zostaje posuwane. W innych fabrykach łańcuch pcha platformy, na których ustawiają podwozia. Te platformy towarzyszą podwoziom podczas całej wędrówki. Trzeci sposób stosuje znów platformy tylko dotąd, aż podwozie otrzyma własne koła z gumowymi obręczami. Wówczas łańcuch wprost posuwa podwozie, przyczem dla zachowania określonego kierunku drogi jedna para kół prowadzona jest w odpowiednim zagłębieniu (rynnie).

Każdy z tych sposobów ma swoje zalety i wady, a wybór głównie zależy jest od wymiarów budynku fabrycznego, produkowanego typu, sposobu montowania i t. d.

Jeżeli budynek jest wąski i długi, wtedy najpraktyczniejsze bywa posuwanie podwozia na własnych kołach. Gdy jednak lokal ma stosunkowo dużą szerokość i ilość montowanych samochodów jest bardzo wielka, wówczas korzystniejsze jest stosowanie platform z poprzecznym ustawieniem podwozi. Posuwanie podwozia na własnych kołach (naturalnie jest to możliwe po przebyciu pewnej części drogi i odpowiednim skompletowaniu) ma tę zaletę, że zbyteczną staje się wówczas platforma, która ewent. wraca przy pośrednictwie łańcucha przez tunel do pierwotnego punktu wyjścia, skąd zabiera inną ramę.

Przy montażu samochodów z użyciem popędu łańcuchowego robotnik wykonuje wciąż jedną i tę samą czynność t. j. przymocowuje pewne części do podjeżdżających kolejno podwozi.

Kolosalną zaletą tego systemu jest jego szybkość, przyczem tempo produkcji daje się w pewnych granicach zmieniać przez odpowiedni napęd łańcucha. Zarządzający fabryką wie dokładnie, ilu potrzeba robotników, aby przy danej szybkości łańcucha złożyć żadaną ilość samochodów. To też przeważnie przy zwiększonym zapotrzebowaniu na samochody, daje powiększyć się produkcja przez przyśpieszenie ruchu łańcucha i zwiększenie ilości robotników. Naturalnie, jak już zaznaczyłem, najważniejszym warunkiem sprawności jest dostate-

czny zapas części składowych i punktualna dostawa ich do miejsc przeznaczenia.

Stosowanie specjalnych premii od każdej sztuki wykonanej ponad przepisana normę wpływa też korzystnie na wzrost produkcji.

Przy tych nowoczesnych sposobach szybkiego montażu niewątpliwie ważną rolę odgrywają transportery, które jeżdżą po jednoszynowych torach, umocowanych w pewnej wysokości budynku. W niektórych wytwórniach transportery poruszane są elektrycznie i funkcjonują automatycznie: ładują i przywożą silniki, osie i t. d. ze składów, nawet podjeżdżają tuż do wędrującego podwozia, umożliwiając w ten sposób wstawienie danej części przy minimalnym wysiłku robotnika.

Bezpośrednio przed montażem stara się wszystkie części, należące do jednej całości wzgl. stojące z nią w styczności połączyć, aby potem naraz wstawić je do podwozia. Tak silniki bywają wpięrowane zaopatrywane w karburator, magneto i t. d. nawet smar, koła dostają obręcze gumowe i t. d. Bardzo często stanowi motor ze skrzynką biegów jeden blok, co oczywiście montaż ułatwia. Wielkie fabryki mają specjalne maszyny do nakładania opon na koła.

W zakładach, stosujących platformy są osobne automatycznie działające urządzenia, przy pomocy których gotowe samochody zostają z nich zładowane i posuwają się na własnych kołach, a jednocześnie wolne platformy są doczepiane do innego łańcucha i wracają z powrotem.

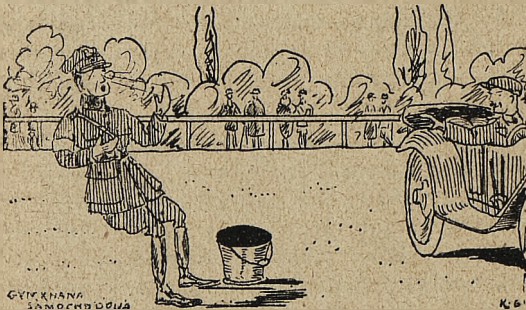
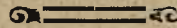
Ciekawy jest sposób malowania podwozi. Gdy osie, resory i inne części są już do ramy przymocowane, otrzymuje podwozie pierwszy narzut farby za pomocą specjalnych natrysków. Następnie wędruje podwozie (wciąż na łańcuchu) do pieca, który jest tak długi, że podczas spaceru w nim zdąża farba wyschnąć. Zwykle operacja ta powtarza się dwa do trzech razy i w tym celu posiadają fabryki w halach montażowych kilka suszarni, a między nimi urządzenia dla natrysku farby.

Malowanie następuje nader szybko. W fabryce Paige otrzymuje podwozie pierwszy narzut farby w ciągu $1\frac{3}{4}$ minuty i suszy się następnie, wędrując w piecu. Szybkość ruchu łańcucha jest u rozmaitych firm odmienna tak np. u Maxwella posuwa się on z szybkością 60 m. na godz., u Paige'a—28 m. na g. i t. d. Przy większej wprawie robotników i zapotrzebowaniu samochodów ruch ten zostaje przyśpieszony,

Jak z sprawozdania fabryki wynika, zostaje tam samochód kompletnie złożony w ciągu 3 g. 16 m. i przy stałym obciążeniu łańcucha 100 podwoziami produkuje się dziennie 250 samochodów. Kolejne stadja montażu są następujące: znitowana rama zostaje naładowana w poprzek na platformę i idzie w drogę. Z obu stron tj. na końcach ramy rozpoczyna się montaż: z prawej strony przybywają resory dla przedniej osi; z lewej — resory dla tylnej osi; potem z prawej strony przednia oś, lewej — tylna oś. Podczas tego zbliżyło się podwozie do malarni, gdzie zostaje pokryte farbą w opisanym sposobie. Gdy to nastąpiło, jedzie podwozie do pieca-suszarni. Po wyjściu stąd dostaje podwozie z prawej strony kierownicę i przednie koła, z lewej — tylne koła; potem z prawej strony przewodniki dla instalacji elektrycznej, z lewej — podtrzymaacz dla zapasowych obręczy gumowych; z prawej — rozmaite narzędzia i części zapasowe, z lewej — akumulator; z prawej strony rurę wydechową, z lewej — tłumik. Teraz dopiero z prawej strony przybywa serce samochodu — silnik, wyekwipowany już poprzednio we wszystko, co do napędu jest potrzebne: magneto, gaźnik, smar, starter

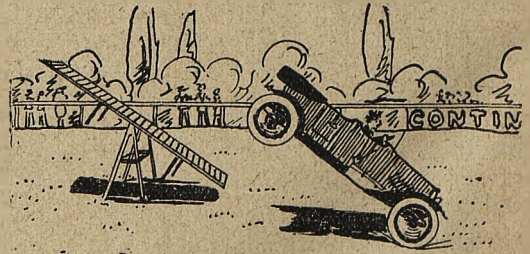
elektryczny, sprzęgło i skrzynkę biegów. Jednym słowem naraz zostaje wstawiony cały mechanizm, stanowiący jedną całość. Podróż coraz bardziej kompletnego podwozia następuje dalej. Z lewej strony przybywają podłużne stopnie, z prawej chłodnica; z lewej podpórki dla tylnych błotników, z prawej — kompletne przednie błotniki; z lewej strony przymocowana zostaje tylna latarka, z prawej — podtrzymaacz przednich reflektorów; z lewej strony przychodzą tylne błotniki, z prawej — reflektory. Teraz przyjeżdża na elektrycznym transporterze nadwozie (karoserja), poprzednio już zupełnie skompletowana. Ma ona nawet szybę ochronną, zbiornik benzyny, czesem franki i t. d.

Podczas ostatniego etapu montażowego zostaje w ten sposób złożony samochód ostatecznie wykończony i dostaje wodę do chłodnicy oraz benzynę do zbiornika i wędruje do laboratorium odbiorczego, gdzie przy pomocy specjalnych urządzeń zostaje zbadana jego sprawność. Przy masowej produkcji nie można sobie oczywiście pozwolić na faktyczne „ujeżdżanie” każdego samochodu i dlatego trzeba zadowolić się doświadczeniem laboratoryjnym.



GYMKHANA SAMOCHODOWA.

K. G.



GYMKHANA SAMOCHODOWA.

K. G.

„PACIFIC”

Sp. Akc.

WARSZAWA, Jerozolimska 25,
tel. 117-80 i 80-37,

Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę.

Amerykańskie Maszyny do Pisania „ROYAL” i „CORONA” (maszyna podróżna). Amerykańska Maszyna Kalkulacyjna „MONROE”. Amerykańskie Drukarnie Biurowe Rotacyjne „MULTIGRAPH”. Aparaty do Powielania Nowego Systemu (na szkle) „OPALOGRAPH”. Kasetki Alarmujące oraz KASY PANCERNE Gdańskiej Wytwórni Kas Błasberg & Szymański Tow. Akc. MEBLE BIUROWE Własnej Produkcji. Urządzenia i Artykuły Biurowe. Warsztaty Reparatcyjne.

WŁADYSŁAW BUCHNER

W g a r a ż u.

Obrazek fantastyczny.

Przez olbrzymie okna, zasłonięte lekką materją, padały pierwsze jasne promienie do wnętrza garażu, gdzie w dwóch rzędach, skupione przy sobie, stały lśniące samochody.

Maszyny zaczęły budzić się ze snu nocnego. Pierwszy ziewnął i westchnął potężnie ciężki *Austro-Daimler*, stojący prawie w pośrodku hali.

— Czegóż tak wzdychasz, kolego? zapytał troskliwie sąsiad, niemiecki *Brennabor*. Co ci dolega?

— Niby ty nie wiesz? odparł tamten. Alboż to mój żywot nie jest jednym pasmem smutku?

— Z jakiego powodu? rzucił figlarnie elegancki *Fiat* włoski.

— Dobre pytanie, ryknął, jak wół, niemiecki *Dux*. Dobre pytanie!!! *Austro-Daimler* czuje, jak niesłusznie pognębiła koalicja jego ojczyznę i ma może skakać z radości? W mojem wnętrzu tkwi jeszcze większa zgryzota. Ile razy pomyślę o upadku Niemiec, o Ruhrze, o sumach reparacyjnych, to trzęsę się z wściekłości.

— I co ci z tego przyjdzie? zaśmiał się rozkoszny *Cadillac*, syn wielkiej Ameryki. Tylko sobie gumy zdezelujesz. Trzeba być bardzo głupim, żeby się smucić z kary, na którą się zasłużyło.

— Coś ty powiedział? wrzasnął na cały głos stojący z boku niemiecki *Mercedes*. Kara, na którą się zasłużyło? Jak śmiesz, ty niedorostku, ty przybłędo z za Oceanu, odzywać się w ten sposób do najkulturalniejszego narodu na świecie.

— No, no, wtrącił w tem miejscu *de Dion-Bouton*. Dajcie spokój tej kulturze. Mielśmy jej dowody w północnych departamentach mojej ojczyzny, Francji. A zresztą chciało wam się wojny, toście ją mieli, a żeście przegrali, cierpiecie teraz za to.

Niemieckie samochody aż zadygotały ze złości. Jeden puścił nawet dymek z siebie.

— Zaiste, zawołał z kąta jeszcze jeden niemiec, ciężarowy i ponury *N.A.G.* Wściecie się można słuchając was. Więc myśmy powinni cierpieć za to, że nam nie udało się wygrać wojny?

— Ano chyba, wtrąciła z lekkim odcieniem ironji *Minerva*, maszyna belgijska.

— „Ano chyba”, „ano chyba”, przedrzeźniał ją *N.A.G.* Naród nasz, naród niemiecki, najwspanialszy i najmądrzejszy, najszlachetniejszy, najmężniejszy, najpierwszy naród na kuli ziemskiej, sięgnął po władzę

nad światem, bo mu się ona należała a że jej nie dosięgnął, to nikt nie miał i niema prawa karać go za to.

Olbrzymi, długotrwały, niephamowany śmiech był odpowiedzią na tę tyradę. Oprócz niemieckich i austriackich maszyn, wszystkie inne skakały z radości.

— Wspaniały kawał, odezwał się amerykański *Overland*. Więc wy, którzy setkę lat gnębiliście Polaków i Duńczyków, którzy mordowaliście Alzatzczyków, odbieraliście podwładnym wam narodom język, obyczaje i wiarę, wy jesteście tym najdoskonalszym narodem na świecie?

— Milcz, smarkaczu, zawołał *Brennabor*. Kraj twój liczy zaledwie sto kilkanaście lat żywota, jakim więc prawem zabierasz głos wśród nas, osiwiających w walkach z życiem narodów?

— Jakiem prawem, odparł milczący dotąd *Ford*, amerykański samochód, twór Henryka Forda, wielkiego człowieka i wielkiego przemysłowca. Prawem zupełnego przeciwieństwa wszystkiemu temu, co się u ciebie działo w Niemczech przez liczne wieki.

— Samochwalca, mruknął opryskliwie *N.A.G.*

— Nie samochwalca, ale prawdomówca, odrzekł *Ford*. Kraj mój, Ameryka, przytuli i ogrzeje każdego twór ludzki, który do niego dłonie wyciąga. Kraj mój, pozwoli rozwijać się każdej idei szlachetnej, każdemu wierzeniu w dobre bóstwo, każdej myśli, zdążającej do ochrony dusz, serc i istnień ludzkich. Ameryka—napoi spragnione, nakarmi głodne i pocieszy smutne. Kraj mój, Ameryka, nie pognębi słabych, natomiast utraci zawsze i wszędzie nogi tym, którzy chciwością wzdęci, zapragną zaprządz do rydwanu swej pychy wolne narody.

W garażu zapanowała cisza. Wielkie duchy Waszyngtona, Franklina, Jeffersona, Lincolna, Granta i Wilsona przesunęły się cicho przez hallę i zdawało się, że położyły stygmat zadumy i milczenia na wszystkim, co zapełniało olbrzymią przestrzeń garażu.

A pierwszy promień wschodzącego słońca, który się przedarł w tym momencie poprzez zasłony okienne, ozłocił jakgdyby rozmyślnie swym blaskiem nadziemskim, stojące na froncie maszyny *Overlanda*, *Forda*, *Cadillaca* i *Buicka*, potężne dzieci Wielkiej i Wspaniałej Ameryki.

Produkcja Samochodów w Stanach Zjednoczonych.

Dwie są główne wytwórnie samochodów w Stanach Zjednoczonych: Ford i General Motors Corporation.

Z jednej strony Ford ze swemi 35 filjami w Stanach i wieloma centrami sprzedaży za granicą, by wymienić parę: Kopenhaga, zaopatrująca państwa bałtyckie, Manchester w Anglii, Kadyx w Hiszpanji, Bordeaux we Francji i t. d., z drugiej znow General jednocząca w sobie: Buick, Cadillac, Oldsmobile, Chevrolet i inne marki samochodowe. Kapitał jej wynosi \$ 300.000.000. Stosunek wielkości obu wytwórni wykażą najlepiej cyfry za rok 1921. W roku tym Ford wyprodukował 1.013.958 wozów, podczas gdy General wypuściła ich tylko 214.799.

W 1914 roku było 145 fabryk samochodów, obecnie jest ich 86.

Gros całego przemysłu samochodowego koncentruje się w Detroit. Stamtąd wychodzi 80% wozów. Tę przewagę miasta Detroit, a ogólniej stanu Michigan, powoduje, jak tego można się odrazu domyśleć, to, że tam właśnie osiedlił się Ford. Znaczenie Forda wykazują następujące dane: w 1912 roku produkowano wozów kosztujących mniej niż \$ 1.000.—52%, w 1923 r. cyfra ta wzrosła do 78%.

W 1914 r. 62% silników w samochodach miało jednostronne umieszczenie wentyli, dzisiaj ma je 67%. Wentyle w głowicach cylindrów miało w 1914 r. 6,6% silników, obecnie 22%, przyczem zaznacza się tendencja powrotu do typu L. Typ. T. (dwustronne rozmieszczenie wentyli) 10 lat temu miało 28% samochodów, obecnie typ ten wyszedł zupełnie z użycia przy samochodach osobowych. Silników suwakowych jest obecnie 6%, 10 lat temu zaczęły się one zaledwie pokazywać. Wszystkie samochody amerykańskiego pochodzenia mają obecnie tarczowe sprzęgło. W 1914 roku było ich 51%; 43% wozów miało sprzęgło stożkowe, a 6% taśmowe. 80% wozów ma obecnie chłodzenie pompą, w 1914 r. miało je tylko 73%.

Co się tyczy modeli, to w 1909 r. 92,5% samochodów było typu torpedo, w 1918 r. już tylko 82%, a od czasu wojny ilość wozów zamkniętych zwiększa się coraz bar-

ziej na niekorzyść wozów otwartych — w 1923 r. było ich 35%. Wozów przemysłowych wyprodukowano w 1909 r. 2,5%; w 1914 r. 4,3%; w 1919 r. 7,2%.

W 1921 r. wyprodukowano wogóle 1.668.550 — wozów, z czego 154.550 było wozów ciężarowych. Podział ich według nośności przedstawia się jak następuje: wozów 3-4 t. było 21,9%; 1 t. — 51,6%; 1,5 t. — 46%; 2 t. — 8,5%; 2,5 t. — 2,6%; i 3,5 t. — 2,2%; 5 t. — 6,3%, powyżej 5 t. — 2,3%, z cyfr powyższych widać, że najwięcej wyprodukowano wozów o małej nośności, co potwierdza znany skądinąd fakt, że najwięcej odbiorców znajduje się wśród farmerów. Statystyka przeprowadzona według stanów wykazuje: najwięcej samochodów w stosunku do ludności mają stany czysto rolnicze, w których niema ani jednego nawet miasta o większej ilości mieszkańców niż 300.000.

Najwięcej stosunkowo samochodów, bo 1 na 4,8 mieszkańców ma stan Iowa. Rzecz prosta nie zmniejsza to wagi drugiego warunku szerokiego zastosowania samochodów — dobrego stanu dróg. W stanach, w których drogi są złe stosunek powyższy przedstawia się bardzo niekorzystnie.

To, że w wielkich miastach ilość samochodów w porównaniu z ilością ludności jest małą, można sobie wytłómaczyć niedostosowaniem się miast do wielkiego ruchu samochodowego t. z. wąskością ulic. W New Yorku wypada 1 wóz na 26 mieszkańców, w Chicago 1 na 15, w st. Louis 1 na 10.

Rzeczywiście rozwój przemysłu samochodowego tak nagle zaskoczył ludzkość, że ani architekci, ani inżynierowie, ani nawet prawnicy nie zdążyli się do niego dostosować.

Powyższe cyfry są zadziwiające, wykazują one tak szalony rozmach przemysłu samochodowego, że można się zapytać, gdzie leży jego granica. Jeszcze przed paru laty pytanie takie wydałoby się niedorzecznem, teraz jednak inżynierowie amerykańscy postawili sobie to pytanie, jako kwestję pierwszorzędnej wagi i znaleźli na nie przybliżoną odpowiedź: nastąpi to w roku 1930. W roku tym rynek samocho-

dowy będzie nasycony. Do tego wyniku doszli oni drogą następującego rozumowania: momentem przesycenia będzie chwila, gdy każda rodzina będzie miała swój samochód, a szukany punkt t. j. 1930 rok będzie leżał na przecięciu się dwóch krzywych, z których jedna wykazuje wzrost ilości rodzin w Stanach Zjednoczonych, a druga wzrost produkcji samochodów. W roku tym będzie 20.000.000 rodzin i tyleż samochodów. Jest to rozumowanie przybliżone tylko, ale ciekawe i prawdopodobne.

W ogólności można powiedzieć, że 3 są warunki pobudzające rozwój przemysłu samochodowego, a to: zakładanie dobrych dróg, zwiększone zastosowanie w przemyśle i eksport; — 3 zaś hamują rozwój, a więc: kwestja materiału pędnego, nie przystosowanie ulic do ruchu samochodowego i wyżej wykazany punkt przesycenia.

Powyższych parę słów wykazuje, że przemysł samochodowy w Stanach Zjednoczonych jest w pełni swego wspaniałego rozwoju, ale też i to, że chwila przesilenia się zbliża.

Ewolucja w dziedzinie środków lokomocji w ciągu 24 lat.

*Fifth Avenue
w Nowym Jorku
w r. 1900.*



*Fifth Avenue
w Nowym Jorku
w dniu dzisiejszym.*

A. TUSZYŃSKI.

Kilka Słów o Samochodach Amerykańskich.

Przed wojną światową Ameryka traktowała obojętnie Europę, jako rynek zbytu dla swej wytwórczości. Eksport amerykański wyrażał się głównie w maszynach i narzędziach rolniczych. Samochody zaś amerykańskie, które do nas dochodziły — nosiły wszystkie cechy warunków i wymagań amerykańskich, często zupełnie odrębnych niż europejskie. Stąd po za taniością samochody amerykańskie wyrobiły sobie u nas opinię maszyn tandetnych i dla nas nie zawsze odpowiednich.

Na czym zaś polegała ta tandetność i nieodpowiedność postaram się sz. czytelnikom wytłumaczyć. Otóż przedewszystkiem Amerykanin, właściwie mam tu na myśli Yankes'ów, jest człowiekiem businessu, i z tego punktu widzenia zaczął traktować swoją maszynę: samochód powinien być tani i służyć mu winien bez przerwy. Remont to strata czasu, gdyż pozbawia on właściciela niezbędnego środka lokomocji — skąd w razie zepsucia lepiej pozbyć się starego i odrazu kupić nowy samochód.

Pierwsze więc samochody amerykańskie były tak skonstruowane, że składały się z minimalnej ilości części, które stanowiły nieraz nawet skomplikowane całości, wykonane z jednego kawałka metalu. Naprzykład były wypadki, że wał zdawczy skrzynki przekładniowej był wytłaczany wraz z trybami z jednego kawałka stali. Naturalnie w razie zderzenia jednego trybu trzeba było zamieniać cały komplet. W produkcji jednak taki wał kalkulował się znacznie taniej niż wał składany. Oprócz tego zdarzały się części, wykonanie których było możliwem tylko na specjalnych obrabiarkach, często u nas, a nawet i w Europie, nieznanach. Ztąd samochody amerykańskie wyrobiły sobie markę samochodów nieobliczonych na remont i z tego wniosku wyprowadzono drugi zupełnie błędny, że samochód, który nie jest obliczonym na remont, musi być wozem nietrwałym t. j. z materiału niskiego gatunku, a więc tandetą.

Tymczasem inne cechy yankesa — rozmach i przedsiębiorczość spowodowały, że od samochodu w Ameryce wymagano daleko cięższej niż w Europie służby. Amerykanin się nie ceremoniuje; żąda on od swego samochodu, by ten przejechał wszę-

dzie i bez straty czasu t. j. ze znaczną szybkością. Trzeba pamiętać, że Amerykanie w okresie budowy swych pierwszych samochodów posiadali w swej ojczyźnie minimalną ilość dróg i przebywali na samochodach takie przeszkody i ciężkie drogi, o jakich Europejczycy nawet się nie śniło. Dlatego więc samochód amerykański musiał być jednocześnie bardzo mocny i z dobrego materiału. Jako potwierdzenie przytoczę, że Ameryka jest ojczyzną właśnie najwyższych gatunków stali, stosowanych w automobilizmie do budowy i obróbki jak naprz. stale wana-dowe, szybko tnące (Taylor'a i t. d.)

Dalsze zalety samochodów amerykańskich znowu są wynikiem charakteru Yankesów.

Jako bussinesman — nie przywiązuje się on do jednego wozu, szuka ciągle czegoś nowego, bardziej udoskonalonego.

Dlatego też Ameryka jest ojczyzną ⁹/₁₀ udoskonalen samochodowych. Europa w ostatnich 12 latach nie dała w zakresie konstrukcji prawie nic. Jeśli przyjrzymy się najbardziej udoskonalonemu, najwyższej europejskiej marki samochodowi, to okaże się, że ³/₄ jego konstrukcji jest zapożyczzone od Ameryki. Więc: elastyczna rama, zawieszenie silnika i mechanizmów w trzech punktach, zdejmowane głowice, górny rozrząd, instalacja elektryczna, dopływ paliwa aparatem zasysającym, suche warstwowe sprzęgła z obłogą termoidową, wahadłowy lewarek przekładniowy, Gleasonowskie tryby stożkowe, całkowite tylne mosty z wysuwaniem dyferencjałem, umocowanie tylnych resorów pod osią i t. podobne, ogólnie zaakceptowane pomysły, przyszły do nas wraz z „tandetnymi” amerykańskimi wozami.

Nawet tak idealizowany i popierany przez niektórych automobilistów „arystokratyczny” silnik bezzaworowy jest pomysłem Amerykanina Knight'a.

Jak widzimy więc, już w wyniku wymagań narodowych — samochód amerykański musi być zawsze ostatniem słowem techniki.

Dodajmy do tego, że zepsuci dobrobytem Amerykanie wymagają od swego wozu i nadzwyczajnej wygody — stąd z kolei mamy nadzwyczaj czułe zawieszenia resorowe i wyrafinowane wygodne nadwozia, gdzie są przewidziane nieomal wszystkie fantazje

znudzonego długą jazdą gentlemiana. Ta wygoda amerykańskich wozów, rzucająca się przedewszystkiem w oczy laikom, spowodowała zarzut europejskiej konkurencji, że w Ameryce kładzie się większy nacisk na karoserję niż na doskonałość mechanizmów. Ponieważ zaś zaledwie 5% automobilistów składa się ze znawców, ztąd zarzut ten przez pozostałych sportsmanów jest bezkrytycznie powtarzany. Ta bezkrytyczność konstrukcyjna i brak znajomości technologii metali przez automobilistów powoduje, że samochodom amerykańskim są wytykane jako braki takie cechy, które w oczach prawdziwego fachowca są wielką pochwałą. Naprzykład taki pan, z zawodu prawnik lub obywatel ziemski, podchodzi do wozu amerykańskiego i oświadcza ironicznie: „przecież to jest wszystko sztancowane, to masowa produkcja, to jest tandeta!” I wytłomacz tu takiemu znawcy, że ręczne kucie to jest wielokrotne grzanie i męczenie stali, nie dające przytem gwarantowanej dokładności, a sztanca to jest taka strasznie kosztowna maszyna, która jednym uderzeniem odkuje stal szybko, dokładnie i bez przepalenia.

Albo naprzykład tandetne wykonanie w oczach takiego znawcy wyraża się w tem, że mechanizmy amerykańskiego samochodu są z zewnątrz niewypolerowane a naprz. pomalowane farbą. I mówi się o tych szczegółach szeroko i poważnie, jakby mogły mieć one jakikolwiek wpływ na dobroć materiału i sprawność maszyny.

Naturalnie praktyczny Amerykanin nie będzie płacił pieniędzy za polerowanie karteru lub cylindrów silnika, gdyż na samochód nie patrzy on jak na dzieło sztuki, a traktuje go jako narzędzie sportu i lokomocji. Wymaga on zato nadzwyczaj dokładnego wykończenia tam, gdzie go potrzeba t. j. pracujących części — i w tem miejscu niech się wszyscy krytycy sztancy i masowej produkcji przeniosą do laboratorium przeciętnej amerykańskiej fabryki samochodowej. Tam ujrzą oni narzędzia i pomiary, które wprowadzą napewno w zachwył każdego europejskiego konstruktora.

Jednym z jaskrawych przykładów „tandetnej sztancy“ samochodów amerykańskich jest sposób fabrykacji wałów korbowych, mianowicie Europa wytaczała je z wału lub płaskiego odkutego bloka; czynność ta wymagała bardzo wiele czasu, kilku rodzajów obrabiarek i wskutek nieuniknionego cięcia metalu przez włókna wał korbowy często

podlegał urwaniu podczas pracy. Ten sposób fabrykacji był więc i niepewnym i bardzo kosztownym. Amerykańscy inżynierowie wynaleźli inny „tandetny“ sposób. Biorą oni poprostu pręt rozgrzanej stali i dwoma uderzeniami pogardzanej sztancy nadają mu żądany kształt. Operacja ta wymaga bardzo niewiele czasu i wał taki pod względem struktury przypomina laskę giętą w parze, — w tem miejscu nie trzeba być technologiem, by zrozumieć, że rączka laski giętej jest pewniejsza, niż rączka cięta przez słoje. Obecnie ten sztancowany masowy system fabrykacji wału korbowego jest przyjętym przez wszystkie prawie fabryki świata.

Takich przykładów możnaby przytoczyć b. wiele.

Wogóle szybkość wykonania części w amerykańskich fabrykach samochodowych i wynikająca z niej taniość — są także jednym z argumentów, którymi niefachowi przeciwnicy samochodów amerykańskich starają się dowieść ich tandetności. Tymczasem jest to poprostu najwyższe wyzyskanie czasu i wydajności robotnika; są one wynikiem nadzwyczajnej organizacji fabryk amerykańskich. Nieznany u nas jeszcze system Taylora jest tam doprowadzony do doskonałości — ale jak zwykle, w oczach ludzi, którzy nie dorobili do tak wysokiej kultury w przemyśle jest on w Polsce traktowanym poprostu jako b. prędka a więc fuszarska robota.

Tymczasem amerykańska organizacja roboty „na pasie“ zaczyna być stosowana w europejskich fabrykach, z tą tylko różnicą, że Europa zaczyna się uczyć tego, do czego Ameryka już przez kilkanaście lat zdążyła sobie ludzi wykształcić.

Jednym z czynników doskonalenia i szybkiej taniej produkcji samochodów amerykańskich jest także standaryzacja wymiarów systemów i materiałów niektórych części. W ten sposób samochód amerykański składa się z minimalnej wypróbowanej ilości niezbędnych części i fakt ten pozwala konstruktorom iść w racjonalnym kierunku udoskonaleń, a nie nowych prób, za które później płaci klient, kupujący „coś zupełnie nowego“.

To żądanie czegoś nowego, które, jak wyżej wspomniałem, jest cechą amerykańskiej samochodowej klienteli — jest właśnie tym dopingiem dla konstruktorów, a standaryzacja jest kontrolerem, chroniącym od fałszywego kierunku.

W imię słuszności nie można zaprzeczyć, że pewne warunki specjalne rzeczywiście spowodowały w samochodach amerykańskich cechy, które naprz. w Polsce zepsuły im początkowo markę. Chodzi się o to, że Amerykanin chce na samochodzie dojechać wszędzie, stąd amerykańskie samochody posiadały nadmiernie wielkie silniki: Ponieważ zaś Ameryka posiada wielką ilość źródeł naftowych, nie liczonego się z oszczędnością paliwa i smarów. Stąd w Polsce samochód amerykański zyskał sobie opinię nieekonomicznego.

Dalej utworzył się pewien kierunek fabrykacji, mający na celu przedewszystkiem konkurencję cen. Powstała więc wielka ilość fabryk produkujących tylko poszczególne części mechanizmów. Fabryki te zaopatrzyły się w specjalne automaty i wyspecjalizowały tylko w budowie naprz. skrzynek przekładniowych — jedne, inne tylnych mostów lub silników i t. d. Wyroby te są bezwarunkowo pierwszorzędnej jakości i wskutek masowej produkcji bardzo tanie. W wyniku tego zjawiała się wielka ilość fabryk, a właściwie montowni, które składają z części zakupionych w różnych miejscach całkowite już wozy i wypuszczają je pod swoją — nową jakąś markę. Wóz taki, jak już mówiłem, składa się z mechanizmów bezwzględnie dobrych i udoskonalonych, ale ponieważ całość składa się z części, pochodzących każda z innej wsi, więc nie skoordynowanych jedną myślą przewodnią konstruktora, — w praktyce

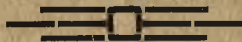
aczkolwiek b. tanie, wozy takie służą krótko.

Tę właśnie kategorię, że tak powiem „zbieranych” samochodów amerykańskich, możnaby zaliczyć właściwie do „masowej” w ujemnym znaczeniu tego słowa produkcji. Najstarsze jednak i pierwszorzędne marki nie poszły w tym kierunku: konstruktorzy ich rozumiejąc, że każda zmiana poszczególnych mechanizmów pociąga za sobą zwykle modyfikacje i w innych częściach samochodu — budują wszystko u siebie, tak, że dobrej marki samochód amerykański jest zawsze wynikiem b. długich prób i doświadczeń w laboratorium i w drodze.

Wielka wojna spowodowała nowy prąd w przemyśle samochodowym amerykańskim. Ameryka przekonała się, jak ważnym dla niej rynkiem zbytu może stać się Europa i zaczęła się dostosowywać do warunków eksportu. Największe zapotrzebowanie szło z Rosji, tak sławnej ze swych bezdroży. To wpłynęło na wzmocnienie konstrukcji podwozia; dalej zaczęto się liczyć z brakiem materiałów pędnych na głównym terenie — we Francji, i to wpłynęło, że wysiłki konstruktorów amerykańskich poszły w kierunku ekonomii i lekkości.

Jednym słowem przemysł samochodowy amerykański wszedł w fazę ruchu eksportowego i zaczął się dostosowywać do wymagań naszych rynków.

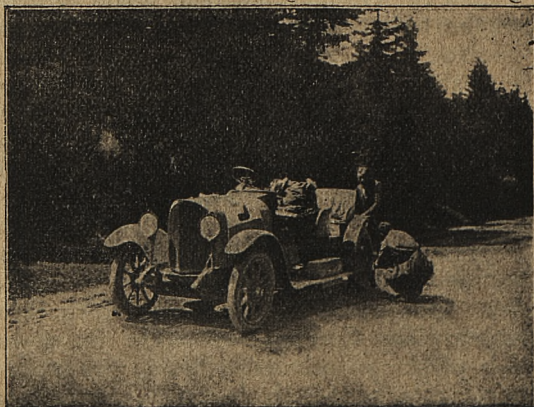
W Polsce objaw ten został należycie ocenionym, dowodem czego wielka ilość przedstawicielstw i kursujących wozów.



Z Wyścigów Samochodowych.



Samochody przed kilómetro lance.



Naprawa opony zepsutej w drodze.

Drobiazgi Samochodowe.

Ilość samochodów. W 1923 roku było w St. Zjedn. zarejestrowanych samochodów 13.800.000.

Zużycie. Gazoliny przez 7 miesięcy 1923 r. zużyto 3.664.607.000 galonów. Nafty przez 7 miesięcy 1923 r. zużyto 392.730.000 galonów.

Podatek. W 1922/3 r. w St. Zj. zapłacili właśc. samochodów podatku \$146.000.000.

Drugi w Stanach Zjednoczonych. W Stanach jest 4.800.000 km. dróg.

Ilość robotników. W fabrykach samochodów pracuje 2.750.000 robotników.

Największy i najmniejszy samochód. Najmniejszym samochodem jest Star. Wymiar cylindrów 78×107.—Największy 4 cylindrowy jest Mc. Farlan o cylindrach 125×150. Jest on zarazem największym samochodem 4 cylindrowym na całym świecie. Cunningham jest największym samochodem wogóle, ma 8 cylindrów 94×125.

Obroty. Największą ilość obrotów ma Duesenberg 3.600.

Ceny. Najdroższy samochód w Ameryce jest Roll's-Royce (budowany w Stanach) bo kosztuje \$13.800.—Drugi: Locomobile kosztuje \$11.000.—Najtańszym jest Ford, który kosztuje \$295.

Eksport samochodów. W 1923 roku sprzedano za granicę 328.333 wozów, z czego było 189.884 wozów osobowych, 37.049 ciężarowych a 101.400 było wozów złożonych po za granicami Ameryki.—Wartość samochodów i części do nich wyniosła \$234.129.000. — Pomimo że eksport wyniósł zaledwie 8% całkowitej produkcji, zajął on 6 miejsce w ogólnym eksporcie Ameryki Północnej. Importowano tylko 890 wozów z zagranicy.

Zaopatrywanie miast. W 1919 roku 18% mleka przeznaczonego dla Baltimore dowożono samochodami ciężarowymi. W 1922 roku 36%—i od tego czasu ilość mleka przewożonego samochodami coraz bardziej zwiększa się w stosunku do ilości dowożonej kolejami.

Produkcja samochodów. W 1923 roku wyprodukowano w Stanach Zjednoczonych 4.014.000 wozów z czego 3.644.000 było osobowych, a 370.000 ciężarowych. W 1922 r. wypuszczono 2.659.064 wozy.

Traktory. W Stanach Zjednoczonych pracuje obecnie ca 15.500 traktorów rolniczych, z czego w samej Pensylwanji pracuje 3.000 sztuk,

Widoki na rok 1924. Fachowcy amerykańscy prelinują na rok 1924 budowę 3.500.000 do 4.000.000 samochodów.

Produkcja pneumatyków. W 1922 r. General Tire & Rubber Co. sprzedała pneumatyków za \$7.600.000; w 1923 r. za \$9.000.000. Fisk Rubber Co. przez pierwsze 10 miesięcy 1923 r. sprzedała gum samochodowych za \$44.862.743 Całkowita produkcja wyniosła 45.000.000 sztuk o wartości \$760.000.000.

Wypadki samochodowe. W Stanie New-York zostało przez samochody zabitych 1.893 osób, 98.000 zranionych. Straty wyniosły około \$45.000.000. Cyfry te obejmują tylko rok 1923.

Części samochodowe: W 1923 r. sprzedano części samochodowych nie licząc gum za \$1.310.000.000.

Kilka cyfr dotyczących rynku samochodowego. W Stanach Zjednoczonych znajduje się 80% wszystkich samochodów całego świata. Stosunek wozów osobowych do ciężarowych jest 7,5:1, w innych krajach 6:12. W przeciągu 1923 r. ilość samochodów na całym świecie wraz ze Stanami Zjednoczonymi powiększyła się o 23%.

Na Kubie znajduje się 20.009 samochodów osobowych, 6.500 ciężarowych i 375 motocykli. Na Hawaj jest 16.825 wozów osobowych i ciężarowych, a 411 motocykli. Na Filipinach 11.200 samochodów osobowych, 4.200 ciężarowych i 1.500 motocykli. Na Porto-Rico 9.500 samochodów. Ze wszystkich Stanów najmniej samochodów bo tylko 15.700 ma Nevada.

Otrzymanie gazu ze słomy. Na doświadczalnej fermie w Arlington amerykański departament rolnictwa przeprowadził szereg prób, mających na celu orzec, czy gaz wyprodukowany ze słomy może być zastosowany jako środek napędny dla motorów i to specjalnie na fermach. Wprawdzie wynik wypadł niezbyt zachęcająco, bo okazało się, że gaz ten, otrzymywany jako produkt destylacji słomy, nie nadaje się dla celów rolniczych, jednak wyniki in teresujące są z punktu widzenia naukowego. Najbardziej odpowiedni gaz otrzymywano z pszenicznej i owsianej słomy: z 1 tonny wysuszonej na słońcu słomy pszenicznej otrzymano ca 10.000 stóp sześciennych czystego gazu, 625 funtów resztek zwęglonych, 10 galonów dziegiu

i dużą ilość amoniaku. Gaz posiada wartość cieplikową 400 B. t. u. na 1 stopę sześcienną i przeciętny jego skład jest jak następuje: dwutlenku węgla 26⁰/₀, wodoru 26⁰/₀, metanu 15⁰/₀, innych węglowodanów 1,5⁰/₀, azotu 1⁰/₀, tlenu 0,5⁰/₀.

Pomimo, że obecnie nie widać możliwości szerszego zastosowania tego gazu, nie jest wykluczonem, że w przyszłości użycie jego rozpowszechni się.

Próbny samochód ze zbiornikiem zawierającym 300 stóp sześciennych gazu przebiegł 15 mil angielskich. Wynik ten nie jest zadawalniający i narazie przesądza ujemnie używalność samego gazu, jednak produkty uboczne otrzymywane przy jego produkcji mogą mieć zastosowanie na fermach i tak resztki zwęglone mają wartość cieplikową 10.000 B. t. u. na 1 funt wagi, można więc je brać pod uwagę jako paliwo. Jednocześnie nadają się one na nawóz, gdyż przeciętny skład ich jest 5⁰/₀ tlenu potasu (K₂O), 1,5⁰/₀ amoniaku (NH₃) i 0,3⁰/₀ kwasu fosforowego (H₃PO₄). Dziegieć może być użyty jako środek przeciwnilny dla drzewa.

Przemysł samochodowy jako konsumment. Bardzo interesującym jest zestawienie wykazujące wiele najrozmaitszych produktów zużywają fabryki samochodowe. Przemysł samochodowy jest tak poważnym odbiorcą, że gdyby, na przykład, przestał

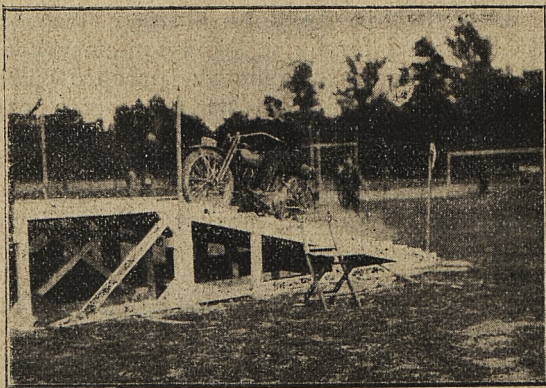
istnieć, to niektóre gałęzie przemysłu musiałyby zaniknąć, względnie znacznie zmniejszyć swoją produkcję.

Piętnaście lat temu głównym produktem wytwarzanym przez przemysł naftowy była nafta, gazolina zaś była niepotrzebnym dodatkiem i to do tego stopnia, że wylewano ją nieraz do rzek byleby tylko się jej pozbyć. Obecnie nafta jest produktem ubocznym, a gazolina głównym. 69⁰/₀ całkowitej produkcji skóry prawdziwej t. j. 37.165.000 stóp kwadratowych zużywają samochody, a oprócz tego 90:000 000 stóp kwadratowych skóry sztucznej. Dalej przemysł ten zużywa 5.357.000 jardów tapicerskich materji, 15.330.000 jardów materji na firanki i 16.000.000 funtów włosia i wyściółki. 67⁰/₀ całkowitej produkcji gumy zużywają fabryki pneumatyków. Stany Zjednoczone produkują rocznie 55.000.000 stóp kwadratowych szyb; z tego samochody zużywają 16.500.000. 25⁰/₀ całej produkcji aluminium wynoszącej 200.000.000 funtów przerabiają wytwórnie samochodowe. W dalszym ciągu przemysł samochodowy zakupuje na własne potrzeby 20⁰/₀ całkowitej produkcji cyny, 16⁰/₀ miedzi i 10⁰/₀ stali.

Z powyższego widać jak samochód, u nas jako luksus traktowany, potrafi się przyczynić do rozwoju przemysłu krajowego we wszystkich jego gałęziach.



Gymkhana Samochodowa.



Jazda na motocyklu po schodach.



Próba równowagi na ruchomym mostku.

JADWIGA JAHÓŁKOWSKA.

POLACY W BRAZYLJI.

Rola i znaczenie.

Jeśli się mówi lub pisze o wychodźstwie polskim w Ameryce, to przeważnie służy tu za cel emigracja do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, jako najliczniejsza i mająca swą siedzibę w kraju, który przyciąga ogólną uwagę swą potęgą ekonomiczną i polityczną, nowymi formami organizacji życia.

A jednak niemniejsze, nawet bodaj czy nie ważniejsze posiada znaczenie, aczkolwiek bardzo skromne liczebnie, osadnictwo polskie w Brazylii, ze względu na swą rolę *twórczą* w dziedzinie rolnictwa, będącego podstawą gospodarki tego kraju w obecnej fazie jego ekonomicznego bytu.

Najzupełniej też należy się temu odłamowi naszego wychodźstwa bliższe poznanie i żywsze zainteresowanie ze strony społeczeństwa, zadzierżgnięcie z niem silniejszej spójni duchowej, czemu choć w częstce torować drogę ma za pobudkę niniejszy i następne artykuły o życiu Polaków w Brazylii.

Aby zorientować się w tych stosunkach i ująć kwestję z właściwego punktu widzenia, trzeba rozróżnić charakter wychodźstwa do St. Zjedn. Ameryki Północnej od emigracji do Brazylii, tło, na którym się w tych dwóch najwybitniejszych amerykańskich krajach życie i praca naszych rodaków rozwija, czego przeciętnie ogół nie bierze pod uwagę, zlewając w jedno Amerykę Północną z Południową i nasze w nich wychodźstwo.

Tymczasem te dwie części Ameryki to poniekąd dwa inne światy tak pod względem etnicznego składu ludności, jako też pewnych różnic w klimacie, przyrodzie, w stopniu rozwoju ekonomicznego, kultury technicznej i umysłowej, znaczenia w stosunkach międzynarodowych.

Stany Zjednoczone Am. Półn. powstały głównie drogą kolonizacji bądź samorzutnej, bądź zorganizowanej, stąd też od samego początku tego państwa w związku z właściwościami zaludniającej je przeważnie rasy anglosaskiej, kształtowały się specjal-

ne warunki życia i pracy tworzył się ustrój społeczny i polityczny oparty na pierwszej w dziejach demokratycznej konstytucji.

Wynikiem takiego układu stosunków było szybsze i żywsze tempo wszechstronnego w Stanach Zjedn. Północnej Ameryki rozwoju, imponującego dziś całemu światu.

Rozrastający się do olbrzymich rozmiarów przemysł rolny i fabryczny wymagał ciągłego powiększenia siły roboczej, której mu dostarczały rzesze europejskich emigrantów.

Wśród nich znalazła się i kilkumiljonowa gromada naszych wychodźców, szukających lepszego zarobku z zamiarem uciulania grusza i powrotu do ojczyzny, dla powiększenia tam swej drobnej własności lub nabycia kawałka ziemi, wogóle stworzenia sobie nienależnego warsztatu pracy.

A więc emigracja ludu polskiego do Ameryki Północnej miała tendencję *zarobkową*, *powrotną* i taki w dość znacznym stopniu posiadała przed wojną charakter.

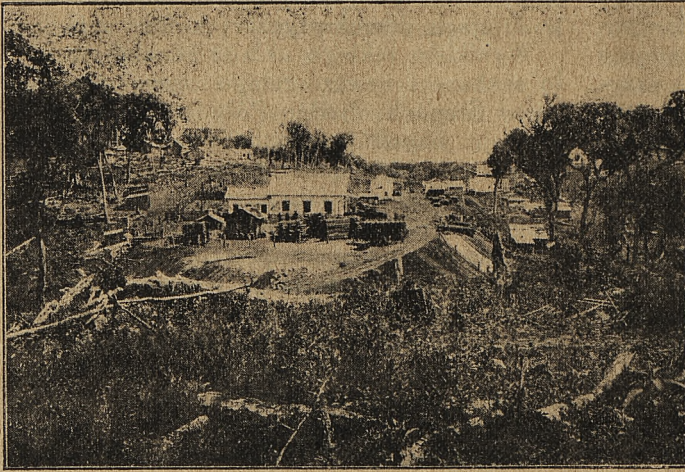
Inaczej toczyły się dzieje i układały stosunki w Ameryce Południowej i Brazylii, o które nam chodzi.

Olbrzymie przestrzenie nad rzekami: Amazonką i Paraną tworzące dzisiejszą Brazylię (8,300,000 klm. kw.) zostały opanowane nie za pomocą kolonizacji, lecz podbojem dokonanym przez Portugalczyków na początku 16-go stulecia i były ich kolonią do roku 1822.



Pierwsza Praca Kolonisty Polskiego w Puszczy Brazylijskiej.

Oderwawszy się od metropolji, Brazylja przyjęła ustrój monarchiczny i miała panujących cesarzy z dynastji królów portugalskich Branganza aż do r. 1899, w którym wskutek przewrotu politycznego zamieniła się w republikę na wzór St. Zjedn. Ameryki Północnej i na zasadach ich konstytucji.



Zaczątek nowej kolonji polskiej w Brazylji na miejscu świeżo wyciętego lasu.

Zmiana w ustroju politycznym, którą poprzedziło zniesienie niewolnictwa murzynów wywołała przewrót w stosunkach ekonomicznych Brazylji.

Przed nowym rządem stanął jeden z najważniejszych problemów państwowych: *zaludnienie kraju i zorganizowanie racjonalnej nowoczesnej gospodarki* w eksploataowaniu bezmiernych bogactw naturalnych, w które tak hojnie wyposażyla Brazylję przyroda.

Niezwykle korzystne położenie geograficzne (cała wschodnia granica przytyka do Atlantyku), nawodnienie, klimat, gleba podatna, zależnie od terenu, do wszelkiego rodzaju kultury rolnej, lasy nie mające równych w świecie co do obszaru i różnorodności najcenniejszych gatunków drzew, mineralne skarby, piękno natury — wszystko sprzyja jak największemu rozrostowi ludzkiej wytwórczości.

A jednak bardzo powoli posuwał się ten proces w Brazylji, na co wpłynęły jej dzieje, łatwość życia przy obfitych darach przyrody i pracy niewolników, gorący klimat, rozległe przestrzenie przy nikłym wprost zaludnieniu kraju.

Dość powiedzieć, że jeden ze Stanów brazylijskich Matto Grosso, mający 1,378,783

klm. kw. powierzchni liczy dziś jeszcze niespełna 200 tysięcy zarejestrowanych mieszkańców.

To też pierwszym krokiem ku radykalnej reformie w stosunkach gospodarczych ku posunięciu naprzód ogólnego rozwoju było ze strony rządu republikańskiego rozpoczęcie systematycznej kolonizacji, dla której po materiał osiągnięto do słabo uprzemysłowionych krajów Europy, o największej ilości bezrolnych, wzdychających do posiadania własnego kawałka ziemi, a tem samem zdobycia niezależności.

Wówczas to powstała u nas t. zw. gorączka brazylijska — wzmożenie się emigracji do tego kraju bardziej niż gdzieindziej usprawiedliwione położeniem, nie tylko ekonomicznem, ale społecznem i politycznem Polski.

Niewola i niedola, chęć wyjścia z upośledzenia i nadzieja poprawy bytu przewycięzały niepokój i obawę parobka czy wyrobnika — analfabety puszczania się w świat daleki bez znajomości obcego języka, bez pojęcia o geografji.

Tym sposobem zeszedli się w Brazylji nasi wychodźcy ze wszystkich dzielnic Polski, z pod trzech zaborów, zaczynając od Ślą-



Pinje (*araucaria brasiliensis*, pozostałe po wyciętym lesie.

zaków i Wielkopolan, kończąc na Małopolanach i Królewianach. Zanim upadły granice w kraju, już je przekreśliło między sobą wychodźstwo. Ten z pod „ruska“ i ten z pod „pruska“ czy austriacka poznali tam, za oceanem, po mowie i obyczaju, że są jedną krwią, jedną duszą, jednym narodem.

Sprzyjały temu zbliżeniu okoliczności, mianowicie skupienie się polskiego osadnictwa głównie w stanie Parana, jako najodpowiedniejszym pod względem klimatu łagodnego i zdrowego, oraz gleby, nadającej się do uprawy zbóż i jarzyn, do hodowli domowych zwierząt i ptactwa, do jakich przywykł w ojczyźnie przychodzić polski. Dzięki tym warunkom i nietkniętej kulturą dziewiczej przyrodzie, z którą stanął do zaciętej walki, mógł on wykazać swą żywotność i żywiołowość i odegrać rolę twórczą w przeistaczaniu dzikich puszczy na uprawne pola, osady, miasta i stać się *podstawowym czynnikiem* ekonomicznego rozwoju, jakim jest kolonista polski w Paranie.

Na podłożu jego pracy powstaje życie i ruch na pustych od wieków przestrzeniach, zabudowuje się i zaludnia kraj, ściela się droga kulturze, cywilizacji.

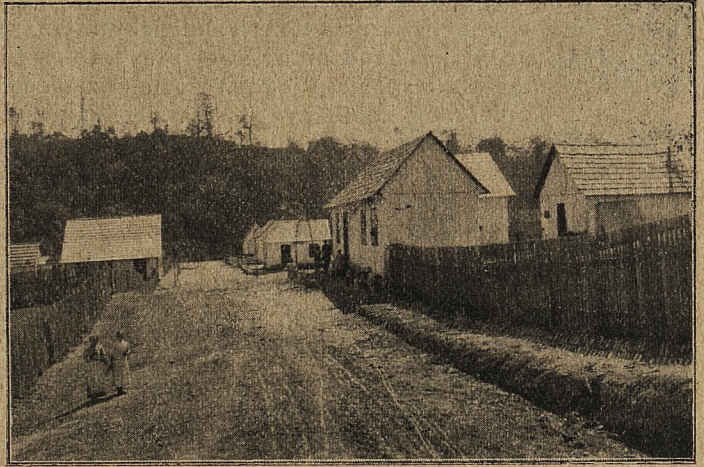
Nieznajdując współzawodnika w tuziemcu—brazylijskim wieśniaku

(caboclo) żyjącym prymitywnie i wegetacyjnie, wyciska nasz osadnik piętno swych cech indywidualnych i narodowych na krajobrazie, życiu i obyczajach mieszkańców kolonii.

I w tem leży różnica między wychodźcą do Ameryki Północnej a Brazylii.

Tam jest on mimo swej liczebności i pożytku drobną cząstką państwowego mechanizmu, wchłaniającego i przetwarzającego składowe pierwiastki ludzkiego materiału, tu siłą życiodajną w młodym tworzącym się organizmie.

Tam niknie wśród drapaczy nieba, tu, na łonie natury, uwydatnia się jako zdobywca.



Widok zagospodarowanej Kolonii Polskiej w Brazylii.



OPALOGRAPH

APARAT DO POWIELANIA. ROBI ODBITKI RYSUNKÓW, PISMA MASZYNOWEGO i RĘCZNEGO. NIEOGRANICZONA ILOŚĆ KOPII. WSZYSTKIE WYRAŹNE. MOŻNOŚĆ ROBIENIA W KILKU KOLORACH. PRACUJE CZYSTO, SZYBKO i TANIO.

Przedstawicielstwo na Polskę
Tow. „PACIFIC” Sp. Akc.
 WARSZAWA, Jerozolimska 25.

ANTONI RĄCZASZEK

Pięciolecie Pracy Y.M.C.A. w Polsce.

W ostatnich dniach maja 1919 roku Misja Amer. Y.M.C.A. otworzyła w Lublinie i w Modlinie pierwsze swoje ogniska kulturalno-oświatowe, zorganizowane dla żołnierza polskiego. Po dokładnym przemyśleniu i przygotowaniu tej na szeroki zakres zamierzonej akcji filantropijnej Misja Y.M.C.A. przybywszy do Polski wraz z armją gen. Hallera stała się, w ciągu 2-cho lat tych ciężkich, nieraz nadludzkich zmagañ z wrogiem, nietylko źródłem podtrzymania zdrowia i fizycznej wytrzymałości żołnierza, ale dzięki rodzajowi swej pracy podtrzymywała wspaniale jego tężyznę moralną. I nietylko żołnierzy starała się Y.M.C.A. podtrzymać na duchu — robiła ona także, co się da, dla zrujnowanej wojną ludności cywilnej. Przeprowadzając swój program pracy w kilkudziesięciu ogniskach i na licznych boiskach, przyczynili się Amerykanie w dużej części do podtrzymania moralnego poziomu, więcej nawet, bo do budowy nowych zdrowych charakterów dla naszego społeczeństwa.

Teraz zaś, gdy Misja Amerykańska, zlikwidowana od lat kilku została rosnącą i rozwijającą się organizacją polską w duchu dobrej służby obywatelskiej, warto się przyjrzeć tej instytucji. Y.M.C.A. jest faktem skończonym, żywym czynnikiem społecznym. Posłuchajmy więc, jak się to wszystko rozwinęło.

W trosce o wysoki poziom pokarmu dla umysłu i ducha zakłada Y.M.C.A. w sto-

licy teatr żołnierski, gdzie występują poważne siły aktorskie; teatr ten wyjeżdża z przedstawieniami na prowincję. Prawie w każdym obozie organizuje Y.M.C.A. kino żołnierskie, gdzie obok rozrywkowych wyświetla się filmy naukowe, krajoznawcze, które dają żołnierzowi ogrom wrażeń i wiadomości o świecie, kraju własnym, jego ludzie i kulturze. Doniosłe znaczenie miało wyświetlanie filmów z zakresu higieny. W kinach Y.M.C.A. dowiedziały się żołnierze, w jaki sposób rozszerzają się choroby zakaźne, jakie są ich następstwa i jak z nimi walczyć należy. O rozmiarach działalności kinowej świadczą wymowne cyfry: w sierpniu 1921 roku przez 35 sal kinowych Y.M.C.A. przesunęło się 290.000 widzów.

To dopiero część pracy, podjętej przez misję czerwonego trójkąta. Na szeroką skalę rozpoczęła Y.M.C.A. działalność w zakresie wychowania fizycznego. Instruktorzy sportowi we wszystkich niemal obozach prowadzili dla żołnierzy godziny gimnastyki, gier drużynowych i lekkiej atletyki. Wprowadzili nowego ducha zabawy; gry drużynowe rozwijały rzutkość i spostrzegawczość, pobudzały energię i przedsiębiorczość, wyrabiały śmiałość towarzyską i ruchliwość, co razem wzięwszy, stanowiło doskonały wpływ psychiczny. Praca ta przyjęła takie rozmiary, że wiosną 1920 r. z godzin sportowych, prowadzonych przez instruktorów Y.M.C.A. korzystało przeszło 500.000 żołnierzy.

Podjęto również pracę dla oficera. Otwarto dwa domy noclegowe, a w kwietniu 1920 r. poświęcono wspaniale urządzonej Dom Oficera Polskiego w Dolinie Szwajcarskiej w Warszawie. Duża sala służyła dla koncertów, wykładów i przedstawień filmowych, do gier i ćwiczeń. Dzięki współdziałaniu sfer artystycznych stolicy urządzano często wspaniałe koncerty, na które oficerowie mogli wprowadzać swe rodziny. W świetlicy mieścił się bufet; doborowa biblioteka; w paru salach prowadzono lekcje obcych języków.

W uznaniu zasług i znaczenia rozwijanej przez Y.M.C.A. działalności, Min. Spraw Wojsk. udzieliło w listo-



Uroczyste otwarcie Domu Oficera Polskiego w Dolinie Szwajcarskiej w Warszawie (1920)

padzie 1919 roku Y. M. C. A. wszelkich praw wojskowych.

Kiedy latem 1920 r. runęła na kraj nawała bolszewicka—i wtedy Y.M.C.A. spełniła swe zadanie. Jej lotne kantyny (w wagonach czy na autach ciężarowych) udały się na front. Pracownicy czerwonego trójkąta wycofywali się podczas odwrotu wraz z ostatnimi wojskami. Często ogarnięty paniką żołnierz spotykał w najbardziej, jak mu się zdawało, zagrożonej miejscowości kantynę Y.M.C.A., jej pracowników i pracowniczkę (wyłącznie Polki), które obdarowywały go nie tylko czekoladą i papierosem, ale poczuciem spokoju i uśmiechem otuchy.

Oto jest bilans działalności, którą Y.M.C.A. zaskarbiła sobie pamięć i wdzięczność żołnierza, życzliwość i zainteresowanie społeczeństwa. Gdy wojna skończyła się, Y.M.C.A. poczęła likwidować pracę wśród wojska, gdyż akcja ta była podjęta przez Y.M.C.A. na okres wojny, właściwe bowiem zadania i cele stowarzyszenia są nieco inne, sięgają głębiej i szerzej.

Czemże tedy jest Y.M.C.A.? Jakże są jej zadania?

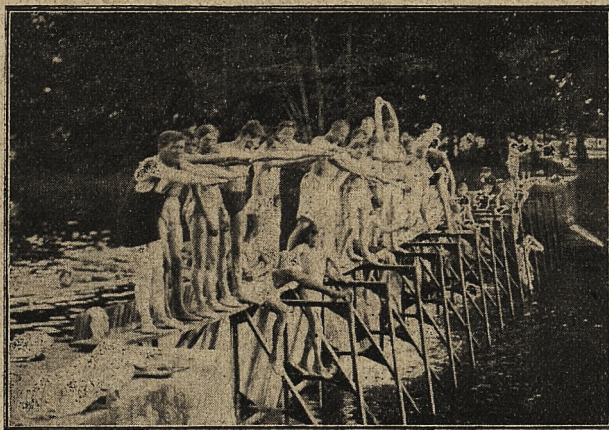
* * *

Inicjały Y.M.C.A. są początkowemi literami angielskiej nazwy stowarzyszenia: *Young Men's Christian Association*, co znaczy Chrześcijański Związek Młodych Mężczyzn. Przedziwna ta organizacja powstała w 1844 r. w Londynie, założona przez George Williams'a. Związek postawił sobie za cel zaradzić nieznośnym warunkom życia młodzieży, zarabiającej na chleb



Scena teatru zorganizowanego przez Y.M.C.A. w Ognisku kolejowym w Baranowiczach (1923)

w wielkich miastach handlowych i przemysłowych. Młodzież ta zupełnie do życia i walki z losem nieprzygotowana, żyjąca w nędzy, bo wynagradzana bardzo źle za wyteżoną pracę łatwo ulegała złym wpływom i wykolejała się.



NAUKA PŁYWANIA
(obóz letni Y.M.C.A. w Białowieży, 1923)

Organizacja zaczęła się szybko rozwijać, rychło przeszła za ocean i tam rozrosła się do nieprawdopodobnych wprost rozmiarów. Olbrzymie rzesze młodzieży zagarnęła pod swoje skrzydła. Rychło skonkretyzowała swój cel, którym stało się: stworzyć dzielnego typ człowieka-obywatela przez wszechstronny rozwój jednostki: fizyczny, umysłowy i duchowy. Jako symbol Y.M.C.A. przyjęło czerwony trójkąt, przedstawiający te trzy strony osobowości ludzkiej. Wnet opracowano świetne metody realizowania tego potrójnego programu, a z biegiem lat stworzono wprost specjalną filozofię pracy społecznej. Do działalności tej wykształcono całe zastępy ideowych, a jednocześnie fachowo przygotowanych instruktorów. Instruktorstwo Y.M.C.A. stało się w Stanach Zjednoczonych wolnym zawodem życiowym. Praca Y.M.C.A. ruszyła naprzód z rozmachem iście tytanicznym. Ludzie dobrej woli, potentaci finansowi, zrozumiałszy doniosłość tej pracy sypnęli hojnie groszem na cele Y.M.C.A. We wszystkich miastach Stanów Zjedn. powstały wspaniałe budynki Y.M.C.A., które stały się kuźnią intensywnej pracy sportowej, oświatowo-kulturalnej i wychowawczej.

To niesłychane powodzenie i rozmach

w pracy uwarunkowane było duchem, który całe dzieło ożywia. Wielką siłą motoryczną tej instytucji był i jest potężny ruch ideowy, leżący u dna jej poczyniań, jakim przejęci są wszyscy naczelni działacze Y.M.C.A. Treścią tego ruchu ideowego jest: realizowanie w życiu społecznym zasad ewangelji chrystusowej.

Y.M.C.A. stała się w Stanach Zjednoczonych nieodzownym czynnikiem społecznego życia i kulturalnego postępu, stała się instytucją równorzędną niemal takim, jak szkolnictwo i kościoły.

Z chwilą wybuchu wojny potężna ekspansja wewnętrznej siły ideowej, tętniącej w organizacji, kazała jej podjąć olbrzymią pracę zorganizowania opieki nad żołnierzem, otoczenia go atmosferą, podtrzymującą jego tężyznę duchową — w celu przeciwdziałania ujemnym wpływom wojny. Idealizm chrześcijański pchnął ją do pracy pośród wszystkich niemal narodów i ras, do niesienia pomocy nie tylko swoim, ale i nieszczęśliwym jeńcom wojennym we wszystkich państwach. Wyżej opisałem dzieje przybycia Y.M.C.A. do Polski i scharakteryzowałem jej działalność.

Gdy po wojnie bolszewickiej nastąpiła u nas likwidacja działalności Y.M.C.A. wśród wojska, postanowili amerykańscy działacze — na skutek zainteresowania się pracą Y.M.C.A. wybitnych kół naszego społeczeństwa — rozpocząć u nas pracę wychowawczą wśród młodzieży miejskiej, aby zapoznać społeczeństwo polskie z właściwymi zadaniami Y.M.C.A. i metodami pracy. W tym celu otwarła Y.M.C.A. w Warszawie przy ul. Okólnik 9. Wzorowy Dom Młodzieży, gdzie obok biblioteki, czytelnicy,

kina, wykładów i koncertów otwarto kursa językowe, architektury i handlu, kursa szolarskie i mechaniczne oraz pierwszą w Polsce szkołę radjotelegrafji. Istniały liczne kluby towarzyskie, literackie i naukowe.

Powstał w Warszawie Komitet Organizacyjny Y.M.C.A., który postawił sobie za cel zorganizowanie podobnej instytucji w Polsce i stopniowe przejęcie od działaczy amerykańskich wszystkich, prowadzonych przez nich placówek społeczno-wychowawczych. W skład Komitetu Organizacyjnego weszło cały szereg wybitnych obywateli kraju. Przyjęto dla instytucji nazwę „Polska Y.M.C.A.”; statut został w marcu 1922 r. zatwierdzony.

Niewątpliwie działalność tego rodzaju jest w Polsce palącą koniecznością. Z chwilą odzyskania niepodległości stanął przed społeczeństwem polskim ogrom zadań do wykonania. Stanęliśmy u progu nowej epoki, w bardzo ważnym momencie historii, na przełomie, dokonywającym w strukturze świata przemian tysiące. Z kataklizmu zaś wojny światowej społeczeństwo nasze wyszło nie tylko wyczerpane fizycznie, ale rozbite psychicznie i moralnie, zatrute miazmatami klasowej waśni i społecznego rozkładu. Stało się jasnym, że pokolenie współczesne nie jest zdolne do podjęcia i rozwiązania doniosłych zadań i problemów, postawionych nam dziś przez historję. Jasnym jest, że najszersze rzesze młodzieży, które powołane zostały do budowy naszego państwa i kultury, które mają dziś stać się świadomym współczynnikami przy rozstrzygnięciu wszelkich zagadnień społeczno-politycznych i ekonomicznych — są do tego nieprzygotowane. Już powierzchowna nawet obserwacja szerokich sfer naszej młodzieży miejskiej i wiejskiej okazuje, że młodzież ta jest nieoporna, bezkrytyczna, brak wśród niej uświadomienia obywatelskiego i narodowego, brak inicjatywy, śmiałości, przedsiębiorczości, brak ideałów religijno-etycznych. Z drugiej znow strony niema u nas instytucji, któreby dawały młodzieży możliwość kształcenia i wykształcenia ogólnego i zawodowego.

Tu więc musi przyjść czyn wychowawczy, który młodzież tę odpowiednio do życia przygotowuje, da jej podstawy do osiągnięcia zadowolenia życiowego i dobrobytu. Przyszłość Polski i jej kultury zależy od wychowania wśród szerokich sfer twórczego idealizmu.



Wykład o charakterze w obozie letnim zorganiz. przez Y.M.C.A. we Włodawie (1923)

Szkolnictwo tych zadań spełnić nie może, boć samo jest w stadium organizacji. W tym wypadku poczynania te muszą wyjść z łona społeczeństwa, muszą powstać organizacje ideowe, i to takie, które działalnością swoją obejmą całokształt życia jednostek, a nie pewną tylko tego życia stronę; stworzą wszystkie warunki dla jednostki, aby mogła rozwijać nieustannie umysł i ciało, wstępować stopniowo w krąg coraz wyższych interesów kulturalnych, a przez to osiągnąć zadowolenie i przygotować się do spełnienia wszelkich zadań życiowych.

Taką organizacją jest właśnie Polska Y.M.C.A. i leżą przed nią do spełnienia zadania olbrzymie i niesłychanie doniosłe.

Zadania swe spełni przez organizację ognisk dla młodzieży, w których prowadzić się będzie pracę, realizując potrójny program, wyobrażony w symbolu trójkąta; a więc program wychowania fizycznego przez rozwijanie gimnastyki, zabaw, gier drużynowych, sportu oraz przez propagandę higienicznego i czystego sposobu życia. Potrzebne są w tym celu sale gimnastyczne, boiska, place sportowe, pływalnie, łaźienki i t. p. W zakresie wychowania umysłowego przez zakładanie kursów wykształcenia ogólnego i zawodowego, wykłady z dziedziny wiedzy ogólnej, kina naukowe, biblioteki i czytelnie, kluby kształcące i towarzyskie, śpiewackie, muzyczne, dramatyczne, krajoznawcze. W zakresie

rozwoju duchowego przez pogadanki z dziedziny etyki, krzewienie przyjaźni wśród członków.

Y.M.C.A. obecnie ogranicza działalność swoją do prowadzenia trzech ognisk miejskich w Warszawie, Łodzi i Krakowie oraz 15 ognisk kolejowych. W grudniu ub. r. odbył się walny zjazd delegatów wszystkich ognisk Polskiej Y.M.C.A., na którym wobec dostojnego gościa p. Prezydenta Wojciechowskiego nastąpiło przekazanie władz całej organizacji w ręce polskie. Powołano Centralny Komitet wykonawczy Y.M.C.A., w skład którego weszli pp. St. Staniszewski, Al. Janowski, prof. R. Dyboski, St. Dziewulski, R. Kutylowski, E. Landsberg, E. Wagner, R. Schmidt, dr. W. Zawisza. Nieliczni Amerykanie biorą udział częściowo jako doradcy, częściowo jako kierownicy pewnych działów; wśród nich dwóch wielkich przyjaciół Polski, szczególnie dla organizacji Polskiej Y.M.C.A. zasłużonych pp. Paul Super i W. J. Rose.

Ktokolwiek sobie uświadomi ogrom pracy, jaki w tej dziedzinie leży przed społeczeństwem do dokonania, ten oceni znaczenie Y.M.C.A. i rozwijanej przez nią działalności, której celem jest wychować Polsce zastępy dzielnych obywateli i przyczynić się do sprowadzenia harmonii społecznej w ramy demokratycznego ustroju. Działalnością tą położyci może Y.M.C.A. dla kraju zasługi niepożyte.



Przemysł, Handel i Finanse.

Przemysł żelazny Stanów Zjednoczonych. Produkcja wielkich pieców w Stanach Zjednoczonych, po chwilowym spadku w 1921—1922 r., w roku sprawozdawczym osiągnęła rekordowy poziom, jak to z następującego zestawienia wnioskować można:

Rok	Tysiące wielkich ton
1913	30,724
1914	23,050
1915	29,663
1916	39,039
1917	38,186
1918	38,506
1919	30,583
1920	36,414

Rok	Tysiące wielkich ton
1921	16,544
1922	26,880
1923	40,059

przyczem przeciętna dzienna produkcja surowca w maju roku sprawozdawczego doszła do maksimum, stanowiący na poziomie 124,764 ton, to jest o 10% wyżej od poprzedniego maksimum — 113,942 ton — we wrześniu 1918 r.

Ceny surowca wykazały wybitną tendencję zwyżkową, z pewnem jednak osłabieniem ku końcowi roku, jak to z następującej tabelki przeciętnych miesięcznych cen za surowiec lejarski Nr. 2 f. o. b. Cincinnati za wielką tonnę w dolarach wnioskować można.

	1923	1922	1921	1920	1919	1918	1917	1916	1915	1914
Styczeń	27.45	20.70	36.75	41.80	34.60	35.90	26.10	17.90	12.40	16.95
Luty	28.66	20.00	32.63	43.60	34.60	35.90	27.53	17.90	12.40	16.69
Marzec	30.80	19.50	29.80	43.60	33.54	35.90	31.90	17.90	12.27	16.31
Kwiecień	31.05	20.38	28.00	44.00	30.35	35.90	37.40	17.90	12.34	15.65
Maj	30.75	22.10	26.70	45.60	29.85	35.90	41.90	17.90	12.40	14.94
Czerwiec	29.30	23.00	26.38	45.60	28.39	36.08	49.15	17.34	12.50	14.06
Lipiec	28.85	22.04	24.75	45.60	28.35	36.60	49.90	16.90	12.71	13.75
Sierpień	27.68	24.35	23.50	45.78	30.40	36.60	49.90	16.70	13.71	14.06
Wrzesień	26.55	30.05	23.50	46.50	31.25	36.60	49.90	17.28	14.15	14.25
Paźdz.	24.35	30.85	23.50	46.50	31.60	37.60	49.38	18.03	14.78	14.35
Listopad	23.68	27.55	22.90	42.50	34.35	37.60	35.90	22.40	16.15	13.87
Grudzień	25.05	26.93	21.75	42.50	38.60	37.60	35.90	25.90	17.10	13.95
Przecięt.	27.77	23.95	26.68	44.47	32,16	36.52	40.07	18.67	13.58	14.90

W związku z powyższem, sprawozdania największych przedsiębiorstw hutniczych wykazują silny wzrost zysków. Dla pięciu największych przedsiębiorstw hutniczych Stanów Zjednoczonych zyski netto stanowią następujące sumy (w tysiącach dolarów).

	1921 r.	1922 r.	1923 r.
Bethlehem Steel Corporation	10,333	4,605	14,374
Crucible Steel Co. of America	5,547	3,710 ⁰	4,611
Pittsburgh Steel Co.	1,723	862	2,022
Republic Iron and Steel Co.	5,665 ⁰	438	6,252
United States Steel Corporation	36,617	39,653	108,729

Eksport żelaza i stali ze Stanów Zjednoczonych w 1923 r. stanowił około 1,500,000 ton, podczas gdy eksport tychże produktów z W. Brytanji doszedł do 3,200,000 ton. Konsumentami żelaza Ameryki są:

Kanada 713,000 ton; Australia 30,000 ton; Japonja 200,000 ton; Argentyna 43,000 ton; Kuba 114,000 ton; Meksyk 63,000 ton.

Dla przemysłu hutniczego Stanów Zjednoczonych eksport nie ma dotąd żadnego znaczenia, stanowiąc tylko 5% w stosunku do produkcji surowca i 4-1/2% w stosunku do produkcji stali.

Zyskane podczas wojny rynki zbytu dla produktów hutniczych amerykańskich nie zostały przez Amerykę utrzymane. W ciągu pierwszych dwóch lat wojny, gdy aljanci jeszcze snych zapasów nie wyczerpali, procent ten podniósł się do 10.49, w ciągu następnych trzech lat, 1916-1918, dochodzi do 16.35, w ciągu dwóch i pół lat, od 1919 r. do 1 lipca 1921 r., eksport ten — ze względu na to, że wycieńczona Europa nie występuje jeszcze ze swoją konkuren-

cją — trzyma się jeszcze na poziomie 15.04%. Następne 2-1/4 lat, od 1 lipca 1921 r. do 1 października 1923 r., eksport amerykański spada procentowo do 6.34%. Wykluczając nienormalne lata wojenne i powojennego chaosu, porównajmy produkcję bloków stalowych w Ameryce z importem i eksportem żelaza i stali. otrzymamy wtedy następującą tabliczkę (w tysiącach ton).

Rok	Produkcja	Eksport	Procent od produkcji:		
			Import	Eksportu Importu	
1913	30,966	2,760	316	8.9	1.00
1921	16,688	2,202	124	13.2	0.74
1922	27,220	1,915	675	7.8	3.00
1923*)	40,000	2,000	760	5.0	1.90

*) (w przybliżeniu).

Tabliczka ta wyraźnie nam mówi, że handel zewnętrzny nie gra wielkiej roli w przemyśle hutniczym żelaznym Stanów Zjednoczonych, który stanowi jakby zamknięte w sobie koło. W 1921 r., przy silnie zmniejszonej produkcji, przemysł żelazny amerykański uczynił znaczny wysiłek, by zwiększyć swój eksport. Ze jednakże dotąd nie chodzi bardzo Ameryce o utrzymanie tego rynku zewnętrznego, dowodem być może, że przy poprawianiu się konjunktury wewnętrznej, eksport spada nie tylko procentowo, ale nawet absolutnie. Można twierdzić, że rynek żelaza i stali w Ameryce jest rynkiem zupełnie izolowanym i niezależnym od rynku światowego. Spożycie żelaza przez różne kategorie spóżywców przedstawia się w sposób następujący: Kole żelazne 27%, Rozmaite budowle 15-1/2%, Automobile 11%, Górnictwo i nafto-gazo-wodo-ciągi 10-1/2%, Eksport 6%, Rolnictwo 4%, Puszki do konserw 3-1/2%, Maszyny 3%, Inne 19-1/2%.

Tabliczka ta mówi wyraźnie, że wewnętrzny rynek żelazny Stanów Zjednoczonych jest daleki od nasycenia i zdolny jest

jeszcze do dalszego rozwoju. W roku 1890 w Stanach Zjednoczonych było 150,000 mil linii kolejowych, co stanowi 1 milę na 384 mieszkańców, a w 1920 r. 252,000 mil, czyli 1 milę na 418 mieszkańców. W ten sposób ludność Stanów Zjednoczonych rośnie pręcej niż sieć kolejowa. Coraz poważniejszym konsumentem jest szalenie rosnący przemysł automobilowy. Bardzo poważnie zapotrzebowania na zbiorniki i cysterny naftowe oraz na naftociągi przedstawia przemysł naftowy. W bliskiej przyszłości trzeba liczyć na znaczniejszy rozwój budowy okrętów, a także przemysłu maszynowego.

Powyższe pozwala nam uczynić jeszcze jeden ważny wniosek w stosunku do hutnictwa żelaznego Ameryki. Główne zapotrzebowanie pada tutaj na masowy produkt walcowni, uproszczony dzięki daleko idącej standaryzacji, pozostawiając bardzo mały procent na specjalne profile lub wysokie gatunki stali. Mniej więcej 18^{1/2}% całej produkcji stali zużywany jest w sztabach, 13^{1/2}% jako żelazo uniwersalne, 12% w rurach, 11% jako żelazo fasonowe, blacha 10^{1/2}%, szyny 9%, drut 8^{1/2}%, blacha cynowa 4^{1/2}%, rozmaite 12^{1/2}%.

W przemyśle stalowym Stanów Zjednoczonych dotąd, jak wiadomo, kierowniczą rolę odgrywa „United States Steel Corporation“, kontrolująca 42^{1/2}% ogólnej produkcji stali.

Wartość majątku Stanów Zjednoczonych. Departament Handlu w Waszyngtonie ogłosił ostatnio preliminarne cyfry wartości majątku Stanów Zjednoczonych na 31-go grudnia 1922 r. w porównaniu z danymi 1912 r. Liczby te przedstawiają się według rozmaitych kategorii w następujący sposób (w tysiącach dolarów):

	1912	1922	plus i min. %
Wartość nieruchomości	109,236,926	176,414,444	+ 61,6
Wartość maszyn i narzędzi roln.	1,368,225	2,604,638	+ 90,4
Wartość narzędzi i maszyn fabr.	6,091,451	15,783,260	+ 159,1
Koleje żel.	16,148,532	19,950,800	+ 23,5
Wartość innych środków i urządzeń komunikacji	9,572,855	13,607,570	+ 42,0
Wartość floty St. Zjedn.	402,352	1,445,992	+ 259,4

	1912	1922	plus i min. %
Wartość floty handlowej z portowemi urządzeniami . . .	290,000	360,885	+ 24,4
Złote i srebrne monety i moneta wymienna . . .	2,616,643	4,278,155	+ 63,5
Wartość bydła i nierogacizny . . .	6,238,389	5,807,104	- 6,9
Wart. wszelkich ruchomości . . .	34,334,291	80,551,014	+ 135,8
Razem . . .	186,299,664	320,803,862	+ 72,9

Jak widzimy, majątek Stanów Zjednoczonych w ciągu ostatnich 10-ciu lat prawie podwoił się. Rozumie się, wpłynęła na to wojna światowa, która cały szereg wartości przeniosła z Europy do Stanów Zjednoczonych (wzrost b. znaczny złota i srebra), a w Stanach Zjednoczonych spowodowała niesłychaną rozbudowę przemysłową (olbrzymi wzrost nieruchomości, maszyn i narzędzi).

Z poszczególnych pozycji zwraca uwagę spadek wartości inwentarza żywego. Trzeba położyć to na karb zmniejszenia pastwisk w Ameryce, dzięki czemu olbrzymie rzeźnie amerykańskie posługują się materiałem z Argentyny, Australji, a nawet ze stepów Mongolji, gdzie wielkie firmy w rodzaju Armour and Co., Swift and Co., Wilson and Co. posiadają własne stada.

Wzrost majątku narodowego na 1 mieszkańca za okres 1912—1922 stanowi 49,6% wynosząc w 1922 r.—\$2.918 wobec \$1,950 w 1912 r.

Eksport Futur Polskich. Eksport futur polskich do St. Zjedn. był wyjątkowo znaczny w pierwszej połowie 1923 r., lecz w drugiej połowie roku osłabł do poziomu z r. 1922. W r. 1923 niewyprawionych futur wysłano do Ameryki z Polski za \$ 611,860 i z Gdańska za \$ 1,523,491, gdy w r. 1922 wywieziono ich za \$ 117,964 z Polski i \$ 820,622 z Gdańska. W r. b. cyfry te będą prawdopodobnie jeszcze niższe, jeżeli nie rozwinie się handel tranzytowy futrami z Rosji.

Wzrost Produkcji Cukru. Według obliczeń min. rolnictwa w Waszyngtonie światowa produkcja cukru (w kampanji 1923/4) wzrosła o milion ton w stosunku do sezonu poprzedniego. Produkcja cukru trzcinowego wzrosła o ok. 685,000 ton, a buraczanego o przeszło 445,000 ton.

Zestawienie porównawcze za te dwie kampanje przedstawia się następująco:

	1922—23	1923—24
Cukier buraczany surowy		
Czechy	732,683	964,286
Niemcy	1.432,750	1.053,196
Francja	459,641	460,321
Polska*)	262,500	304,464
St. Zjedn.	634,821	831,250
Inne kraje	1.568,867	1.925,007
Razem	5.091,262	5.538.524

	1922—23	1923—24
Cukier trzcinowy		
Kuba	3.601,605	3.813,393
Indje	3.043,750	3.240,179
Jawa	1.779,273	1.759,855
Brazylja	595,714	634,226

*) Nie mając możności sprawdzenia cyfr, dotyczących Polski, nie wiemy, czy są one zgodne z rzeczywistością.

	1922—23	1923—24
Cukier trzcinowy:		
Filipiny	425,000	525,000
Hawai	479,464	540,178
Formoza	349.759	368,187
Inne	2.845,221	2.823,870
Razem	13.119,787	13.704,888
Razem buracz. i trzcinowego	18.211,049	19.243,142

Stosunki Handlowe z Ameryką. Konsulat amerykański komunikuje nam, że firma importowo-eksportowa Diehl & Co., 100 William Street, New York, gotowa jest pośredniczyć we wszelkich tranzakcjach handlowych z Ameryką, w szczególności w sprawach zakupów wszelkich surowców i fabrykatów w Stanach Zjedn. Firma może prowadzić korespondencję w języku francuskim. Bliższych informacji co do firmy powyższej zasięgnąć można w administracji „Ameryki”.

NOWE KSIĄZKI I CZASOPISMA



(W dziale tym będą omawiane tylko książki i czasopisma nadesłane wprost do Redacji „Ameryki”).

* Nakładem Książnicy Polskiej ukazało się wydanie 4-te podręcznika szkolnego *Pawła Sosnowskiego Geografia Polski* (ze 144 rycinami i mapkami w tekście) oraz *D-ra Stan. Pawłowskiego Geografia dla klas wyższych. Tom II. Kraje i morza europejskie. Część II. Polska* (z ilustracjami).

Puszczono ostatnio przez Książnicę w świat wydanie 3-cie pożytecznej książki *X. Czesława Oraczeńskiego Jak się uczyć.*

Metodyka pracy umysłowej — zawiera następujące rozdziały: Potęga nauki, Zdobywanie pilności, Metoda uczenia się, Rozwój skupienia i uwagi, Kształcenie pamięci, Lektura a nauka, Hygiena pracy umysłowej.

Lwowski Komitet Obchodu 450 rocznicy urodzin M. Kopernika wspólnie z Książnicą i częściowo z zasiłku Wydziału Nauki Ministerstwa Oświaty wydał księgę zbiorową p. t. *Mikołaj Kopernik. Księga za-*

wiera następujące rozprawy: M. Ernst: Mi-kołaj Kopernik jako astronom. — L. Grabowski: Poprzednicy Kopernika w starożytności. — Eust. Żyliński: Kopernik jako matematyk. — R. Ganszyniec: M. Kopernik jako lekarz. — Fr. Bujak: Traktat Kopernika o monecie. — Jan Kasprowicz: M. Kopernik: Siedm gwiazd. — W. Bruchnalski: Kopernik jako uniwersalista i autor poematu „Septem sidera.” — J. Kowalski: Kopernik jako filolog i pisarz łaciński. — W. Hahn: Kopernik w poezji polskiej. — W. Bruchnalski: Bibliografia Kopernikowska.

* Nakładem Polskiej Składnicy Pomocy Szkolnych wyszła napisana bardzo jasno, przystępnie i treściwie rozprawa *Bruno Winawera* Jeszcze o Einsteinie. Teoria względności z lotu ptaka. Jest to, jak sam autor powiada, „przewodnik po ideach Einsteińskich”.

* Wydany nakładem Księgarni B. Kotuli w Cieszynie Technik Domowy. Podręcznik dla amatorów rzemiosła *Eberharda Schetzlera* za zgodą autora przetłumaczony z 35-go wyd. niemieckiego przez Stan. Gieszczykiewicza — stanowi bardzo cenne źródło różnorodnych wiadomości praktycznych dla ludzi zajmujących się rzemiosłem z upodobania. Ładnie i trwale oprawna książka ta zawiera 409 rycin.

* Nakładem Wielkopolskiej Księgarni Nakładowej K. Rzepeckiego wydana została niezbędna dla każdego inteligentnego obywatela kraju książka ułożona przez *Tad. i Witolda Rzepeckich* pt. „Sejm i Senat 1922-1927”. Jest to podręcznik informujący zwięźle o wynikach ostatnich wyborów i składzie personalnym naszego Sejmu i Senatu. Tom o 552 stronach tekstu zawiera podobizny niemal wszystkich posłów i senatorów. Przy końcu dołączone są 3 mapy pogładowe.

* Staraniem teje Księgarni wyszła rzecz *Stanisława Grabskiego* „Z codziennych Walk i rozważań” zawierająca następujące rozdziały: I. Drogi historyczne Polski. II. O podstawach polityki polskiej. III. W sprawie Kresów. IV. O samorządzie. V. W sprawie waluty. VI. O kwestji żydowskiej. VII. O mocarstwowym interesach Polski. VIII. Z polityki Sejmu i Rządu.

* Taż księgarnia wydała studjum historyczne *St. Aleks. Bolesław-Kozłowski* „Józef książę Poniatowski i ród jego”. Studjum zdobią 4 ilustracje.

* Nakładem księgarni Gebethnera i Wolffa wyszła nowa książka *Zygmunta Wasilewskiego* p. t. Współcześni. Charakterystyki pisarzy i dzieł. Tom podzielony jest na trzy grupy: I. Pisarze polityczni (Jan Ludwik Popławski, Roman Dmowski, Zygmunt Balicki). II. Powieściopisarze (Bolesław Prus, Henryk Sienkiewicz, Adolf Dygasiński, Józef Weysenhoff, Wacław Karzewski, Kaz. Tetmajer). III. Teatr (Stan. Wyspiański, Lucjan Rydel, Jerzy Żuławski, Stan. Przybyszewski, Tadeusz Rittner, Stef. Krzywoszewski, Bol. Gorkyński).

* Nakładem teje księgarni ukazało się wydanie nowe Pierwszych opowiadań *Bolesława Prusa*, zawierające opowiadania: Przygoda Stasia — Antek — Powracająca fala — Michałko — Sieroca dola.

* Ruchliwa i bardzo zasłużona na polu wydawniczym Książnica Polska Tow. Nauczycieli Szkół Wyższych wydała świeżo cały szereg nowych książek.

I tak ukazały się w nowym (trzecim) uzupełnionem wydaniu *Stanisława Szczepanowskiego* cenne Myśli o odrodzeniu narodowym, jako tom I-szy pośmiertnego wydania zbiorowego jego Pism i Przemówień. Wydanie to zawiera życiorys i portret autora.

A. Gruszeckiej-Nitschowej podręcznik (dla szkół) Nauki o Polsce Współczesnej zawiera rozdziały następujące: I. Terytorjum i ludność, II. Gospodarstwo, III. Państwo i IV. Społeczeństwo i Kultura. Do podręcznika dodana jest mapa administracyjna Polski prof. E. Romera.

* Spółka Pedagogiczna w Poznaniu wydała opracowaną przez *Marjana Szyjrowskiego* Współczesną Literaturę Polską z wypisami (1863-1923). Str. 623.

Nakładem teje Spółki wyszła *Władysława N. Kisielewskiego* Chemja Nieorganiczna i Organiczna (Podręcznik do użytku w seminarjach nauczycielskich i gimnazjach — z 25 rycinami).

Również nakładem Spółki Pedagogicznej wyszła rozprawa *Jana Poprawskiego* p. t. Ustanowienie i znaczenie Komisji Edukacji Narodowej.

Dzienniki: — Dziennik Berliński, Berlin. — Gwiazdka Cieszyńska, Cieszyn. — Monitor Clevelandzki, Cleveland. — Pielgrzym, Pelplin. — Gazeta Grudziądzka, Grudziądz. — Gazeta Gdańska, Gdańsk.

Czasopisma: — Ameryka-Echo, Toledo. — Przegląd Polsko-Bułgarski, Sofja. — Iskry, Warszawa. — Przegląd Humanistyczny, Warszawa. — Tygodnik Polski — Charbin. — Czas, Winnipeg. — Orle Loty, Warszawa. — Łowiczanin, Łowicz. — Gazeta Podlaska, Siedlce. — Gazeta Podhalańska, Nowy Targ. — Czuwaj, Łomża. — Tygodnik Kutnowski, Kutno. — Głos Wschodu, Warszawa. — Poland, New-York. — Rolnik, Lwów. — Przemysł i Handel Górnośląski, Katowice. — Górnik Niedzielny, Wilkes Barre. — Twórczość Młodej Polski, Warszawa. — Auto, Warszawa. — Przegląd

Warszawski, Warszawa. — Przyroda i Technika, Lwów. — Przemysł, Rzemiosło i Sztuka, Kraków. — Wola Ludu, Warszawa. — Wyzwolenie Warszawa. — Gazeta Ludowa, Warszawa. — Wychodźca, Warszawa. — Kurjer Polski, Gdańsk. — Gazeta Świąteczna, Warszawa. — Głos Ludu, Częstochowa. — Lud Polski, Tarnów. — Patryjota, Philadelphia. — Przyjaciel Ludu, Kraków. — Życie Polskie, Paryż. — Ognisko, Paryż. — Sokół, Pittsburg. — Samokształcenie, Warszawa. — Wiadomości Słowackie, Cieszyn.

K r o n i k a .

Od Redakcji. — Przystępując do częściowego urzeczywistnienia zapowiedzianego przez nas rozszerzenia ram wydawnictwa, w numerze niniejszym drukujemy artykuł o Polakach w Brazylii pióra p. Jadwigi Jahołkowskiej. W numerach następnych będziemy stopniowo podawać coraz więcej wiadomości i informacji o ciekawych, pięknych i rozległych krajach Ameryki Południowej, oraz o rozszanem tam wychodźstwie naszym, które z czasem przy nawiązywaniu stosunków handlowych między Polską a temi krajami, może i powinno oddać niepoślednie usługi na pożytek wszystkich stron zainteresowanych.

Artykuł p. Jahołkowskiej jest pierwszym z całej serii artykułów, które mają na celu wszechstronne omówienie tak mało i niedokładnie w kraju znanych spraw wychodźstwa polskiego w Brazylii.

P. Jahołkowska po kilkuletnim pobyciu i zwiedzeniu wszystkich prowincji tego pięknego i bogatego kraju, poznała go bardzo gruntownie, jak również zamieszkałe w nim wychodźstwo nasze. To też przekonani jesteśmy, że każdy z zaciekawieniem czytać będzie artykuły p. Jahołkowskiej, a odpowiednie instytucje społeczne i czynniki rządowe w kraju skorzystają z cennych uwag autorki dla zorganizowania planowej akcji w celu zacieśnienia łączności duchowej między wychodźstwem tamtejszym a krajem z jednej strony, oraz nawiązania przy

jego pomocy stosunków handlowych z Brazylią z drugiej strony.

Równocześnie donosimy czytelnikom, że udało się nam pozyskać stałą i cenną współpracę p. redaktora Władysława Wójcika, mieszkającego obecnie stale w Montevideo (rzeczpospolita Urugwaj), który będzie korespondentem naszego pisma na Amerykę Południową. P. Wójcik będzie nam nadsyłał stale korespondencje, wiadomości i ciekawsze zdjęcia fotograficzne z republik: Urugwaj, Argentyna, Paragwaj, Brazylija, Chili, Peru, Boliwja, Kolumbia i t. d.

Konkurs. Ogłoszony przez nas konkurs na nową nazwę dla miesięcznika naszego wzbudził wielkie zainteresowanie wśród prenumeratorów i czytelników „Ameryki”. Otrzymaliśmy już bardzo dużo zgłoszeń z kraju i z zagranicy, co jest najlepszym dowodem, że inicjatywa nasza była racjonalna i że tym sposobem sympatyczne nici, wiążące czytelników z „Ameryką” zacieśniają się coraz bardziej.

Pragnąc dać możliwość wzięcia udziału w konkursie jaknajszerszemu gronu czytelników, powtarzamy w numerze bieżącym warunki konkursu i przypominamy, że termin nadsyłania zgłoszeń upływa z dniem 10 lipca r. b.

Nowy Poseł Stanów Zjednoczonych w Warszawie. Na miejsce dotychczasowego posła Stanów Zjednoczonych w Polsce, p. Hugh Gibsona, mianowany został

2 kwietnia r. b. prof. dr. Alfred J. Pearson, który przyjedzie do Warszawy w połowie czerwca.

Prof. Pearson jest pochodzenia szwedzkiego i dotychczas żadnego stanowiska w amerykańskiej służbie dyplomatycznej nie zajmował. Przez szereg lat był profesorem języków nowożytnych, logiki i filozofii w Drake University, w Des Moines, w stanie Iowa. Prof. Pearson zyskał sobie sławę na uniwersytetach amerykańskich, jako bardzo zdolny lingwista. Władza doskonale bardzo wieloma językami europejskimi, między nimi także i językiem polskim, co niewątpliwie ułatwi mu znacznie spełnianie urzędu w Warszawie.

Prof. Pearson ma lat około 50, jest żonaty i ma kilkoro dzieci.

Zmiany w dyplomacji. Były chargé d'affaires republiki Chili w Warszawie Carlos Munoz Hurtado zmarł w Santiago. Na miejsce zmarłego mianowany p. Carlos Becerra przybył już do Warszawy.

Poseł Wróblewski w Warszawie.— W tych dniach przybył do Warszawy na urlop wypoczynkowy poseł polski w Waszyngtonie, dr. W. Wróblewski. Dowiadujemy się ze źródła miarodajnego, że krążące od pewnego czasu pogłoski o ustąpieniu dra Wróblewskiego są zupełnie bezpodstawne. Również niecisła jest pogłoska o wysłaniu przez rząd nasz delegata do Ameryki w sprawie regulacji długów polskich. Sprawa ta ma być przedmiotem narady z posłem Wróblewskim. P. Wróblewski wraca do Waszyngtonu w czerwcu.

Obóz letni Y. M. C. A. Od kilku lat, co lata, Polska Y. M. C. A. organizuje wypoczynkowe obozy wakacyjne dla chłopców od 12—18-tu lat. Obóz tegoroczny, obliczony na stu chłopców, będzie rozbity nad pięknym jeziorem w górach, w okolicy Nowego Sącza. Organizatorzy zaangażowali do obozu (na lipiec i sierpień) pedagogów-instruktorów, starając się o to, by chłopcy, przy możliwie najniższej opłacie, spędzili wakacje jaknajkorzystniej.

Z Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej i Tow. Polsk.-Ameryk. Nowi członkowie Izby: A. Andrzejewski, przedstawiciel fabryki motocykli "Harley Davidson", 3-to Krzyska 2; S-ka Akc. "Komispol", Krak. Przedm. 16; Zakł. Graficzne Straszewiczów, Leszno 112; S-ka Akc. „Polski Glob”, Kraków; Michał ks. Woroniecki, Ujazdowska 49; Z. Telatycki, Łódź, Piotr-

kowska 48; R. Chełmcki, Wilcza 22; Z. Łypaczewski, Grzybowska 21.

Do Tow. Polsko Ameryk. przyjęci zostali nast. nowi członkowie: inż. St. Liszecki, Chmielna 20; ks. St. Sobieniowski, Szczygła 8; R. Chełmicki, Wilcza 22; L. Straszewicz, Leszno 112; prof. J. Mikułowski-Pomorski, Natolińska 4.

Komitet wykonawczy Tow. Polsko Ameryk. kooptował nast. nowych członków Komitetu: St. Arcta, S. Pawlikowskiego i F. Kowalewskiego. Komitet zwrócił się do pp. S. Arcta, F. Kowalewskiego, St. Ssumańskiego i pani H. Bispingowej z prośbą o zajęcie się urządzeniem dorocznego obchodu „*Memorial Day*” (amerykański dzień zaduszny).

Wyjazd Delegacji Polskiej na Kongres Automobilowy do Detroit. Jak już donosiliśmy o tem w poprzednich zeszytach „Ameryki”, w Detroit odbędzie się od 21 do 24 b. m. Międzynarodowy kongres automobilowy, w którym udział wezmą delegaci 114 państw.

Polskę na kongresie tym reprezentować będą specjaliści delegaci pp. generał Włodzimierz Ostoja-Zagórski i Leszek Straszewicz, którzy wyjechali do Detroit 7 b. m.

Zaznaczyć należy, że z inicjatywą wysłania delegacji specjalnej wystąpiła i zorganizowała wszystko Amerykańsko-Polska Izba Handlowa przy współudziale Stow. Techników, Ministerstw: robót publ., przem. i handlu, spraw wojsk., spraw zagranicznych i kolei, oraz Automobilklubu Polski. Wyłoniony z pośród delegatów powyższych instytucji Komitet specjalny opracował kilka referatów, które będą odcytane na Kongresie przez delegatów naszych.

Należy się spodziewać, że pobyt delegacji w Detroit przyczyni się znacznie do zbliżenia sfer przemysłu i handlu automobilowego amerykańskiego do Polski.

Delegaci nasi, po powrocie do Warszawy opracują obszernie sprawozdanie z obrad Kongresu, które w postaci specjalnego dodatku dołączone będzie do N-ru lipcowego „Ameryki”.

Odczyty lekarza polskiego w Ameryce.— Znany laryngolog warszawski, dr. Jan Sędziak otrzymał zaproszenie od kilku najpoważniejszych akademii i towarzystw lekarskich w Ameryce — na wygłoszenie w maju i czerwcu r. b. szeregu odczytów z dziedziny laryngologii.

Kobiety Kongres Pokoju. 4-ty Kongres międzynarodowej Kobiectej „Ligi pokoju i wolności” odbył się w Waszyngtonie od 1 do 7 b. m. Liga założona w r. 1915 w Hadze, obejmowała z początku kobiety 14 krajów, teraz zaś uczestniczą w niej delegatki 39 krajów. Kobiety polskie na kongresie tym reprezentowała p. dr. Budzińska-Tylicka z Warszawy.

Tematem obrad były sprawy nowych sto-

sunków międzynarodowych. Od 17 do 31 b. m. odbędzie się w Chicago międzynarodowy kurs propagandowy, w którym udział wezmą prawie wszystkie delegatki na kongres.

Z powodu braku miejsca druk dalszego ciągu W. Koczorowskiego „W gościnie u Wujka Sama” oraz M. H. Szpyrkówny „Gwiazdy i Dolary” odkładamy do numeru następnego.

HURTOWNIA SPOŁEK SPOŻYWCÓW.

Spółka Akcyjna Hurtownia Spółek Spożywców w Poznaniu zajmuje wśród podobnych przedsiębiorstw na ziemiach Polski bardzo poważne stanowisko. Będąc spółką nie tylko handlową, ale i wytwórczą, posiada więc własne zakłady fabryczne podstawowych artykułów handlu artykułami konsumpcji codziennej, stanowi ona niejako odrębną, prawie zupełnie niezależną dla siebie jednostkę gospodarczą.

Jeżeli obecnie spojrzymy wstecz i cofniemy się do r. 1920, kiedy nowopowstała spółka stawiała pierwsze kroki, wtenczas zdumienie i zadowolenie opanować nas muszą. Czwarły dopiero rok istnieje-

nia, a właściwie wyteżonej pracy mija. Dopiero czterolecie obchodzić będzie „HA—ES—ES”, a już wykazać się może wobec społeczeństwa bardzo poważnym bilansem. „HA—ES—ES” posiada trzy oddziały, a mianowicie: w Grudziądzu, Katowicach i Gdańsku, własne fabryki kawy słodowej w Pniewach, pasty do obuwia w Poznaniu, oraz wytwórnię ultramaryny do prania, płynu do czyszczenia metali i pakownię herbaty. Wszystkie swoje wyroby Hurtownia Spółek Spożywców wypuszcza na rynek pod marką „HA—ES—ES”, która na ziemiach byłego zaboru pruskiego cieszy się wielką popularnością.

238—5—24.

Pożegnanie posła Gibsona.

Amerykańsko-polska izba handlowa i tow. polsko-amerykańskie wydały w sobotę dn. 26 kwietnia w salonach resursy kupieckiej śniadanie pożegnalne na cześć opuszczającego Warszawę posła Stanów Zjedn. Hugh Gibsona—na które przybyło kilkadziesiąt osób.

Między innymi byli obecni pp. ministrowie M. hr. Zamoyski, jen. W. Sikorski, J. Kiedroń, E. Piltz, szef protokołu St. hr. Przeździecki, P. de Boal, konsul L. Keena. L. Ballenberg, M. Pate, Ch. Cowell, S. ks. Lubomirski, M. ks. Mirski, przedstawiciele izby i tow. pol.-amer. z prezesem Leopoldem Kotnowskim na czele, inż. P. Drzewiecki, prof. A. Suligowski, dyr. H. Szampanier, adw. M. Niedzielski, ord. H. Bispingowa, Zyg. Seyda dyr. B. Skibiński, prezes Syndykatu dziennikarzy Zdzisław Dębicki, oraz szereg przedstawicieli świata dyplomatycznego, przemysłowo-handlowego i prasy.

P. Leopold Kotnowski, wręczając p. posłowi Gibsonowi piękny adres pamiątkowy, opatrzone kilkuset podpisami, w przemówieniu wstępem (po angielsku) wyraził głęboki żal z powodu opuszczenia Polski przez dyplomatę amerykańskiego, który w ciągu 5 lat swego wśród nas pobytu zaszkodził sobie szczere uznanie i głęboką

sympatję. Wymienił dalej zasadnicze wytyczne działalności p. posła Gibsona na swej placówce, a więc pomoc dyplomatyczną St. Zjednoczonych, ułatwienie kredytów, misję amerykańskich doradców technicznych, finansowych i administracyjnych, wielkie dzieło pomocy głodnym, oraz bezstronne stanowisko, zajęte przez p. Gibsona wobec przedstawicieli mocarstw sprzymierzonych w najkrytyczniejszych dla Polski chwilach, co zapewniło nam swobodę działania w obronie zagrożonych naszych praw narodowych i granic.

Serdecznie odpowiedział na te słowa p. Gibson. „Pięć lat jestem między wami—mówił—i zdumiony jestem, widząc to, czegoście w tym czasie zdołali dokonać. Jestem pełen uznania dla waszego niepoprawnego optymizmu, odwagi czynu i głębokiego patriotyzmu. Gdy przybyłem, zastałem puste, odłogiem leżące pola. Dziś z radością widzę wasze pełne spichlerze. Odjeżdżam pełen sympatji dla Polski i zachowam ją na zawsze. Nie chcę tracić związków przyjacieli z wami i dlatego dziś nie mówię wam „żegnajcie”, lecz „do widzenia”.

Przemawiali następnie pp.: adw. Marjan Niedzielski w imieniu zjednoczenia pol. (ciąg dalszy na str. 38).

KONKURS NA NOWĄ NAZWĘ DLA MIES. „AMERYKA“

Pragnąc rozszerzyć ramy naszego wydawnictwa, zachowując jednakże dotychczasowy jego charakter — ogłaszamy konkurs na nową nazwę dla mies. „AMERYKA“

Biorący udział w konkursie winni pamiętać o tem, że:

- 1) pismo wychodzi miesięcznie i jest ilustrowane.
- 2) pismo będzie omawiało wszelkie przejawy życia ekonomicznego, kulturalnego i społecznego, nowe myśli, systemy organizacji pracy i t. d. całego Dalekiego Zachodu, oraz sprawy rozsianego tam wychodźstwa polskiego, a nie jak dotychczas z uwzględnieniem tylko Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.
- 3) pismo nadal będzie omawiało wszelkie aktualne sprawy związane z rozwojem Polski.
- 4) pismo zawierać będzie stałe działy handlowy i beletrystyczny.

Nowa nazwa ma być zwięzła i najtrafniej ujmująca wyszczególnione w punktach 1), 2), 3) i 4) cechy i zadania pisma.

Proponowana nazwa winna być wypisana wyraźnie na specjalnie przeznaczonym do tego odcinku, zamieszczonym w dziale ogłoszeń numeru niniejszego. (Na jednym odcinku może być podana *tylko jedna* nazwa).

Nazwy nadsyłane nie na wspomnianych odcinkach nie będą przez Jury na konkursie rozpatrywane.

Odcinek z nazwą, dokładnem nazwiskiem i adresem projektodawcy winien być przysłany w zapieczętowanej kopercie pod adresem:

Redakcja „Ameryki“

Zgłoszenie na Konkurs

Warszawa, Nowy Świat 74 (Pałac Staszycy)

najdalej do dnia 10 lipca r. b. włącznie.

Otwarcie kopert przez Jury nastąpi dnia 11 lipca.

Jeżeli jaka nazwa, uznana przez Jury za godną nagrody, będzie nadesłana przez kilka osób równocześnie, to nagroda będzie przyznana tylko jednemu projektodawcy drogą losowania.

Wszystkie nazwy nagrodzone stają się wyłączną własnością wydawców.

Wydawcy nie są obowiązani do użycia którejkolwiek z nagrodzonych nazw.

Nagrody przyznane będą wypłacone w ciągu dwóch tygodni od dnia ogłoszenia wyników konkursu.

Jeżeli Jury uzna, że żadna ze zgłoszonych nazw nie jest godna pierwszej nagrody — nagroda ta wypłacona nie będzie.

NAGRODY BĘDĄ NASTĘPUJĄCE:

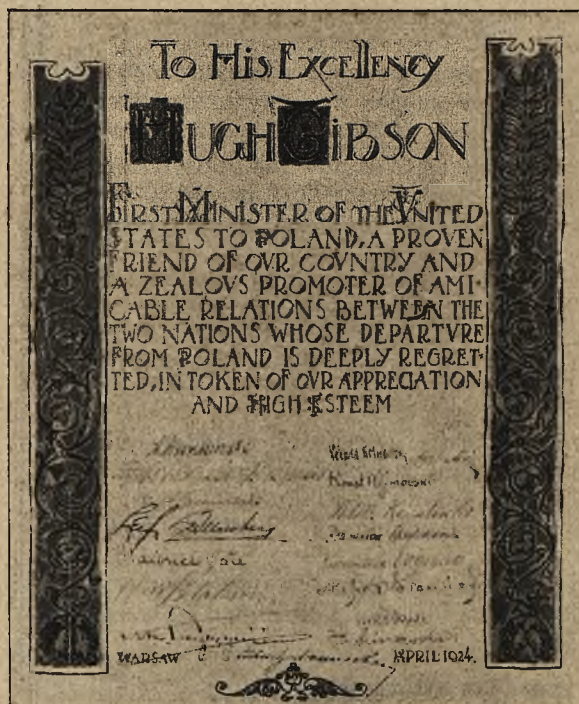
1-sza Nagroda 2.000.000.000 Marek; 2-ga Nagroda 1.500.000.000; 3-cia Nagroda 750.000.000; 4-ta Nagroda 500.000.000; 5-ta Nagroda 250.000.000 Mk. lub ekwiwalent w złotych polskich.

Razem 5.000.000.000 Marek.

stowarzyszeń (po francusku) i inż. Piotr Drzewiecki (po polsku). Zebranie miało charakter serdeczny i bardzo miły.

* * *

W dwa dni później, 28-go kwietnia, liczne grono członków Klubu myśliwskiego żegnało serdecznie p. Gibsona, jako swego członka.



Rycina powyższa przedstawia pergaminową kartę tytułową adresu, wręconego p. Gibsonowi przez ameryk. polską izbę handl. i tow. polsko-ameryk.

Tekst adresu w przekładzie na język polski brzmi następująco:

„Jego Ekscelencji Panu Hugh Gibsonowi, Pierwszemu Posłowi Stanów Zjednoczonych w Rzeczypospolitej Polskiej, wypróbowanemu przyjacielowi naszego kraju i niestrudzonemu rzecznikowi przyjacielskich stosunków między dwoma narodami, którego wyjazd z Polski głęboko odczuwamy, w dowód uznania i wysokiego szacunku. Warszawa, w kwietniu 1924 roku“.

Tekst i ornament na karcie tej wykonali wspólnie pp. arch. J. Nagórski i artysta malarz Norblin.

Adres oprawny w ozdobną teczke z gra-

natowej skóry, wykładaną safianem ze srebrnymi inicjałami p. Gibsona — zawiera kilka tysięcy podpisów wybitnych przedstawicieli wszystkich warstw społecznych, organizacji, urzędów, stowarzyszeń, związków i t. d.

* * *

5-go b. m. rano państwo Gibson wyjechali z Warszawy samochodem, udając się przez Kraków do Szwajcarii. Na pożegnanie przybyli do poselstwa ameryk. pp. minister M. Zamoyski, Adam Zamoyski, prezes Leopold Kotnowski, który wręczył pani Gibson piękny bukiet i inni.

* * *

P. Gibson na odjeździe, wystosował do p. Leopolda Kotnowskiego list treści następującej:

„Ostatnio kilkakrotnie starałem się powiedzieć panu, jak wielce cenię wszelkie wysiłki jego w celu nawiązania przyjaznych stosunków między Polską i Stanami Zjednoczonymi, lecz obawiam się, że nie umiałem tego wyrazić tak, jakbym tego pragnął.

To też chciałbym skorzystać ze sposobności w przeddzień mego wyjazdu, ażeby panu powiedzieć, iż serdecznie jestem wdzięczny tak jemu, jak i Towarzystwu polsko-amerykańskiemu, oraz amerykańsko-polskiej izbie handlowej za niestrudzone wysiłki w kierunku utrwalenia przyjaźni i porozumienia między naszymi krajami. Wysiłki te przyczyniły się konkretnie do rozwoju i polepszenia naszych stosunków wzajemnych i wierzę, że z czasem praca tych dwu organizacji przyniesie jeszcze pożyteczniejsze owoce.

W stosunku do mnie osobiście okazywał pan zawsze bardzo wiele serdeczności i pomocy, za co jestem mu niezmiernie obowiązany. Pomoc i światło rady pana i jego towarzyszy były mi zawsze cennymi wskazówkami i zawsze będę wam za nie wdzięczny.

Prosząc pana uprzejmie o zakomunikowanie członkom izby i Tow. polsko-amerykańskiego wyrazów mej serdecznej wdzięczności i mając nadzieję zobaczenia pana znowu w roku przyszłym, pozostaję szczerze życzliwy — Hugh Gibson“.

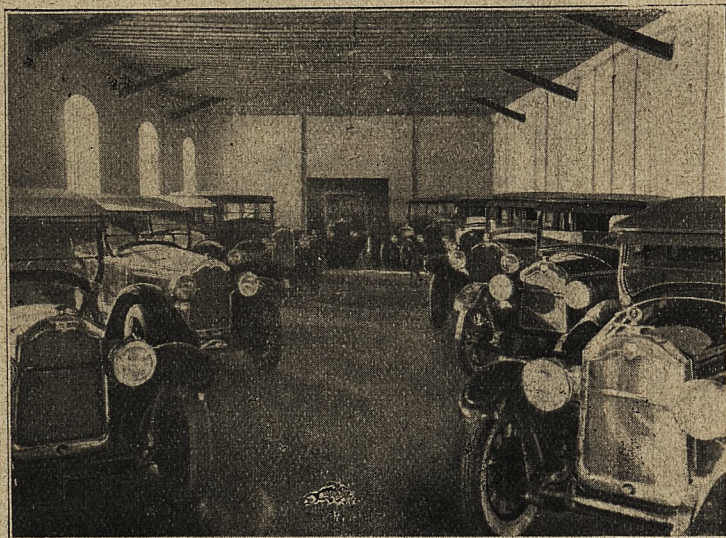
Warszawa, 5 maja 1924 r.

POKAZ SAMOCHODÓW AMERYKAŃSKICH.

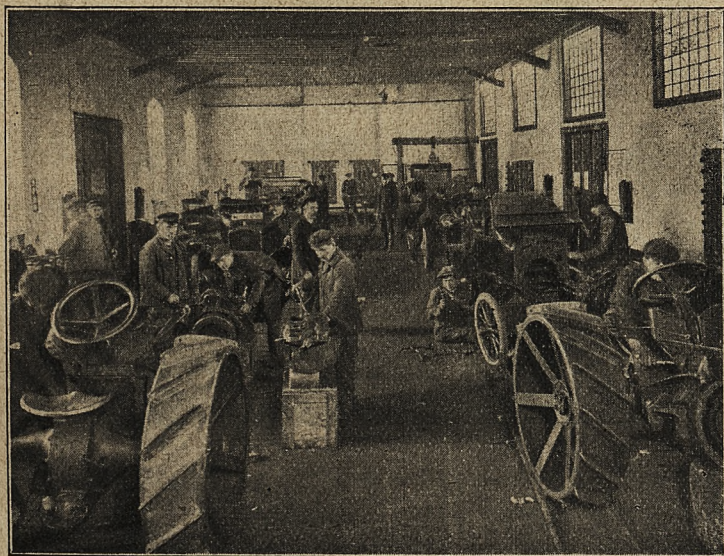
Znana w kraju firma Ł. J. Borkowski urządziła w hali Metalowców przy ul. Nowy Świat 50 ciekawy pokaz amerykańskich samochodów osobowych i ciężarowych światowej sławy marek „Ford” i „Buick” oraz traktorów, obrabiarek i t. p.

O samochodzie Ford, który jest powszechnie znany i uznany za maszynę trwałą, ekonomiczną i przede wszystkim bardzo tanią, pisać tu obszerniej nie będziemy. Zaznaczamy tylko, że warte są obejrzenia:

5-osobowy turystyczny Ford, dalej 20-konny Ford z nadwoziem, karetką pocztową, przeznaczoną specjalnie dla urzędów pocztowych i inne wozy użytkowe. Z samochodów osobowych Forda mamy tam piękne karetki 2- i 4-drzwiowe o sile 20 HP, które naprawdę są ostatnim wyrazem wygody.



Sala wystawowa w hali przy ul. Wolskiej.



Jedna z sal warsztatowych w hali przy ul. Wolskiej.

Na specjalną jednak uwagę zasługuje świeżo wprowadzony przez firmę „Elibor” na rynek polski wypróbowany na całym świecie, średniej wielkości samochód „Buick” wyrobu drugiej, dużej — jednej z najstarszych — fabryki amerykańskiej „Buick Motor Company” w Flint, Michigan.

Samochód Buick jest rzeczywiście cackiem: Łączy on w sobie wszystkie najnowsze udoskonalenia. Wygoda prowadzącego wóz i pasażerów doprowadzona jest do finezji. Każdy samochód Buick, mający lekkie i sportowe linie, we-



Ogólny widok pokazu samochodów firmy L. J. Borkowski w hali Metalowców (w pośrodku stacja benzynowa)

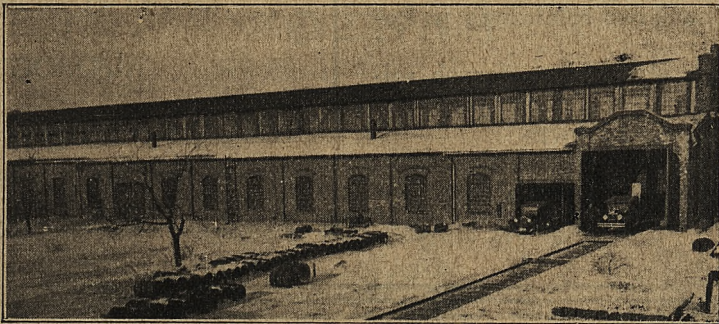
wnętrz karoserji ma specjalne podnóżki, przesuwane poduszki, lampki, zapalniczki, ogrzewanie centralne etc. Kierowca ma przed sobą wszelkie wskaźniki, według których może dowolnie regulować podczas jazdy działanie wszystkich mechanizmów maszyny.

Jednym słowem, jest to samochód w całym znaczeniu tego słowa komfortowy. Fabryka Buick produkuje dwa zasadnicze typy: 4-cylindrowy i 6-cylindrowy.

Typ 4-cylindrowy — to wóz lekki, doskonale nadający się do celów praktycznych lub turystycznych, tani i bardzo oszczędny w zużyciu paliwa i gum ze względu na małą wagę i ekonomiczny silnik czterocylindrowy.

Typ 6-cylindrowy — to maszyna luksusowa, przeznaczona dla podróży dalszych lub sportu w wielkim stylu. W konstrukcji swej podwozie 6-cylindrowe mało różni się od podwozia 4-cylindrowego, jest tylko zbyt koźniej wykończone i mocniej zbudowane ze względu na większą wagę i szybkość.

Zaznaczyć należy, że nadwozia w samochodach Buick wyrabiane są ze stalowej blachy tłoczonej, przez co są znacznie lżejsze od drewnianych.



Warsztaty i składy firmy „Elibor“ przy ul. Wolskiej 101/103.

Niemniejsze wrażenie na zwiedzających pokaz robią przepyszne limuzyny marki Buick, dla których nawet najzupełniejszy laik musi być z całym wyrazem uznania.

Prócz samochodów osobowych i ciężarowych firma „Elibor” pomieściła w hali tej traktor rolniczy i przemysłowy „Fordson” o sile 20 HP z dwuskibowym pługiem „Oliver” i traktor, służący dla napędu i transportowania również marki „Fordson” o sile 20 HP.

Ogólną uwagę zwraca umieszczona na środku hali pompa do benzyny, przeznaczona dla stacji benzynowych, tak popularnych na Zachodzie, a mających się ukazać wkrótce na ulicach Warszawy.

Firma „Elibor” posiada w Warszawie przy ul. Wolskiej 101/103 duże warsztaty w hali o powierzchni 2.400 m², przez którą przechodzi tor kolejowy. Takie warsztaty istnieją w Radomiu, z których wychodzą nadwozia użytkowe dla samochodów Forda. Przy warsztatach mieści się magazyn samochodowych części wymiennych, zorganizowany na wzór amerykański.

Bardzo ruchliwa i intensywna praca działu samochodowego firmy „Elibor” stanowi już dzisiaj poważny krok i podstawę do wielkiej fabryki samochodów w Polsce.

Pokaz w hali przy Nowym Świecie potrwa jeszcze do lipca r. b. i radzimy każdemu obejrzeć takowy.

**AKADEMICKIE BIURO INFORMACJI PRASOWYCH
Z DZIAŁEM REKLAMOWO-OGŁOSZENIOWYM
WARSZAWA, Nowy Świat 8-10 m. 80, tel. 204-41.**

Biuro podzielone na dwa działy: INFORMACYJNO - PRASOWY — dostarcza wycinki ze wszystkich pism świata. REKLAMOWO - OGŁOSZENIOWY — zamieszcza ogłoszenia do wszystkich pism świata po cenach redakcyjnych. Biuro prowadzone pod kierunkiem wybitnych fachowców-akademików. Solidna obsługa. Terminowe załatwianie powierzonych nam zleceń. Zgłaszajcie wszystkie swe ogłoszenia przez AKADEMICKIE BIURO INFORMACJI PRASOWYCH. Biuro czynne bez przerwy całą dobę.

Sprzedam chrześcijaninowi dziewięciomorgową posiadłość z zabudowaniami fabrycznymi, domem mieszkalnym ogrodem owocowym i spacerowym, położoną w krańcach Warszawy. — Wiadomość Żórawia 43 Introligatornia tel. 34-77 lub 503-78.

Zdolny rutynowany bankowiec-zbożowiec, poznańczyk, poszukuje kapitalisty z kapitałem od pięciu tysięcy dolarów celem otwarcia domu bankowo-rolniczego w Poznaniu.

Posiada rozległe stosunki w sferach rolniczych i bankowych, oraz może przedstawić bardzo poważne referencje.

Łask. oferty sub. „1924” upr. się adres.: Administracja „Ameryki”, Warszawa, Nowy Świat 74 (pałac Staszyca).

TŁUMACZENIA

Listów, Dokumentów etc.

z ANGIELSKIEGO na POLSKI

i odwrotnie

ZAŁATWIAM SZYBKO

i

NIEDROGO

Łask. zlecenia uprasza się kierować do Administracji „Ameryki“.

„WOLA LUDU”

Organ Zarządu Głównego Polskiego Stronnictwa Ludowego

Ilustrowany Tygodnik Polityczny, Społeczny i Gospodarczy.

„Wola Ludu” wychodzi co niedzielę, pod naczelną redakcją pisał Aleksandra Niedbalskiego, w objętości 16 dużych stron z obfitymi i najnowszymi ilustracjami. W każdym numerze podaje artykuły z życia państwowego i chwili bieżącej, posiada bogaty dział „Ze świata”.

„Wola ludu” ogłasza w skróceniu Nowe ustawy sejmowe i rozporządzenia Rządu.

„Wola Ludu” dołącza dla swych czytelników, co miesiąc bezpłatne dodatki „Wiedzę” miesięcznik bezpartyjny, popularno-naukowy dla wszystkich, „Siewbę” dla młodzieży i ludzi młodych, „Gazetę Kobięcą” dla kobiet, oraz „Słonko” dla dzieci małych.

Prenumerować „Wolę Ludu” może każdy kto napisze do Administracji i prześle pieniądze — wpłacać je można w każdym urzędzie pocztowym konto czekowe P. K. O. Nr. 1707.

**Adres Redakcji i Administracji „WOLI LUDU”
Warszawa, ul. Marszałkowska 68, tel. 107-12.
Na żądanie wysyłamy bezpłatne numery okazowe.**

JEDYNA W POLSCE
FABRYKA LOKOMOBIL I MŁOCARŃ PAROWYCH
H. CEGIELSKI 
TOW. AKC.
POZNAŃ

WYRABIA:

PAROWE GARNITURY MŁOCARNIANE.

ELEWATORY DO SŁOMY.

BUKOWNIKI DO KONICZYNY *wszystkich wielkości.*
własnej udoskonalonej, najnowszej konstrukcji.

OPRÓCZ TEGO PRODUKUJE MASOWO:

MŁOCARNIE WSZELKICH TYPÓW.

SIEWNIKI RZĘDOWE.

KOPACZKI DO KARTOFLI.

BRONY TALERZOWE.

GRABIE KOPNE.

WALCE PODSKIBOWE.

MANEŻE.

SIECZKARNIE.

Kupon Konkursowy na Nową Nazwę dla „Ameryki“

dnia..... 1924

REDAKCJA „AMERYKI“

ZGŁOSZENIE DO KONKURSU

Warszawa, Nowy Świat 74 (Pałac Staszycy)

Proponuję następującą nową nazwę dla mies. „Ameryka“

Uważam, iż nazwa ta jest najstosowniejsza z następujących względów*).....

Imię i nazwisko projektodawcy

Ulica i Nr. domu

Miejscowość..... Poczta.....

*) Tu należy podać przyczyny, dla których uważa się nazwę projektowaną za najodpowiedniejszą.

W tem miejscu odciąć.

Czytajcie i abonujcie

„ PRZEMYSŁ I HANDEL GÓRNOŚLĄSKI ”

Jedyny dwutygodnik ekonomiczny na Górnym Śląsku

Organ Koła Wielkiego Handlu i Przemysłu

Organ Związku Tow. Kupieckich na G. Śląsku

Daje wyczerpujący obraz stanu, rozwoju i potrzeb życia
gospodarczego G. Śląska.Informuje o całokształcie zagadnień ekonomicznych
Rzeczypospolitej.**NAJSKUTECZNIEJSZY ORGAN INSERATOWY NA GÓRNYM ŚLĄSKU**

Dwa wydania! polskie i niemieckie

Administracja: Katowice, ul. 3 Maja 6

DOM HANDLOWY PRZEMYSŁOWO-LEŚNY
B. KRYGIER

Warszawa, ul. Hortensja № 6

Adres dla listów:
 SKRZYŃKA POCZTOWA 65

Adres telegraficzny:
 BEKRYGIER-WARSZAWA

Telefony: N-ra 105-49, 176-18, 94-81, 105-23

ODDZIAŁY:

GDĄŃSK, Jacobstor 5/6

WILNO, Zakrętowa 5/b

Adres dla depezy: BEKRYGIER

Własne składy w porcie Gdańskim

EKSPLLOATACJA LASÓW WŁASNYCH. Eksport wszelkich materiałów drzewnych. TARTAKI WŁASNE. Zakup wszelkich materiałów drzewnych i obiektów leśnych.

SAMOCCHODY

Światowej sławy znane ze swej doskonałości i ekonomiczne w użytkowaniu.

Wyposażone w wszelkie nowoczesne ulepszenia.

FIAT

POZNAŃ
 Skarbowa 20
 tel. 34-17 i 41-21
 Zał. 1894 r.

„BRZESKIAUTO” T. A.

Fabryka karoserji luksusowych — Warsztaty mechaniczne — Wszelkie przybory — Garaże.

Zawsze kupno okolicznościowe.

Poleca po ponownie obniżonych cenach i na dogodnych warunkach.

Towarzystwo Akcyjne

„GALWANA”

w BYDGOSZCZY, Mazowiecka 16-24, tel. 16-50

Adr. Tel.: „GALWANA-BYDGOSZCZ”

FABRYKA METALPORCELANY, TERMOPORCELANY i WYROBÓW METALOWYCH

Księgarnia WIEDZA i SZTUKA KRAKÓW, Gołębia 10.

**Poleca swoje wydawnictwa i wysyła
po otrzymaniu należności z góry:**

Ceny w złotych

- | | | | |
|---|----------|---|----------|
| <i>Stąsko Paweł</i> „Romans Autora z Bohaterką Powieści” powieść | 3.50 gr. | — „Sto tysięcy żartów, figlów, dowcipów, anegdot, monologów i t. p.” | 0.30 gr. |
| — „Sabath życia”, powieść, 2 tomy w ozdobnej okładce | 3.— „ | <i>Sem Benelli</i> „Uczta szyderców”, dramat w 4 aktach, przełożył z włoskiego | |
| — „Szalona Sielanka”, powieść w ozdobnej okładce | 1.80 „ | <i>Mirandola</i> | 1.50 „ |
| — „Rumieniec Duszy”, powieść w ozdobnej okładce | 1.80 „ | <i>Wyrobek E. prof.</i> „Choroby weneryczne, ich skutki i znaczenie w życiu tudzież sposoby leczenia i zapobiegania”, ilustrowane | 2.00 „ |
| — „W Rajskim Ogrodzie”, powieść, w ozdobnej okładce | 1.50 „ | — „W pętlach rozpusty i pijaństwa”, obrazki z codziennego życia | 0.50 „ |
| — „Obłądny śmiech”, nowele | 0.50 „ | — „Najnowszy flirt salonowy” czyli rozmowa kwiatów, z 42 kartami | 0.40 „ |
| <i>Tetmajer Kaz.</i> „Zatrącenie”, powieść | 3.50 „ | — „Lilje, osty i stokrótki”, zbiór pięknych wierszyków do wpisywania w pamiętniku | 0.20 „ |
| <i>Krumłowski Konstanty</i> „Królowa Przedmieścia”, sztuka w 5 aktach z kupletami, śpiewami i muzyką W. Powiatowskiego, ilustr. | 0.90 „ | — „Zbiór najpiękniejszych listów miłosnych, czyli najlepszy sekretarz dla osób zakochanych” | 0.10 „ |
| — „Białe fartuszki”, Sztuka w 4 aktach z kupletami, tańcami i muzyką | 0.90 „ | — „Owoce i jarzyny” przechowywanie tychże w stanie świeżym | 0.10 „ |
| — „Śluby Rybackie”, sztuka w 4 aktach z muzyką, kupletami i śpiewami | 0.90 „ | <i>Gerling R.</i> „ Dziewczyna, której za żonę brać się nie powinno” | 0.40 „ |
| — „Przewodnik Tatrzański, sztuka w 5 aktach z kupletami i śpiewami | 0.90 „ | | |
| — „Zbiór komedyjek” (zawiera 6 komedyjek | 0.60 „ | | |

UWAGA: Dla Ameryki ceny w walucie dolarowej.

Dom dla Handlu i Przemysłu

Cz. ZBIERAŃSKI

Warszawa, Złota 64 (dom własny). ☎ Tel. 14-50 i 35-55.

POLECA:

Samochody, akcesoria, silniki spalinowe i elektryczne, metale, narzędzia, maszyny pomocnicze, artykuły techniczne, surowce i produkty naftowe.

Przyjmuje zastępstwa i Komisje poważnych fabryk.

**Sporządza Kosztorysy
i ekspertyzy na żądanie.**

Garaz żelbetowy 1200 m² powierzchni z kontrolą ruchu i opieką oraz składy.

MECHANICZNA FABRYKA WYROBÓW MARMUROWYCH KAROLA CZAJKOWSKIEGO W POZNANIU

Biura i składy: ul. Sew. Mielżyńskiego 1. Fabryka: ul. Wrocławska 15

POLECA:

Płyty z marmurów krajowych i zagranicznych różnych grubości: szlifowane, polerowane i surowe. Kominki, UMYWALNIE, stoły, kolumny, płyty rozdzielcze dla celów elektrotechnicznych. Przyjmuje zamówienia na roboty budowlane, kościelne, meblowe i techniczne w marmurze. Marmur biały (blanc clair) w wielkiej ilości zawsze na składzie.

Oryginalne Pleszewskie

EKSTRAKTY NA LIKIERY I WÓDKI

z których każdy może sobie sam zrobić tanim i łatwym sposobem najwyborniejsze napoje, 50 gatunków w buteleczkach na 2—7 i pół litra napoju. Poleca i wysyła od 50 but. w zwyż franko włącznie z opakowaniem.

Pleszewska Fabryka Esencji

J. WITKOWSKI i S-ka

PLESZEW (WLKP)

Do wyrabiania napoi z naszych ekstraktów dobiera się znajdującą się w handlu monopolowej wódki 45 proc.

HURTOWNIA PARASOLI i LASEK
M. DROZDOWSKA
POZNAŃ, Św. Marcina 22

(POZNAŃSKI DOM PARASOLI)

Czytajcie „AUTO”

 JEDYNE ILUSTROWANE CZASOPISMO
 SPORTOWO-TECHNICZNE

wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu.

 Technika samochodowa
 Praktyka samochodowa
 Sport samochodowy
 Przemysł samochodowy
 Handel samochodowy
 Motocyklizm
 Lotnictwo
 Wynalazki

Najlepszy organ dla reklamy fachowej.

Adres Redakcji: Warszawa, Ossolińskich 6.
 (Automobilklub Polski).

Adres administracji:

AL. JEROZOLIMSKIE 32, TEL. 258-03

 Prenumerata kwartalnie z przesyłką pocztową 2,5 złp.
 P. K. O. Nr. 4764.

WŁÓKNO

T. A.

POZNAŃ, St. Rynek 77

 Fabryka bielizny roboczo-zawodowej
 Wyrób masowy bielizny roboczo-zawodowej. Produkcja dzienna 2000 sztuk
 KOSZUL, KALESONÓW,
 FARTUCHÓW, JACZEK.

LEON CZARLIŃSKI Tow. Akc.

 Fabryka maszyn rolniczych. — Odlewnia żelaza i spiżu
 OSTRÓW-KRĘPA (Pozn.)

Młocarnie motorowe. Młocarnie szerokomłotne całożelazne na łożach kulkowych. Młocarnie kołcowe do manżetowego i ręcznego zapędu. Maneże (Kieraty) pałkowe, talerzowe i typu „Beermann”. Ugniatacze „Campbella” do konnego i motorowego zapędu. Walce pierścieniowe „Cambridge” gwiazdkowe pojedyncze i trzyczęściowe.

Odlewnia nasza wykonuje wszelkiego rodzaju odlewy według własnych i nadesłanych modeli. Wielkie warsztaty reparacyjne wszelkiego rodzaju maszyn rolniczych i przemysłowych.

ZAKŁAD PARAMENTÓW KOŚCIELNYCH I HAFTÓW ARTYSTYCZNYCH, ORAZ ZDOBNICTWA SWOJSKIEGO.

Magazyn: POZNAŃ, ulica 27-Grudnia № 15

 Własne pracownie z licznym, wyszkolonym pod własnym kierownictwem personelem
 Dział I: PARAMENTA KOŚCIELNE. Dział II: SZTANDARY—CHORĄGWIE. Dział III: ZDOBNICTWO DOMOWE.
 Wykonanie tylko pierwszorzędne i artystyczne.

JADWIGA GRAMLEWICZ

CUKIERNIA J. JACKOWSKIEGO

Marszałkowska 59 róg Koszykowej

POLECA ZNANE ZE SWEJ DOBROCI WYROBY WŁASNE

Tel.: 107-85

J. BANASIŃSKI i S^{KA}
HURTOWNIA I MALARNIA PORCELANY

№ telefonu 260, INOWROCŁAW, Król. Jadwigi 14

FABRYKA OBUDOWAŃ i HURTOWNIA ZEGARÓW
W. STAJEWSKI, Poznań

Biuro i składnice: ul. Czartorja 1 (Chwaliszewo). Telefony: 38-65 i 27-16

WYROBY OBUDOWAŃ DO ZEGARÓW STOJĄCYCH, BIUROWYCH,
KOMINKOWYCH, KUCHENNYCH, REGULATORÓW i BUDZIKÓW

Hurtowa sprzedaż kompletnych zegarów wszelkiego rodzaju.

Wysławiłem na IV Targu Poznańskim.

Rok założenia 1890

Fabryka Zegarów „ŚWIT” w Cieszynie

Przem.-Handl. Sp. Akc.

Wyrabia i Poleca ZEGARY Własnego Wyrobu
Stojące łańcuszkowe i strunowe. Ścienne jedno—dwo—
i trzywagowe, Sprężynowe, Biurowe i Kuchenne.

Roczna produkcja 16000 zegarów.

PIERWSZORZĘDNA CUKIERNIA**W. DOBSKI**Ul. FREDRY 12.
Tel. 54-30.**W POZNANIU**Ul. SEW. MIEL-
ŻYŃSKIEGO 21.**Fabryka Perfum „VIOLETTA”**

Ryszard Ast POZNAŃ, Wały Zygmunta Starego 6

Konto czekowe P. K. O. 203317

Poleca znane ze swej dobroci wody na włosy „WEGETAL“, Wodę
Chinową, Brzozową, Kolońską i Wodę Kwiatową „BEZ“, jak również
Brylantynę, Proszek do zębów, Wody do ust. i t. d.ZAKŁAD WYROBÓW
SIODLARSKICH**FRANCISZEK SANDER** G N I E Z N OKonto Bankowe: Kasa Pożyczkowa Gniezno
P. K. O. Poznań 205263

Adres Telegraficzny: SANDER GNIEZNO

Specjalność: SIODŁA z RZEDEM hurtowo i detalicznie
LUKSUSOWE SZORY wszelakiego rodzaju