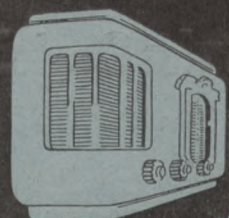
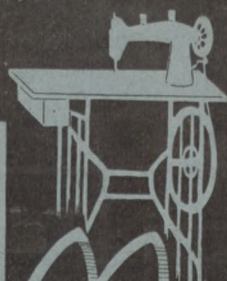


Kupiec



Mechanik

OFICJALNY ORGAN ZRZESZEŃ: KUPCÓW BRANŻY
MECHANICZNEJ I POLSKO - CHRZEŚCIJAŃSKICH
HURTOWNIKÓW BRANŻY MECHANICZNEJ W POLSCE

Działy branżowe: rowerowa, motocyklowa, maszyn do szycia, maszyn do pisa-
nia i liczenia, radiosprzętu, elektro-sprzętu, patefonów, wirówek i pokrewnych

Nr 4

Poznań, dnia 1 czerwca 1939 r.

Rok I

WACŁAW MILLNER

BYDGOSZCZ
UL. MAZOWIECKA 29



FABRYKATY
ZNAKOWANE



W. M. B.

PRZODUJĄ
NA RYNKU
KRAJOWYM











TREŚĆ ZESZYTU:

- Przedsiębiorstwo wobec obecnej sytuacji politycznej
- Co nowego przyniosły Targi Poznańskie?
- Wystawiennictwo targowe naszej branży
- Przemysł radiowy na Targach
- Praktyczny ścinak do szprych rowerowych
- Naftowa lampka rowerowa
- Nowoczesne motocykle
- Elastyczne koło tylne u motorowerów i motocykli
- Jak unieszkodliwić kwas akumulatorowy?
- Anteny samochodowe
- Dokoła popularnego roweru „Gromada“
- Przeciw udziałowi spółdzielni w handlu rowerami
- Import opon rowerowych
- Stale ceny w handlu hurtowym
- O przeprowadzenie normalizacji w produkcji
- W warsztacie mechanicznym
 - Uważać na właściwe oświetlenie
 - Codziennie opróżniać kosze
 - i niszczyć brudne szmaty
 - Czy szlifierka jest w porządku?
 - Metoda propagandy bezpieczeństwa w pracy
- Wyciągać naukę z każdego niepowodzenia
- Nie lekceważmy osobistego kontaktu z klientelą
- Czy chcesz usprawnić swoje przedsiębiorstwo?
- Amortyzacja maszyn



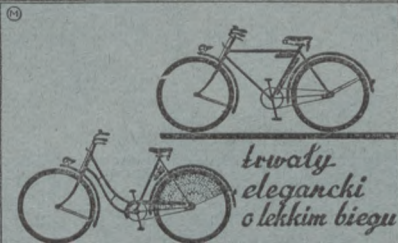
„ERGE - MOTOR“

POZNAŃ, MYLNA 38/40

TELEFONY: 79-21 i 79-29

FABRYKA tłoków, pierścieni, sworzni tłokowych i tulei cylindr. do wszelkich motorów spalinowych
 PRECYZYJNA SZLIPIERNIA cylindrów i wałów korbowych
 Największe i najstarsze przedsiębiorstwo tego rodzaju w Polsce
 Kosztorysy, cenniki i porady fachowe bezpłatnie

Original Rekord



Rower najwyższej jakości

Do nabycia w składach branżowych
 Sprzedaż hurtowa: Hurt. Rowerów Willy Jahr, Bydgoszcz

Fabryka Części Rowerowych

St. Zieliński i Ska Sp. z o. o.

POZNAŃ, UL. MYLNA 16/18, tel. 62-95

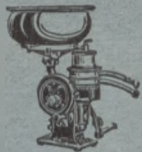
poleca jako specjalność wszelkiego rodzaju

obręcze i błotniki do rowerów

i to: obręcze normalne — wyścigowe — drutówki wyścigowe — balonowe — balonówki na drut i fartuch — do każdego rodzaju opon krajowych i zegranych — błotniki zwykłe — z łapkami (fartuchowe — głębokie (model motocyklowy o szerokościach 50 m/m, 55 m/m, 60 m/m, 63 m/m, 64 m/m, 65 m/m, 72 m/m, 75 m/m.

Własne modele

obręczy i błotników — prawnie zastrzeżone



TITANIA

Była i jest królową separatorów niedościgniona w wytrzymałości i separowaniu.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę

W. GIERCZYŃSKI POZNAŃ
 św. Marcin 13



Większe zyski

i zadowoleni Klienci przez sprzedaż rowerów

„LECH” i „SENATOR”

Niskie ceny!

Eleganckie wykonanie!

Części i przybory po znanych korzystnych cenach

Wysyłka odwrotnie

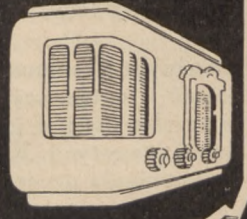
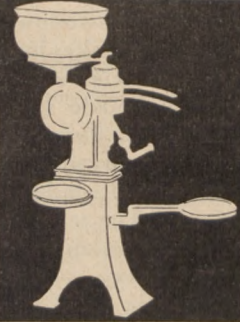
Żądajcie cenniki

„KASTOR”

Poznań — św. Marcin 55

Hurtownia rowerów i części

Kupiec



Mechanik

OFICJALNY ORGAN ZRZESZEŃ: KUPCÓW BRANŻY
MECHANICZNEJ I POLSKO - CHRZEŚCIJAŃSKICH
HURTOWNIKÓW BRANŻY MECHANICZNEJ W POLSCE

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
POZNAŃ, AL. MARCINKOWSKIEGO 11 m 29
Nr telefonu 27-27

GODZINY URZĘDOWE
CODZIENNIE
OD GODZ. 10 DO 14-TEJ

KONTO W P. K. O.
POZNAŃ, 203,760
ROZRACHUNEK POCZTOWY NR 99

ZESZYT NR 4

POZNAŃ, DNIA 1 CZERWCA 1939 R.

ROK I

Przedsiębiorstwa w obecnej sytuacji politycznej

Niewiadomo jak określić obecne stosunki, czy nazwać je stanem „półwojny“, „ni pokojem ni wojną“, czy też stanem „wojny bezkrwawej“. Jedno jest pewne, że obecna sytuacja jest płynna, grozi każdej chwili powikłaniami i dlatego stwarza niezdrową psychozę wyczekiwania. Stan takiego wyczekiwania jest niepożądany, szczególnie gdy czas jego trwania jest nieokreślony; wymaga przeto takiego przystosowania się do sytuacji, jakie jest konieczne i jakie się samo narzuca.

Ponieważ na tym miejscu interesują nas tylko kwestie dotyczące życia gospodarczego, przeto należy stwierdzić, że konieczne jest utrzymanie gospodarstwa na wysokim poziomie. To narzuca nam samo życie, bowiem pokrywanie potrzeb jest niezależne od przygotowujących czy dokonujących się przemian.

Jak dalece silne jest życie i jego potrzeby, tego najskrawiej udowodniła nam wojna domowa w Hiszpanii. Mimo długotrwałych działań wojennych na wielkich przeszczeniach, konieczność zaspokojenia codziennych potrzeb wojska i ludności cywilnej obu stron walczących wymagała sprawnej pracy całego rozstrojonego aparatu gospodarczego. Dzięki naturalnej zdolności przystosowywania się ludzi do istniejących warunków, aparat gospodarczy Hiszpanii spełniał swoje zadania na tyle, że

istotne potrzeby bywały pokrywane w czasie działań wojennych, i są pokrywane obecnie, po skończonej wojnie domowej, bez specjalnie katastrofalnych wstrząsów. Jeżeli więc było możliwe utrzymanie życia gospodarczego w takiej sytuacji, jaką przykładowo wskazaliśmy, to tym więcej należy je utrzymać na poziomie w chwili obecnej — a nawet trzeba je jeszcze więcej ożywić.

Inaczej mówiąc, nakazem chwili jest takie gospodarowanie, jak w czasie najgłębszego pokoju. Normalne funkcjonowanie organizmu gospodarczego zapewnia bezwzględna przewaga nad gospodarstwem rozprzężonym i umożliwia natychmiastowe przestawienie prawidłowo funkcjonujących przedsiębiorstw na gospodarkę wojenną.

Trzeba zatem: honorować wszelkie terminy zamówień, honorować wszelkie zobowiązania płatnicze, stosować politykę kredytową taką, jak w czasie pokoju, realizować wierzytelności według terminów faktycznie przyznanych itd.

Pełna i sprawna działalność gospodarza — bez objawów panicznych — zapewni narastanie kapitałów. Będzie więc zasilala Skarb Państwa (podatki), zwiększy rezerwy efektów płynnych (banki), stworzy zapasy produktów gotowych, półfabrykatów i surowców — co razem wzięte, znamionuje zdrową politykę gospodarczą. Im

zdrowszy i prawidłowiej funkcjonujący organizm gospodarczy znalazłby się w sytuacji spowodowanej wojną, tym dłużej będzie opierał się jej destrukcyjnym skutkom, co znowu decyduje o szansach zwycięstwa.

W nowoczesnej wojnie nie będzie napewno decydowało wyłącznie samo uzbrojenie, poszczególne mniej lub więcej zwycięskie bitwy, lecz również czas trwania zdolności obsługiwanie potrzeb armii i ludności cywilnej, czyli funkcjonowanie życia gospodarczego.

Tak jak człowiek w obliczu spodziewanego zabiegu chirurgicznego — o ile jest to możliwe — stara się wzmocnić organizm dla zneutralizowania skutków samego zabiegu, tak też kraj zagrożony ewentualną agresją z zewnątrz, musi wzmacniać swój potencjał gospodarczy, dla przetrwania samego starcia jak i jego skutków.

Spróbujemy do powyższych uwag ogólnych dorzucić kilka sugestii bardziej szczegółowych:

I. Ponieważ każda prawie placówka przemysłowa w programie swej produkcji posiada artykuły jedne więcej, a inne mniej potrzebne na wypadek działań militarnych, przeto koniecznym jest uświadomienie sobie, że w stosownej chwili może zajść potrzeba obniżenia produkcji mniej ważnych, natomiast forsowania fabrykacji ważniejszych artykułów. To wymaga też przygotowania z góry możliwości forsowania — przez staranne wyposażenie techniczne danego działu.

II. Konieczne jest zaopatrzenie się w surowce i półfabrykaty, potrzebne dla normalnej produkcji. Zupełnie na miejscu będzie stworzenie zapasów czyli tzw. „żelaznej rezerwy“. Niezależnie bowiem, czy w ogóle i gdzie mogą nastąpić groźne następstwa, wynikające z obecnej sytuacji, zaopatrzenie w surowce i półfabrykaty może natrafić na przeszkody. Wywołałoby to przerwy w ruchu, zgoła niepotrzebne w chwili, gdy produkty gotowe miałyby doskonały zbyt. Obojętnym zaś jest, czy rezerwy kapitałowe przedsiębiorstwa wyrażają się w gotówce czy też w towarze, nie narażonym z reguły na dewaluację.

III. Tak jak tworzenie zapasów surowca i półfabrykatów, tak też wskazane jest gromadzenie fabrykatów gotowych, oczywiście takich, które mogą być przechowywane bez uszczerbku dla ich jakości. Obecnie objawiający się lekki zastój na rynku krajowym, wykazujący zresztą tendencję do powrotnego, a nawet spotęgowanego ożywienia, sprzyja bezwzględnie produkcji, przeznaczonej na zapas. Gdy nastąpi gwałtowny wzrost zapotrzebowania, przerastający normalną zdolność produkcji, wtedy zapasy przyczynią się do wyrównania powstać mogącej „próżni towarowej“.

IV. Surowce, półfabrykaty i gotowe produkty, powinny być przechowywane — te które się do tego nadają — w tzw. oryginalnych opakowaniach, umożliwiających normalną sprzedaż, jak i ewent. natychmiastową ekspedycję czy reeksportację z jednych magazynów do innych.

V. Surowce, półfabrykaty i gotowe produkty w opakowaniach transportowych nie powinny być koncentrowane w magazynach bezpośrednio przy fabryce. Dotyczy to oczywiście tych placówek, które znajdują się na terenach zagrożonych bezpośrednim niebezpieczeństwem. Te placówki powinny u siebie posiadać materiały potrzebne do fabrykacji tylko w ilościach koniecznych dla normalnego toku, tj. na potrzeby bieżące. Fabrykaty zaś gotowe — tylko w ilości potrzebnej dla normalnej obsługi bezpośredniego, tj. najbliższego rynku zbytu. Reszta zaś materiałów i produktów należy rozlokować w składach konsygnacyjnych itp., w różnych punktach geogra-

ficznych kraju. Przy wyborze tych magazynów (fili) należy oczywiście kierować się względami strategicznymi, możliwościami komunikacyjnymi, kosztami, wygodą i — jeżeli idzie o produkty gotowe — możliwościami obsługi rynków zbytu bezpośrednio przylegających do tych „magazynów bezpieczeństwa“.

Dzięki takiej dekoncentracji zapasów, będą one stale do dyspozycji rynku krajowego, choćby nawet fabryka sama wpadła czasowo w ręce wroga, została odcięta od zaplecza, lub uległa zniszczeniu wskutek działań wojennych. Ze dzięki takiej przezorności przedsiębiorca redukuje bardzo poważnie ryzyko strat, tego podkreślać nie potrzeba.

VI. Poważnym problemem jest sprawa inwestycji. Czy inwestować w ogóle, czy wstrzymać się całkowicie? Inwestować trzeba, lecz w granicach praktycznej użyteczności danej inwestycji. Każda inwestycja, która prowadzi do usprawnienia procesów produkcji i polepszenia opłacalności, jest bezwzględnie bardzo wskazana.

VII. Palącą jest sprawa remontów! Bezwzględnie nakazem obecnej sytuacji jest doprowadzenie wszystkich urządzeń technicznych do idealnego stanu funkcjonowania. Stała konserwacja i dokonywanie natychmiastowych napraw uszkodzeń powodowanych normalną pracą przedsiębiorstwa, to postulat ważny.

Każdej bowiem chwili, od wielu przedsiębiorstw — nawet tego się nie spodziewających, może rzeczywistość życiowa zażądać zdania egzaminu najwyższej sprawności.

VIII. Tak jak urządzenia techniczne, tak i posiadane środki lokomocyjne muszą być przygotowane do pełnego użytku. Mogą bowiem być potrzebne dla szybkiego przerzucenia zapasów ważniejszych urządzeń, z okolic bezpośrednio zagrożonych w okolice mniej zagrożone. Poza tym środki lokomocyjne mogą być potrzebne do celów wojskowych, lub ewakuacji ludności cywilnej.

IX. Polityka personalna to także problem o dużym znaczeniu; zawczasu więc należy sporządzić ściśle rejestry osób, które w decydującej chwili zostaną wcielone do armii, kolumn sanitarnych, ratowniczych itp. Przedsiębiorstwo nie może pozostać bez rąk roboczych. Toteż poza sporządzeniem również rejestrów osób, które do działań wojennych wcielone nie będą, należy prowadzić intensywne przeszkolenie tych osób. Przedsiębiorstwo musi mieć tak zorganizowany i przeszkolony personel, ażeby każdej chwili mogło zastąpić jednych pracowników drugimi. Jest to potrzebne tak na wypadek wcielenia zdolnych do służby wojskowej, jak i na wypadek konieczności zwiększenia czasu pracy (wprowadzenie 2 lub 3 zmian ruchu).

Jakie płyną wnioski z przeprowadzenia tych kilku wskazań szczegółowych? Zdrowy rozwój gospodarczy i wzrost siły kupna!

Zakupy surowców, półfabrykatów, części zapasowych, opakowań itp. — wzmagają obrót gotówkowy. Produkcja dla potrzeb normalnych i na zapas (ogłędna), remonty, praktyczne inwestycje, transporty strategiczne, przeszkalanie personelu itp., powodują utrzymanie w pełni dotychczasowego zatrudnienia, a nawet jego zwiększenie.

Zwiększenie zaś obrotów gotówkowych, poczucie stabilizacji w pracy i zwiększenie zatrudnienia, wywoła automatycznie wzrost siły kupna. Wiemy zaś, że każde zjawisko gospodarcze ma swoją dynamikę potencjalną, utajoną, która raz wyzwolona, wkracza w stan narasta-

nia, czyli progresji. Szczególnie dotyczy to narastania siły kupna, wyzwolonej choćby niewielu nawet bodźcami.

Czy postępowanie omówione w niniejszym artykule kryje w sobie jakie niebezpieczeństwo, gdyby świat uniknął wojny? — Nie!!

Przede wszystkim dlatego nie, że nie jesteśmy krajem przeinwestowanym, ani prze-uprzemysłowionym. Jest wręcz przeciwnie! Również cierpimy raczej na chroniczny brak zapasów rezerw, potrzebnych i w czasie błogiego pokoju. Poza tym ewent. odprężenie (oby nastąpiło jak najprędzej!), wywoła bardzo silne zwiększenie obrotów i wymiany towarowej, szczególnie z państwami, prowadzącymi już od dłuższego czasu gospodarkę wojenną. Również zwiększy się chłonność rynku krajowego. Nie grozi więc nam żadne zakorkowanie i zapewnia wyzyskanie wszystkich elementów koniunkturalnych, czy w złych czy w dobrych okolicznościach.

Należy zresztą podkreślić, że wszystkie omówione tu sugestie prowadzą jedynie do solidnego „pogotowia sprawności“, potrzebnego nie tylko na wypadek trwania wojny, czy sytuacji „ni wojny, ni pokoju“, — lecz również w czasie trwania niczym nie zamąconego pokoju.

Konkludując, stwierdzamy:

Polska niczego od nikogo nie żąda i nikomu nie zagraża. Będzie jednak bezwzględnie bronić nienaruszalności swych granic, interesów i praw! Dlatego też żąda od swoich obywateli pracy, pracy i jeszcze raz pracy — zapewniającej jak najsprawniejsze funkcjonowanie całego życia gospodarczego w każdej okoliczności.

P. S. Wszelkie zniszczone urządzenia, zwłaszcza stare żelastwo zapychające magazyny, oddajcie możliwie zaraz na FON!

Tadeusz Twardowski

Co nowego przyniosły Targi Poznańskie?

Wobec silnej rozbudowy przemysłu rowerowego w Polsce oddano mu w tym roku do dyspozycji osobny pawilon, wyodrębniając go z działu samochodowo-motocyklowego, w ramach którego wystawiał na zeszlórocznych Targach.

Już pobieżne przejście przez pawilon orientuje zwiedzającego w postępie przemysłu rowerowego w stosunku do lat poprzednich. W tym roku bowiem widziało się na poszczególnych stoiskach tylko nieliczne rowery zagraniczne, gdy w latach dawniejszych ilość marek zagranicznych w dziale rowerowym była duża. W świetle wystawy targowej przemysłu rowerowego stwierdzić należy, iż w swym obecnym stanie rozwoju przemysł rowerowy w Polsce produkuje rowery, w całości z poszczególnych części, wytwarzanych w kraju. Jako pochlebny objaw, świadczący o pewnej ambicji naszego przemysłu należy podkreślić chęć rywalizowania z przemysłem zagranicznym. Na ostatnich wystawach rowerowych w Londynie i w Berlinie, pokazywano jako rewelację rowery lekkie o wadze $5\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{2}$ kg. Tymczasem okazuje się, że i w Polsce rozpoczęto produkcję tego typu rowerów; jedna z fabryk bydgoskich pokazała na Targach rower lekki o wadze 7 i pół kg. Poza tym rowerem drugą nowością jest rower typu wybitnie ciężkiego, przystosowany specjalnie dla celów wojskowych. Rower ten jest zmontowany z rur stalowych, z miejscem na zawieszenie karabinu i dogodnym bagażownikiem uwieszonym z tyłu roweru.

W ostatnich miesiącach wiele miejsca poświęcono w prasie sprawie zawartej umowy przez Instytut Kultury Wsi z 3 fabrykami na stworzenie typu roweru ludowego, przeznaczonego przede wszystkim dla wsi, w cenie zł 95 do 97. Jako potwierdzenie naszych twierdzeń, iż tanie i dobre rowery posiadamy, jedna z montowni poznańskich wystawiła typ roweru ludowego, zbudowanego silnie i przystosowanego do najgorszych nawet warunków drogowych. Mimo zupełnie dobrej jakości, cena roweru nie przewyższa zł 97.

Poza rowerami gotowymi bogato był reprezentowany przemysł części i akcesoryj rowerowych. A więc przede wszystkim wszelkiego rodzaju ramy rowerowe, widełki, kierownice ze stali nierdzewnej, obreże, szprychy i łańcuchy, a nawet przekładnie.

Wreszcie z prawdziwą satysfakcją podnosimy, iż polski przemysł rowerowy w swej znacznej przewadze stosuje do produkcji rowerów polską stal górnośląską.

Przegląd stoisk w pawilonie rowerowym wykazał jedną poważną lukę w polskim przemyśle akcesoryj rowerowych. Mianowicie brak produkcji piast i dynamo-reflektorów. Tak jedne, jak drugie sprowadzamy jeszcze w zbyt dużych ilościach z zagranicy.

W latach ostatnich staje się coraz więcej popularnym rower „zmotoryzowany“ zwany ogólnie motorowerem. Nie więc dziwnego, że w ramach wystawy przemysłu rowerowego licznie zaprezentowano ten typ pojazdów. Niestety przy tych rowerach na ogół są stosowane silniki zagraniczne, a przede wszystkim produkcji niemieckiej.

Na zakończenie pragniemy stwierdzić raz jeszcze silny rozwój przemysłu rowerowego w Polsce, który znalazł swój wyraz na Targach. Poza tymi wszystkimi dodatnimi objawami, o których wspominamy wyżej nie możemy pominąć milezieniem objawów ujemnych. Dopatrujemy się ich przede wszystkim w opóźnieniu polskiego przemysłu rowerowego przez kapitały obce. Odnosi się to nie tylko do przemysłu, lecz również do handlu. Mówimy to oczywiście w odniesieniu do tej branży w całej Polsce.

Pomijając jednak tę ujemną stronę, jeżeli chodzi o ocenę ogólną niewątpliwie musi ona wypaść dodatnio. W produkcji rowerowej bowiem znajdujemy się bardzo blisko do pełnego uniezależnienia się od zagranicy.

* * *

Po tej ogólnej charakterystyce działu rowerowego, przechodzimy do opisów poszczególnych stoisk, interesujących naszą branżę.

Wystawiennictwo targowe branży mechanicznej

HURTOWNIA MECHANIKÓW
SPÓŁDZ. HANDL. Z ODP. UDZ. W POZNANIU.

Do jednych z pionierskich firm handlowo-przemysłowych branży rowerowej w Polsce należy Hurtownia Mechaników, powołana do życia w roku 1920. Firma nastawiona jest nie tylko na sprzedaż rowerów, lecz również na produkcję ich części.

Jako firma handlowa posiada ona kontakt z różnymi firmami zagranicznymi, z których jedną jest firma Perry & Co, LTD, Tyseley, Birmingham. Artykuły tej firmy widzieliśmy na stoisku Hurtowni Mechaników. W szczególności uwagę zwracają piasty marki „Perry” wolnobiegowe, przednie i tylne, łańcuchy motocyklowe oraz trybiki wolnobiegowe.

Wobec istniejących tendencji stworzenia roweru ludowego, z dużym zainteresowaniem obejrzelśmy pokazany przez Hurtownię Mechaników rower ludowy o nazwie „Wiarus”. Jest to rower dla wszystkich, a ze względu na jego tanią cenę dostępny dla szerokiego sfer wiejskich. „Wiarus” jest wykonany z pierwszorzędного materiału, przy czym wszystkie jego części składowe są wyrobu krajowego. Dla tego też można powiedzieć o nim: polski rower dla polskiej wsi. Mimo wysokiej jakości cena roweru jest niska, waha się bowiem od zł 88,— do zł 97,—. A więc jest to cena wysuwana ostatnio przez instytucję pragnącą dostarczyć nowy typ roweru ludowego polskiej wsi po tej właśnie cenie.

Na stoisku widzieliśmy montowane przez Hurtownię Mechaników rowery z części zagranicznych najwyższej jakości, znane na rynku pod markami „Stella”, „Orkan”, „Matador”, „Preciosa” i „HMP”. Poza tym pokazała Hurtownia Mechaników artykuły własnej produkcji jak: ramy do rowerów i widelki.

„FRANOLD” — ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE —
INŻ. F. FRANKOWSKI, POZNAŃ

Prowadzona w szybkim tempie w latach ostatnich akcja motoryzacji kraju, oraz dążność do uniezależnienia się przemysłu tej gałęzi produkcji od zagranicy, przyczyniły się do powstania szeregu fabryk, produkujących części i akcesoria sprowadzane przed tym z zagranicy. Jedną z takich, pionierskich placówek są zakłady przemysłowe „Franold” inż. Frankowski w Poznaniu, które pierwsze w Polsce zaczęły wytwarzać na szeroką skalę łańcuchy motocyklowe i motorowerowe, mogące pokryć zupełnie zapotrzebowanie wewnętrzne. Przy stale wzrastającym popycie na motorowery, opanowanie wytwórczości poszczególnych części przez krajowe fabryki jest rzeczą bardzo ważną, to też powstanie tego rodzaju fabryki sfery zainteresowane powitały z żywym zadowoleniem. Podkreślić należy z uznaniem, iż wszelkie maszyny - automaty, używane przy produkcji łańcuchów przez Fabrykę są pomysłu i konstrukcji jej właściciela. Proces tworze-

nia łańcuchów przechodzi szereg faz; i tak masa produkcyjna wędruje przez szereg maszyn automatycznych, gdzie się ją wytłacza, numeruje, falsetuje i dziurkuje, po czym przechodzi przez piec hartowniczy, gdzie ulega zniebieszczeniu (farbowaniu) względnie nawęglaniu, by w końcu jako płytki tak zwane łubki i tulejki tworzyły część składową ogniwa łańcu-



Wiceminister P. i H. Sokółowski w czasie otwarcia Targów Poznańskich na stoisku firmy „Franold”. Objaśnienie udziela inż. Frankowski, właśc. firmy.

cha. W całym procesie wytwarzania największą rolę odgrywa hartowanie oraz dokładność wymiarów tworzywa, które to rzeczy decydują o trwałości łańcucha i pewności jazdy. Ogniwa nituje się w łańcuch, który poddany działaniu konserwującemu specjalnych tłuszczów jest już gotowy do założenia na maszynę. Ze łańcuchy Firmy „Franold” zdały egzamin wytrzymałości świadczą szeroki zasięg, objęty produkcją zakładów inż. Frankowskiego, znaną całej Polsce. Z rokiem przyszłym fabryka zamierza uruchomić produkcję szeregu innych części motocyklowych. Będzie to nowy krok na drodze do usamodzielnienia polskiego przemysłu części motocyklowych i zerwania z importem zagranicznym.

„TORNEO” FABRYKA ROWERÓW I MOTOCYKLI
W BYDBOSZCZY

Do najstarszych fabryk rowerowych w Polsce należy fabryka rowerów „Tornado” w Bydgoszczy uruchomiona jeszcze w r. 1904. Z nowości wystawionych na Targach przez nią wymienić przede wszystkim trzeba motorowery własnej produkcji zaopatrzone w silniki Steinhagen-Stranzki Warszawa. Motorowery te o nazwie „Tornado” zdobyły już rynek w Polsce. Poza tym typem motorowery zakłady firmy pokazały motorower z silnikami niemieckich Sachs'a. Ten typ motorowery jest traktowany jako pojazd mechaniczny dla wsi i miast, nadaje się doskonale na wszelkie drogi i bezdroża, a przy tym zużywa tylko 2 litry paliwa na 100 km przebytej drogi.

POMORSKA FABRYKA ROWERÓW

T. Z. O. P. w Bydgoszczy, wł. W. Jahr

Główną dziedziną produkcji firmy jest montowanie całych rowerów, poza tym również produkuje części składowe. Ciekawą nowością, jaką zauważyliśmy na stoisku firmy był rower wojskowy, o ochronnej barwie zielonej, zmontowany ze specjalnie silnych rur stalowych z miejscem na zawieszenie karabinu i dogodnym miejscem na bagaż z tyłu roweru. Cena roweru 160 złotych. Rower ten budowany jest z myślą o przebywaniu przez niego wszelkiego rodzaju dróg, nie tylko szosowych, lecz również niewygodnych dróg polnych. Dalszą nowością, z jaką wystąpiła Firma na Targach to zupełnie nowej, własnej konstrukcji motocyklowe siodelka IKB, nisko budowane.

Na ostatnich wystawach rowerowych w Londynie i Lipsku pokazywano jako swojego rodzaju rewelację lekkie rowery wagi 5½ i 7½ kg. Okazuje się, że również lekkie rowery budujemy w Polsce. Na stoisku Pomorskiej Fabryki Rowerów W. Jahr widzieliśmy piękną wyścigówkę na 3 biegi, ważącą tylko 7½ kg.

JÓZEF KAMIŃSKI i Ska Ostrów Wlkp.

Jako czołowy eksponat specjalnie przez firmę reklamowany na tegorocznych Targach Poznańskich było siodelko rowerowe, charakteryzujące się niezwykle elastycznością i dowolnie przesuwającym uchwytem, o nazwie „Turf 75“. Jest to siodelko szerokie, wygodne, silnej konstrukcji i stanowi pierwszorzędne wyposażenie dla każdego roweru. Oprócz niego firma pokazała ulepszone rowerowe siodła „Derby“ i „Reform“.

Uwagę zwracała kierownica rowerowa, niklowana, chromowa, gwarancyjnie nierdzewna, poza tym nowe ochroniacze łańcuchowe (pół kartery) krystalizowane o różnych kolorach. Firma wystawiała również części siodelkowe i wszelkie inne części rowerowe oraz siodelka motocyklowe (à la Hercules) płaskie, wygodne o nadzwyczaj silnej konstrukcji.

„OGNIWO“ — HURTOWNIA ROWERÓW

FELIKS LEWANDOWSKI, Toruń

W zakresie własnej produkcji, firma pokazała na Targach, baterie „Ogniwo“, oparte na elementach galwanicznych. Firma produkuje baterie kieszonkowe dzwonek i pudełkowe, baterie anodowe i mokre oraz wszelkie przybory do baterii anodowej mokrej.

W dziale handlowym, firma pokazała prowadzone przez siebie rowery, motocykle oraz wszelkie akcesoria rowerowo motocyklowe. A więc rowery krajowej i zagranicznej produkcji, motocykle, maszyny do szycia. Z akcesorii rowerowych, Hurtownia prowadzi m. i. bagażniki, bidony, błotniki, części do błotników, bolec do podpórek siodłowych, apteczki rowerowe, itp.

HURTOWNIA PNEUMATYKÓW — Ostrów Wlkp.

Hurtownia Pneumatyków w Ostrowie Wlkp. jest największą tego rodzaju firmą w okręgu ostrowsko-kaliskim. Głównymi markami rowerów które prowadzi, to rowery „Otello“ i „Herold“, które produkuje we własnym zakresie. Uwagę na stoisku firmy zwracał motorower produkcji niemieckiej pod nazwą „Herkules“, charakteryzujący się taniością w eksploatacji, której wyrazem jest fakt, iż przejazd 1 kilometra wynosi zaledwie 1,2 grosze.

BRACIA RAMME — Bydgoszcz

Na stoisku firmy zwracały przede wszystkim uwagę słynne wirówki do mleka „Milena“. Wirówki te posiadają nie tylko pokrywę i spód baka z fosforospizu, lecz także talerzyki z tego samego materiału. Bęben jest ciężki, dzięki czemu bardzo dobrze zachowuje równowagę. Jego zaletą jest bardzo dokładne pacynowanie, co podnosi jego wysoką jakość. Pokazane najnowsze typy wirówki „Milena“ posiadają oliwienie centralne, a naczynia blaszane wykonane z poniklowanej blachy mosiężnej.

**„SVEA“ SP. AKC. TOWARZYSTWO HANDLOWE
W WARSZAWIE, Al. Jerozolimska Nr 20**

Głównymi eksponatami na tym stoisku, to wolnobiegowa piasta hamulcowa „Novo“ produkcji szwedzkiej, znanej, światowej marki Husqvarna. Wraz z jej popularyzacją zagranicą, przyjmuje się ona coraz więcej również i w Polsce. Jako jej zalety wymienia się: niewielką ilość części składowych piasty, niezbyt dużą wagę i prostą nieskomplikowaną budowę, silne niezawodne hamowanie przy niezbyt dużym, martwym biegu, gwarancję niezbyt dużego zużycia dzięki stalowej kutej pochwie hamulcowej. Doskonałe świadectwo piastie tej wystawiają firmy, produkujące rowery, które wyrażają się o niej w superlatywach. I tak wytwórnia rowerów „Pusz“ w Warszawie w jednym z listów, wy stosowanych do firmy „SVEA“, pisze:

„...Nie możemy tu również pominąć wielkiej wartości piasty „NOVO“ dla wózków transportowych, gdzie sama jej budowa jest gwarancją trwałości oraz idealnego hamowania przy maximum obciążenia“. Podobnie kwalifikuje wartość piasty fabryka rowerów A. Rybowski w Warszawie, podnosząc: „Nabyłem dotychczas 5 tysięcy sztuk piast „NOVO“ i czuję się w obowiązku wyrazić zadowolenie moje, jak i moich klientów. Mogę rekomendować piasty „NOVO“ na cały świat“.

Poza omawianą piastą, widzieliśmy na stoisku wystawiony szwedzkiej produkcji motocykl, popularną setkę, Husqvarna. Poza tym łańcuchy szwedzkie do rowerów „CEJ“ Johansson'a, elastyczne siodła szwedzkie i osobne motory do motocykli.

Jako nowość firma pokazała widelec do motorowerów i rowerów z opatentowanym wynalazkiem, gumowymi resorami.

LEMANSKI IGNACY

Poznań, Wały Zygmunta Augusta 3

Firma należy do najmłodszych, która rozpoczęła produkcję motocykli małowielitrażowych 98 cm, pod marką „Zuch“; do 70% zasadniczych części motocykla wyrabia firma we własnym zakresie, resztę zaś pochodzących również z krajowej produkcji przejmuje od innych firm wytwórczych. Dzięki temu motocykl „Zuch“ jest w 100% wyrobem polskim.

Przy konstrukcji ramy motocykla „Zuch“ są zastosowane rury stalowe, jednorurkowe, spawane, poddane termicznej obróbce wzmacniającej, co daje gwarancję bezpieczeństwa. Widełki w motocyklu są wykonane z blachy stalowej, dostarczanej w stanie surowym przez jedną z najpoważniejszych firm poznańskich. Silnik, sere motocykla pochodzi z Poznańskiej Wytwórni Silników. W motocyklach pokazanych na Targach zastosowano w piastach łożyska kulkowe, które nie wymagają żadnego regulowania. Raz uregulowane i wmontowane wystarczają na przestrzeń około 30 tys. km.

S. A. Brevillier-Urban, Ustroń (Śląsk)

Pionierska praca fabryk maszyn, pomimo dużych oporów nie ustaje w swych trudach, lecz z roku na rok powiększa swoją działalność, idąc w kierunku coraz to nowych udoskonaleń. Zobrazowaniem corocznych osiągnięć są zwykle Targi Poznańskie, na których wystawia się wszystkie wyprodukowane nowości oraz rozmaitych typów maszyny. Na tegorocznych Targach Poznańskich jedno ze znaczniejszych miejsc zajęła firma Brevillier-Urban T. A. w Ustroniu, ze swymi najnowszymi maszynami, oraz kominami i piecami stałopalnymi.

Z działu maszyn, mających szerokie zastosowanie w mechanicznych warsztatach, nowością są prasy, w których dwuramienna prasa cierna typu StF do 700 t. stanowi jeden z ciekawych punktów programu budowy maszyn. W ramach tego właśnie programu mieści się szereg pras jedno i dwuramiennych, wrzecionowych, pras ręcznych do wytłaczania, jedno i dwuramienne prasy cierne, prasy pedałowe, tłocznie śrubowe do prostowania, jednoramienne prasy mimośrodowe, młoty sprężynowe, wreszcie nożyce korbowe kilku typów.

Dział narzędzi, chociaż nie może poszczycić się specjalnymi nowościami, przedstawia się bardzo bogato. Firma wykonuje prawie wszystkie narzędzia proste, które widzimy w ręku każdego prawie mechanika, ślusarza, kowala, kamieniarza itp. Zbędnym byłoby dodawać, że jakość tych narzędzi stoi na najwyższym poziomie w wykonaniach przy stosunkowo niskich cenach. Jednym z narzędzi, cieszącym się dużym zainte-

resowaniem zwiedzających wystawę są nożyce krążkowe ręczne, typu „Siłacz“. Posiadają one przekładnię dźwigową, oraz urządzenie pozwalające na automatyczne podsuwanie ciętej blachy. Działanie tych narzędzi jest niezwykle proste.

Wreszcie dział trzeci: kominów i pieców stałopalnych. W myśl hasła: „W nowoczesnym mieszkaniu — nowoczesny piec“ fabryka rzuciła na rynek krajowy kilkanaście estetycznych i efektownych modeli w różnych cenach i o różnej technice wykonania. Są one niezwykle wygodne, zajmują mało przestrzeni, a nie duża waga pozwala na przenoszenie ich z miejsca na miejsce. Rozpalają się szybko, a zachowują długo temperaturę, której wysokość oznaczają specjalne regulatory. Hermetyczne zamknięcie jest gwarancją zupełnego bezpieczeństwa. Są one rewelacją w swoim rodzaju, gdyż koszty ich amortyzują się już w pierwszym sezonie. Trzeba zaznaczyć, że przy piecach tych nie ma osadu, ezadu, dymu, kłopotu z opaleniem itp.

Fabryka przystępuje obecnie do opracowania nowych projektów, które jeśli mamy wierzyć zapewnieniom, mają być szczytem wygody i praktyczności. Nadmienię przy tym należy, iż konstrukcja motocykla „Moj“ nie jest opartą na jakichkolwiek zagranicznych licencjach, lecz wyłącznie na konstrukcji własnego pomysłu. Posiada on wysoką wydajność pracy, bezpieczeństwo, pewność ruchu i przystosowanie do najgorszych warunków terenowych.

Zakłady przemysłowe „Piastów” Warszawa, ul. Złota

S. A.

Efektownie urządzone stoisko firmy „Piastów“ ilustruje niezwykle bogatą produkcję zakładów, wyrabiających niemal wszystko co wiąże się z przemysłem gumowym, a więc wszelkiego rodzaju artykuły techniczne, pasy pędne, przybory gumowe elektrotechniczne, samochodowe, rowerowe, składaki gumowe. Przede wszystkim zaś znane ze swej jakości opony rowerowe lekkie, trwałe, niezawodne na polskie drogi, dla każdego rowerzysty. Doskonale dętki „Piastów-Express“, uchwyty gumowe na kierownice w kolorze czarnym lub czerwonym, węże do pompek, gumy hamulcowe, gumy do pedałów oraz płytki do reparaacji dętek na zimno z podklejoną ceratką.

Specjalny dział produkcji obejmują artykuły sportowe, jak: dętki do piłek nożnych, krążki hokejowe, poduszki gumowe, gumy do proc, materace gumowe. Fabrykacja obejmuje poza tym: pasy pędne, transpor-

tery, uszczelniacze, węże ssane, taśmy izolacyjne, gumowe części samochodowe, podłogi i chodniki „Ruboleum“, wały gumowe, gumki do wycierania „Piesek“ i wiele innych artykułów gumowych. Oryginalną nowością dla wygody i zdrowia kolarzy są poduszki na siodełka rowerowe i motocyklowe wszelkich typów pod nazwą „Piastopil“. Wykonane są one z elastycznej gumy gąbczastej. Liczne sześciennie komórki poduszki są połączone u podstawy na jednej płaszczyźnie i posiadają na swych górnych i bocznych ściankach otwory dla przepływu powietrza. Poduszki te są higieniczne, nie zatrzymują kurzu i dają się łatwo myć wodą z mydłem. Są wykonane z trwałej mieszanki kauczukowej, są lekkie i przyjemne w użyciu, sprawiając przy siedzeniu uczucie komfortu i wypoczynku. Prócz siodełek rowerowych poduszki „Piastopil“ mają szerokie zastosowanie w materacach, fotelach, chodnikach itp.

I. C. G. FABRYKA AKUMULATORÓW

wł. inż. Czesław Gottschalk

Istniejąca już od 10 lat firma wytwarza akumulatory wszelkich typów i wielkości. Poza nimi produkuje skrzynki ebonitowe do akumulatorów; w czasie najbliższym firma uruchamia dział wyrobów gumowych — wszystkich gatunków gum technicznych. W czasie ostatnich opracowano w zakładach firmy nowy system akumulatora pod nazwą I. C. G. „Intensiv“ w którym zastosowana jest specjalna izolacja, dzięki której zmniejsza się wydatnie opór wewnętrzny. Dlatego też akumulatory I. C. G. „Intensiv“ startują w samochodzie żywiej i szybciej od typów innych. Dzięki swojej wydajności i taniości mogą stać w rzędzie najlepszych tego rodzaju wyrobów.

OPONY Z KERU

Poraz pierwszy można było zobaczyć na Targach opony wyprodukowane z „Keru“ syntetycznego kauczuku. Znaleźliśmy je na stoisku f-my „Stomil“.

Olbrzymich rozmiarów opona, umieszczona w centralnym punkcie głównego stoiska „Stomila“, to jakby symbol znaczenia tej placówki gospodarczej dla naszego gospodarstwa narodowego.

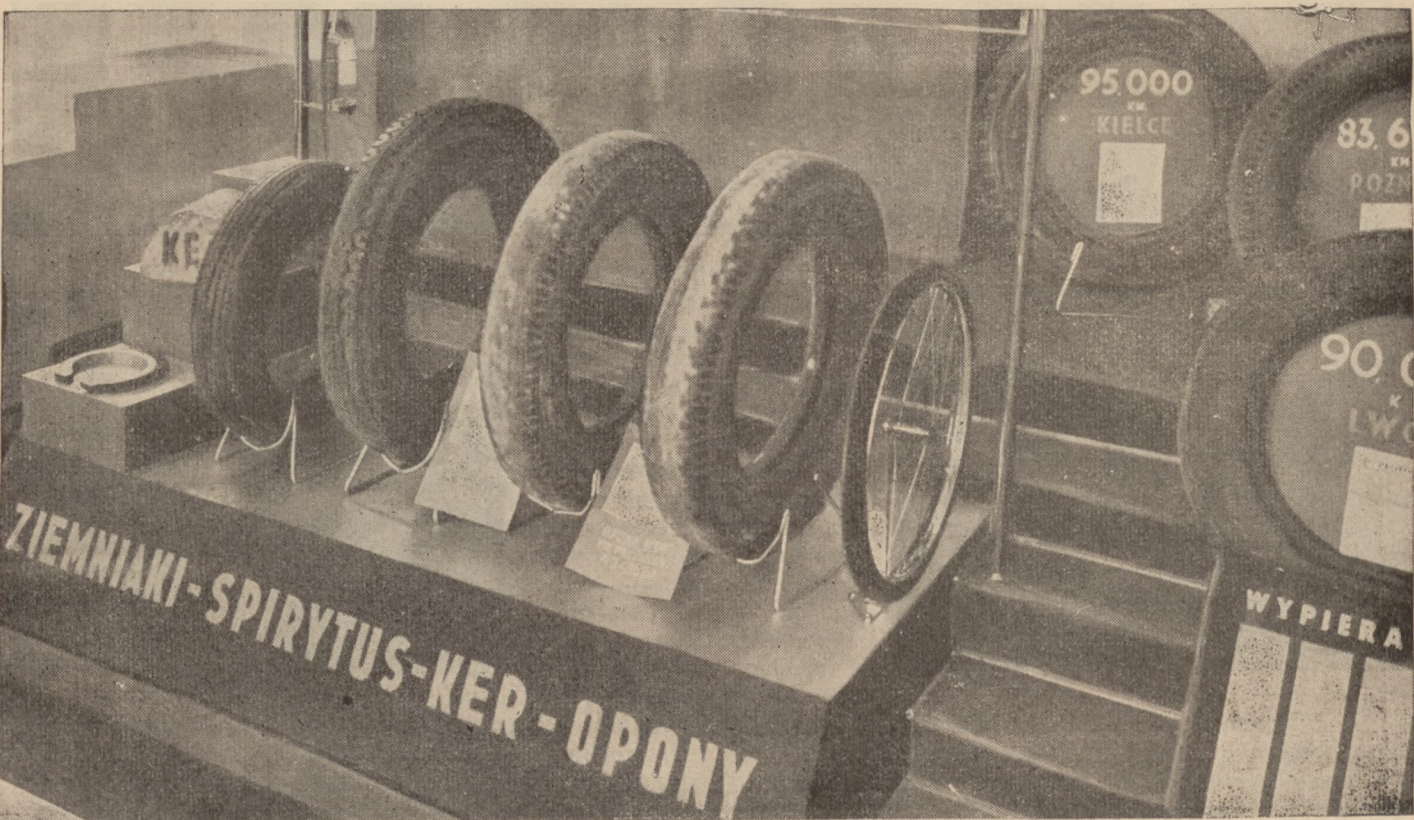
Dziesięcioletnia (w tym właśnie roku mija 10 lat od założenia przedsiębiorstwa) historia „Stomila“, to pasmo walki o niezależnienie rynku polskiego w tak ważnej dziedzinie, jak produkcja opon, od zagranicy, to głębokie studia nad znalezieniem typu produktu,

najbardziej przystosowanego do naszych warunków. Stoisko „Stomila“ na Targach, to jakby resumé 10-letniego wysiłku, a więc: umieszczone na tylnej ścianie zdjęcia fotograficzne dają pojęcie o rozmiarach przedsiębiorstwa i jego nowoczesnych urządzeniach. Widzieliśmy tam fragmenty potężnych zakładów zbudowanych w Centralnym Okręgu Przemysłowym w Dębicy oraz wielką halę wulkanizacyjną z prasami i szereg interesujących maszyn. Te oto zakłady przemysłowe pracują wytrwale nad uniezależnieniem naszego rynku i zadośćuczynieniem potrzebom naszej motoryzacji.

Dalej wzrok nasz pada na interesujące tablice statystyczne, z których jedna obrazuje stały i konsekwentny wzrost produkcji, nie zahamowany jakimikolwiek bądź czynnikami koniunkturalnymi, druga zaś to tytuł do szczególnego uznania wysiłków „Stomila“, a mianowicie tablica, ilustrująca wzrost pokrycia zapotrzebowania rynku wewnętrznego produktami „Stomila“.

Przechodząc do właściwych eksponatów, pragniemy zwrócić uwagę, przede wszystkim na szereg nowości, które znalazły się na stoisku. A więc opony ciężarowe nowej konstrukcji t. zw. bezpodkładowe, szczególnie odporne na rozgrzewanie się opon. Dalej opony motocyklowe „terenowe“, o specjalnym deseniach protektora, pozwalającym na jazdę po bezdrożach i drogach gruntowych.

Na specjalną uwagę zasługuje zbiór opon używanych z chlubnymi świadectwami szeregu przedsię-



Pionierską placówką polskiego przemysłu gumowego jest f-ma „Stomil“ S. A. w Poznaniu. Jej mamy do zawdzięczenia, iż już od lat polska produkcja opon samochodowych konkuruje skutecznie z zagraniczną, zmniejszając tej ostatniej wpływ na polskich rynkach. Stojąc na straży niezależności Polski w zakresie opon, f-ma „Stomil“ rozpoczęła w ostatnim roku produkcję opon w oparciu o „ker“ — kauczuk syntetyczny, produkowany w fabryce syntetycznego kauczuku w Dębicy. Na ostatnich Targach Poznańskich f-ma „Stomil“ pokazała opony z keru, oraz minimalny stopień zużycia tych opon po przejeździe 43,5 tys. km. Dla szerokiej publiczności było rewelacją, że „ker“ uzyskuje się po szeregu procesach chemicznych jakiemu jest poddany surowiec służący temu celowi, mianowicie ziemniak. Podjęcie produkcji keru posiada zasadnicze znaczenie dla gospodarstwa polskiego nie tylko z punktu widzenia militarne go, lecz również gospodarczego. Poważna część nadwyżek produkcyjnych ziemniaków będzie mogła być zużyta w przyszłości dla celów wytwórczych keru.

biorstw z przeróżnych terenów Polski, mogących się pochwalić imponującym przebiegiem kilometrażowym, od 80—120 tys. kilometrów.

Osiągnięcie takich przebiegów świadczy, że istotnie opona „Stomil” potrafi osiągnąć rekordowe wyniki, jeśli użytkujący umie się z oponami obchodzić; świadczy więc o tym, że wzrasta fachowość obsługi motoryzacyjnej naszych przedsiębiorstw autobusowych i transportów ciężarowych.

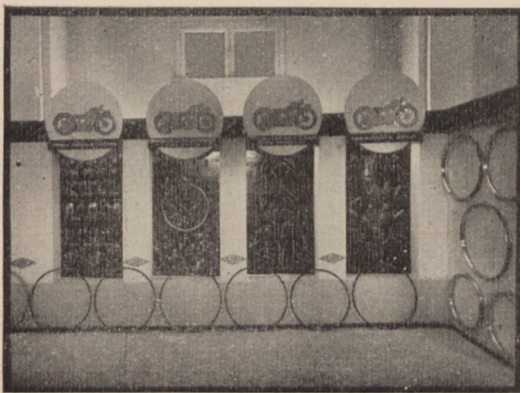
Przemawia do nas także tablica, wyliczająca naszych asów sportu automobilowego, zdobywczy na polskich oponach w kraju i zagranicą.

Na zakończenie opisu pozostawiliśmy rzecz najważniejszą, wzbudzającą zainteresowanie nie tylko fachowców, ale i najszerszych warstw. Są to polskie opony z polskich ziemniaków, czyli opony

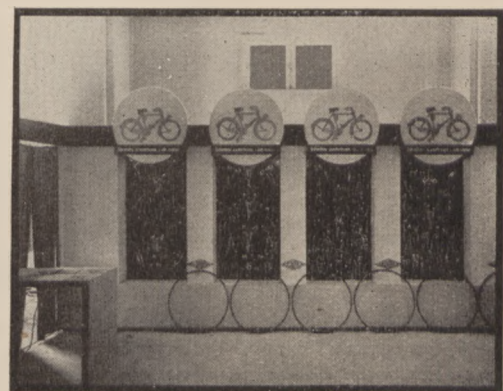
„ker“ z keru, tj. z polskiego syntetycznego kauczuku. Jesteśmy więc jednym z tak nielicznych dotąd państw które na tym polu mogą się poszczycić rewelacyjnymi wynikami, stanowiącymi chlubę nauki i przemysłu o znaczeniu ogólnopaństwowym.

Ten rewelacyjny wynalazek polski, wzbudzający ogólnie tak wielkie zainteresowanie, a praktycznie wykorzystany przez firmę „Stomil” stanowi niewątpliwie chlubną kartę z historii osiągnięć polskiej nauki chemii oraz polskiego przemysłu gumowego, którego najwybitniejszym pionierem i reprezentantem jest wymieniona fabryka. To co wielu innym państwom nie udało się dotąd mimo wielkich wysiłków, widzimy zrealizowane na stoisku Stomila. Nie dziw też, że firma „Stomil” wystąpiła z tym chlubnym eksponatem także na Międzynarodowej Wystawie Nowojorskiej.

„APOLLO”, Zakłady Przemysłowe DZIEDZICE



Do oryginalniejszych stoisk na tegorocznych Targach należało bezsprzecznie stoisko firmy „APOLLO”, Zakłady Przemysłowe, DZIEDZICE, urządzone w Pawilonie Nr. 3. Fabryka produkuje szereg dobrze w Polsce znanych akcesorii rowerowych i cieszy się bezgranicznym — rzecz można — zaufaniem nie tylko odsprzedawców ale i mechaników i konsumentów. Bo rzeczywiście



jej produkty są najprzedniejszego gatunku. Z artykułów produkowanych przez fabrykę „APOLLO” wymienić należy: obręcze, błotniki, szprychy i niple, obsady kierownicowe, stojaki, pompki, śrubociągi, ozdoby do błotników, szkiełka odbłaskowe z soczewkami „FAIRYLITES”, różne śruby i części do rowerów, oraz szereg artykułów do motocykli jak: obręcze, błotniki, szprychy i niple, pompki i t. d.

Jako nowości pokazano nam pierwszorzędnie hartowane i na automatach PITTLERA toczone obsady kierownicowe (syst. francuski 10-kątny, oraz t. zw. model „Brampton”), patentowane noski pedałowe, szprychy NIERDZEWNE, obręcze wzmocnione dwurzędowe (wzór zastrz.) i t. d.

Na specjalną uwagę zasługują błotniki t. zw. markowe. Widzieliśmy na stoisku f-y „APOLLO” niezmiernie bogatą kolekcję tych błotników do rowerów najprzedniejszych i przodujących marek polskich.

Fabryka istnieje 10 lat. Swym zasięgiem obejmuje cały obszar Rzeczypospolitej Polskiej, oraz W. M. Gdańsk.

A co pokazał na Targach przemysł radiowy?

Przemysł radiowy, rodzimy jak i zagraniczny reprezentowany był na tegorocznych Targach dość skromnie. Wśród wystawców dominowały miejscowe firmy. — Większe wytwórnie — z uwagi na kończący się tzw. „sezon radiowy“ — zajęte są przygotowaniem nowych modeli na sezon przyszły, toteż ograniczyły się do pokazania modeli na ogół znanych. Większe typy aparatów, wśród których uwagę zwracały znajdujące się w sprzedaży od ubiegłego sezonu odbiorniki automatyczne z klawiaturą stacyj wykazują znane udogodnienia i kombinacje konstrukcyjne. Przeważały za to typy mniejsze zarówno bateryjne, jak i sieciowe. W ogóle daje się zauważyć nawrót firm do zwiększenia produkcji aparatów małych, tańszych, a przy tym pod względem jakości i wydajności nie ustępujących wiele typom większym. Bateryjne aparaty o oszczędnościowym zużyciu prądu dostępne szczególnie dla ośrodków pozbawionych sieci elektrycznej znajdują nie mniejsze zainteresowanie.

Wśród aparatów dodatkowych, jak wzmacniacze aparatów rozdzielczych itd. również pozostało przy starym. Zanotować należy jedynie przenośny wzmacniacz typu mniejszego, bardzo wydajny, zbudowany w jedną całość, posiadający specjalny do niego przystosowany głośnik. Uwagę budzi również drugi typ większego o mocy wyjściowej 20 watów, pomyślany pod względem konstrukcyjnym bardzo umiejętnie, również przedstawiający całość wraz z tablicą rozdzielczą i wszystkimi kombinacjami przy wyłączaniu i włączaniu. Umożliwia on wszelkiego rodzaju transmisje i rozprawienie audycji po całym kompleksie sal a więc nadaje się szczególnie dla szpitali, szkół, więzień itp.

Natomiast oczekiwania zawiodły ogół, jeżeli chodzi o nadzieje dowiedzenia się pewnych danych z dziedziny telewizji, tak już popularnie stosowanej w Ameryce i Anglii a nawet i Niemczech. Pod tym względem granica wyprzedziła nas znacznie i prezentacja odpowiedzialnych firm nie nastąpiła. Nie wiemy nadal nic o możliwościach naszego rynku w tym względzie i jeśli chodzi o ogół — to nie ma dla niego danych, co do postępów polskiej techniki radiowej i w tej dziedzinie.

Biednie przedstawiał się, co szczególnie należy podkreślić drobny przemysł radiowy. A przecież pod tym względem możemy się pochwalić wcale pomyślnym rozwojem. Zamiłowanie do amatorskiej budowy aparatów radiowych, coraz bardziej znajduje poklask w szerszych kołach. Zaledwie jedna z firm krajowych przedstawiła poglądowo zdobycze tego przemysłu prezentując materiały i wyroby zagraniczne. Pokazano m. in. mało jeszcze znane i stosowane wibratory typu niemieckiego. Umożliwiają one zamianę prądu stałego na zmienny i zasilanie odbiorników bateryjnych prądem elektrycznym. Jest to szczególnie ważnym w ośrodkach pozbawionych sieci elektrycznej. Znajdują wibratory też zastosowanie w aparatach przenośnych, tak odbiorczych, jak i nadawczych. Stosuje się je naturalnie przy dodatkowej pomocy transformatorów i filtrów sieciowych. Wibratory zdały swój egzamin w innych krajach a w Ameryce i Anglii znajdują powszechne zastosowanie. Są one zresztą wyrabiane — co należy podkreślić — przez wytwórnie polskie.

Akumulatory mniejszego i większego typu, o znanej konstrukcji solidnym wykonaniu, uzupełniały ską-

py dział przemysłu radiowego. Tutaj bodaj firmy sprawiły największy zawód. A szkoda, bo dorobek naszego rodzimego przemysłu radiowego jest dość pokazny. Ogół nie bardzo orientuje się w możliwościach własnej wytwórczości. Dostępna ona jest na razie tylko części amatorów konstruktorów, która, jakkolwiek wzrasta stale, jest jeszcze nie duża. Produkcja polska zrobiła ostatnio duże postępy pod każdym względem. Wyroby naszego rodzimego przemysłu radiowego dziś pod wielu względami nie tylko dorównują zagranicznym wyrobom ale je nawet nierzadko przewyższają. Wykonane solidnie, są też łatwo dostępne w każdej chwili. Pokaz produktów polskich był by więc bardzo na czasie. O tym pamiętać należy w przyszłości.

APARAT RADIOWY Z KLAWIATURA

Jedno przyciśnięcie klawisza, opatrzonego odpowiednią nazwą stacji nadawczej, włącza aparat na żadaną stację. Osiem takich klawiszy, odnoszących się do najważniejszych stacji zastępuje w zupełności i skalę i gałki, które mimo tego rodzaju udogodnienia — istnieją i oddają wspólnie nieocenione usługi przy obsłudze sześciolampowej, siedmiobwodowej superheterodyny Philipsa zwanej krótko Super 7—39. Od kilku lat oczekiwaliśmy na coś nowego w odbiornikach radiowych. Udoskonalenia ich poszły w spodziewanym kierunku, mianowicie w zwiększeniu ilości obwodów

i uproszczeniu obsługi. Te dwie innowacje wprowadził Philips w serii superów na rok 1939, demonstrując na Targach pierwszorzędnego odbiornik, wyżej opisany w paru słowach, jako najnowszy i najlepszy z pośród swoich produktów. Niezależnie od tego typu, który rzeczywiście może za-



PHILIPS
Super 7-39

Z KLAWIATURA

NA 8 DOWOLNIE

WYBRANYCH STACJI

NASTAWIANIE LUB PRZESTAWIANIE KLAWISZY

Z JEDNEJ STACJI NA DRUGĄ ŁATWE I PROSTE

DEMONSTRUJEMY BEZ ZOBOWIĄZANIA DO KUPNA

dziwić swoją prostotą w obsłudze, istnieje kilka modeli pośrednich, kończących się rewelacją — bardzo tanim, popularnym odbiornikiem czterolampowym 439, o 7 obwodach strojonych, antifadingiem i dużym zasięgiem. Aparat ten mimo swych zalet jest przystępny w cenie niemal dla każdego, bo równa się cenie dawniejszych jednoobwodowych aparatów. Dużą zaletą tego odbiornika jest jego mały wymiar i jak we wszystkich zresztą aparatach Philipsa niezwykła łatwość obsługi.

Niezwykle ciekawym aparatem, jaki rzuca się w oczy, poza naogół znanymi odbiornikami jest aparat przystosowany specjalnie do samochodu. Bardzo ekonomiczny w eksploatacji, zużywa tylko 25 watów, a więc mniej, niż reflektor, antifading, głośnik elektrodynamiczny, przejrzysta skala z nowym, nieoślepiającym świetnym segmentem wskaźnikowym.

Jak zawsze zresztą, tak i teraz stoisko Philipsa zaciekało swoją atrakcyjnością.

Maszyna do stenografowania

BOLESŁAW SŁUPSKI, Poznań, Sew. Mielżyńskiego 12

Na stoisku tej firmy widzimy dwie nowości: maszynę do powielania w kilku kolorach, produkcji angielskiej i maszynę do stenografii Grandjansa. W szczególności zainteresowanie wzbudzała maszyna ostatnia. Dzięki niej stenografistka posiada możliwość niezwykle wyraźnego stenografowania z rekordową szybkością. Zazwyczaj przy stenografowaniu normalnym największą trudnością jest odczytywanie stenogramu. Trudność ta jest w zupełności usunięta przy używaniu maszyny stenografującej. Dotychczas maszyna ta nie jest

jeszcze należycie w Polsce oceniana, natomiast zagranicą popularyzuje się coraz więcej.

Niemniej ciekawym jest powielacz angielski Fordigraph do powielania w kilku kolorach. Wykonywane na niej druki wychodzą bardzo czysto i w pięknych tonacjach kolorów.

Poza tymi nowościami firma wystawiła maszyny biurowe do pisania i liczenia produkcji szwedzkiej, wśród których zwracały uwagę maszyny cichopracujące Adda.

DZIAŁ ROWEROWY

Praktyczny ścinak do szprych rowerowych

Podstawą sprawnej i racjonalnej pracy warsztatu mechanicznego jest niewątpliwie fachowe przygotowanie pracowników. Fachowość ta sprawia, że warsztat odstawia prace wykonane starannie i solidnie. To jednak nie wystarczy, gdyż warsztat mechaniczny powinien pracować nie tylko solidnie ale także konkurencyjnie. Przy pracach często się powtarzających — ma to miejsce w warsztatach specjalnych np. w warsztatach rowerowych — dużą pomocą jest pewien zasób przyrządów pomocniczych, które ułatwiają nie tylko czyste wykonanie roboty, lecz ponadto dają duże oszczędności czasu pracy. Zdolny mechanik przyrządy takie obmyśla sobie sam, lecz niemniej chętnie skorzysta z doświadczeń zdobytych przez innych. Dlatego też podajemy dziś dokładny opis dla wykonania praktycznego przyrządu pomocniczego służącego do szybkiego i czystego obeinania szprych rowerowych. Przyrząd taki będzie dla każdego warsztatu rowerowego cennym uzupełnieniem sprzętu, nie jest bowiem tajemnicą, że obeinanie większej ilości szprych jest pracą mozolną i dość kłopotliwą. Przy niedość dokładnym obeinaniu końcówki nie są gładkie co znów powoduje trudności przy gwintowaniu; nieraz też koniee szprychy zagnie się przy ucianiu, powodując następnie trudności przy wciąganiu jej do koła.

Wszystkie te niedomagania usuwa opisany poniżej przyrząd pomocniczy, który pozwala na bardzo szybką oraz dokładną pracę. Praca ta ogranicza się do włożenia szprychy do przyrządu i krótkiego uderzenia młotkiem na głowicę przyrządu, przy czym ucięcie wypada zupełnie czysto i dokładnie na wymaganej długości. Opisany przez nas przyrząd, który już zdał egzamin w niektórych warsztatach można bez trudności wykonać we własnym zakresie.

Ścinak składa się zasadniczo z silnego trzpienia stalowego oraz z ślizgającej się po nim również stalowej

głowicy. Grubość trzpienia może się wahać od 25—30 mm zależnie od posiadanego materiału, ważną natomiast jest rzeczą, aby stal była dobra. W dolnej części trzpień ścinamy na płasko, tak aby można go wkleszczyć w imadło.

W pewnej odległości od górnego końca trzpień stalowy posiada ostrze w kształcie litery V. Ostrze to wykonuje się w ten sposób, że przewierca się w pierw otwór 6 mm, następnie rozwierca go się od strony przeciwnej wiertłem 12—13 mm, mniej więcej do połowy grubości trzpienia, a wylot rozwierca się jeszcze rozwiertakiem stożkowym. Otwór 6-milimetrový należy rozszerzyć ku górze, i to w ten sposób, aby uzyskać wycięcie w kształcie litery V. Wnętrze otworu 6-milimetrovégo trzeba wypilować tak, aby obniżało się ku tyłowi. W ten sposób dolna partia wycięcia w kształcie litery V tworzyć będzie jedno ostrze ścinaka. Szczegóły ukształtowania ostrza wynikają z załączonych rysunków A i B. Rzecz oczywista, że ostrze to wymaga odpowiedniego zahartowania, należy je więc podgrzać do koloru czerwono-wiśniowego i hartować w wodzie z solą, następnie zaś kierując na ostrze płomień do spawania powyżej i poniżej wycięcia, napuścić do koloru żółto-złotego i przerwać napuszczanie przez powolne zanurzenie w wodzie.

Druga część ścinaka, głowica, wykonana jest również ze stali i posiada — zależnie od grubości trzpienia — przekrój 30 do 35 mm. Tworzy ona rodzaj cylindra, który powinien być wytoczony tak, aby głowica swobodnie, ale bez luzu posuwała się po trzpieniu. Dolna część głowicy obtoczona jest skośnie, jak to wskazuje litera X na rysunku C. W tej skosnej części głowicy znajduje się również wycięcie w kształcie litery V, tworzące drugie ostrze ścinaka. Po przeciwnej stronie umieszczony jest nieco obszerniejszy otwór, aby głowica nie zahaczała o szprychę. Ponadto głowica posiada jeszcze po obu stronach dwie szeliny-przewodnice, mające na celu prowadzenie głowicy w ten sposób, aby ostrza obu części trafiały dokładnie na siebie. W szcze-

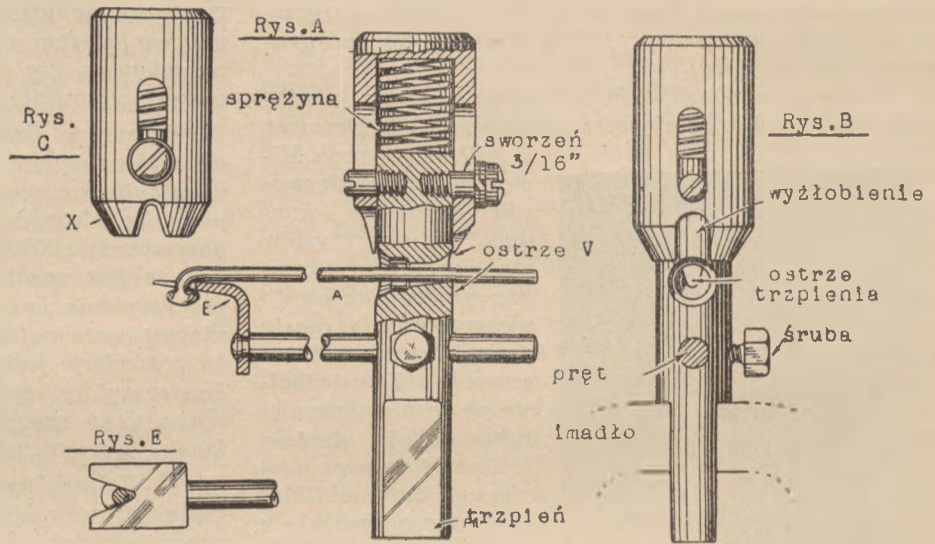
linach tych umieszczone są dwa sworznie wśrubowane w trzpień. Szerokość szczelin winna być ściśle dopasowana do grubości tych sworzni. Jeden z nich jest gładki, podczas gdy drugi ma płaską i dość szeroką głowę, pod którą umieszczona jest podkładka sprężynowa. Ma ona na celu przyeiskanie głowicy do trzpienia, tak aby oba ostrza przesuwaly się jak najbliżej siebie.

Głowica również wymaga hartowania, rozgrzewa się ją do koloru krwawo-czerwonego i hartuje w wodzie ze solą, poczym napuszcza się ją, najlepiej w ten sposób, że stawia ją się głową na rozgrzaną do czerwoności sztabę żelaza. W chwili kiedy ostrze będzie miało kolor żółto-złoty przerywa się napuszczanie przez ponowne zanurzenie w wodzie.

W głowicy umieszczona jest sprężyna spiralna, która po przecięciu szprych cofa głowicę do pierwotnego położenia. Po wycięciu szczelin w głowicy sprężynę tę należy umieścić w swym miejscu i dopiero po tym można wycechować miejsca dla sworzni prowadzących głowicę. Zamiast dwóch szczelin można też wyciąć cztery szczeliny, a wtedy można w głowicy przewidzieć dwa ostrza. Ma to tę dogodność, że w razie uszkodzenia jednego ostrza obraca się prosto głowicę o ćwierć obrotu i praca może iść dalej.

Tak przedstawia się konstrukcja praktycznego ścinaka dla szprych rowerowych. Aparat ten posiada jeszcze urządzenie dla dokładnego nastawienia długości szprych: w otworze umieszczonym nieco poniżej ostrza trzpienia znajduje się przesuwalny pręt, którego po-

żenie można zabezpieczyć odpowiednią śrubą. Na końcu pręta znajduje się płytka wygięta ku górze i nacięta w kształcie litery V (patrz rysunek E). Przed rozpoczęciem przycinania szprych ustala się dokładną ich długość i na długość tę nastawia pręt. Przy pracy wystarczy wsunąć szprychę do ścinaka, zaczepić ją końcem o płytkę a ucięcie wypadnie zawsze i dokładnie w tym samym miejscu.



Jak z powyższego opisu wynika, konstrukcja tego praktycznego przyrządu do szybkiego i dokładnego obeinania szprych nie jest wcale skomplikowana i wykonanie przyrządu nie sprawi żadnych większych trudności. Podkreślić jednak należy, że najważniejszą sprawą jest prawidłowe ukształtowanie obu ostrzy, gdyż właśnie kształt ostrzy powoduje, że końcówki uciętych szprych są gładkie i proste. Niemniej ważną rzeczą jest staranne zahartowanie ostrzy, od tego bowiem zależy trwałość przyrządu.



B. Hildebrandt

fabryka odzieży
zawodowej i ochronnej

POZNAŃ
Stary Rynek 73

GDYNIA
Świętojańska 51

HURTDETAL

Wysyłka pocztą nawet drobnego zamówienia

HURTOWNIA WYROBÓW GUMOWYCH

inż. W. Gadomski i I. Żołędowska

POZNAŃ, PLAC SAPIEŻYŃSKI 4/5

Dział rowerowy sportowy

Opony rowerowe i dętki fabryk

Stomil, Wolbrom i Piastów

KTO PODEJMIE PRODUKCJĘ?

Naftowa lampka rowerowa

(hsm) Przepisy o ruchu kołowym na drogach publicznych wymagają od kierowców wszystkich pojazdów oświetlenia od chwili zapadania zmroku do rana. Każdy wóz, rower czy tp. winny w czasie jazdy być wówczas zaopatrzone w światło zwracające uwagę kierowcom innych pojazdów i przechodniom, że przed nim znajduje się inny pojazd; znaczy to, że trzeba go przepisowo wyprzedzić, albo zjechać z drogi, by dać drugiemu drogę wolną.

Przepisy te obowiązują wszystkie pojazdy, a więc także rowery. Karzą nieprzestrzegającego ich kierowcę

in dotkliwy sposób. Mimo to wielu kierowców pojazdów konnych i rowerzystów stosuje się do przepisów powodując często nieszczęśliwe, często śmiertelne wypadki na szosach. Z niedbalstwem tym walczy nie tylko policja, ale także i niektóre organizacje np. Automobilklub, które organizują z pomyslnym rezultatem patrole szosowe z udziałem policjantów nakładających doraźne mandaty na niestosujących się do przepisów.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wśród karanych mandatami znajdują się w większości rowerzyści, bo rower zawsze jeszcze jest i będzie najpopularniejszym

środkiem lokomocji szerokich mas jako wehikuł najtańszy i bardzo prosty w użyciu. Tłumaczenie zatrzymanych na skutek braku przepisowego oświetlenia jest zawsze to samo: nie posiadam lampki, bo jest za droga.

Istotnie nie każdy właściciel roweru posiada latarkę, a nawet gdy ją posiada nie ma często czem ją oświetlić.

Popularne obecnie małe lampy o zapędzie dynamy są mimo swej wielkiej praktyczności jeszcze za drogie na kieszenie najbiedniejszych posiadaczy rowerów, rekrutujących się w swej masie z robotników przemysłowych i rolnych, a nawet często bezrobotnych. Używane dawniej lampki karbidowe są nie praktyczne dla trudności nabycia karbidu przy czym stale tutaj mówimy o kieszeni właściciela roweru dla którego nie jest on zabawką, czy środkiem do uprawiania sportu, lecz wprost czynnikiem pracy.

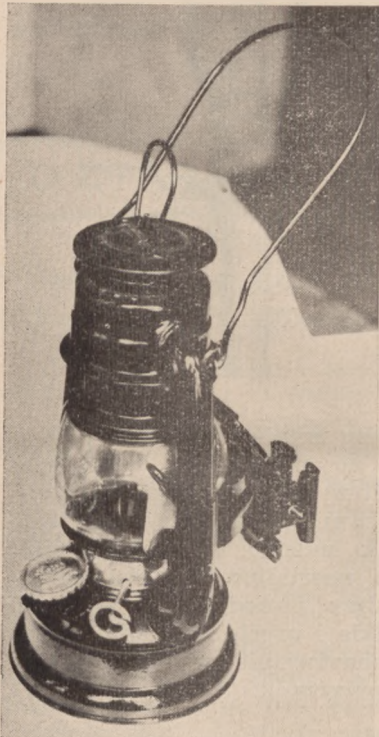
Zagranicą skonstruowano ostatnio lampkę rowerową, która winna położyć kres wszelkim trudnościom wymienionym poprzednio. Jest to znana powszechnie popularna lampa używana do oświetlania wozów czy gospodarstw. Różni się jednak tem od dotychczas znanej, że jest znacznie mniejsza i posiada adapter do przyłączenia ją do roweru. Koszt użycia lampki dzięki niskiej cenie nafty, jak i niewielkiej ilości jaką lampka potrzebuje jest minimalny. Wystarczy nafty za kilka groszy, by zapewnić sobie światło na dłuższy okres czasu. Cena samej lampki, bardzo już zagranicą popularnej, jest stosunkowo niska.

W Polsce lampka ta nie jest jeszcze znana. Mimo możliwości szerokiego jej stosowania nie znalazł się przemysłowiec, któryby zainteresował się produkcją naftowej lampki rowerowej. Fabrykacja jej ma widoki powodzenia. Budowa prosta, obsługa łatwa, cena przystępna oraz groszowa eksploatacja rokuje tej lampce duże pole zbytu, szczególnie, jeżeli weźmie się pod uwagę warunki wsi polskiej. Winien znaleźć się tylko wytwórca, który by podjął się fabrykacji. Jedyną tutaj trudnością jest jej opatentowanie zagranicą, ale dla przedsiębiorcy taka trudność nie powinna być momentem odstrasającym.

Powyżej reprodukuje się fotografię naftowej lampki rowerowej, jaką zrobiliśmy z oryginału lampki produkcji zagranicznej. Lampka posiada 3 uchwyty: jeden do przymocowania przy rowerze, drugi do wozu, a trzeci do powieszenia w stodole, czy innym spichrzu. Możliwość posłużenia się lampką przy różnych okazjach stanowi dla jej posiadacza poważne udogodnienie.

Zamiast klosza szklanego, zastosowano nietłukącą się masę, z powodzeniem zastępującą szkło.

Jeżeli by kto z Czytelników zainteresował się bliżej naftową lampką rowerową, chętnie służymy bliższymi informacjami.



ROWERY
 „OTELLO“ „HEROLD“
 o powszechnie znanej jakości
 poleca

HURTOWNIA PNEUMATYKÓW

OSTRÓW — WLKP. Sp. z o. o.

FABRYKA ROWERÓW



DZIAŁ MOTOCYKLOWY

Nowoczesne motocykle

Przyglądając się nowym typom motocykli, wystawionym na ostatnich Targach Poznańskich, stwierdzamy ich wysoką sprawność techniczną. Przecież coraz rzadszy jest wypadek, kiedy motocyklista „kopie“ bez końca nożny rozrusznik, kiedy dłużej coś w silniku czy przy łańcuchach swej maszyny. Motocykl nowoczesny, pomimo, że w swej zasadniczej postaci jest konstrukcją niezmienną od lat conajmniej dziesięciu, jest maszyną tak dalece ulepszoną i przekonstruowaną w stosunku do typów nawet sprzed 5 lat, że byłoby niepoważne porównywać je jako typy ideotypowe. A jednak z taką opinią spotykamy się na każdym kroku. Mówią o nich ludzie, którzy w pewnych wypadkach nigdy w życiu na motocyklu nie siedzieli, mówią o tym automobiliści, którzy skłonni są na ogół pogardliwie wyrażać się o motocyklach.

Co właściwie ci „znawcy“ nazywają nowością? Czy chcieliby zobaczyć motocykl z silnikiem parowym? A może z tak modnym teraz za granicą silnikiem na pył węglowy? A może elektromagnetyczną skrzynkę biegów i napędem na przednie koło? A może kompresor w użyciu na codzien? Wiele ulepszeń wprowadzono w ostatnich latach, wiele drobnych ulepszeń, które na pierwszy rzut oka trudno spostrzec.

Wykładnikiem postępu technicznego w budowie motocykli są konstrukcje prestiżowe, wszelkie typy wyścigowe i wyczynowe specjalne, jakie wiele poważnych wytwórni różnych krajów zgłasza do zawodów międzynarodowych o charakterze sportowym, chcąc drogą osiągania sukcesów demonstrować zdobycze techniczne, które po udowodnieniu ich praktycznej wartości — zastosowane zostaną z kolei w typach seryjnych, przeznaczonych do sprzedaży rynkowej.

Dlatego też, chcąc mówić o istotnym postępie techniki należy badać najpierw motocykle wyczynowe. Już sam fakt, że wszelkie typy motocykli posiadają istotne cechy maszyn sportowych, w przeciwieństwie do większości samochodów osobowych, zwraca uwagę w stronę typów wyścigowych.

Głównymi założeniami konstruktorów nowoczesnych motocykli są: szybkość i bezpieczeństwo. Pierwszy osiąga się przez budowę wydajniejszych silników i redukcowanie ciężaru całego motocykla, drugi — przez możliwie dokładne wykonanie i dobór odpowiednich materiałów. Tak powinny czynić wszystkie wytwórnie. Niestety, walka konkurencyjna i konieczność ograniczania cen na poszczególne modele, nakazują zwłaszcza mniejszym wytwórniom oszczędzanie na materiale i wykonaniu, co z kolei wpływa na skrócenie „życia“ motocykla. Tu leży więc przyczyna, że tak popularne w krajach o wysokiej kulturze motorowej powiedzenie: „wszystkie maszyny są dobre, o ile posiadają należyty obsługa“ — zdaje się nie wytrzymywać krytyki w naszych warunkach drogowych.

Brak stacji obsługi, brak podstaw nieraz kultury motorowej wśród ludności prowincjonalnej, brak wre-

ście dróg o niezniszczonych nawierzchniach zmusza do twierdzenia, że tylko niektóre konstrukcje motocykli są odpowiednie na nasze drogi.

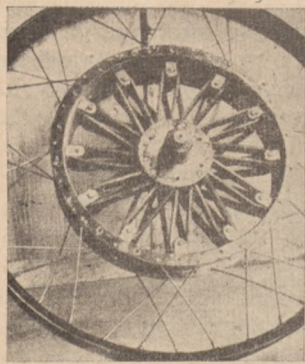
Wytwórnice zagraniczne, budując swe maszyny na rynki własne, planują ich budowę z uwzględnieniem warunków drogowych i motoryzacyjnych lokalnych. Tak więc nie każda wyeksportowana maszyna posiada u nas warunki dla siebie. Stąd powtarzamy powyższe twierdzenie, że tylko nie wiele motocykli zagranicznych odpowiada na nasze drogi. Przegląd nowoczesnych form konstrukcji motocykli powie właśnie nam, gdzie leży wartość jednych maszyn i braki innych, dla naszych warunków prost niedopuszczalnych.

O ile w krajach o wysokim stopniu zmotoryzowania głównymi warunkami motocykla są bezpieczeństwo i szybkość, to w Polsce należałoby jeszcze dodać — wytrzymałość o wiele wyższą, od wymaganej na zachodzie Europy. Uprzytomnijmy sobie, że motocykl pracujący na naszej prowincji bez przerw na złych lub podniszczonych drogach narażony jest na tak wysokie trwałe obciążenie wszystkich swych składowych elementów, o jakim nawet nie myślą niektórzy konstruktorzy zagraniczni. Stąd logiczny wniosek, że na nasze drogi powinny być budowane specjalne typy motocykli. Przemysł nasz, choć powstaje i ma już poważny dorobek, nie może jeszcze w obecnej chwili wyprzeć z naszego rynku wszystkich grup fabrykatów zagranicznych, jakie u nas opanowywać będą jeszcze teren conajmniej lat kilka. W dzisiejszym układzie stosunków skazani jesteśmy na przejmowanie około 1.000 motocykli angielskich i prawie 5.000 motocykli niemieckich rocznie. Cyfry to znaczne, jeśli się zważy, że posiadamy w obecnej chwili około 12.000 motocykli w ogóle. Sprowadzamy w liczbie około 6.000 do 7.000 motocykli pochodzenia zagranicznego różnych typów, nieraz dla nas zupełnie niezdatnych. Stan ten wpływa stąd, że Polska jak żaden inny kraj, posiada przedstawicielstwa prawie wszystkich marek motocykli, wyrabianych w Europie i U. S. A.

Elastyczne koło tylne

W technice motocyklowej ostatnim krzykiem mody jest resorowanie tylnego koła, toteż nie ma prawie szanującej się fabryki motocykli, która by nie usiłowała skonstruować mniej lub więcej skomplikowanego systemu resorowania koła tylnego. A sprawa to nie łatwa, gdyż na każdym kroku napotyka się na zastrzeżenia patentowe konkurencji, uniemożliwiające zastosowanie rozwiązania najdogodniejszego. Z tego więc powodu jak nie mniej dla tego, że resorowanie tylnego koła stawia bardzo wysokie wymagania pod względem wykonania, wszystkie znane dotychczas rozwiązania są nieco kosztowne. Stosuje się je więc tylko do maszyn droższych, luksusowych, podczas gdy dla motocykli lekkich, a tym bardziej dla popularnych setek

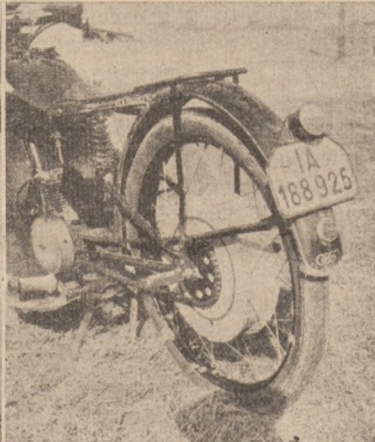
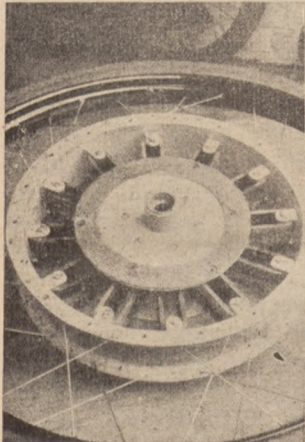
i motorowerów, resorowanie tylnego koła pozostawało w sferze marzeń nieziszczalnych. Tymczasem na dobrą sprawę tu właśnie dobre resorowanie najbardziej jest potrzebne, bo każdy wie, że na maszynie ciężkiej przejedzie jako tako nawet po bardzo wyboistej drodze a lekka „setka“ w tych samych warunkach będzie trzęsła niemiłosiernie. Cóż, kiedy cała popularność „setek“ opiera się właśnie na ich taniości i wszelkie znaczniejsze powiększanie ich ceny było by zarazem końcem ich popularności.



Obok: „Elastyczna piasta“ po zdjęciu tarczy przewodniczych.

Na dole po lewej: Na piaście osadzona jest tarcza obita taśmą hamulcową.

Na dole po prawej: „Elastyczna piasta“ w seryjnej „setce“ mieści się wygodnie w widelcu tylnym.



Technika jednak jest dość uparta jeśli chodzi o rozwiązania, dla których istnieje potrzeba uzasadniona, tak więc kwestia prostego i taniego resorowania koła tylnego pozostaje nadal na porządku dziennym. Świadczy o tym ciekawa konstrukcja, która w tej chwili znajduje się w próbach w Niemczech i która

rokuje poważne nadzieje właśnie w odniesieniu do motocykli lekkich. Jest to, można powiedzieć, elastyczna piasta, której wszystkie elementy resorujące znajdują się wewnątrz koła. Konstrukcja taka usuwa od razu cały szereg kłopotów związanych z konstrukcjami dotychczasowymi, tak więc koło to można zastosować do każdej normalnej ramy motocyklowej, piasta bowiem połączona jest „na sztywno“ z ramą. Co więcej, łańcuch napędowy pracuje normalnie w swym właściwym położeniu i nie wykonuje żadnych ruchów wahadłowych. Konstrukcja samej piasty elastycznej jest — jak to wynika z załączonych ilustracji — niezwykle prosta. Składa się ona z piasty wewnętrznej i pierścienia zewnętrznego. Piasta wewnętrzna posiada dwie kryzy, w których rozmieszczono 12 sworzni, służących do zawieszenia 24 krążków gumowych, które z drugiej strony są napięte na 12 sworzniach rozmieszczonych na wewnętrznej stronie pierścienia zewnętrznego. W konstrukcji pierwotnej gumy rozmieszczono po linii promieni koła, później jednak napięto je, dla lepszego przenoszenia momentów obrotowych i hamujących, nieco skośnie, tangencjalnie. Koło tak zawieszono było by oczywiście wiotkie, należało więc pomyśleć o prowadzeniu bocznym: na piaście wewnętrznej umieszczono dwie tarcze stalowe obite na krawędziach zewnętrznych taśmą hamulcową, na pierścieniu zewnętrznym nałożono dwie stalowe pokrywy obite wewnątrz również taśmą hamulcową. Tarcze te nie tylko zapewniają zupełnie prosty bieg koła, lecz ponadto działają jako doskonale amortyzatory cierne. Oś piasty jest do wyjmowania, zaś koło napędowe i bęben hamulcowy połączone są z piastą zapomocą szponów.

W próbach praktycznych okazało się, że resorowanie, którego skok maksymalny wynosi 90 mm, jest nie zwykle miękkie przyczem silne wstrząsy nie powodują rozkołysania maszyny, lecz prawie momentalnie się uspokajają i to właśnie dzięki owym tarczom ciernym. Resorowanie to amortyzuje ponadto idealnie wszelkie nierówności pracy silnika i zbyt ostre hamowanie. Należy dodać, że prób dokonywano na seryjnej „setce“ o ciężarze zaledwie 50 kg, a więc w warunkach bardzo niekorzystnych. Próby dały więc wyniki bardzo dobre, jeżeli okaże się jeszcze, że konstrukcja ta odpowiada także wszelkim wymaganiom pod względem trwałości, to sprawa resorowania „setek“ będzie już tylko kwestią niedługiego czasu.

DZIAŁ RADIOWY

Z PRAKTYKI WARSZTATU RADIOWEGO

Jak unieszkodliwić kwas akumulatorowy?

Wzrastające potrzeby radiowe wsi spowodowały, że ostatnio odbiorniki bateryjne znajdują większe zainteresowanie. Stąd też w warsztatach radiowych spotyka się znów częściej akumulatory. Nie było by w tym nic złego, gdyby nie kwas akumulatorowy, powodujący od czasu do czasu niemiłe wypadki czy to spowodu pęknięcia naczynia, czy też przewrócenia akumulatora,

czy wreszcie spowodu przelania kwasu przy napełnianiu akumulatora. Mniejsza zresztą o powód, dość na tym, że rozlany kwas akumulatorowy, jako płyn bardzo zjadliwy, może spowodować znaczne szkody jeśli nie zastosuje się środków przeciwdziałających.

Doskonałym środkiem dla zneutralizowania zjadliwości kwasu akumulatorowego jest gęsta papka z dwu

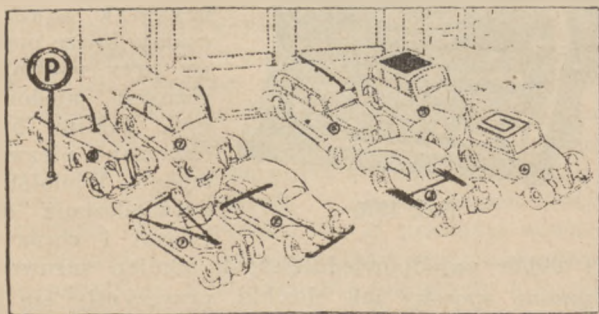
węglańu sodu (pospolicie zwanego „natronem“), którą nakłada się na miejsca polane kwasem. Papkę natronową zbiera się po kwadransie za pomocą szmatki a jeśli kwas rozlał się w większej ilości powtarza się zabieg. Ponieważ kwas działa bardzo szybko więc szkodom można zapobiec tylko wtedy, gdy papkę natronową zastosuje się jak najszybciej. A więc cała rzecz w tym, aby w warsztacie mieć zawsze pod ręką pewną ilość dwuwęglańu sodu.

Anteny samochodowe

Jesteśmy już w okresie wiosennym i zakończyliśmy tym samym główny sezon radiowy. Powoli natomiast robi się ruch w automobilizmie. Branżę radiową interesuje to o tyle, że zaczyna się... sezon na odbiorniki samochodowe. Obrót w odbiornikach samochodowych jest u nas co prawda bardzo skromny, niemniej jednak odbiorniki samochodowe zyskują sobie powoli przyjaciół mimo nawet dość wysokich cen na te odbiorniki. Inni automobiliści, którzy nie mogą sobie pozwolić na „prawdziwy“ odbiornik samochodowy, a którzy posiadają jakikolwiek odbiornik turystyczny usiłują przystosować go do odbioru w samochodzie. Wszystkie te sprawy opierają się w rezultacie o pracownię radiotechniczne a zagadnienie brzmi zazwyczaj: „Jak umieścić antenę w samochodzie?“

Sprawa ta jest stosunkowo prosta, o ile chodzi o antenę do normalnego odbiornika samochodowego. Są to bez wyjątku supery o wielkiej czułości, zadawalające się najmniejszą chociażby anteną. Odbiór zawsze będzie jaki taki, choć nie trzeba tać, że zasięg i jakość odbioru wzrastają znakomicie w miarę powiększania anteny. Z tego też względu miniaturowe anteny dostarczane zazwyczaj wraz z odbiornikami niezawsze zadawalają zupełnie nabywców i radiotechnika głowi się nadal, jak w samochodzie pomieścić antenę o większej pojemności. Rozważmy więc, jakie wogóle istnieją możliwości umieszczenia anteny w samochodzie.

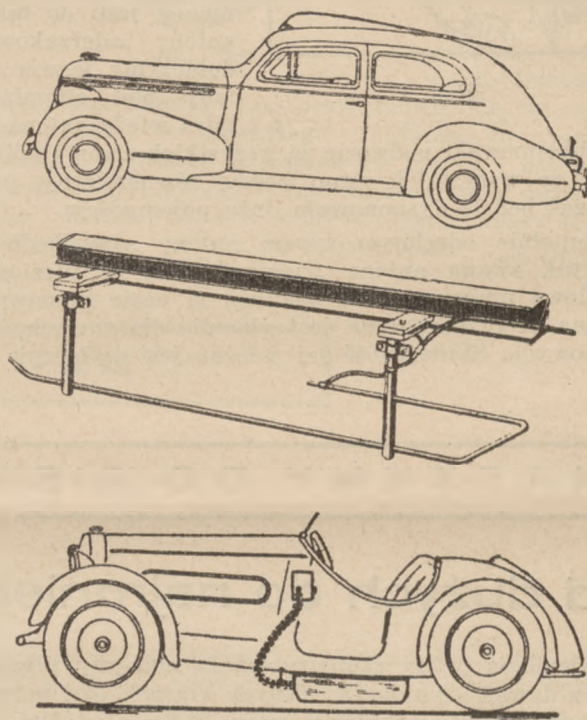
Z anten dostarczanych seryjnie przez fabryki znamy trzy odmiany, które można przymontować do każdego samochodu. Pierwsza z nich to antena umieszczona z przodu na masce tuż przed szybą przednią sięgająca nieco powyżej dachu. Anteny te są bardzo krótkie i dają dobre wyniki jedynie przy bardzo czułych odbiornikach (rys. 1 u góry po lewej). Drugą odmianą



Rys. 1

jest antena umieszczona obok przedniej krawędzi nadwozia, sięgająca od błotnika ponad dach. Jest ona większa od poprzedniej i dlatego lepsza. Niektóre z nich skonstruowane są w kształcie teleskopu, to zn., że można je wysuwać na znaczną długość, co wybitnie

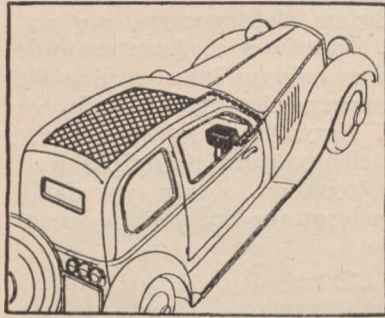
zwiększa ich wartość odbiorczą. Anteny te nadają się zresztą doskonale do demonstrowania wpływu długości anteny na zasięg i jakość odbioru. Można się tu przekonać jak wielki wpływ wywiera różnica jednego metra długości anteny. Trzecim rodzajem jest pręt metalowy umocowany na kilku podpórkach na dachu nadwozia. Jest ona dobra pod względem elektrycznym, nie wygląda jednak zbyt pięknie. Ostatnio więc skonstruowano odmianę tego typu, która w ładnym łuku rozpina się ponad nadwoziem i umocowana jest tylko w dwóch punktach (rys. 2 u góry). Wszystkie powyższe rodzaje anten są, jak już wspomnieliśmy, samoistnymi jednostkami montażowymi niezależnymi od rodzaju samochodu i nadwozia i mogą być zastosowane do każdego samochodu.



Rys. 2

Dalsze anteny, które omówimy teraz opierają się o konstrukcję danego samochodu czy też nadwozia i wciągają do pracy niektóre ich części konstrukcyjne. Przez pewien czas dużym powodzeniem cieszyły się anteny umieszczone w dachu nadwozia, a niektórzy fabrykanci samochodów umieszczali od razu takie anteny „dachowe“. Stosowano tu bądź to wielki arkusz folii metalowej, miedzianej lub aluminiowej (rys. 1 u góry po prawej), bądź też spiralę z linki antenowej (rys. 1 na dole po prawej) lub wreszcie siatkę metalową, umieszczoną pod obiciem dachu (rys. 3). Anteny te były pod względem wydajności bardzo dobre, zeszły jednak obecnie na dalszy plan wobec wielkiego rozpowszechnienia się nadwozi stalowych, które dla takiej anteny są nieprzebytym ekranem. Wobec ekranującego działania nadwozia stalowego na antenę próbowano umieścić ją pod podwoziem. Dobrym sposobem okazał się trójkąt z linki antenowej izolowanej rozwieszony pod podwoziem tak jak to wskazuje rys. 1 (na dole po lewej). Dla uniknięcia zwisania linki zaleca się włączyć w linkę dość silnie napiętą sprężynę. Antena pod stopniami (rys. 1 na dole, drugi od prawej) składa się z pewnej ilości drutu, rozpiętego w zygzaku pod stopniami. Oba

stopnie łączy się kablem ekranowanym i doprowadza do gniazdka antenowego odbiornika. Wyniki bardzo dobre uzyskano w ten sposób, że zderzaki przednie i tylne umocowano zapomocą bloków gumowych i połączono je ze sobą kablem ekranowanym. Walory tego



Rys. 3

rozwiązania polegają na tym, że zderzaki nienie są z żadnej strozasłonięte przez nadwozie. Poza tym znajdują się nieco wyżej ponad ziemią, od anten umieszczonych pod podwoziem. Dokończoną antenę otrzymamy, jeśli do takiej anteny „zderzakowej” dołączymy jeszcze anteny pod stopniami, gdyż wtedy antena będzie obejmowała podwozie ze wszystkich stron i odbiór stacji ze wszystkich stron będzie równomierny, poza tym zaś będzie dysponowała dużą pojemnością.

Zupełnie odrębnym typem anteny samochodowej jest tak zwana antena „ziemna”. Jest to plecionka metalowa umieszczona w podłużnym pasie gumowym. Antena ta przeznaczona jest głównie dla samochodów sportowych. Skuteczność jej zależna jest wyłącznie od

jej pojemności względem ziemi, dlatego też należy ją umieścić możliwie nisko. Rzecz oczywista, że i tu połączenie z odbiornikiem musi być ekranowane (rys. 2 na dole). Podobna antena ziemna umieszczona na prętach izolacyjnych pod podwoziem uwidoczniła jest na rys. 2 (w środku). Jest to poprostu zagięty w prostokąt kawałek grubego drutu, który połączony jest z odbiornikiem zapomocą kabla ekranowanego. I tutaj drut antenowy winien być umieszczony możliwie nisko.

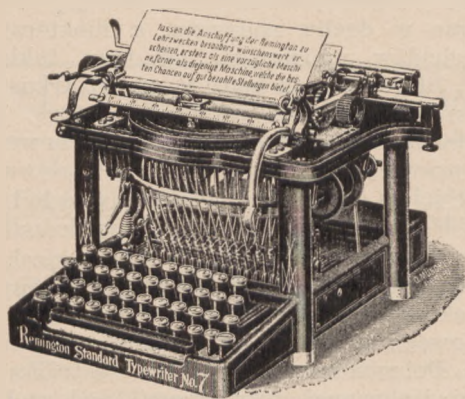
Podkreślić należy, że wydajność wszystkich wyżej opisanych rodzajów anten zależna jest w dużej mierze od starannego montażu i jaknajlepszej izolacji, przy czym wszystkie ich części składowe muszą być umieszczone w ten sposób, aby przy wstrząsach podczas jazdy nie stykały się z żadnymi nieizolowanymi częściami podwozia.

Na zakończenie trzeba jeszcze wyjaśnić, że wszystkie te anteny są — w porównaniu z normalnymi antenami odbiorczymi — jedynie miniaturami i wymagają bardzo czułych odbiorników. Dlatego też wszelkie próby uzyskania odbioru najróżniejszymi odbiornikami „tury stycznymi” są bardzo problematyczne. Jeżeli zaś odbiór w ogóle będzie możliwy, to raczej tylko na postoju, podczas jazdy zaś wyniki będą bardzo wątpliwe, chociażby już ze względu na silne przeszkody ze strony silnika, które odbiornikowi nieprzystosowanemu do tych warunków pracy uniemożliwiają wszelki odbiór.

MASZYNY DO PISANIA

Od dużych do najmniejszych

Nieudane próby skonstruowania maszyny piszącej były z dawna czynione w różnych krajach. Już w roku 1714 był w Anglii zgłoszony patent Milla, a w roku 1784 inny we Francji, faktycznie jednak lecz bardzo powoli pisała dopiero maszyna Thurbera, opatentowana w Ameryce w r. 1843. Zdolną do użycia okazała się jednak dopiero opatentowana w Ameryce w roku 1867 maszyna drukarzy Sholesa i Soule, dzięki współpracy z mecha-



Rok ok. 1895

nikiem Glidderem. Fabrykacja tej maszyny zajęła się w roku 1873 wytwórnia broni Remington & Sons w Ilion w stanie New York. Była to jednak maszyna z zakrytym pismem, która wymagała podniesienia

wałka dla skontrolowania pisanego tekstu. Pomimo tej wady była ona budowana aż do roku 1912, a modele 7 i 9 znajdują się jeszcze obecnie gdzieś w użyciu.

Dopiero w latach 1898—1902 pojawiają się ulepszone konstrukcje z widocznym podczas pisania pismem, jak Adler 1898, Ideal 1899, Underwood 1900, Continental 1902

i odtąd rozpoczyna się wprowadzenie maszyn piszących w szerszym zakresie. Współzawodnictwo czołowych fabryk bryk zawdzięczamy dalsze postępy przy usuwaniu różnych niedomagań, jakimi były obciążone pierwsze modele. Wieloletnie doświadczenia wytwórni i coraz to

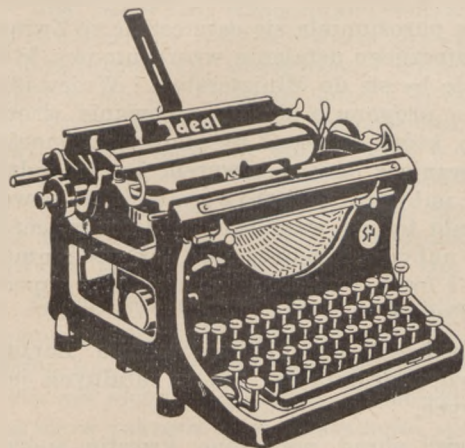
lepszy dobór najodpowiedniejszych odmian surowców i ulepszone sposoby ich obróbki, przyczyniły się do tego, że mamy obecnie już pod każdym względem dojrzałe maszyny, które odpowiadają najwybredniejszym wymaganiom.

Ubocznie rozwija się budowa maszyn dla specjalnych celów i wymagań, jak maszyny o długich wałkach do pisania zestawień na szerokich arkuszach, również z tabulatorami do ułatwionego pisania sum w rubry-



Rok 1910

kach i z wbudowanymi licznikami jako maszyny księgujące. Jedne wyposażone w twarde



Rok 1925

walki celem osiągnięcia do 20 odbitek, a znów inne inabudowane celem stłumienia stukotu i stworzenia maszyny ciszszej piszącej.

Powyżej była mowa o normalnych dużych maszynach o wadze minimalnej 13 kg. Tym grozi teraz poważna konkurencja

ze strony doskonałych i nie drogich małych maszyn o wadze 4 do 6 kg. Początkowo lekceważono budowane od roku 1910 Eriki, od 1912 Corony, zwane

„portable“, czy też podrózne maszynki do pisania. Gdy jednak mijały lata i te malce nie ulegały zużyciu, zaczęto je traktować poważnie i coraz więcej udoskonalać.



Rok 1935

Oprócz tanich uproszczonych małych maszyn, pojawiły się nieco większe i droższe modele, które z powodzeniem współzawodniczą w poważnych biurach z dużymi a drogimi maszynami. Doskonałe

wyniki tych doświadczeń przyczyniają się do wzbudzenia coraz to większego zaufania do małych maszyn, a zwłaszcza do czołowych marek i nie ulega już wątpliwości, że przyszłość zdobędą sobie najdoskonalsze z małych maszyn, które z biegiem czasu wyprą uciążliwe duże i drogie maszyny z biur.

Fr. Quiram

Z ŻYCIA ORGANIZACYJNEGO

DOKOŁA POPULARNEGO ROWERU „GROMADA“

Dyskusja trwa

W dniu 4 maja odbyło się plenarne zebranie Zrzeszenia Kupców Branży Mechanicznej, pod przewodnictwem p. prezesa Kozackiego. Po przyjęciu do wiadomości protokołu z poprzedniego zebrania, referat na temat przejawiających się coraz częściej tendencji do usunięcia detalicznego handlu rowerowego z obrotów gospodarczych wygłosił p. Redaktor „Kupca-Mechanika“ Zakowski. Po referacie wyłoniła się dyskusja. Zabierał w niej głos inż. Grzeszkowiak, który w nawiązaniu do referatu podniósł, iż w chwili obecnej kapitały spółdzielcze i państwowe przystąpiły nie tylko do produkcji rowerów, lecz również do produkcji ich części oraz do ich sprzedaży. Tej inicjatywie należałoby się bezwzględnie przeciwstawić. Sprawa produkcji i sprzedaży rowerów przez spółdzielnie nie jest w zasadzie niczym nowym. Jeszcze przed wojną w Niemczech próbowano tej samej metody w spółdzielniach, jednakże po krótkim czasie okazało się, iż przemysł wiążąc się ze spółdzielniami, jako z punktami sprzedaży poważnie traci, natomiast strat tych nie ma wtedy gdy współpracuje z handlem prywatnym. Sezon wiosenny, który zapowiadał się w branży rowerowej doskonale, zawiodł w zupełności, gdyż ogół konsumentów poinformowany przez radio i prasę, iż na rynku ma ukazać się tani rower w cenie ca 70 złotych „Gromada“ wstrzymał się od zamierzonych zakupów.

P. Rychter potwierdzając wywody inż. Grzeszkowiaka stwierdził iż wypuszczenie na rynek rowerów

popularnych i rozsprzedając ich przez spółdzielnie uderza nie tylko w handel, lecz również w przemysł. Dlatego też należy rozpocząć przeciwdziałanie dalszemu rozwojowi tego systemu produkcji i sprzedaży i to w jak najściślejszym porozumieniu z przemysłem i handlem rowerowym. W dalszym ciągu dyskusji nad tą sprawą przemawiali pp. Różakowski, Frankowski, Małiński i prezes Kozacki. W dyskusji stawiano sprawę bardzo ostro, postulując, by firmy fabryczne, które zawarły umowę ze spółdzielnią „Gromada“ przestrec, że jeżeli w dalszym ciągu będą dostarczały do rozsprzedaczy przez spółdzielnie rowery, wówczas kupiectwo detaliczne przestanie popierać w prowadzonym przez siebie handlu ich produkty. W dalszym ciągu wyjaśniono, iż spółdzielnia „Gromada“, stanowiąca placówkę spółdzielczą przy Instytucie Kultury Wsi, na postawione jej pytanie przez jedną z firm rowerowych odpowiedziała, iż z jej strony wyszła tylko inicjatywa zbudowania popularnego roweru, natomiast wszelkie gwarancje finansowe, jak również szczegółowe umowy z wytwórcami rowerów prowadzi Związek Spółdzielni Gospodarczych i Zarobkowych w Warszawie, oraz Związek Spółdzielni „Społem“. Nadmienić przy tym należy, że wszystko to działo się w ścisłym porozumieniu i za aprobatą Ministerstwa Rolnictwa.

Wyłoniona przez zebranie Komisja opracowała rezolucję, której treść jednogłośnie zebranie zatwierdziło:

Rezolucja ta, jako wynik referatu i przeprowadzonej nad nim dyskusji posiada brzmienie następujące:

Plenarne zebranie Zrzeszenia Kupców Branży Mechanicznej na swym posiedzeniu w dniu 4 maja 1939 r. po wysłuchaniu referatu i przeprowadzonej dyskusji na temat zawartej umowy między Komitetem do Spraw Kultury Wsi a 3 fabrykami rowerów w sprawie produkcji popularnego roweru „Gromada“ poleca Zarządowi co następuje:

1. wystąpić imieniem Zrzeszenia w porozumieniu ze Zrzeszeniem Hurtowników Branży Mechanicznej do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Skarbu, Związku Izb Rzemieślniczych, Związku Izb Przem. Handlowych oraz do posłów: Sikorskiego i Józwiaka o przeciwdziałanie dalszej produkcji i sprzedaży roweru „Gromada“,

2. wystąpić z żądaniem wyeliminowania ze sprzedaży roweru „Gromada“ z 3 województw zachodnich, ponieważ na ich terenie istnieje polskie kupiectwo które stanowi wystarczającą sieć rozdzielczą; poza tym istnieje tu tani ludowy rower już od lat kilku,

3. natomiast rowery „Gromada“ mogą być sprzedawane w tych częściach Polski na których niema polskiego, chrześcijańskiego kupiectwa i to tylko do wyczerpania pierwszego zamówienia,

4. wystąpić wobec fabrykantów z postulatem, by zaniechali zawierania dalszych tego rodzaju umów, bowiem wówczas kupiectwo będzie czuło się zniewolone do wstrzymania się od nabywania ich towarów,

5. wezwać Zarząd do wszczęcia kampanii prasowej.

W kolejnym porządku obrad przystąpiono do omówienia sprawy umowy o sprzedaż ratalną. Wzór takiej

umowy został opracowany już przez Redakcję „Kupca-Mechanika“ oraz przez Wielkopolski Związek Chrześcijańskich Zrzeszeń Kupieckich. Wobec tego proponuje się, aby Redakcja porozumiała się ostatecznie ze Związkiem, w celu ostatecznego ustalenia wzoru umowy, której projekt posłało by się do Ministerstwa i Województwa. Jednocześnie proponuje się wypracowanie wzoru listu rowerowego, który stanowił by stałą legitymację, związaną nieodłącznie z danym rowerem i przechodził by wraz z nim z nabywcy na nabywcę. W liście rowerowym wypisywało by się wszystkie jego cechy, cenę, datę produkcji i nabycia, remonty itp. Tak wzór umowy ratalnej, jak i ów list rowerowy należałoby zaprowadzić w całej Polsce.

W wyniku dyskusji zebranie upoważniło Zarząd Zrzeszenia do wydrukowania tak umów ratalnych jak i listów rowerowych.

W dalszej części obrad poruszono kwestię sporadycznych wypadków sprzedaży w hurtowniach towaru bezpośrednio konsumentom, co w żadnym wypadku nie powinno mieć miejsca. Jeżeli zaś jakaś hurtownia prowadzi równocześnie skład detaliczny, to wówczas hurtownie winny oddawać towar konsumentom, bez względu na cenach detalicznych. W odpowiedzi jeden z przedstawicieli hurtowni stwierdził, iż wypadki sprzedaży towaru przez hurtownie bezpośrednio konsumentom są nadzwyczaj rzadkie. Jeżeli zaś kupiectwo detaliczne jest o nich poinformowane, powinno podać je do wiadomości Zarządowi Zrzeszenia Hurtowników.

W komunikatach Zarządu poinformowano, że fabryka „Centra“ po porozumieniu się ze Zrzeszeniami ustaliła ceny łańcuchów rowerowych na zł 3,50. Wreszcie, że zebrania plenarne Zrzeszenia odbywać się będą w przyszłości na zmianę, raz w godzinach wieczornych, raz w popołudniowych, aby umożliwić branie udziału w obradach również członkom z prowincji.

AKTUALNE ZAGADNIENIA

W świetle obrad Zrzeszenia Hurtowników

W dniu 5 maja rb. odbyło się plenarne posiedzenie Zrzeszenia Hurtowników Branży Mechanicznej, pod przewodnictwem prezesa inż. Grzeszkowiaka. Podobnie, jak na zebraniu Zrzeszenia Kupców detalicznych, tak samo i tu prowadzono ożywioną dyskusję na temat znanej sprawy zawarcia umowy między spółdzielniami a trzema fabrykami rowerów co do produkcji t. zw. popularnych rowerów „Gromada“ i rozsprzedaży ich przez spółdzielnie. Poruszono również kilka zagadnień innych. Sprawozdanie z obrad opracowaliśmy w ten sposób, że poniżej podajemy całość zagadnień na podstawie przeprowadzonej na zebraniu dyskusji a na końcu wymieniamy dopiero osoby, które zabierały w niej głos. W ten sposób wyraźniej można zarysować poszczególne problemy.

Przeciw udziałowi spółdzielni w handlu rowerami

Oddanie spółdzielniom do sprzedaży gotowych rowerów ma znaczenie szersze. Wprowadza bowiem nowy czynnik do handlu rowerami, a mianowicie spółdzielnie, które już dziś interesują się nie tylko gotowymi rowerami, lecz również ich częściami. W ten sposób hurtowy i detaliczny handel branży rowerowej będzie narażony na coraz silniejszą konkurencję.

Jeżeli chodzi o stronę merytoryczną, stwierdzić należy, iż przy przeprowadzaniu układu pominięto

w zupełności Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz związki branżowe. Związek Spółdzielni „Społem“ podpisał umowę z trzema fabrykami rowerów o pierwszą transzę popularnego roweru „Gromada“ a poinformowawszy o tym tylko Ministerstwo Rolnictwa ogłosił przez radio i w prasie o fackie rzekomego potaniania rowerów o 40% oraz o tym, że już w czasie najbliższym znajdą się na rynku owe rowery popularne w cenie od 95—97 zł. Zbyteczne szerzej omawiać, jaki dało to

efekt na rynku i jak odrazu wpłynęło na zahamowanie obrotów w branży rowerowej.

Jak już wyżej wspomniano, oddanie spółdzielniom do rozprowadzenia roweru stwarza prywatnemu handlowi niebezpieczeństwo zwiększonej konkurencji, sprowadzającej się nie tylko do handlu rowerami gotowymi. Jak bardzo obawa ta jest uzasadniona, świadczy o tym fakt, iż w Bydgoszczy ma powstać w niedługim czasie nowa hurtownia rowerów spółdzielni „Społem”. W tym stanie rzeczy nie wiadomo czy jutro spółdzielnie nie zajmą się nie tylko sprzedażą rowerów, lecz również maszyn do szycia, opon, itp.

Gdyby spółdzielnie „Gromada” miały zamiar sprzedawać rowery tylko na Kresach, gdzie, jak wiadomo niema kupiectwa polskiego, byłoby w porządku. Niestety nie ulega wątpliwości, iż spółdzielnie nie ograniczą się w zakresie swej działalności sprzedaży rowerów tylko do kresów wschodnich.

Trudno jest zrozumieć te fabryki, które zdecydowały się na podpisanie ze spółdzielniami omawianej umowy. Nie ulega przecież wątpliwości, że kupiectwo prywatne będzie w sumie ogólnej więcej odbierało od fabrykantów towaru, aniżeli spółdzielnie. Zdawałoby się przeto, iż w interesie również i wymienionych trzech fabryk leżało utrzymanie bezpośredniego kontaktu przede wszystkim z handlem prywatnym z pominięciem raczej spółdzielni. Stało się jednak inaczej.

Przy realizacji pomysłu stworzenia tzw. typu ludowego roweru i sprzedaży kołowców za pośrednictwem spółdzielni stały niewątpliwie jakieś wpływowe czynniki. Jeżeli nie liczone są tutaj z opinią Państwowej Wytwórni Uzbrojenia, która — jak słyszeliśmy — była przeciwna sprawie. Uważała bowiem, iż rozprowadzenie rowerów ludowych wśród konsumentów wiejskich może dokonać we własnym zakresie za pośrednictwem swoich punktów sprzedaży. Jak się okazuje nie respektowano tego stanowiska i postanowiono przeprowadzić sprzedaż owych rowerów ludowych za pośrednictwem spółdzielni.

O przeprowadzenie normalizacji

Z kolei zebranie przeszło do następnego punktu obrad, mianowicie do sprawy normalizacji. Zagadnienie naszkicował inż. Grzeszkowiak. Szeroki wachlarz różnych typów produkowanych części stwarza wielki balast w składach hurtowych, jak również obciąża w znacznej mierze fabrykanta. Ten ostatni zamiast produkować tylko kilka artykułów, musi wytwarzać kilkanaście typów. Zbyteczne dodawać, w jak dużej mierze podraża to kosztu produkcji. Analogicznie przedstawia się sprawa w odniesieniu do składów handlowych, które celem zaspokojenia żądań klientów muszą prowadzić wszystkie sortymenty towaru, co znowu powoduje poważne zamrożenie kapitału obrotowego.

Dziedzina produkcji rowerowej należy do jednej z tych, w których istnieje może największy chaos co do używanych najróżnorodniejszych typów części. Ich zróżniczkowanie jest posunięte tak daleko, że w niektórych wypadkach każda fabryka posiada swoje własne normy. W wyniku takiego stanu rzeczy w wielu skła-

Z dyskusji na temat ilości zamówionych rowerów w pierwszej transzy wynika, że w roku bieżącym wspomniane wyżej 3 fabryki mają dostarczyć spółdzielniom narazie 12 tys. rowerów. Ilość ta nie jest jednakże miarodajna i na jej podstawie nie można wyciągać żadnych wniosków. Daleką jest ona od zaspokojenia zapotrzebowania spółdzielni. Jeden bowiem tylko Związek Spółdzielni „Społem” posiada wystarczającą ilość środków finansowych, by zakupić 30 tys. sztuk, a Związek Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych w Warszawie — 40 tys. sztuk. Jeżeli zaś zważy się, że do akcji tej mogą przystąpić jeszcze takie instytucje, jak Zarząd m. Warszawy i Zakład Ubezpieczeń Społecznych, które ze względu na wysoką ilość zatrudnianych pracowników wykazują zapotrzebowanie na rowery idące w tysiące, wówczas dopiero można zdać sobie sprawę jak niezwykle poważną konkurencją dla przemysłu i handlu rowerowego w Polsce są realizowane obecnie pomysły związania spółdzielni z rozprowadzaniem owych rowerów popularnych „Gromada”.

Na zakończenie dyskusji dokoła omawianego zagadnienia wyrażono zdziwienie, iż w okresie, w którym społeczeństwo czyni wszystko w kierunku unarodowienia handlu w Polsce, a której to akcji patronują czynniki państwowe, uniemożliwia się unarodowienie handlu rowerowego na Kresach. Z chwila bowiem, w której sprzedaż rowerów, a później i części rowerowych przejmą spółdzielnie, żaden kupiec nie zdecyduje się w tamtejszym rejonie na założenie swego składu sprzedaży.

W dyskusji, której streszczenie podaliśmy wyżej, zabierali głos pp. inż. Grzeszkowiak, dyrektor Jaworski z Bydgoszczy, Wolf, Frankowski i Euzowicz. Celem dalszego prowadzenia sprawy, wybrano komitet w składzie pp. Jaworskiego, Rotnickiego, inż. Grzeszkowiaka, Frankowskiego i Jankowskiego. W wyniku obrad nad powyższym punktem postanowiono upoważnić Zarząd Zrzeszenia do poprowadzenia akcji, mającej na celu stworzenie właściwej ochrony interesom handlu i przemysłu rowerowego.

dach znajdują się poważne remanenty części rowerowych mało używanych.

W innych krajach normalizacja w tej dziedzinie została już dawno przeprowadzona. Niestety Polska znajduje się jeszcze daleko poza nimi. Wystarczy wskazać na istnienie kilkunastu typów opon i obręczy. Stąd bezwzględna konieczność, by fabryki opon i obręczy rowerowych porozumiały się z hurtowniami i ustaliły co najwyżej 4 typy opon i obręczy, przystosowując je do polskich warunków drogowych.

Nie ulega wątpliwości, że wysiłki w kierunku przeprowadzenia w branży rowerowej normalizacji będą natrafiały na poważne trudności wobec niezrozumiałego stanowiska niektórych fabryk. Jedną z firm produkcyjnych na żądania hurtowników, by normy swoje dostosowała do przyjętych norm przez fabryki inne odpowiedziała, iż z chwila, gdy raz ustaliła normy swoje będzie je stosowała dalej. Nie ma zaś potrzeby brać pod uwagę norm fabryk innych. Jako przyczynek do zagadnienia warto przytoczyć, że jedna z po-

znańskich fabryk, która pierwsza rozpoczęła w Polsce produkcję łańcuchów, rozpoczęła stosować przy ich produkcji swoje wymiary śrubek.

Jak już wyżej wspomniano istnieje w Polsce kilkanaście typów obręczy rowerowych, a łącznie z tym i rowerowych opon. Na ostatniej wystawie londyńskiej przy pokazanych dosłownie tysięcy rowerów nie było opon fartuchowych, lecz tylko i jedynie opony drutowe. Również we Francji używa się dzisiaj tylko tego typu opon. Niemcy, którzy najdłużej utrzymywali się przy rowerach o kołach przystosowanych do opon fartuchowych, w roku ubiegłym przeszli również na obręcze drutowe. Tymczasem w Polsce stale używamy jednych i drugich typów obręczy i opon. Oczywiście nie przyczynia się to do potaniaenia produkcji i kosztów roweru. A przecież przy zastosowaniu w Polsce powszechnie opon drutowych z wyeliminowaniem fartuchowych spowoduje się poważne potanieenie produkcji.

Abstrahując od stosowanych w Polsce zbyt wielu typów względnie wymiarów opon rowerowych zupełnie niepotrzebnie produkuje się dwa gatunki opon rowerowych: czarnych i czerwonych. W Niemczech produkcja opon w barwie czerwonej jest zakazana, gdyż domieszka czerwieni ujemnie oddziałuje na wytrzymałość opony. W Anglii są używane przede wszystkim opony czarne. W Polsce w pewnych rejonach cieszą się specjalnym wzięciem opony czerwone, mimo, że czarne przewyższają pierwsze pod względem wytrzymałości. I tutaj fabryki opon powinny bezwzględnie uzgodnić kwestię produkcji opon czerwonych lub czarnych. W ten sposób zaoszczędzi się poważne kapitały.

Na ogół fabryki decydując o rodzaju produkowanego typu towaru kierują się życzeniami, płynącymi od strony rynku. Niestety, nie zawsze życzenia te są uzasadnione. W takich wypadkach fabryki winny nie cofać się nawet przed narzuceniem klienteli pewnych typów towaru. Jako przykład w tej mierze niech służy fakt, iż swego czasu firma „Stomil“ rozpoczęła produkcję czarnych dętek, które są znacznie lepsze od czerwonych. Niestety była zmuszona po pewnym czasie przerwać produkcję dętek czarnych, gdyż nie spotkały się one z należytych uznaniem na rynku, bowiem klientela w dalszym ciągu żądała dętek czerwonych. Być może, iż pewną winę tutaj ponoszą również kupey, którzy sprzedawali dętki czarne o 10 groszy drożej od czerwonych, traktując dętki czarne jako towar specjalny.

Przeprowadzenie normalizacji typów i wymiarów w branży rowerowej będzie posiadało tak dla przemysłu, jak dla handlu znaczenie zasadnicze. Umożliwi bowiem fabrykom koncentrację produkcji na kilku

najbardziej popularnych typach towaru, a co za tym idzie spowoduje potanieenie kosztów wytwarzania i tym samym produktu gotowego, pozwoli kupiectwu na prowadzenie mniejszego asortymentu towaru, umożliwiając prowadzenie handlu przy niższym kapitale obrotowym.

Do przeprowadzenia normalizacji powołany jest w pierwszym rzędzie Polski Komitet Normalizacyjny. Niestety nie może on wykonywać w pełni swoich zadań, gdyż nie jest wyposażony w ustawowe prawo narzucania, pod sankcją karną, opracowanych przez siebie norm prywatnemu przemysłowi. W praktyce przemysł prywatny opracowane przez Komitet normy, albo przyjmuje, albo nie. Natomiast w zupełności normy te są brane pod uwagę przez wojsko. Aby Komitet Normalizacyjny mógł istotnie spełniać swoje zadania powinna ukazać się ustawa, dająca w ręce Komitetowi egzekutywę.

Jeżeli chodzi o używane w Polsce rowery to Komitet ustalił pewne normy ogólne. Stosuje się do nich całkowicie Państwowa Wytwórnia Uzbrojenia. Jest to jednakże o tyle zrozumiałe, że zakłady Wytwórni opierają się na typie roweru francuskiego i na normach francuskich, natomiast rynek prywatny w Polsce hołduje raczej typowi roweru niemieckiego i tym samym normom niemieckim. W praktyce co miasto w Polsce, to inny typ roweru i inne normy. A oto jaskrawy tego przykład.

F-ma „Stomil“, przystępując do produkcji opon rowerowych przystosowała ich wymiary i rodzaj do używanych obręczy w całej Polsce. Rozpoczęto przeto masową produkcję tego typu opon. Okazało się, że opony odpowiadały obręczom, używanym w całej Polsce, za wyjątkiem jedynie Górnego Śląska.

Jak w tym stanie rzeczy podejść do przeprowadzenia akcji normalizacyjnej? Pierwszym krokiem w tym zakresie winno być przeprowadzenie przez hurtowników ankiety i to na terenie całej Polski odnośnie najbardziej popularnych typów części rowerowych w poszczególnych okręgach. Oczywiście ankieta ta musi obejmować zarówno obręcze jak opony, łańcuchy, szprychy itp.

Po wewnętrznym porozumieniu, Zrzeszenie Hurtowników winno skontaktować się z fabrykantami i następnie wspólnie wypracować normy, przedkładając je z kolei Polskiemu Komitetowi Normalizacyjnemu.

Dyskusja, której streszczenie daliśmy powyżej, będzie stanowiła podstawę dla działalności Zarządu Zrzeszenia Hurtowników w odniesieniu do problemu normalizacji w branży rowerowej. Zabierali w niej głos pp. Grzeszkowiak, Jaworski, Zakrzewski, Piotrowski, Robiński, Frankowski.

Import opon rowerowych

Po krótkiej dyskusji przeprowadzonej na podstawie referatu mgra Robińskiego, uchwalono wysłać do Rady Handlu Zagranicznego zaprojektowany przez niego memoriał, którego tezy podajemy w skróceniu:

Zrzeszenie, opierając się na dotychczasowych długoletnich doświadczeniach i obserwacjach swych członków i kierując się poczuciem odpowiedzialności za zgodną z potrzebami państwa gospodarke w branży mechanicznej, uważa, że należałoby obecnie ograni-

czyć import opon i dętek rowerowych, albowiem import ten Zrzeszenie uważa za zbędny. Opony i dętki rowerowe są w dostatecznej ilości i w dostatecznej jakości produkowane przez kilka fabryk krajowych i tylko około 2% wymiarów opon i dętek rowerowych nie jest produkowanych w kraju i w tym tylko wypadku uzasadniony jest import. Jak wiadomo bowiem, w Polsce obecnie istnieje 8 fabryk produkujących opony i dętki rowerowe i zdolność produkcyjna tych

fabryk pokrywa w zupełności zapotrzebowanie krajowe, a nawet wskutek importu zdolność produkcyjna tych fabryk nie może być należycie wykorzystana.

Zrzeszenie Polsko - Chrześcijańskich Hurtowników Branży Mechanicznej, uważając, że nie można dalej tolerować tego stanu rzeczy bez uszczerbku dla gospodarstwa narodowego, wysuwa wnioski, aby Rada skreśliła 98% z dotychczasowych kontyngentów przywozowych w oponach i dętkach rowerowych. Skreślenie to jest uzasadnione zupełną zbędnością importu w tej dziedzinie, o czym Zrzeszenie może wydać kompetentną ocenę.

Ograniczenie wzgl. zupełne wstrzymanie przywozu opon i dętek rowerowych jest zdaniem naszego Zrzeszenia konieczne, gdyż wywożone z tego tytułu dewizy stanowią kwoty dość poważne, które mogą być zużyte na zakup bardziej niezbędnych surowców i materiałów nieistniejących w kraju.

Za przywiezione z zagranicy opony i dętki rowerowe zapłacono:

	1936	1937	1938
Przywóz opon rowerowych	810 000 zł.	796 000 zł.	647 000 zł.
„ dętek „	154 000 „	280 000 „	115 000 „
razem	964 000 zł	1 076 000 zł	762 000 zł.

Poza tym Zrzeszenie nasze pozwala sobie także wysunąć wniosek, aby wykorzystać istnienie importu opon i dętek rowerowych dla wzmocnienia funduszy

na akcję eksportową. Zrzeszenie jest zdania, że opłaty manipulacyjne, ponoszone przez importerów opon i dętek rowerowych, są za niskie i nie są w dostatecznym stopniu wykorzystane dla stworzenia funduszy, popierających eksport. Podwyższenie opłat nie spowoduje żadnych szkodliwych objawów dla krajowego rynku opon i dętek rowerowych, toteż uważamy, że podniesienie opłat jest rzeczą bardzo celową i pożyteczną.

Streszczając nasze dezyderaty, prosimy aby Rada raczyła

1. obniżyć kontyngenty przywozowe na opony i dętki rowerowe do 2% obecnych kontyngentów. Gdyby zniesienie kontyngentów nie było możliwe, prosimy
2. zwiększyć opłaty manipulacyjne, pobierane przy udzielaniu zezwoleń przywozowych na opony i dętki rowerowe;
3. przydzielić najmniej 50% kontyngentów w oponach i dętkach rowerowych do dyspozycji członków naszego Zrzeszenia.

Opierając się na argumentach, które przytoczyliśmy powyżej i uważając, że dotychczasowy stan rzeczy jest sprzeczny z potrzebami gospodarczymi naszego Państwa, mamy nadzieję, że P. T. Rada uzna uzasadnienie naszego wniosku za słuszne.

Stałe ceny

Jedną z bolączek handlu hurtowego jest sprawa stałych cen. Znacznie łatwiej utrzymać je w artykułach markowych, jak np. w oponach rowerowych, które szczególnie jeżeli chodzi o fabrykę „Stomil“ są z góry przez fabrykę wyznaczone. Jednakże w artykułach innych nie zawsze udaje się utrzymać w praktyce przez wszystkie przedsiębiorstwa na danym terenie stałe ceny. Tutaj bowiem następuje, w jakże częstych wypadkach podbijanie w dół cen przez konkurujące ze sobą firmy.

Jako najlepsze przeciwdziałanie metodom zbijania cen byłoby wyciąganie w stosunku do tych hurtowników konsekwencji przez fabryki, które powinny wyłączać ich z koła swych odbiorców. Drugim natomiast sposobem, niewątpliwie mniej drastycznym, byłoby wyznaczanie cen przez fabryki na opakowaniu danego towaru. Ma zamiar tak uczynić, zgodnie z postulatem kupiectwa detalicznego, f-ma „Centra“, która w najbliższym czasie chce wypuścić opakowanie łańcuchów rowerowych z wydrukowaną ceną.

Jako dalszy przyczynek do uzdrowienia branży poruszono następujące bolączki.

Niektóre hurtownie zażądały od fabryk powiększenia marży zysku. Te ostatnie spełniły życzenie hurtowników. Okazało się, że hurtownie zwiększoną marżę zysku przerzuciły na detalistę, detalista zaś na konsumenta. W rezultacie wbrew intencjom fabryki, obniżyły się ceny jej towaru na rynku. Po dwu latach hurtownicy znowu przyszedli do fabryki z żądaniem podwyższenia marży zysku, uprzednia bowiem podwyżka przestała działać, gdyż rzucono ją na rynek. Czyż tutaj można się dziwić, że fabryka czuła się zmu-

szona do wejścia w bezpośrednie kontakty handlowe z detalistami z pominięciem hurtowników? Przecież tylko w ten sposób można było wyrównać ceny rynkowe towaru.

Jak z powyższego wynika kwestia utrzymywania kontaktu handlowego przez fabryki bezpośrednio z hurtownikami i tylko z hurtownikami leży przede wszystkim w ręku tych ostatnich. Każda bowiem fabryka woli utrzymywać stosunki handlowe z hurtownią, która w wyniku jednego tylko zamówienia da obrót kilkunastu tysięcy złotych, aniżeli z detalistami, których tranzakcje obracają się przeciętnie w wysokości kilkuset złotych.

Jeżeli chodzi o ogólną ocenę sprawy, stwierdzić należy, iż na ogół ceny detaliczne na rynku wielkopolskim są utrzymywane. Gorzej już przedstawiają się pod tym względem stosunki na Górnym Śląsku, gdzie 5% rabatu zawsze łatwo jest wytargować. A jeszcze gorzej przedstawiają się w tym względzie sprawy na terenie b. Kongresówki i Małopolski.

Jeżeli chodzi o konkurencję między poszczególnymi hurtownikami, to w licznych wypadkach można postawić poważne zarzuty również niektórym hurtownikom — w Wielkopolsce, szczególnie tym, które konkurują z hurtownikami analogicznego typu na Pomorzu. Powstaje zjawisko wzajemnego podbijania sobie cen, w walce o odbiorcę. W tym stanie rzeczy fabryka, która musi dbać o utrzymanie cen rynkowych, czasami jest wprost zmuszona przez handel hurtowy do bezpośredniego kontaktowania z handlem detalicznym. Jak praktyka okazała ta metoda jest najwłaściwszą, jeżeli chodzi o regulowanie przez fabrykę cen rynkowych jej produktu.

Tak naświetlono zagadnienie stałych cen w handlu hurtowym branży rowerowej w dyskusji, w której zabierali głos pp. mjr. Zakrzewski, rtm. Piotrowski, mgr Robiński, Frankowski, Jaworowski.

W wolnych głosach poruszono kwestię urządzania plenarnych zebrań Zrzeszenia Hurtowników w różnych miastach, a to celem umożliwienia uczestnikom zebrania zwiedzania przedsiębiorstw fabrycznych branży.

Każdorazowo Zarząd winien przygotować taką wyliczniczkę, co byłoby ze wszech miar pożyteczne dla członków Zrzeszenia.

Wreszcie poruszono sprawę organu Zrzeszenia, jakim jest „KUPIEC-MECHANIK“ wyrażając się z pełnym uznaniem o sposobie redagowania czasopisma.

W WARSZTACIE MECHANICZNYM

Uważać na właściwe oświetlenie!

Czynność spostrzegania jest złożona i składa się z następujących głównych czynników:

zdolności rozpoznawania szczegółów,
zdolności odróżniania kolorów,
szybkości widzenia tj. czasu spostrzeżenia przedmiotów, które znalazły się w polu widzenia.

Wszystkie te czynniki zależą, jak łatwo się domyślić, w bardzo dużym stopniu od warunków oświetlenia. Nie mniej jednak bardzo często lekceważy się ten wpływ, względnie nie zdaje sobie sprawy jakie powinno być oświetlenie, któreby najlepiej odpowiadało pracy oczu.

Dobre oświetlenie, to nie jest tylko oświetlenie, które daje dostateczną jasność przedmiotów w polu widzenia, lecz również takie które:

nie razi oczu,
nie oślepia,
nie daje silnych kontrastów,
nie daje głębokich cieni.

Światło męczy i razi oczy wówczas, gdy jego zbyt silne promienie trafiają bezpośrednio do oka np. od nisko zawieszanej, nieosłoniętej lampy lub od znajdującego się wprost oczu okna przez które wpadają promienie słoneczne. Taki sam wpływ mają również blaski na gładkich metalowych powierzchniach.

Oślepienie lub po prostu gorsze widzenie spowodowane jest przez silne kontrasty w oświetleniu. Jeżeli jaskrawa lampa znajduje się na ciemnym tle, lub też jeżeli wzrok przeniesie się nagle z miejsc ciemnych, np. z ciemnego pokoju, do bardzo jasnych (lub odwrotnie), źrenica nie może się tak szybko dostosować do zmienionych warunków oświetlenia i człowiek jest przez pewien czas oślepiony.

Przedmioty znajdujące się w głębokich cieniach, stają się niemal niewidoczne przynajmniej w pierwszej chwili,

gdy wzrok przesunie się na nie z miejsc silnie oświetlonych.

Wszystkie te okoliczności spotyka się bardzo często w warsztatach przemysłowych i one to są czynnikiem zwiększającym w znacznym stopniu liczbę wypadków.

Przy ustalaniu przyczyn zaszłego wypadku nie bierze się u nas zwykle pod uwagę warunków oświetlenia. Jednak specjalne dochodzenia wykazały, jak wiele wypadków zależy od tych warunków. I tak według danych francuskiego Komitetu Oświetleniowego 18% wypadków w przemyśle spowodowanych jest wadliwym oświetleniem. Według danych amerykańskich od 18 do 25% wypadków znajduje się w związku ze złymi warunkami oświetlenia.

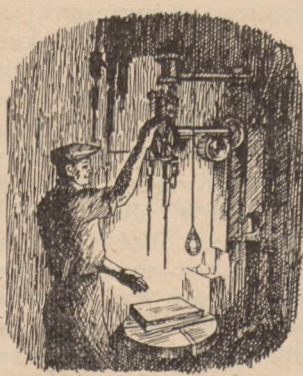
Następujące 4 przykłady ilustrują, jak zachodzą wypadki na skutek złego oświetlenia.

- Robotnik ciągnący wózek z rurami żelaznymi nie zauważył leżącej w cieniu słupa sztaby i zawadził o nią, przy czym jedna z rur stoczyła mu się na nogę i złamała ją poniżej kolana (rys. 1).
- Robotnik będąc oślepiony światłem osłoniętej i nisko zawieszanej lampy, wsadził palec w ząbienie kół zamiast chwycić kółko sterownicze (rys. 2).
- Przedmiot zawieszony na suwnicy uderzył o żóraw i zrzucił zawieszoną na nim belkę, która spadła na na nogi robotnika. Suwnicowy nie widział ramienia żórawia, ponieważ niżej zawieszona i osłonięta od góry lampa nie oświetlała go (rys. 3).
- Wskutek braku światła robotnik niosący pręt żelazny nie zauważył idącego przed nim robotnika i uderzył go (rys. 4).

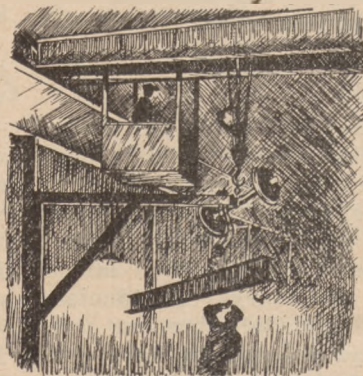
Przez zrationalizowanie światła zapobiec można dużej liczbie takich i tym podobnych nieszczęśliwych wypadków.



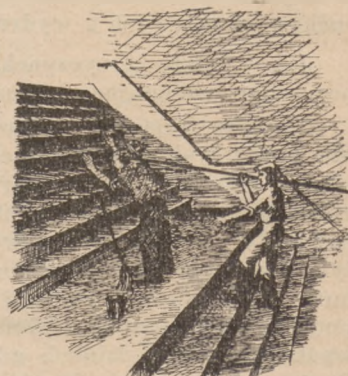
Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

Codziennie opróżniać kosze i niszczyć brudne szmaty!

W zakładach przemysłowych zdarzają się nieraz pożary, których przyczyny są napozór nie ustalone. Jedną z najczęstszych takich „nie ustalonych“ przyczyn pożarów jest samozapalenie.

Samozapalenie jest to zapalenie się materiału bez udziału czynników zewnętrznych a tylko pod wpływem ciepła, wytwarzającego się wewnątrz materiałów na skutek reakcji chemicznych.

Istnieje cały szereg materiałów, które zdolne są do samozapalenia a mianowicie:

- Węgiel
- Wapno
- Kwas siarkowy
- Nawozy sztuczne
- Nawóz
- Nici, pakuły
- Szmaty zatłuszczone
- Różne substancje chemiczne.

Wyższa temperatura otoczenia, rozdrobnienie, łatwość dostępu tlenu, obecność katalizatorów, łatwość akumulacji ciepła wspomaga samozapalenie. Zatłuszczone gałgany i szmaty są jednym z materiałów najbardziej podatnych samozapaleniu a wskutek swego wielkiego rozpowszechnienia w warsztatach — stają się nie rzadko przyczyną pożaru.

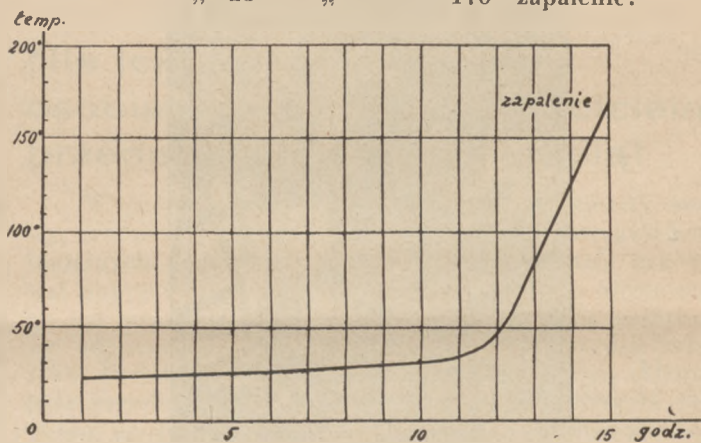
Smary, którymi zatłuszczone są gałgany i szmaty, są bardzo często związkami nienasyconymi tlenem: związki takie mogą się łatwo utlenić, co prowadzi do podniesienia temperatury i samozapalenia. Ma to miejsce szczególnie z tłuszczami roślinnymi, jak np.: olej lniany, rzepakowy itd., w mniejszym stopniu z tłuszczami zwierzęcymi, a w najmniejszym z mineralnymi.

Tłuszcze, które się zestarzały mają mniejszą zdolność samozapalenia, ponieważ stopniowo wchłonęły tlen z powietrza i są bardziej niu nasycone niż tłuszcze świeże.

Samozapalenie szmat i gałganów następuje najłatwiej, gdy są one tylko niewiele zatłuszczone, a mianowicie

w 3—5%. Rozdrobnienie cząsteczek smaru jest wówczas największe i wchłanianie tlenu najszybsze. Szybkość samozapalenia zatłuszczonych szmat przedstawiają pewniejsze dane uzyskane w doświadczeniu:

Czas		Temperatura
po	1 godzinie	— 22°
„	4 godzinach	— 24°
„	6 „	— 25°
„	10 „	— 30°
„	12 „	— 45°
„	14 „	— 125°
„	15 „	— 170° zapalenie!



Szybkość samozapalenia zatłuszczonych szmat.

Widzimy na wykresie, odpowiadającemu tym danym, że temperatura wzrasta początkowo powoli, zaś od około 40° następuje bardzo szybki wzrost temperatury, która od tej chwili w ciągu 3 godzin osiąga punkt krytyczny.

Okres czasu między końcem jednego dnia pracy i następnym rankiem jest wystarczający do samozapalenia tłustych szmat. Aby zapobiec temu, należy szmaty co dzień po skończeniu pracy wyrzucać z koszy i niszczyć. Należy również dbać, aby kosze, do których rzuca się szmaty, były nie drewniane a z blachy.

Czy szlifierka jest w porządku?

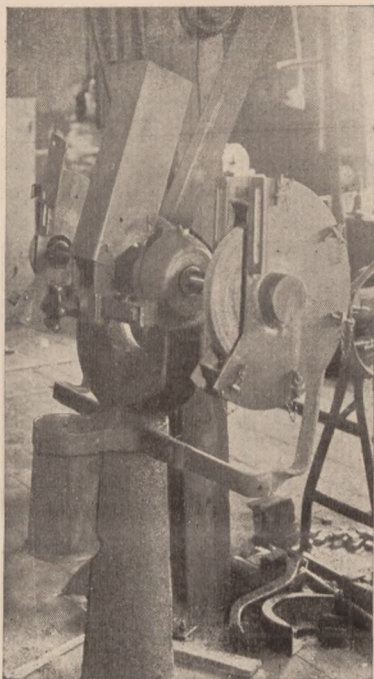
Dlaczego maszyna, która jest prosta, nie skomplikowana, którą łatwo jest uczynić bezpieczną, ma być wciąż powodem wypadków? Jedną z takich maszyn jest szlifierka. Statystyka i doświadczenie warsztatowe wskazuje jasno, że wypadki przy szlifierkach masowo zachodzą i że należą one do 3 typów:

1. Dotknięcie tarczy w ruchu.
2. Skaleczenie oczu odpryskami.
3. Uderzenie odłamkiem pękniętej tarczy.

Te ostatnie najrzadziej zachodzą, ale zato skutki ich są tragiczne.

Dobry wspornik, blisko dosunięty do tarczy, przyczynia się już znacznie do tego, że przedmiot obrabiany nie wysuwa się z ręki i nie kaleczy jej. Drugim sposobem zapobiegnięcia tym wypadkom jest trzymanie drobnych obrabianych przedmiotów przy pomocy kleszczy. Robotnicy sami to nieraz stosują, lecz trzeba ich do tego zachęcać i kleszcze dostarczać.

Przed odpryskami zabezpieczają okulary, ale że robotnicy niechętnie je nakładają, trudno ich wciąż pilnować. Znacznie lepiej jest zrobić kaptur ochronny z daszkiem lub zasłonką z przodu tak, aby iskry zatrzymać.



Rys. 1.

Zasłonkę taką przedstawia rys. 1 podniesiona do góry przy lewej tarczy).

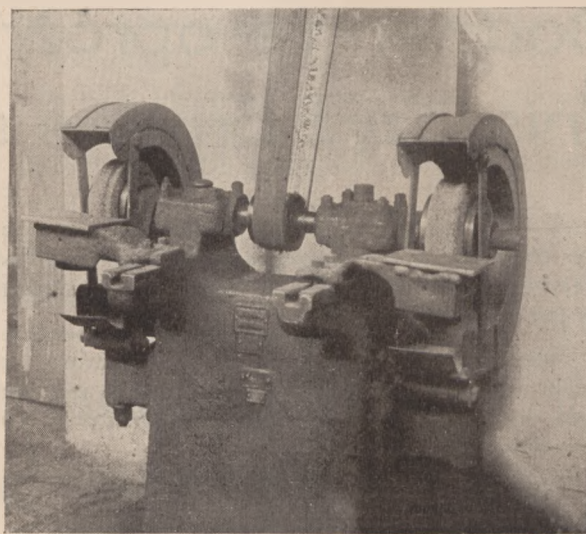
Mocny i dostatecznie obejmujący tarczę kaptur ochronny, zapobiega niemal całkowicie skutkom pęknięcia tarczy. Odpowiedni dobór tarczy, nieprzekraczanie pewnej liczby obrotów oraz sposób osadzenia tarczy, ma tu oczywiście też swoje znaczenie.

Wykonanie właściwego kaptura nie jest ani trudne, ani kosztowne. Niestety jednak nie dba się zwykle o nie i toleruje blaszane pokrywki, które mają znaczenie tylko dekoracyjne. Przykłady tego widzimy na rys. 1 i 2.

Na rys. 1 widzimy na ziemi stary kaptur, obecnie zastąpionym nowym, według modelu zalecanego przez Wzorcownię Urządzeń Ochronnych.

Kaptur, przedstawiony na rys. 2, który poprzednio był zupełnie niewystarczający do wstrzymania ewentualnych odłamków tarczy, został wzmocniony bocznymi płaskownikami i przez okucie kątów. Daszki do chwymania isker zostały zmontowane później.

Oto są przykłady postępu na polu bezpieczeństwa pracy, które każdy kierownik warsztatu może dokonać.



Rys. 2.

Metoda propagandy

Jeżeli robotnicy stale ryzykują swoje życie przez lekceważenie zasad bezpieczeństwa, dobrze jest zwrócić im uwagę na sytuację, w której się znajdują, przy pomocy fotografii. Niech zobaczą z boku, jak blisko są katastrofy.

Przykład zastosowania tej metody przedstawia fotografia z umieszczonym pod nią podpisem.



OTO SAMOBÓJCA PRZEZ LEKKOMYŚLNOŚĆ

Trzeba zawsze wyciągać naukę z każdego niepowodzenia

DZIAŁ OGÓLNY

Nadeszła wreszcie długo i niecierpliwie oczekiwana chwila uzyskania poważnego zamówienia u wielkiego odbiorcy. Niestety... zamówienie otrzymał konkurent.

Częsta to sytuacja w przedsiębiorstwach. Jak reaguje na to kupiec? Otóż przeważnie powstaje wtenczas w firmie naprężona sytuacja. Cały personel, począwszy od szefa a skończywszy na chłopcu do posyłek, bywa wytracony z równowagi, bowiem niezadowolenie, zły humor i gniew szefa, kierownika itd., udziela się, jak również wyladowuje się na hierarchicznie niżej stojących pracownikach. Nie trzeba udowadniać, że praca całego personelu nie posiada w tym dniu większej wartości.

Natomiast rozsądny kupiec zbada źródło niepowodzenia, przedsiębiorczy zaś kupiec będzie się starał ratować, co jest jeszcze do odzyskania. Nieraz — zależnie od warunków — można wiele odzyskać.

Trzeba bowiem pamiętać, że odbiorca po krótszym czy dłuższym czasie będzie miał dalsze zapotrzebowanie. Do tego czasu odbiorca będzie jeszcze pamiętał o firmie, która poprzednio ubiegała się o dostawę. Jeżeli następne zamówienie otrzyma również konkurent, to nawet wówczas pozycja nie jest jeszcze zupełnie stracona, gdyż sam fakt ubiegania się o dostawę jest *sui generis* środkiem reklamowym, odbiorca bowiem zapoznał się z ofertą. Ta luźna łączność musi być podtrzymana w tym celu, by odbiorca zażądał oferty „odpalonej“ firmy przy następnych zakupach.

Dlatego też nie należy ustawać w staraniach o uzyskanie zamówienia, chociażby kilkakrotnie z rzędu oferty nie zostały przyjęte. O ile bowiem przerwa w składaniu ofert pozwala przypuszczać, że kupcowi nie zależy na otrzymaniu zamówienia, o tyle wytrwałe ubieganie się o dostawę świadczy o właściwym pojmowaniu swoich zadań przez kupca oraz wyrabia dobrą opinię o firmie. Z niepowodzeń natomiast należy wyciągnąć naukę w formie zgłębienia przyczyny nieuzyskania dostawy.

Wybieranie ofert przedstawia się zazwyczaj w ten sposób. Odbiorca porównuje nie tylko ceny oferujących lecz również wzory towarów. Wybiera zaś ofertę najkorzystniejszą. Po dokonaniu wyboru oferty idą „ad acta“. Gdy towar nadchodzi, odbiorcy nie przychodzi na myśl jeszcze raz porównać otrzymany towar z wzorami innych ofert konkurencyjnych. Przedsiębiorczy kupiec winien zaś dążyć do tego, by to późniejsze porównanie towarów nastąpiło.

Oto przykład: Gdy pewna firma otrzymała odmowną odpowiedź na swoją ofertę, poleciła swemu przedstawicielowi wysledzić, która z konkurencyjnych firm uzyskała dostawę. Po uzyskaniu tej wiadomości przystąpiono do szczegółowego porównania własnych wyrobów z wyrobami konkurencji. Stwierdziwszy wyższość swoich wyrobów, firma ta wysłała list do odbiorcy, podając niektóre właściwości swych fabrykatów, których brak przy używaniu towarów konkurenta był łatwy do spostrzeżenia.

Dzięki temu firma otrzymała następne zamówienie od odbiorcy, który poprzednio stale odrzucał jej oferty.

Oczywiście ta metoda daje pożądany skutek tylko w tym wypadku, gdy towar jest w rzeczywistości lepszy od konkurencyjnego. Poza tym metody tej nie można zawsze stosować, nie mniej jednak przykład ten uczy, że warto zastanowić się poważniej nad sposobem ulepszenia swych towarów, jeśli chodzi o przedsiębiorstwo wytwórcze wzgl. nad sposobami docierania do odbiorcy, jeśli chodzi o przedsiębiorstwo handlowe. Przede wszystkim zaś należy wyciągać naukę z niepowodzeń, które nie tylko że nie powinny zniechęcać kupca, lecz przeciwnie winny wzbudzać w nim upór w kierunku przezwyciężania dotychczasowych przeszkód.

Nie lekceważmy osobistego kontaktu właściciela przedsiębiorstwa z klientelą!

W pewnym większym mieście został otwarty nowy, średniej wielkości sklep towarów delikatesowo-kolonialnych. Właściciel nowego przedsiębiorstwa pracował poprzednio w wielkim sklepie, w którym ojciec jego był współwłaścicielem. Ojciec przeszedł na zasłużony odpoczynek, syn zaś założył własne przedsiębiorstwo. Poważnym kapitałem zakładowym nowego sklepu była przede wszystkim dobra opinia, jaką cieszyła się w tym mieście kupiecka rodzina, z której pochodził właściciel nowego sklepu.

Toteż pierwsze dni rokowały przedsiębiorstwu wielkie powodzenie. Celowa reklama w miejscowych pismach, estetyczna dekoracja okien wystawowych, dobra obsługa, dobrej jakości towary oraz umiarkowane ceny zjednywały klientów nowemu przedsiębiorstwu.

Jednego tylko brakowało w sklepie — młodego szefa i jego małżonki. Nadzór nad obsługą sprawował doświadczony sprzedawca, który jednak, mimo, iż wywiązywał się ze swoich obowiązków doskonale, nie mógł w zupełności zastąpić ani reprezentować osoby szefa. Tymczasem właściciel wraz ze swoją żoną pracował w kantorze i w magazynie, tak, że nie starczyło im już czasu na obsługę klientów. Był to zasadniczy błąd.

W pierwszych dniach po otwarciu sklepu klientela sądziła, że nieobecność właścicieli tłumaczy się pracami związanymi z założeniem przedsiębiorstwa. Z biegiem czasu jednak brak szefa w sklepie rzucał się w oczy klientom coraz bardziej i zaczęto się nad tym zastanawiać. Wśród stałych klientów a zwłaszcza klientek poczęło się budzić pewnego rodzaju niezadowolenie. Klient bowiem chętnie widzi starania właściciela, podejmowane w celu zadowolenia kupujących oraz radość jego z dokonanej sprzedaży. W tym zaś wypadku nie dochodziło do bezpośredniego kontaktu właściciela z klientelą. Kontakt ten jest konieczny zwłaszcza w nowym przedsiębiorstwie. Wielu klientów brało za złe młodemu szefowi i jego małżonce stałą nieobecność

w sklepie i powracało do swego dawniejszego dostawcy, który więcej ich cenił, obsługując często osobiście.

Nauka z tego przykładu jest jasna. Żaden środek organizacyjny nie stwarza tak doskonałego stosunku zaufania klienta do kupca, jak osobista obsługa i naoczne starania kupca w kierunku zadowolenia klienta. Szczególnie w nowych przedsiębiorstwach, w których nawiązuje się dopiero właściwy stosunek klienta do kupca, miejsce właściciela jest w sklepie i to co najmniej w czasie największego ruchu. Tam bowiem, gdzie brak szefa, tam brak również klientów.

Morał z tego przykładu można zastosować nie tylko do przedsiębiorstw sprzedaży detalicznej, ale w równym stopniu do hurtowni oraz wytwórni, jak również do tych przedsiębiorstw, które muszą mieć kontakt z klientami. Zamykanie się właściciela w gabinecie przed odbiorcami nie stwarza odpowiednich warunków współpracy, opartej głównie na zaufaniu klienta do osoby dostawcy. Chociażby kilkuminutowa rozmowa szefa z każdym klientem nie jest stratą czasu. Klient „dopuszczony przed oblicze” właściciela czuje się zaszczycony oraz uzyskuje dowód, że jest ceniony przez swego dostawcę.

Czy chcesz usprawnić swoje przedsiębiorstwo?

Planowe badanie pracy.

Nie ulega wątpliwości, że dzisiaj wielu przedsiębiorców uznaje celowość planowego badania i usuwania błędów i braków w pracy ludzi i maszyn. Obniżenie kosztów produkcji przy utrzymaniu właściwego poziomu płac i przy niezmienionej cenie surowców jest możliwe tylko drogą podwyższenia wydajności pracy i wyeliminowania strat, które przy wyższej formie organizacji dadzą się usunąć. Działalność gospodarza, mając spełnić swoje obecne i przyszłe zadania, domaga się podwyższenia wydajności pracy oraz działania całego aparatu bez tarć. Środki służące do usprawnienia działalności przedsiębiorstwa są różnorodne. Należy jednak pamiętać, że środki, które mają być zastosowane do pewnego przedsiębiorstwa, nie mogą być w tej samej zupełnie formie zastosowane do innych przedsiębiorstw, gdyż znaczenie ma tutaj szereg różnych odmiennych warunków. Każde przedsiębiorstwo ma swoje oryginalne cechy, które należy uwzględnić przy podejmowaniu kroków w kierunku usprawnienia jego działalności.

Kierunek prac.

W pierwszym rzędzie należy ustalić dla jednego działu rzeczywiste normy wydajności pracy. Przyjmując, że w przedsiębiorstwie jest większa ilość tych samych maszyn, można już stwierdzić różnicę wydajności pracy poszczególnych maszyn drogą porównania wyników.

Następnie należy ustalić przeciętną wydajność oraz przyczynę niskiej wydajności maszyn — niższej od prze-

ciętej. Tego rodzaju ustalenie wydajności pracy maszyny opiera się na szczegółowym zbadaniu przebiegu pracy. Badanie to powinno być rozdzielone na badanie pracy maszyny oraz pracy pracownika obsługującego maszynę.

Z tych badań okaże się, że przyczyną niższej wydajności maszyny jest np. złe oświetlenie, nieodpowiednio naciągnięty pas napędowy, spóźniona dostawa surowca itp.

Te same czynności należy przeprowadzić w odniesieniu do wydajności poszczególnych pracowników. Tą drogą uzyska się zrationalizowanie czynności oraz podniesienie ogólnej przeciętnej wydajności pracy.

Ponadto należy zwrócić uwagę, czy wysoka wydajność nie jest wynikiem przypadku. Z tego względu badania muszą być przeprowadzone szczegółowo oraz na przestrzeni dłuższego czasu. Przy tych badaniach można również ustalić, jak dalece proces wytwórczy przy przebiegu wolnym od przeszkód i tarć oraz przy istniejących warunkach pracy może osiągnąć teoretyczną maksymalną wydajność. Stosunek produkcji do tej teoretycznej maksymalnej wydajności będzie stanowił praktyczny wynik przedsiębiorcy.

Punkty widzenia badań.

Działalność przemysłowa składa się z przetwarzania przez pracowników materiałów na maszynach dla celów gospodarczej produkcji dóbr. Stąd wylaniają się dla racjonalizacji następujące punkty widzenia:

1. ekonomiczne przeprowadzenie przebiegu pracy łącznie maszyn i przynależności,
2. ekonomiczne obchodzenie się z materiałami,
3. ekonomiczne wytwarzanie i przekazywanie energii,
4. ekonomiczne ukształtowanie pracy,
5. śledzenie tych przebiegów równocześnie z rachunkiem kosztów własnych.

W przedsiębiorstwie, w którym surowiec gra znaczną rolę, należy jemu poświęcić specjalną uwagę, jeżeli zaś płace mają większe znaczenie, należy specjalnemu badaniu poddać pracę człowieka. Jeżeli w przedsiębiorstwie są unieruchomione poważne kapitały, to badania winny być skierowane specjalnie na urządzenia fabryczne. W praktyce powyższe czynniki nie są zbyt wyraźnie od siebie oddzielone, wobec czego należy poświęcić im wszystkim szczegółową uwagę.

Organ usprawniania czynności w przedsiębiorstwie.

W licznych przedsiębiorstwach istnieje specjalny organ lub specjalny pracownik, którego zadaniem jest badanie projektów usprawnienia pracy, rozdziału czynności, projektu nowych środków kontrolnych itd. Następnie organ ten sprawdza koszty istniejącego biegu pracy oraz ustala obliczenie zaoszczędzonych kosztów przy zastosowaniu nowego projektu. Jeżeli z zastosowania ulepszenia wynika zysk, należy projekt przedłożyć grupie współpracowników, którą zmiana pracy bezpośrednio dotyczy, a więc: kierowników, majstrów, robotników itd. Dopiero po szczegółowym rozpatrzeniu wszystkich czynników można zdecydować, czy wprowadzenie nowego projektu jest celowe.

ODSZKODOWANIE Z TYTUŁU NIEUBEZPIECZENIA PRACOWNIKA

Art. 112 rozporządzenia Prez. Rzplitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

Jeżeli pracodawca zobowiązał się do zwrotu w oznaczonej kwocie szkody, wynikłej wskutek niezgłoszenia pracownika do ubezpieczenia lub ubezpieczenia go z niższym wynagrodzeniem od rzeczywistego, to w braku odmiennego zastrzeżenia przyjąć należy, że kwota powyższa obejmuje istotną szkodę tj. utracone świadczenia już umniejszone o przypadający do zapłacenia podatek.

Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 17 listopada 1938 r. L. C. II. 506/38.

UBEZPIECZENIE W OKRESIE WYPOWIEDZENIA

Art. 7 ust. 3 rozporządzenia Prez. Rzplitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

Art. 25 rozporządzenia Prez. Rzplitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. nr 35, poz. 323).

1. Wynagrodzenie, należne pracownikowi nie za pracę lecz tytułem odszkodowania za zwolnienie bez zachowania terminu wypowiedzenia, nie podlega przepisowi art. 7 ust. 3 rozporządzenia z dnia 24 XI 1927 r.*

2. Rozwiązanie umowy o pracę następuje z dniem zwolnienia pracownika, nie zaś dopiero z upływem okresu wypowiedzenia.

Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 2 września 1938 r. L. C. I. 2319/37.

* Cytowany ustęp 3 art. 7 brzmi następująco: „Pracownika, nie wykonywającego faktycznie czynności służbowych, uważa się za pozostającego w zatrudnieniu tak długo, jak długo otrzymuje od pracodawcy wynagrodzenie lub ma prawo do wynagrodzenia”.

Zapraszamy do prenumeraty „KUPCA MECHANIKA”

Zeszyt niniejszy jest 4. z kolei, jaki wydajemy od chwili naszego istnienia. Szanowni Czytelnicy mieli więc już dostateczną możność zorientowania się w charakterze „Kupca - Mechanika”. Łącznie z tym apelujemy do tych wszystkich, którzy dotychczas nie zaabonowali naszego wydawnictwa, by uczynili to nie zwlekając. Im więcej będziemy posiadali abonentów, tym łatwiej będzie nam dostarczać Czytelnikom urozmaicony materiał redakcyjny i tym lepsze będziemy posiadali możliwości dla zaspokojenia oczekiwań naszych Kochanych Przyjaciół.

Prosimy przeto nie zwlekać i na tych miast przekazać za pośrednictwem poniższego rozrachunku pocztowego zł 6,— tytułem rocznej prenumeraty. Przekazu należy dokonać w najbliższym urzędzie pocztowym.

<p>(podpis sprawdzającego)</p> <p>Dzień nadesłania</p> <p>Nr listy rozrachunkowej</p>	<p>sprawdził</p> <p>wpisał</p> <p>Nr listy rozrachunkowej</p>	<p>Tytułem wpłaty za abonament za rok 1939.</p> <p>Miejsce dla pisemnych wskazań, dotyczących tytułu wpłaty oraz okresu czasu, do którego wpłata się odnosi. Korespondencja zawierająca treści inne, podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości opłaty taryfowej.</p>
---	---	--



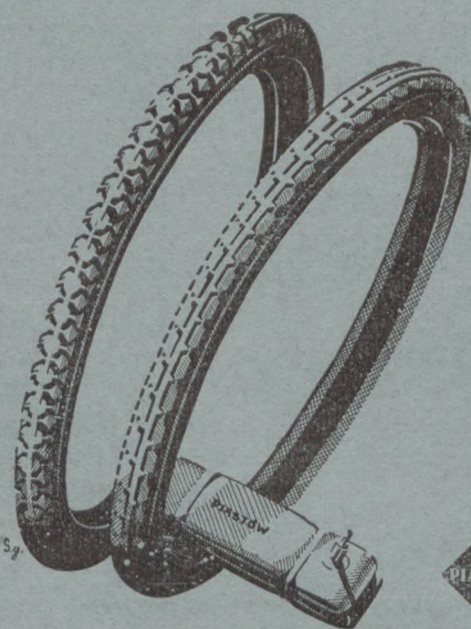
DAIMON

POLSKA FABRYKA OGNIW I BATERYJ

Sp. z o. o.

STAROGARD – Pomorze
Skład Fabryczny:

POZNAŃ, ul. Br. Pierackiego 14



PIASTÓW

opony zwycięzców!

JCG

Fabryka

Akumulatorów

Inż. Czesław Gottschalk

POZNAŃ
Pl. Wolności 11
telefon: 51-58

WIRÓWKI DO MLEKA



„MILENA“

powszechnie znane jako wyjątkowo silne i trwałe, polecamy odsprzedawcom po korzystnych cenach. Wysokie rabaty obrotowe.

Przedstawicielstwo generalne i skład fabryczny

Bracia Ramme, Bydgoszcz

ul. Grunwaldzka 24. Telefony 30-76 i 30-79

ROWERY — CZĘŚCI ROWEROWE

krajowe i zagraniczne

MOTOCYKLE — MASZYNY DO SZYCIA

„OGNIWO” HURTOWNIA ROWERÓW

TORUŃ, Bydgoska 16/18 — Telefon 17-11

POZNAŃSKI KONCERN TOWARZYSTW UBEZPIECZEŃ

„VESTA“

Poznańsko-Warszawskie

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń
w Poznaniu
rok zał. 1873

Towarzystwo Ubezpieczeń S. A.

w Poznaniu (rok zał. 1919)

Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń
od Ognia i Gradobicia w Poznaniu
rok zał. 1920

zawiera ubezpieczenia w następujących działach ubezpieczeń: **na życie, od ognia, od kradzieży z włamaniem, od gradu, od odpowiedzialności prawnocywilnej, od nieszczęśliwych wypadków, szyb od rozbicia, samochodowych, samolotowych i transportowych.**

Wszystkie trzy należące do Koncernu Towarzystwa są czysto - polskie.

Koncern posiada poważne rezerwy w kapitałach i papierach wartościowych oraz 38 wartościowych kamienie: w Bydgoszczy, w Częstochowie, w Gdańsku, w Grudziądzu, w Katowicach, w Krakowie, we Lwowie, w Łodzi, w Poznaniu, w Rybniku, w Toruniu i w Warszawie.

CENTRALA KONCERNU: Poznań, św. Marcin 61. tel. 14-87, 14-98, 15-78.

ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, w Grudziądzu, w Katowicach, w Krakowie, w Lublinie, we Lwowie, w Łodzi, w Poznaniu, w Warszawie, w Wilnie.

CENTRALNE REPREZENTACJE: w Gdańsku, w Gdyni, w Kaliszu, w Rybniku i w Toruniu.

Agentury we wszystkich miastach Polski.

BYDGOSKA HURTOWNIA ROWERÓW A. WASIELEWSKI

Bydgoszcz, Dworcowa 41 — tel. 10-47

poleca
jakościowe rowery m. zastrz.
„Kurjer“ i „Olimpja“

WSZELKIE CZĘŚCI ROWEROWE —
MASZYN DO SZYCIA I WÓZKÓW DZIECIENNYCH

ZYGMUNT KOLASA

POZNAŃ, ŚW. MARCIN 45a — TELEFON 26-28



Fachowa obsługa - Przyjmuje Pożyczki Państwowe



HURTOWNIA MECHANIKÓW

SPÓŁDZIELNIA HANDL. Z ODP. UDZ.

POZNAŃ — UL. MARSZAŁKA FOCHA 19

Poleca: rowery wyścigowe i turystyczne
znane na rynku ze swej jakości i wytrzymałości pod zastrzeżonymi markami:

STELLA — HMP — ORKAN — MATADOR — PRECIOSA
na ramach wyprodukowanych w własnych warsztatach z pierwszorzędnego materiału

Silna budowa

eleganckie wykonanie

nadzwyczajna wytrzymałość

lekki bieg

przystępna cena

oto zalety, którymi nasze rowery torują sobie coraz szerszy zbył i zyskują powszechne uznanie

Dostarczamy tylko kupcom odsprzedawcom