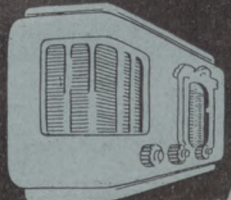


# Kupiec



# Mechanik

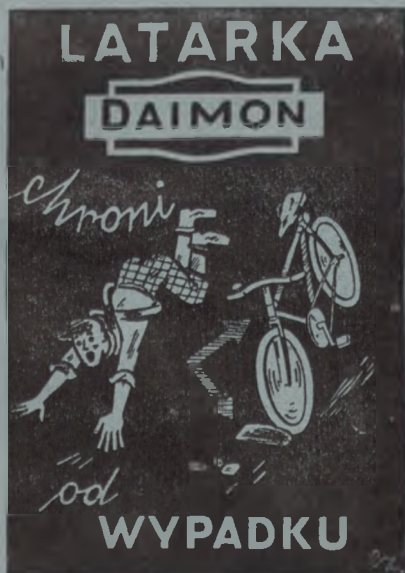
OFICJALNY ORGAN ZRZESZEŃ: KUPCÓW BRANŻY MECHANICZNEJ I POLSKO-CHRZEŚCIJAŃSKICH HURTOWNIKÓW BRANŻY MECHANICZNEJ W POLSCE

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

**Nr 6**

**Poznań, dnia 1 sierpnia 1939 r.**

**Rok I**



**DAIMON**

**Polska Fabryka Ogniw i Bateryj**

Sp. z o. o.

**STAROGARD — POMORZE**

**Skład Fabryczny:**

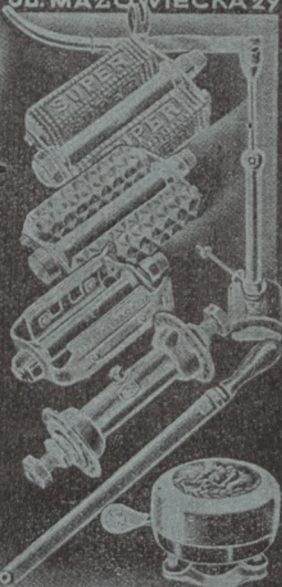
**POZNAŃ, ul. Br. Pierackiego 14**

**TREŚĆ ZESZYTU:**

	str.
Brak dopływu młodzieży w branży mechanicznej	139
Powrót tandemu . . . . .	140
Fatalne skutki zaniedbanych kołowców . . . . .	142
Dziwny to będzie „krajowy“ rower ludowy . . . . .	142
Domagamy się budowy rowero-strad . . . . .	143
A może w ogóle kupiectwo jest zbyt czyste? . . . . .	143
Automobilklubowi Wielkopolskiemu pod uwagę . . . . .	144
Radiotechnika na Wystawie światowej w Nowym Jorku — inż. Tadeusz Jaeger . . . . .	145
Regulator dla głośników dodatkowych . . . . .	146
Rewelacyjny akumulator „Willimek“ . . . . .	146
Czyścić rury wydechowe . . . . .	147
Jak chronić pracowników przed niebezpieczeństwem grożącym w warsztacie? . . . . .	148
Brak normalizacji w przemyśle powoduje niszczenie wielkich wartości w przemyśle . . . . .	152
Czy jest celowe domaganie się ustawowego uregulowania zysku w handlu? . . . . .	152
Zastaw rejestrowy na maszynach i aparatach . . . . .	153

# WACŁAW MILLNER

BYDGOSZCZ  
UL. MAZOWIECKA 29



FABRYKATY  
ZNAKOWANE



PRZODUJĄ  
NA RYNKU  
KRAJOWYM



## Original Rekord



Rower najwyższej jakości

Do nabycia w składach branzowych  
Sprzedaż hurtowa. Hurt. Rowerów Willy Fahr, Bydgoszcz

Łwały  
elegancki  
o lekkim biegu

## BYDGOSKA HURTOWNIA ROWERÓW A. WASIELEWSKI

Bydgoszcz, Dworcowa 41 — tel. 10-47

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

WSZELKIE CZĘŚCI ROWEROWE —  
MASZYN DO SZYCIA I WÓZKÓW DZIECINNYCH

## ZYGMUNT KOLASA

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

*teraz dla każdego*



NA BATERIE ZŁ. 115.-  
NA PRĄD  
ZMIENNY ZŁ. 136.-

Fachowa obsługa - Przyjmuje Pożyczki Państwowe

**Erika** pisze lepiej, prędzej  
ciszej, ładniej  
i wykonuje do 12 odbitek

**SKORA i SKA-POZNAŃ**  
Al. Marcinkowskiego 23 — Telefon 18-47.



## Większe zyski

i zadowoleni Klienci przez sprzedaż rowerów

# „LECH” i „SENATOR”

Niskie ceny!

Eleganckie wykonanie!

Części i przybory po znanych korzystnych cenach

Wysyłka odwrotnie

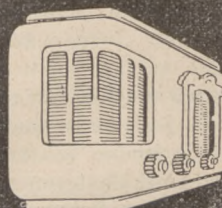
Żądajcie cenniki

# „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 6

POZNAŃ, DNIA 1 SIERPNI 1939 R.

ROK I

*Jak utrudnia się  
rozwoj przemysłu  
w Polsce*

## Brak dopływu młodzieży w branży mechanicznej

Tyle się mówi i pisze o konieczności zwiększenia zainteresowania młodzieży wstępującej do szkół zawodowych — dziedziną mechaniki w najróżniejszych jej odmianach. Przyszłość gospodarcza kraju na tym odcinku zależy w dużej mierze od uprzemysłowienia. Ale, żeby uprzemysłowienie móc racjonalnie przeprowadzać trzeba do tego zdolnych specjalistów. Trzeba inżynierów, budowniczych, konstruktorów, ale niemniej konieczni są fachowi technicy i wyspecjalizowani rzemieślnicy.

Polska jest krajem wybitnie rolniczym. Musi ona dążyć do tego, by stać się krajem rolniczo - przemysłowym. Plan ten jest obecnie realizowany, a pierwszym krokiem na tej drodze jest C. O. P. Dziedzina techniki specjalnej jest polem, które w Polsce stoi dotąd właściwie ugo-

rem. Trzeba to bezwzględnie zmienić. Młodzież, która dla spraw techniki wykazuje wiele zainteresowania winna wstępować do odpowiednich szkół zawodowych, by specjalizować się w nich i tworzyć kadry zdolnych specjalistów.

Dotychczasowy stan tej sprawy w Polsce jest stanowczo niezadawalający — liczba uczniów, kształcących się w branży mechaniki precyzyjnej i w ślusarstwie jest stanowczo za mała i w żadnym wypadku nie pokrywa zapotrzebowania.

Branża, w której szczególnie wiele potrzeba mechaników jest przemysł rowerowy. W ślad za jego rozwojem poszczególne warsztaty wykazują coraz większe zapotrzebowanie na uczniów. W latach ostatnich, w których zaznaczył się wzrost sprzedaży rowerów, niektóre przedsiębiorstwa potroili liczbę zatrud-

nionych u siebie uczniów. Z nich wyjdą kadry mechaników, tak bardzo potrzebnych Polsce w czasie pokoju, kiedy rozbudowujemy przemysł, a już szczególnie potrzebnych w czasie wojennym.

Zdawałoby się przeto, że powołane do czuwania nad rozwojem gospodarczym kraju czynniki będą robiły wszystko, by stworzyć jaknajlepsze warunki dla rozwoju tej gałęzi przemysłu, która dostarcza krajowi tak potrzebnych mechaników.

Tymczasem rzeczywistość przeczy temu. Oto robi się wszystko by nie tylko skrepić rozwój przemysłu rowerowego, lecz wręcz uniemożliwić dalszy jego rozwój. Wskażemy tu na rozwijającą się etatyzację branży rowerowej, na ograniczanie sprzedaży rowerów przez kupiectwo prywatne i przerzucanie tej funkcji społecznej na Spółdzielnie, na mono-

polizowanie produkcji rowerowej w rękach tylko nielicznych uprzywilejowanych firm wytwórczych. Tego rodzaju metody muszą doprowadzić w prostej linii do zmniejszenia rynku zbytu dla kupiectwa rowerowego i prywatnego przemysłu branży i tym samym do zmniejszenia możliwości zatrudniania uczniów i szkolenia nowych kadr specjalistów w mechanice precyzyjnej.

Już dziś, wskutek znanej sprawy roweru ludowego „Gromada“ szereg przedsiębiorstw branży rowerowej ograniczyło liczbę uczniów.

Zainteresowaliśmy się statystyką zatrudnionych uczniów. Oto w Wielkopolsce ilość uczniów zatrudnionych w mechanice precyzyjnej wynosi za ledwie 200, a w ślusarstwie tylko 300 (dane z Izby Rzemieślniczej Poznańskiej). W innych województwach stan ten przedstawia się jeszcze gorzej.

Bijemy na alarm. W okresie uprzemysłowienia Polski brak nam specjalistów - majstrów w dziedzinie mechaniki precyzyjnej. Niektóre fabryki w Centralnym Okręgu Przemysłowym są zmuszone sprowadzać specjalistów z zagranicy. Co będzie w przyszłości, jeżeli narybek w tej dziedzinie jest aż tak znikomy? A co będzie na wypadek wojennej potrzeby?

Rozbudować szkolnictwo techniczne, nie utrudniać możliwości rozwojowych przedsiębiorstwom branży rowerowej, w których najlepszą szkołą mechaniki precyzyjnej znajduje młodzież rzemieślnicza — oto wnioski z powyższych uwag. Oto nakaz jaki wypływa z wielkiego planu uprzemysłowienia Polski.

## DZIAŁ ROWEROWY

### LISTY ZE ŚWIATA

# Powrót tandemu

Paryż, w lipcu 1939 r.

*„Nie ma rzeczy nowych, są tylko te, o których ludzkość zapomniata“.*

Z nastaniem ciepła Paryż w dni świąteczne wyludnia się. Za to w soboty i wigilie świąt ruch jest podwójny. Paryżanie wyjeżdżając co tydzień na 48 godzin (pozwalają im na to „angielska sobota“ i „francuski poniedziałek“) czynią to wszelkimi dostępnymi drogami: lądowymi, wodnymi i powietrznymi. To też dworce kolejowe, przystanie, nawet lotniska bywają przepelnione. Szosy i wylotów miasta przypominają w godzinach najbardziej intensywnego ruchu główne arterie: kilka rzędów pojazdów posuwa się krok za krokiem długim, niekończącym się węzłem.

Czołowe miejsce zajmują jak zawsze samochody: od wspaniałych limuzyn i torpedo aż do skromnych dwuosobowych wózków z typu tych, do których aby wsiąść, trzeba użyć pomocy łyżki od butów. Dalej idą motocykle, z przyczepkami lub bez, wreszcie rowery, i te zwykle, pojedyncze, nie zwracające niczyjej uwagi, i, o dziwo, rowery podwójne, t. zw. „tandemy“. Dla tych, którzy urodzili się po wielkiej wojnie stanowią one swego rodzaju sensacyjną nowość, u ludzi „przedwojennych“ budzą pewne odległe reminiscencje. Były one w użyciu przed trzydziestu, czy czterdziestu laty, potem zostały „pobite“ przez wchodzący coraz bardziej w użycie samochód. Usunięto je w cień, ośmieszono, nie doczekawszy nawet sakramentalnych stu lat, jak Feniks powstały z popiołów, powróciły do łask, do mody. Wielka wystawa, która odbyła się niedawno w Jardin d'Acclimation nosiła nazwę: „światowego dnia roweru“ poświęcając tandemom poczesne miejsce, stwierdziła ten renesans oficjalnie. Opowiedziały się za nim najelegantsze panie, w ślad za nimi udzielił im a g r é m e n t cały Paryż. Triumfalny powrót tandemu z pewnością na tej manifestacji nie skończy się. Ma on zapewnione trwałe powodzenie, jest to bowiem najtańszy, najbardziej demokratyczny środek lokomocji dwuosobowej. To właśnie stanowi o jego wysokiej wartości, że źle jest człowiekowi samemu, a że prawdy tej nigdy może nie odczuwa się tak silnie, jak w Paryżu, dlatego więc zapewne tu, a nie gdzie indziej, nastąpiło odrodzenie roweru podwójnego.

Nie każdego stać na kupno nawet najtańszego samochodu, a zwłaszcza na jego utrzymanie: paliwo, smary, opony kosztują drogo. Tu paliwa dostarcza własna, gorąca krew i własne sprężyste mięśnie. Rzecz prosta, jak w każdym sporcie, uprawianym we dwoje, musi nastąpić pewne zgranie pomiędzy partnerami. W jeździe na tandemie wielką jakoby rolę odgrywa czynnik emocjonalny: harmonia serc zapewnia idealną harmonię ruchów. Zachodzą tylko dość znaczne różnice zdań, znajdujące nawet odbicie na łamach pism, co do tego, w jakim porządku zajmowane mają być miejsca na tandemie. Kto ma zasiąść na pierwszym siodelku, przy kierownicy, a tym samym niejako objąć komendę: on czy ona? Przeważa zdanie, że pierwszeństwo należy się kobiecie, że estetyka wymaga, aby wyższa i masywniejsza sylwetka mężczyzny była na drugim planie, stanowiła tło, obejmowała niejako sylwetkę kobiety opiekuńczym pochyleniem ramion.

Całość mogłaby wyglądać nieco po staroświecku, przywołać do pamięci tony ogranego niegdyś przez wszystkie katarynki, a opiewającego rozkosze podróży



Tak przed 30. laty nasi rodzice uprawiali sport rowerowy

poślubnej na tandemie wałęsa „Daisy“, gdyby nie całkowicie nowoczesne, racjonalnie ubrane postaci młodej pary.

Estetyka wymaga również jak najdalej idącego ujednostajnienia stroju obu członków ekipy: takie same granatowe shorty, lub długie, w kostce spięte spodnie, takie same wiatrówki lub sportowe koszule, bereoty, fularowe chustki na szyjach. Sznurowany trzewik lub półbucik pani, stanowi miniaturę obuwia jej towarzysza, uwydatniając przy tym korzystnie drobność jej stopy. Oczy przysłonięte jednakowymi, ciemnymi, koniecznie jasnoobrzeżonymi okularami. Niektóre z pań, nie mogąc całkowicie wyrzec się kokieterii, przyjęły już ostatni kaprys mody, polegający na ujęciu ciemnych szkieł w obramowanie... płatków kwiatowych. Przypomina to jakieś olbrzymie rumianki i jest równie nieładne jak absurdalne.

Suną więc ulicami Paryża dwie bliźniaczo podobne postacie. Płeć odróżnić można chyba tylko po uczesaniu: rozwiązane loki dziewczyny, długie, przylegające (dzięki specjalnemu lakierowi) szczelnie do głowy, promienie włosów chłopca.

Do siodełka lub sztaby, łączącej ze sobą oba rowery, przytwierdzone jest zazwyczaj tekturowe pudełko z zapasami. Lekkie i pakowne, nosi na pokrywie nazwisko właściciela wielkiego sklepu spożywczego i z daleka widoczny napis: „Tandem“. Przemysł paryski, o ile nie wyprzedza mody, szybko umie podążyć jej śladami.

Powracając z wycieczki tandemy ozdobione są pękami kwiatów. Są to niezbędne romantyczne akcesoria, zawsze aktualne, nie podlegające modzie. J. D.

## Do kogo należy rower?

(s) W niektórych krajach lansuje się obecnie drobna, ale sympatyczną nowość w dziedzinie zabezpieczenia rowerów i motocykli. Są to małe płytki z nazwiskami, które w sposób trwały przytwierdza się do torebek z narzędziami. Ułatwiają one właścicielom odnalezienie swego roweru w przechowalni, ustalenie nazwiska właściciela roweru w czasie nieszczęśliwego wypadku lub kradzieży i t. p.

## Cyfry dookoła roweru

Rower jest najbardziej popularnym środkiem lokomocji, mało który nie tylko z rowerzystów, lecz nawet fachowców wie, że skromny rower jest swego rodzaju rekordzistą o ile chodzi o nośność. Tak np. koń ważący 400 do 500 kg unosi tylko 100 do 135 kg t. j. najwyżej jedną czwartą część swej wagi własnej. Samochód normalnego typu popularnego ważący 800 kg unosi 500 kg, t. j. pięć ósmych czyli przeszło połowę wagi własnej. Motocykl o pojemności silnika 250 cm waży około 145 kg, unosi zaś 250 kg t. j. przeszło półtorakrotną wagę własną. W konkurencji tej jeszcze korzystniej wychodzi motorower, który ważąc zaledwie 60 kg unosi z łatwością 120 kg czyli dwukrotną swą wagę. Rekord niezaprzeczalny bije jednak rower, który unosi nie mniej, nie więcej jak siedmiokrotnie swój własny ciężar.

Właśnie ten korzystny stosunek pomiędzy ciężarem martwym a ciężarem użytecznym jest powodem, że rowerem można bez większego wysiłku odbywać bardzo dalekie podróże. Warunkiem jest tu jednak utrzymanie równowagi i niezbyt szybkiego tempa. Normalna szybkość rowerzysty wynosi na równinie około 15 kilometrów na godzinę, „w terenie“ zaś, t. j. w terenie bez bitych dróg, około 6—9 kilometrów na godzinę. Jazdę spokojną na równinie z szybkością 15—18 kilometrów na godzinę wytrzymuje się doskonale bez żadnych szkód nawet przez kilka godzin. Wydajność rowerzysty wynosi wtedy około 0,3 konia mechanicznego. Wydajność maksymalna kolarza wyścigowego wynosi 41 kilometrów na godzinę a rekord światowy wynosi nawet 45 kilometrów na godzinę. Przy szybkości rekordowej płuca kolarza zużywają 3,5 litra tlenu na minutę, jednakże po zużyciu w jednym ciągu t. j. bez przerwy 15 litrów tlenu następuje zupełne wyczerpanie organizmu. Wynika z tego, że szybkość rekordową można utrzymać tylko przez bardzo krótki czas (najwyżej kilka minut). W przeliczeniu na konie jednostki mechaniczne kolarz przy jeździe rekordowej osiąga wydajność wcale pokązną, bo 1,5 konia mechanicznego.

# ROWERY

„OTELLO“

„HEROLD“

o powszechnie znanej jakości

poleca

**HURTOWNIA PNEUMATYKÓW**

OSTRÓW — WLKP. Sp. z o. o.

FABRYKA ROWERÓW



*Przystąpmy wreszcie do tępienia niechlujstwa rowerowego*

## Fatalne skutki zaniedbanych kołowców

Różni bywają ludzie na świecie i różni też rowerzyści. Ten kupi sobie piękny rower sportowy i cacka się z nim jak matka z niemowlęciem. Tu coś nasmaruje, tu coś wyczyści, tu dociągnie śrubkę a tam znów coś wyreguluje. Trochę przesady jest w tej troskliwości, ale takim już jest ów rowerzysta. Inny znów wprost przeciwnie, nie zatroszczy się wcale o „zdrowie“ swego roweru. Jeździ nim do pracy, załatwia sprawunki i jakoś to idzie. Od czasu do czasu, gdy mu w drodze coś „nawali“ i posiedzi na szosie z godzinę lub dwie, wtedy naprawi co najkonieczniejsze i zabawa zaczyna się od początku. Pomiedzy tymi skrajnymi typami rowerzystów mieści się wielka masa rowerzystów typu pośredniego, co to nie przesadzają z troskliwością lecz dbają o rower akurat tyle ile potrzeba.

Tak powinno być według wszelkich ludzkich kalkulacji. Doświad-

czenia przeprowadzone ostatnio w Niemczech wykazały jednak, że tak nie jest, wykazały, że istnieją tylko owe dwa skrajne typy rowerzystów a typy pośredniego, tego, który powinien właśnie być typem normalnym nie ma wcale. A było to tak:

Sprawą stanu technicznego zajął się w Niemczech wydział bezpieczeństwa pracy Związku Inżynierów Niemieckich i to w związku z ogólnopañstwową akcją mającą za zadanie zmniejszenie wrastającej tam zastraszająco ilości wypadków w ruchu ulicznym. Przeprowadzono więc w kilku wielkich zakładach fabrycznych nieoczekiwane szczegółowe badania techniczne wielkich ilości rowerów należących do pracowników fabryk. Tak więc za jednym zamachem zbadano ponad tysiąc rowerów. Oto wykaz stwierdzonych defektów: złamania, pęknięcia i wygięcia ramy, złamania lub pęknięcia oraz wygięcia widełców i kierownicy, kie-

rownice nieumocowane i trzymające się tylko dzięki rdzy, brakujące lub niedziałające hamulce ręczne, fałszywy tor kół, latane opony przednie powodujące niechybny upadek przy użyciu hamulca ręcznego, luźne błotniki, brakujące szprychy, uszkodzone pedały, zardzewiałe dzwonki, złamane rączki u dzwonek, pogięte i zabrudzone „kocie oczy“, nieumocowane lub źle ustawione latarnie. Ilość defektów poważnych była niezwykle wielka co gorsza, nie znaleziono dosłownie ani jednego roweru, który by w stu procentach był w porządku.

Fakt ten nasuwa bardzo poważne refleksje, szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę, że miał on miejsce w państwie o bądź co bądź wysokim poziomie technicznym i że rowery należały do pracowników zakładów przemysłowych, a więc do ludzi przeważnie obecnanych z mechaniką. Wynik ten zaskoczył też organizatorów tej niecodziennej „obławy“ i spowodował, że przystąpiono do energicznego tępienia niechlujstwa rowerowego. Tak więc właściciele owych rowerów otrzymali nakaz usunięcia wszelkich braków i przedstawienia rowerów do ponownego przeglądu w przeciągu ośmiu dni. Przy ponownym stwierdzeniu jakiegokolwiek zaniedbania rower przekazuje się policji a właściciel ponadto zostanie ukarany.

Obserwując ruch rowerowy na naszych drogach trzeba stwierdzić, że sprawa ta u nas nie przedstawia się wiele lepiej. Bardzo liczne rowery posiadają mniej lub bardziej poważne defekty, niektóre zaś przejeżdżające ulicami znajdują się w stanie wręcz oplakany.

W interesie bezpieczeństwa nie tylko samych rowerzystów lecz całego wogóle ruchu kołowego warto by się zastanowić nad możliwościami przeprowadzenia szerokiej akcji propagandowej przeciwko temu stanowi rzeczy i to nie czekając, aż nasz minister spraw wewnętrznych, uporawszy się z chaosem antenowym, zabierze się do tępienia „niechlujstwa rowerowego“.

## Dziwny to będzie „krajowy” rower ludowy

*Jeszcze przed ukazaniem się roweru ludowy „Gromada” zyskał sławę — lecz w ujemnym słowa tego znaczeniu. Jego ukazanie się poprzedza bowiem — jak wiadomo — kampania w sprawie zmonopolizowania jego produkcji przez 3 fabryki oraz wyeliminowania z jego rozsprzedaży czynnika kupieckiego i uprzywilejowanie spółdzielni. Obecnie dochodzi tu nowa sprawa.*

*Ów rower ludowy „Gromada” miał być rowerem krajowym, to znaczy zmontowanym ze wszystkich części produkcji rodzimej. Tymczasem, jak dowiadujemy się, mają być w nim zastosowane piasty wolnobiogowe szwedzkie. Dlaczego szwedzkie a nie polskie? Przecież polskie przedsiębiorstwa przemysłowe już produkują piasty.*

*Jeżeli sprawa wypuszczenia na rynek rowerów „Gromada” jest już przesądzona, więc traktujemy ten fakt jako zło, którego, przynajmniej*

*narazie, nie da się zmienić. Nie jest jednakże sprawą przesądzoną zastosowanie w nim poszczególnych części składowych. Niechże więc będzie to produkt krajowy, niechże polski, rodzimy przemysł znajdzie dla siebie w tej masowej produkcji rowerów nowy rynek zbytu.*

*Produkcja piast jest w Polsce stosunkowo młoda. Trzeba ją popierać wszelkimi siłami, trzeba stworzyć dla niej chłonny rynek zbytu i pozwolić na zbieranie jak najbogatszych doświadczeń. Tylko w takich bowiem warunkach przemysł polski będzie mógł rozwinąć się należycie i uniezależnić w przyszłości od zagranicznego przemysłu rowerowego.*

*Kto decyduje o produkcji rowerów „Gromada”, ten bierze poważną odpowiedzialność za przyszłość przemysłu rowerowego w Polsce. O tym trzeba pamiętać i to należy sobie dobrze uświadomić.*

O lepsze warunki  
dla sportu kołowego

## Domagamy się budowy rowero-strad

Na jednym z plenarnych zebrań Zrzeszenia Kupców Branży Mechanicznej rzucono inicjatywę propagowania myśli stworzenia w Polsce dróg rowerowych. Powstanie „rowero-strad“ przyczyniłoby się najskuteczniej do spopularyzowania roweru jako środka lokomocji i sportu. Dotychczasowy bowiem stan rozpowszechnienia roweru w Polsce nie jest zadowalający.

Zdając sobie sprawę, że w dzisiejszych warunkach jest trudno, jeżeli wręcz niemożliwe objęcie akcją budowy specjalnych dróg rowerowych całej Polski, należałoby przynajmniej narazie, akcję tę ograniczyć tylko do pewnych odcinków, tras łączących większe ośrodki miejskie z miejscowościami wycieczkowymi, położonymi o kilkanaście kilometrów od miast. Konkretnie: przeprowadzić rowero-stradę między Poznaniem i Puszczykowem, między Warszawą i Skolimowem czy Wesolą itp.

Ze inicjatywa ta nie jest fantastyczną, lecz posiada realne widoki powodzenia, świadczy fakt realizowania podobnego planu w Niemczech. Posłuchajcie w jaki sposób przystąpiono tam do budowy rowero-strad.

W Magdeburgu znajduje się ciekawa instytucja; mianowicie stowarzyszenie budowy dróg kolarskich. Stowarzyszenie to liczy 50 000 członków i wybudowało do dnia dzisiejszego przeszło 400 kilometrów specjalnych dróg kolarskich, które analogicznie do autostrad, można by nazwać „rowerostradami“. Drogi te prowadzą przez lesiste okolice Magdeburga zdala od szos i dróg głównych omijając również wsie i osiedla. W pewnych odstępach, w co ładniejszych punktach znajdują się place postojowe i schroniska kolarskie. Nic więc dziwnego, że drogi te cieszą się wielkim powodzeniem wśród kolarzy.

Oprócz stowarzyszenia w Magdeburgu istnieją na terenie Rzeszy jeszcze dwa dalsze stowarzyszenia,

o mniejszym jednak znaczeniu, i to w Brunświgu i w Pile.

W Polsce istnieją organizacje kolarskie. Wydaje się nam, iż byłoby konieczne nawiązanie porozumienia między zrzeszeniami branżowymi kupców - mechaników, przemysłowców rowerowych i organizacjami kolarskimi w celu przedyskutowania

omówionej na początku tych uwag inicjatywy.

Jeżeli w Niemczech zdołano postawić realnie sprawę dróg rowerowych, nie powinny istnieć powody, dla których tego samego nie zdołaliśmy przeprowadzić w Polsce. Potrzeba tylko dobrej woli, konsekwencji w działaniu i... upor.

A może wogóle  
kupiectwo  
jest zbyteczne?

## Zamiana ról

Jednym z zasadniczych zarzutów, jakie czyni się państwowej polityce gospodarczej to doprowadzenie przez nią do przerostów etatyizmu. Znaczący, że państwo zbyt silnie angażuje się w te dziedziny gospodarki, w których powinien posiadać pełną swobodę działania kapitał prywatny. Etatyizm państwowy sięgnął w naszych stosunkach do licznych dziedzin przemysłu i handlu, nie omijając również przemysłu i handlu mechanicznego. Kapitał państwowy bowiem jest zaangażowany w produkcji motocykli i rowerów. Przykład działa z góry — mówi przysłowie. Niewątpliwie na tym tle Związek Spółdzielni „Społem“ przystąpił do stworzenia ludowego roweru „Gromada“ postanawiając rozprowadzić go

między konsumentów wiejskich z całkowitym pominięciem kupiectwa prywatnego, za pośrednictwem swoich spółdzielni.

Pewne posunięcia stają się zaraźliwe, jak choroby epidemiczne. Ostatnio, jak się dowiadujemy, Naczelna Dyrekcja Lasów Państwowych zakupiła 1.000 rowerów, które mają być rozprowadzone wśród pracowników Dyrekcji przez spółdzielnie leśne. A więc znowu pominięcie kupiectwa prywatnego.

Jeżeli dalej pójdzie handel rowerami w tym tempie i po tej drodze, jeżeli handel ten zostanie ujęty przez centralne instytucje rozmaitych resortów administracji państwowej, samorządowej i t. p., wówczas nasuwa się pytanie: jaką rolę bytu przedstawia kupiectwo i jaka ma być jego rola?

A może tak zamienić rolę?

Niechby Dyrekcja Lasów Państwowych, Zw. Spółdzielni itd. zajęły się handlem rowerami, a kupcy zajęli stanowiska w Zw. Spółdzielni i Dyrekcji Lasów.

## Rowery w Stanach Zjednoczonych

Renesans roweru w Stanach Zjednoczonych, który rozpoczął się bardzo wyraźnie przed dwoma laty, trwa tam nadal i w roku bieżącym. Milionowe cyfry sprzedanych rowerów przekraczają nawet najbardziej optymistyczne przewidywania przemysłu amerykańskiego. Niektórzy wyciągają z tego wniosek, że nastąpił tam już pewien przesyt samochodem i punkt nasycenia amerykańskiego rynku samochodowego jest już osiągnięty.

## DZIAŁ MOTOCYKLOWY

### Fabrykujemy coraz więcej motocykli

Produkcja motocykli zaspakajająca dotychczas jedynie małą część krajowego zapotrzebowania, rośnie szybko, zwłaszcza w dziedzinie produkcji motocykli mniejszych t. zw. „setek“. Między innymi większą serię „setek“ (około 2000 tys. sztuk) ma wypuścić w r. b. „Huta Ludwików“ w Kielcach. Jeśli chodzi o motocykle większe o pojemności silnika ponad 100 cm<sup>3</sup> — to produkcja krajowa, mimo swojego wzrostu nie zdołała w całości zaspokoić potrzeb naszego rynku. Popyt bowiem na tego rodzaju motocykle wzrasta stale. I tak w roku 1936 sprzedano ich 974 sztuki, w r. 1937 już 1.713 sztuk, a w roku 1938 aż 2927 sztuk, a więc przeszło trzy razy więcej, niż w r. 1936. Liczba większych motocykli zarejestrowanych w dniu 1 stycznia 1939 r. wynosiła 12 061 sztuk, wobec 9 876 sztuk w dniu 1 stycznia 1938 r. Produkcja krajowa zdołała pokryć w tym okresie tylko 11,5% zapotrzebo-

wania. W roku bieżącym wyniesie ona przypuszczalnie około 35% zapotrzebowania na motocykle większe. Jeśli zaś idzie o tak zwane „setki“, to należy sądzić, że produkcja osiągnie wysokość przewyższającą 100% zapotrzebowania, stwarzając nadwyżkę około 1000 sztuk motocykli, które będą mogły stać się przedmiotem eksportu.

W ten sposób więc, poważny przywóz naszych maszyn większych będzie choć częściowo skompensowany wywozem maszyn małych, co wpłynie niewątpliwie dodatnio na nasz bilans płatniczy.

W. A.

### Motocykle contra charty

Angielskie wyścigi motocyklowe odbywają się na terenie Londynu raz tygodniowo na sześciu torach przeznaczonych normalnie dla wyścigów... chartów. Torów takich istnieje w Londynie dwadzieściodwa, przy czym roczna frekwencja na wyścigach chartów wynosi 11 milionów widzów. Wyścigi motocyklowe cieszą się więc znacznie mniejszą popularnością, gdyż roczna cyfra widzów osiąga zaledwie 2,5 miliona widzów. Największą cyfrą widzów, bo 90 000, szczytą się corocznie mistrzostwa motocyklowe w Wembley.

### Automobilklubowi Wielkopolskiemu pod uwagę

Automobilklub Wielkopolski zorganizował lotne patrole mające na celu pilnowanie porządku ruchu kołowego na szosach i drogach. Założenie niewątpliwie słuszne i tylko z uznaniem można odnieść się do tej inicjatywy. Chodzi jednak o to, aby służba patrolowa odbywała się w spokoju i rzeczywiście czuwała nad porządkiem. Konieczne jest tu poczucie taktu i umiaru. Niestety, nie wszystkim patrolującym drogi dany jest takt i umiar.

Donoszą nam o wypadku, jaki miał miejsce na jednej z ulic w Poznaniu.

Ul. św. Marcina jedzie dwu rowerzystów, jeden za drugim. W pewnej chwili drugi mija pierwszego, tak, że w momencie znaleźli się równoległe obok siebie. Rowerzyści zo-

stają zatrzymani przez patrol AW. — powstaje awantura, rowerzyści tłumaczą się, że nie jechali obok siebie, że wogóle nie znają się wzajemnie. Tłumaczenie nie pomaga. Członkowie patrolu odkręcają wentyle przy rowerach uniemożliwiając kołowcom dalszą jazdę. Awantura. Protokół policyjny.

Przy protokule okazuje się, że jeden z rowerzystów jechał do domu aż do Junikowa (miejscowość oddalona o ca 20 km od Poznania) — a był to późny wieczór i tuż przed burzą. Nazwisko kołowca jest znane naszej redakcji.

Patrolowanie na drogach jest rzeczą słuszną i konieczną, Lecz jest również konieczne, by patrolujący posiadali poczucie taktu i obiektywności.

### Wzrost sprzedaży motocykli

W maju rb. sprzedano w Polsce 576 nowych motocykli; wydobyto natomiast z „leży zimowych“ i wyposażono z powrotem w numery rejestrowe 803 używane motocykle. Ogółem przybyło więc 1379 motocykli. Charakterystyczny jest wzrost sprzedaży motocykli tańszych, małowitrazowych.

Czy już  
jesteś  
abonentem

„KUPCA-MECHANIKA“



## LISTY ZE SWIATA

## Radiotechnika na Wystawie światowej w Nowym Jorku

Nowy Jork, w lipcu.

Wystawa światowa w Nowym Jorku, zorganizowana pod hasłem „świata jutra“, jest przede wszystkim wielkim pokazem najnowszych zdobyczy techniki. Nie więc dziwnego, że w urządzeniach wystawowych wielką rolę odgrywa radiotechnika. Pokazano tu na wielką skalę wszystko, na co zdobyć się może współczesna radiofonia i telewizja.

Obecność radiofonii objawia się zwiedzającym zaraz po wejściu na tereny wystawy dzięki rozmieszczonym wszędzie głośnikom, przez które nadaje się specjalne programy muzyczne i kabaretowe. Jest to instalacja o potężnych rozmiarach, której centrala znajduje się w gmachu administracyjnym — olbrzymim pałacu szklanym z dwoma wysmukłymi wysokimi wieżami. Są tu cztery studia nadawcze z małymi i dużymi kabinami kontrolnymi. Kabinę są oszklone i tworzą zarazem ekspozycję koncertu „Radio Corporation of America“, zwanego w skrócie „RCA“. Programy ze studia przekazuje się przez główną stację rozdzielczą i 50 przewodów kablowych na 50 wzmacniaczy, z których każdy zasila odpowiedni odcinek terenów wystawowych. Rozmieszczone na terenach głośniki znajdują się w skrzynkach a każda z nich posiada dwa systemy dynamiczne z magnesami stałymi; jeden dla tonów średnich i niskich, drugi dla tonów wysokich. Obciążenie każdego systemu wynosi 50 wat. Należy tu dodać, że niektóre programy ze studia wystawowego przekazuje się również, jako audycje propagandowe, na poszczególne stacje radiofoniczne amerykańskie.

Oprócz powyższych głośników znajduje się na wystawie zgoła niezwykła instalacja głośnikowa przy „perysferze“, tj. dziwnym gmachu o kształcie kuli, umieszczonym na wazutkach podporach w środku niewielkiego stawu. Tuż pod ową „perysferą“ ulokowano dwie eksponencyjne tuby głośnikowe tak że jedynie ich krawędzie wystają ponad zwierciadło wody. Tuby skierowano w ten sposób, że kulista powierzchnia budynku i powierzchnia wody tworzą jakoby ich gigantyczne przedłużenie. W każdej tubie umieszczono pod ziemią dwanaście stuwatowych głośników dla tonów niskich i średnich oraz sześć dwudziestopięciowatowych głośników dla tonów wysokich. Przez takie rozmieszczenie głośników osiągnięto — tak przynajmniej twierdzą twórcy tej instalacji — że muzyka brzmi w przestrzeni z potężną mocą nie wykazując żadnego zjawiska kierunkowości. Energii dla tej instalacji dostarcza pięć wzmacniaczy po 500 wat mocy modułowanej.

Studia głośników wystawowych nie są zresztą jedynymi studiami na terenie wystawy, przeniosła tu bowiem swe studia również miejska rozgłośnia Nowego Jorku (WNYC), która normalnie mieści się w ratuszu nowojorskim. Audycje nie przesyła się jednak do rozgłośni kablami, lecz przy pomocy 50-watowego na-

## DZIAŁ RADIOWY

dajnika przekąźnikowego znajdującego się przy studio. Nadajnik ten pracuje z częstotliwością 1622 kilocyklów. Dalsze, mniejsze nadajniki przekąźnikowe rozmieszczone są na całym terenie wystawy i służą do nadawania audycji reportaży, przekazywanych do nadajnika 50-watowego. Aby uniknąć zaników i zakłóceń reportażu z terenów nadaje się zawsze przez dwa nadajniki.

Z innych amerykańskich rozgłośni przeniosła się na wystawę także rozgłośnia Crosley'a (WLW).

Nie mniej licznie jak radiofonia reprezentowana jest telewizja. W Nowym Jorku pracuje co prawda w tej chwili jedna tylko rozgłośnia telewizyjna należąca do sieci NBC (National Broadcasting Company), gdyż zapowiedziane otwarcie stacji telewizyjnej konkurencyjnej CBS (Columbia Broadcasting System) nie mogło się jeszcze odbyć mimo wysiłków i pośpiechu (a może właśnie dlatego?) konstruktorów. NBC demonstruje na wystawie ruchomy telewizyjny nadajnik przekąźnikowy, za pomocą którego transmituje wszelkie ważniejsze wydarzenia.

Odbiorniki telewizyjne wystawiają następujące firmy: RCA, General Electric, Westinghouse i... Ford. RCA demonstruje szereg typów odbiorników telewizyjnych w swym „pawilonie lamp radiowych“. Jest tam między innymi laboratorium telewizyjne, dalej pokój radiowy „radiosłuchacza przyszłości“, kamera telewizyjna i wreszcie czternaście odbiorników telewizyjnych oraz potężny odbiornik-projektor mogący wyświetlać obrazy o wymiarach 1,9×2,5 metrów. General Electric pokazuje studio telewizyjne oraz kilka nadajników telewizyjnych. Ponieważ nadajniki te pracują równocześnie na różnych długościach fali i nadają różne programy, przeto można wystawionymi odbiornikami odbierać różne obrazy i demonstrować nastawianie odbiornika na różne stacje. Jest to bardzo dobrze pomyślane i nie też dziwnego, że zabawa w telewizję cieszy się niemałym powodzeniem u publiczności.

Westinghouse, który wystawia również szereg nadajników i odbiorników telewizyjnych wymyślił inną znów atrakcję, urządził mianowicie studio telewizyjne dla publiczności i zaprasza wszystkich, aby przez parę chwil mówili i gestykulowali przed obiektywem kamery telewizyjnej. Taka propozycja nie zdarza się codziennie, to też wszyscy skwapliwie z niej korzystają ku uciesze znajomych i przygodnego audytorium.

Ford demonstruje swe urządzenia telewizyjne w swym pawilonie samochodowym. Zresztą zapewnia się tam wszystkim, że skonstruowanie i wystawienie urządzeń telewizyjnych nie należy uważać jako zapowiedź, jakoby Ford miał zamiar przystąpić do eksploatacji rynku telewizyjnego. Chodzi tu jedynie o zabawienie gości pawilonu fordowskiego. Czy tak jest w istocie, okaże przyszłość.

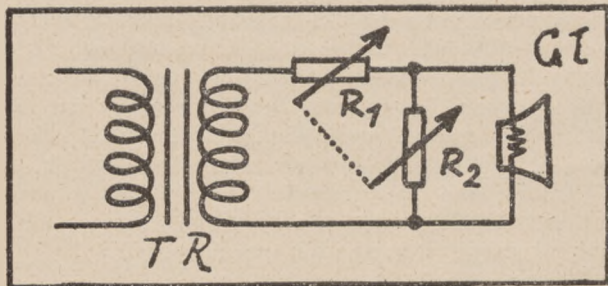
Inż. Tadeusz Jaeger

## Z PRACOWNI RADIOTECHNICZNEJ

Regulator  
dla głośników dodatkowych

Wszystkie nowoczesne odbiorniki radiowe są, jak wiadomo, zaopatrzone w gniazdko dla głośnika dodatkowego i w większych mieszkaniach spotyka się też coraz to częściej takie dodatkowe głośniki. Rzecz oczywista, że w takich wypadkach oba głośniki reguluje się równocześnie zapomocą regulatora siły głosu znajdującego się w odbiorniku. Jest to niebardzo dogodnie, gdyż dbiór jest wtedy najlepszy, gdy siłę głosu odbiornika lub dodatkowego głośnika dostosujemy do wielkości pokoju i jego warunków akustycznych. Zdarza się też nieraz, że jeden z słuchaczy słucha koncertu z normalną siłą głosu, podczas gdy w innym pokoju ktoś inny, zajęty jakąś pracą, wołał by odbierać muzykę znacznie ciszej. Z takiej lub podobnej sytuacji wyłania się życzenie, aby siłę głosu głośnika dodatkowego móc regulować niezależnie od głośnika w odbiorniku.

W takich wypadkach radzono sobie w ten sposób, że równolegle do głośnika włączano opór zmienny. Zmniejszając oporność regulatora osiągało się pożądany efekt, gdyż większa lub mniejsza część energii wpływała przez opór wskutek czego zmniejszała się siła głosu głośnika. Gdzieś niedługo zamiast oporów równoległych stosowano opory szeregowo, gdzie w miarę zwiększania oporności regulatora malała siła głośnika. Oba te sposoby mają jednak tę fatalną właściwość, że audycja była czysta tylko przy pełnej sile głosu, podczas gdy przy ściszeniu głośnika pojawiały się zniekształcenia odbioru, wzrastające w miarę tego



ściszenia. Zjawisko to polega na tym, że odporność zespołu „głośnik-regulator“ zmienia się przy różnych nastawieniach regulatora, głośnik zaś może pracować prawidłowo jedynie w tym wypadku, gdy jego opór jest ściśle dostosowany do oporu wewnętrznego lampy głośnikowej lub — jeśli odbiornik posiada transformator wyjściowy — do oporu uzwojenia wtórnego transformatora.

Dla uzyskania odbioru czystego przy każdym nastawieniu regulatora należy więc zastosować układ, który zezwalałby na zmienianie doprowadzonego do głośnika napięcia bez zmiany oporu ogólnego zespołu głośnik-regulator. Układ taki uzyskamy przy zastosowaniu dwóch połączonych ze sobą oporów regulowanych, z których jeden jest połączony równolegle, drugi zaś szeregowo z głośnikiem. Oporo-ty te osadzone są na

wspólnej osi w ten sposób, że przy przekręcaniu gałki oporność jednego oporu się zwiększa drugiego zaś zmniejsza. Przykłady widzimy na załączonym rysunku. Regulator składa się z oporów  $R_1$  i  $R_2$  o oporze równającym się oporowi cewki głośnika. Przy nastawieniu na największą siłę głosu opór  $R_1$  jest wyłączony podczas gdy opór  $R_2$  jest cały włączony. Przy zmniejszaniu siły głosu zmniejszamy wartość oporu  $R_2$  zwiększając równocześnie opór  $R_1$ . W ten sposób opór  $R_1$  wyrównuje zawsze zmniejszenie się oporu zespołu „ $R_2$  — cewka głośnikowa“.

Wartości oporów  $R_1$  i  $R_2$  należy, jak już wspomnieliśmy, dobrać odpowiednio do oporu cewki głośnikowej, w wypadku, jeśli regulator umieszczony jest pomiędzy głośnikiem i transformatorem, lub też odpowiednio do oporu uzwojenia pierwotnego transformatora głośnika dynamicznego lub wreszcie stosownie do oporu cewki głośnika magnetycznego. W pierwszym wypadku wartości oporów będą małe, w pozostałych zaś dość wysokie. Przy dobrze dobranej wartości oporów uzyskamy regulację ciągłą siły głośnika przy uniknięciu wszelkich zniekształceń.

## NOWY WYNALEZEK

Rewelacyjny akumulator  
„Willimek“

Rok bieżący przynosi kilka ciekawych nowości i ulepszeń w dziedzinie akumulatorów. W numerze 3 „Kupca-Mechanika“ donosiliśmy o nowym akumulatorze „Duplum“.

Obecnie informujemy o nowym ciekawym wynalazku polskiego inżyniera Willimka.

Inż. Willimek opracował nowy — według jego zdania, wynalazek: *Suchy akumulator*. Jak mówi, nad akumulatorem, który opatentował w Polsce, w Niemczech, Francji, Stanach Zjednoczonych i in. pracował dwadzieścia lat.

Zdaniem wynalazcy akumulator jego jest o wiele praktyczniejszy od wszystkich dotychczas używanych. Poświadcza to zresztą opinia zakładu Chemii Fizycznej Uniwersytetu J. Piłsudskiego w Warszawie. Akumulator przedstawia się jako niewielkie pudełko metalowe o wymiarach 110 milimetrów wysokości, 80 mm. długo-

ści i 40 mm. szerokości. Włączony do biegunów akumulatora drut żelazny grub. 1,5 mm, staje się na tychmiast czerwony a następnie biały i zostaje spalony. Trzeba pamiętać, że punkt topliwości żelaza wynosi 1400 stopni. W sekundę osiągnąć tak wysoką temperaturę przy tego typu akumulatorze było dotąd niemożliwością.

Zastosowanie akumulatora systemu „Willimek“ jest nieograniczone, z równym powodzeniem może być użyty do kieszonkowej latarki, do radia, samolotu jak łodzi podwodnej. Doświadczenie z drutem wykazało, że akumulator celowo gwałtownie wyładowany nadmiernie obciążony w niczym nie zatraca swoich zalet.

Zaletami tego akumulatora jest napięcie, wynoszące 2,1 volt, pojemność elektryczna do 100 proc. większa na jeden kilogram płyt niż mają obecnie rynkowe akumulatory, bardzo mały opór we-

wewnętrzny.. Akumulator „Willimek“ nie wydziela gazów przy wyładowaniu i wobec tego może być hermetycznie zamknięty. Naładowanie trwa 5 godzin, zamiast 12, nie potrzebuje dozoru, same wyładowania są nieznaczne a przede wszystkim akumulator nie jest wrażliwy na krótkie zwarcia.

Zupełne wyładowanie nie psuje akumulatora, który po odpoczynku powraca do stanu normalnego. Zakład Chemii Fizycznej stwierdził, że po 13 godzinach odpoczynku siła elektrobodźcza akumulatora

wyłączonego wynosi dzięki samoczynnej regeneracji 1,86 volt. Ważną zaletą tego akumulatora jest to, że może stać wyładowany rok a nawet dłużej bez szkody dla płyt, gdyż zasilaczenie ich nie zachodzi.

Należy przypuszczać, że akumulator systemu „Willimek“, w którym elektrolid jest w formie pasty znajdzie szerokie zastosowanie w naszym przemyśle. Sfery miarodajne powinny zainteresować się polskim wynalazkiem, który w pełni na to zasługuje.

mikowej, a zapewne okaże się, że znajdują się tam wielkie ilości osadu; nierzadko też wyloty wydechowe cylindra zalepione są częściowo osadem oleju. Zanieczyszczone przewody wydechowe należy więc wyczyścić jaknajstaranniej. Do czyszczenia mechanicznego nadaje się najlepiej skrobak trójkątny osadzony na odpowiednio długim trzonie. Należy też pilnować, aby jaknajdokładniej odczyścić również wygiętą część rury wydechowej. Jeśli koks nie jeszcze zbyt twardy można zastosować sposób chemicznego czyszczenia przewodów wydechowych. Jako rozpuszczalnik koksu stosuje się odpowiedni roztwór trójfosforanu sodu lub też poprostu naftę. Ta ostatnia jest nieco droższa, gdyż rozpuszczalnikiem trzeba napełnić dość duże naczynie, aby rura wydechowa mogła w nim poleżeć przez czas dłuższy. W wypadkach gdy chodzi o pospiech można koks w rurze wydechowej i tłumiku poprostu wypalić. Jest to „końska kuracja“ działająca radykalnie, odbija się jednak bardzo ujemnie na wyglądzie rur wydechowych.

Gruntowne przeczyszczenie instalacji wydechowej jest nieodzowne po przejechaniu 5000—7000 kilometrów. Jest to w dużej mierze zależne od doboru właściwego stosunku ilości oleju do ilości paliwa i od stosowania właściwych i dobrych gatunków oleju. Z krajowych smarów do dwutaktowych silników motocyklowych nadają się doskonale „Rapid - Lux“ Galkaru oraz „Triselektol“ Polminu, które spalają się niemal bez żadnych pozostałości. Jest to bardzo ważne dlatego, że przy użyciu lichych smarów nie tylko zatykają się rury wydechowe, lecz ponadto także tworzy się nagar na głowicy cylindra i na denku tłoka, szczególnie na tzw. deflektorze. Jest rzeczą zrozumiałą, że nagar ten zmienia stosunek sprężania silnika i kształt deflektora, słowem uniemożliwia prawidłowy przepływ gazów. Stan taki silnik kwituje znaczną utratą wydajności.

Z tego co wyżej powiedzieliśmy wynika wniosek ten, że w interesie reputacji reprezentowanej przez siebie marki motorowerów należy klientów nakłaniać, aby w regularnych odstępach czasu dostarczali swe motorowery do periodycznego przeglądu. Warunkiem realizacji jest oczywiście obliczanie prac przy tych przeglądach po jaknajniższej cenie. Załatwianie tych prac nawet bez zysku, t. j. po kosztach własnych też jeszcze będzie się kalkulowało, gdyż zyska się jaknajlepszą reputację dla swych motorowerów a pozorna utrata zysku okaże się w praktyce stosunkowo drobnym, lecz bardzo skutecznym wydatkiem propagandowym.

## W WARSZTACIE MECHANICZNYM

### Czyścić rury wydechowe!

W dzisiejszych czasach kupiec-mechanik, prowadzący obok rowerów również motorowery, spotyka się coraz to częściej z zagadnieniami motorowymi. Klienci, którzy nabyli motorower udają się do swego dostawcy z wszystkimi swymi kłopotami, dotyczącymi drobnych napraw, czy też regulacji samego silnika. Drobne naprawy przy ramie i częściach mechanicznych nie przedstawiają dla warsztatu mechanicznego żadnych trudności, gorzej natomiast bywa niekiedy z silnikiem. Regulacja silnika, szczególnie dwusuwowego, wymaga dłuższego doświadczenia i dokładnego zaznajomienia się z jego właściwościami charakterystycznymi.

Silnik dwutaktowy, obok swych wielkich zalet, jak prosta konstrukcja, łatwa i nieskomplikowana obsługa, ma też — jak każda zresztą rzecz na świecie — pewne strony ujemne, ściśle biorąc jedną tylko, jest mianowicie wielkim brudasem. Jest to wynikiem charakterystycznego dla silników dwusuwowych sposobu smarowania przez domieszanie oleju do paliwa. Tak więc gaźnik stale jest zasmarowany olejem a w przewodach wydechowych osadzają się niespalone resztki oleju. Wiedzą o tym fachowcy a także motoroweryści niezawsze jednak przykładają do tej sprawy dostateczną wagę. Tymczasem zaniedbania w tym kierunku mogą doprowadzić do zupełnego zapełnienia rury wydechowej i silnego zanieczyszczenia tłumika. Jest rzeczą jasną, że w takim wypadku następuje znaczny spadek wydajności silnika, zużycie paliwa wykracza daleko poza granice normalne a wewnątrz silnika powstają zjawiska, mogące doprowadzić do niepożądanych komplikacji.

Jeżeli więc tak się zdarzy, że silnik motoroweru, mimo wszelkich wysiłków przy regulowaniu gaźnika, w żaden sposób nie chce pracować zadowalająco, natenczas zaleca się przyrzeć bliżej rurze wydechowej i tłum-

**Erbedont**  
ELIKSIR · PROSZEK i PASTA  
DO ZĘBÓW

**R. BARCIKOWSKI S. A., POZNAŃ**

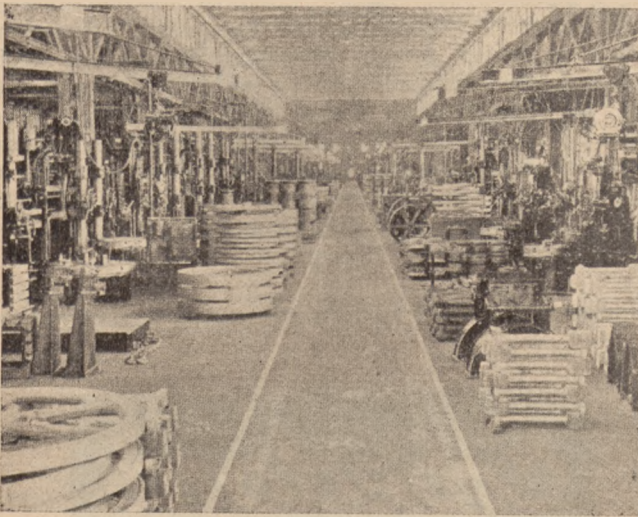
# Jak chronić pracowników przed niebezpieczeństwem grożącym w warsztacie?

Czwarta część wypadków w przemyśle metalowym, 25% zachodzi przy obrabiarkach. Obecnie stosunek ten wciąż wzrasta, ponieważ rozwijający się przemysł metalowy zatrudnia coraz więcej mało kwalifikowanych robotników. W nowopowstających zakładach liczba wypadków przy obrabiarkach dochodzi do 50%. Wobec uprzemysławiania kraju należy przypuszczać, że i bezwzględna liczba wypadków przy obrabiarkach w niedługim czasie znacznie przewyższy dotychczasową, o ile nie zwróci się baczniejszej uwagi na bezpieczeństwo w tym dziale techniki.

Warsztaty mechaniczne znajdują się nie tylko w przemyśle metalowym. Prawie każda większa fabryka oraz wiele mniejszych posiada warsztaty mechaniczne dla dokonywania napraw. W ten sposób temat niniejszej instrukcji aktualnym jest dla każdej niemal fabryki, tym bardziej, iż szereg wskazówek zawartych w tym artykule odnosi się nie tylko do warsztatów mechanicznych, lecz do warsztatów wytwórczych w ogóle. W obecnym „Dodatku” zamieszczone są wskazania ogólne, natomiast część szczegółowa, podana będzie w „Dodatku” następnym.

## Urządzenie warsztatu.

1. Obrabiarki należy ustawić na tyle luźno, aby można się było przy nich swobodnie poruszać i aby pozostały dostatecznie szerokie przejścia dla ruchu osób i materiałów. Utrzymanie należytych przejść i miejsc koło maszyn znakomicie ułatwiają białe pasy, które wyznaczają przejścia i miejsca składowania materiałów (rys. 1).



Rys. 1.

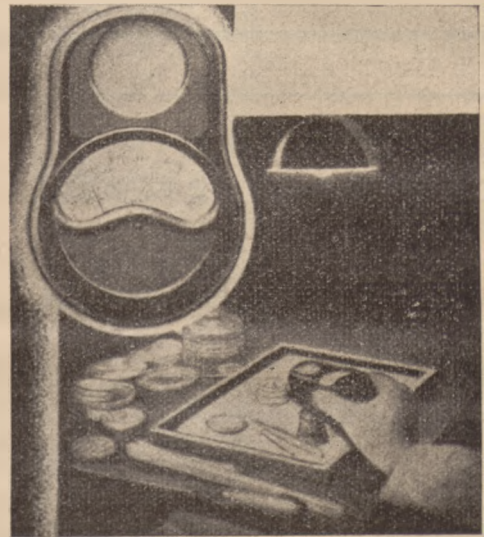
Normy prawne przewidują 1,2 m jako minimalną szerokość przejść stale używanych i 0,75 m jako minimalny odstęp między maszynami.

2. Miejsce koło maszyny musi być utrzymane w czystości i porządku, aby nie można się było potknąć

o leżący przedmiot lub poślizgnąć na rozlanych smarach.

**Wypadek:** Dyzmann Wawrzyn, tokarz, lat 26. Podczas pracy przy maszynie 336 poślizgnął się i szukając oparcia dotknął się noża, który wyrwał mu kawał ciała z trzeciego palca prawej ręki (38 dni niezdolności do pracy).

**Wypadek:** Rapelski Leon, uczeń, lat 17. Przechodząc przez warsztat mechaniczny poślizgnął się koło gryzarki i upadł uderzając prawą ręką o wióry żelazne leżące na podłodze, co spowodowało skaleczenie dłoni w kilku miejscach (15 dni niezdolności).



Rys. 2.

Do pomiaru jasności służy praktyczny przyrząd tzw. luksomierz.

3. Wszędzie tam gdzie jest podłoga kamienna, cementowa lub inna nie elastyczna powinny być przed obrabiarkami podstawy drewniane do stania. Drewno jest zdrowsze do stania niż twarda podłoga i ochrania przed poślizgnięciem. Podstawy powinny być ruchome, aby można je było zdejmować do oczyszczania podłogi. Zwrócić trzeba uwagę, aby podstawy nie wystawały na przejście i nie stanowiły przez to przeszkody w ruchu.

4. O ile koło maszyny są zagłębienia należy je przykryć a w razie niemożności zabezpieczyć krawędź otworu listwą.

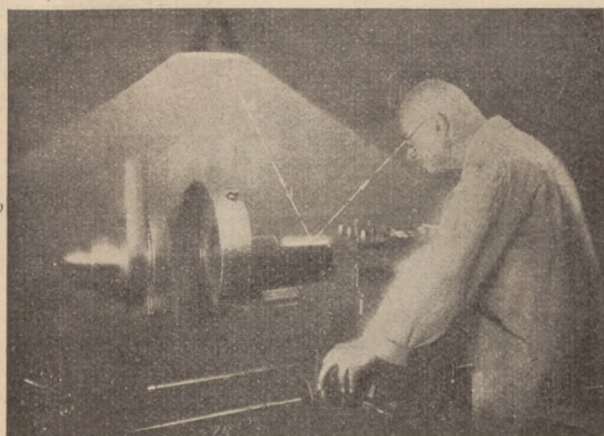
**Wypadek:** Wionarczak Jan przechodząc koło tokarni dostał się prawą nogą w zagłębienie posadzki i upadł. W ambulatorium stwierdzono stłuczenie i obrzęk prawej stopy, a po prześwietleniu stwierdzono złamanie stopy (42 dni niezdolności).

5. Oświetlenie powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

a) dawać dostateczną jasność w miejscu pracy: 30—40 luksów przy pracach mniej dokładnych i 40—

80 luksów przy pracach bardziej dokładnych (według norm S. E. P. — patrz rys. 2);

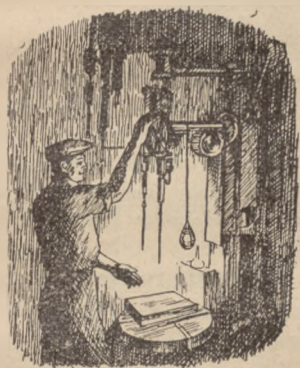
b) nie razić i nie dawać blasków co często się zdarza przy gładkich metalowych powierzchniach (rys. 3). Rażeniu zapobiegają głębokie armatury zaś blaskom szkło rozprasające;



Rys. 3.

c) nie stwarzać głębokich kontrastów światła i cieniu. Aby temu zapobiec obok oświetlenia miejscowego niezbędne jest oświetlenie ogólne warsztatu.

Wypadek: Robotnik K. będąc ośniony światłem odsłoniętym i nisko zawieszonym, wsadził rękę w zazębienie kół zamiast chwycić za kółko sterownicze. Zmiażdżenie palców (rys. 4).



Rys. 4.

### Transport i składowanie.

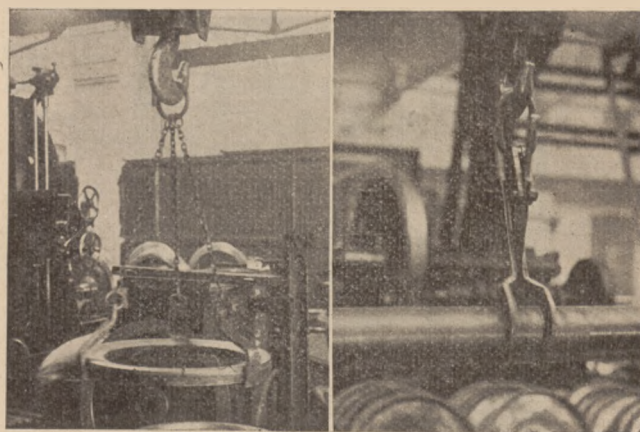
6. W warsztatach mechanicznych obrabia się części posiadające częstokroć dość dużą wagę. Części te przenoszone są przeważnie ręcznie, przy czym zachodzą liczne wypadki zgniecenia rąk i nóg, lub skaleczenia o ostre kanty. Wypadki te zachodzą najczęściej wskutek niedbałego, chwicznego ustawienia materiałów i wskutek nierzeczności robotników. Wypadkom tym można w znacznym stopniu zapobiec przez zastosowanie środków ułatwiających składowanie i transport.

Przy każdej maszynie powinny być regały, półki lub specjalne podstawy przystosowane do typu obrabianych na maszynach części. Daje się to zastosować przede wszystkim tam, gdzie przez obrabiarkę przechodzi materiał seryjny.

Wypadek: Wieczorek Alojzy, zatrudniony przy wierceniu blach do podstaw samochodowych. W czasie pracy spadł

ze stoiska kawał żelaza na prawą stopę, powodując stłuczenie takowej (20 dni niezdolności).

7. W podobny sposób należy przystosować do obrabianych materiałów wózki transportowe (np. rys. 5)

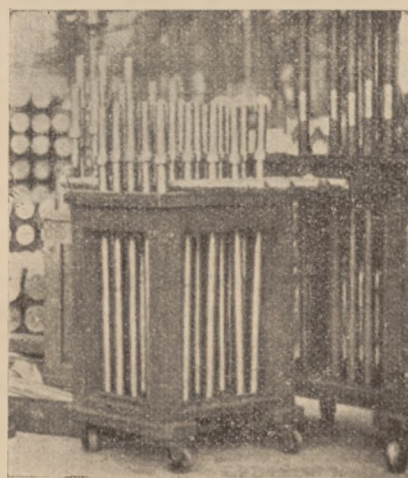


a Rys. 6. b

Powyższe uchwyty pozwalają na łatwe i bezpieczne chwytywanie materiałów przez co unika się bardziej ryzykownego obwiązania łańcuchem. — Rys. 6 a przedstawia trójchwyt do tarcz i obręczy zaś 6 b kleszcze do walcy i rur itp. materiałów. Na uwagę zasługują dwie rączki, które pozwalają na bezpieczne manipulowanie kleszczami.

oraz uchwyty dźwigów (np. rys 6). Przy transporcie wózkowym zaleca się szczególnie wózki z podnoszoną platformą, które zmniejszają liczbę załadowań i wyładowań a co za tym idzie liczbę wypadków.

Wypadek: Woziwódzki Stanisław, robotnik, lat 34. Był zajęty przy zdejmowaniu materiału z wagonetki, przy czym żelazny drążek wysunął się i spadł mu z ręki na lewą nogę (stłuczenie — 29 dni niezdolności).



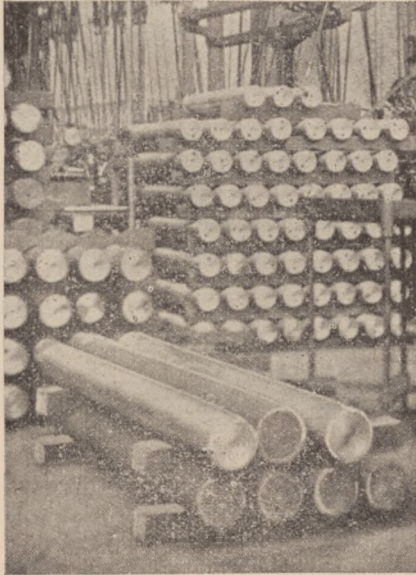
Rys. 5.

8. Przy składaniu większych ilości materiału wskazane jest oprzeć go o ścianę lub słup, co zmniejsza chwiejność stosu.

Przy składaniu rur, walcy itp. materiału, mogące się łatwo stoczyć lub obsunąć należy bezwzględnie używać klamer, podpórek itp. zabezpieczeń (rys. 7).

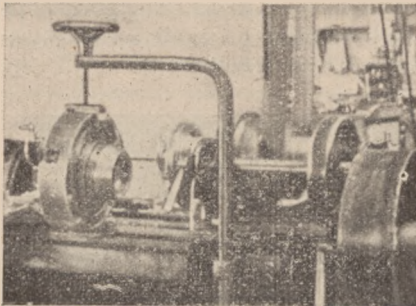
Duże ilości materiału w warsztacie są w ogóle nie pożądane z punktu widzenia porządku i bezpieczeństwa. Dążyć należy, aby zapas materiału był jak najmniejszy i aby stopniowo był uzupełniany.

**Wypadek:** Gromski Czesław, robotnik, lat 20. Przy składaniu rur żelaznych, jedna z rur źle ułożona stoczyła się na prawą rękę, powodując silne pokaleczenie 2-go palca (10 dni niezdolności).



Rys. 7.

9. Przy maszynach przy których obrabia się większe części powinny być podręczne dźwigi, umożliwiające łatwe i bezpieczne zakładanie i zdejmowanie materiału (rys. 8).



Rys. 8.

**Wypadek:** Obst Edward, robotnik, lat 35. Podczas zakładania na maszynę ramy do gięcia blachy, przygniótł sobie powyższą ramą palce prawej ręki, co spowodowało złamanie 4-go palca (30 dni niezdolności).

**Wypadek:** Lechna Bolesław, tokarz, lat 35. Zatrudniony był przy zakładaniu wirówki cukrowniczej na tokarnię, przy czym wirówka odsunęła się i zmiażdżyła 3-ci palec prawej ręki (12 dni niezdolności).

10. Wszędzie tam, gdzie obrabia się materiał o ostrych kantach (grad) a przede wszystkim blachy, robotnicy powinni używać dłonice.

**Wypadek:** Tomkowiak Lech, uczeń, lat 16. Obznajmiał się z wierceniem blachy, przy czym o ostry kant też rozciął sobie 2-gi palec prawej ręki (10 dni niezdolności).

#### Pouczenie robotników.

11. Bezpieczeństwo pracy przy obrabiarkach zależy w ogromnym stopniu od samych pracowników i stosowania przez nich właściwych przepisów.

Na przepisy te powinni majster zwrócić uwagę, każdemu nowowstępującemu i obejmującemu stanowi-

sko przy maszynie pracownikowi. Jeżeli jest to nawet pracownik starszy, przypomnienie i podkreślenie wymagań zakładu nie zaszkodzi.

W każdym warsztacie powinny wisieć przepisy bezpieczeństwa pracy przy obrabiarkach, najlepiej w sąsiedztwie okienka do wydawania narzędzi.

Przepisy takie w formie wywieszki oraz broszury do doręczania robotnikom dostarcza w cenie 5 gr szt. Komisja Bezpieczeństwa Pracy Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych (rys. 9).



Rys. 9.

**Wypadek:** Pawła Tadeusz. Zatrudniony w Szkole przy pracach ślusarskich. W pewnej chwili chcąc sobie zmniejszyć ilość roboty przeszedł do tokarni, gdzie pracował inny uczeń i chciał obtoczyć obrabiany materiał. Przy wprowadzeniu takowej w ruch, słabo umocniony materiał siłą odśrodkową wyrwał się — uderzając Pawła w głowę (śmierć po 26 dniach).

#### Ubranie robocze.

12. Najwłaściwszy ubiór roboczy dla obsługi obrabiarek jest kombinezon (rys. 10).



Rys. 10.

O ile ubranie składa się z dwóch części, bluza powinna być wpuszczona w spodnie. Na rękawach i nogawkach powinny być mankiety.

Gdy z powodu ciepła robotnicy pracują w koszuli, wskazane jest noszenie krótkich rękawów. Zawijanie długich rękawów jest o tyle niebezpieczne, że wałek za-

winiętych rękawów posiada dużą wytrzymałość i w razie porwania przez wirujące części może pogorszyć skutki wypadku.

Krawaty są niedopuszczalne.

**Wypadek:** Ratajczak Jan, lat 36. Podczas pracy przy tokarce nawinęła mu się nogawka o wał pociągowy biegnący nisko nad ziemią, zanim Ratajczak zatrzymał maszynę — noga została wciągnięta między wał i podstawę maszyny i uległa złamaniu.



Rys. 11.

Oto przykład wypadku wskutek luźnego ubrania. Ubranie nawinęło się na wał wiertarki i zostało całkowicie zdarte. Robotnik wyszedł szczęśliwym przypadkiem bez szwanku.

#### Kontrola i utrzymanie obrabiarek.

13. Do przeprowadzenia kontroli maszyny, dokładnego oczyszczenia i nasmarowania powinien być wyznaczony specjalny czas (od pół do 1 godz.). W tym czasie źródło energii napędzającej maszynę a więc główny silnik lub główny dopływ prądu musi być wyłączony.

Robotnicy winni być pouczeni, że o wszystkich choćby drobnych brakach, niedokładnościach w działaniu maszyny powinni zawiadamiać kierownictwo.

Niedokładności te należy z miejsca usunąć.

W czasie przeprowadzania reparacji, pasy popędowe powinny być zdjęte.

Naprawianie pasów i smarowanie pędni powinno być dokonywane przez specjalnie do tego przeznaczonych ludzi. Ponieważ znaczna liczba wypadków a mianowicie skaleczeń o wióry, zachodzi przy czyszczeniu maszyny, należy każdą maszynę zaopatrywać w dobre narzędzia pomocnicze (miotelki, łopatki, pręty z hakiem) do zgarniania wiorów.

#### Zwalczanie zakażeń.

Oleje używane do smarowania maszyn i chłodzenia narzędzi podczas pracy mają tę właściwość, że z dużą łatwością rozwijają się i żyją w nich szkodliwe bakterie. Stąd pochodzi, że różne drobne skaleczenia pod-

czas pracy przy obrabiarkach, np. wiórami, szczególnie często bywają zakażane, prowadząc do przewlekłej niezdolności do pracy.

W celu zdezynfekowania olejów ogrzewa się je do temperatury 70—80° C i trzyma się w niej 20—30 min.

Stosuje się również dodawanie do olejów dezynfektorów. Niektóre z nich jak np. preparaty fenolowe spełniają swoje zadanie nie zmniejszając właściwości smarowniczych oleju i nie szkodząc częściom metalowym ani skórze.

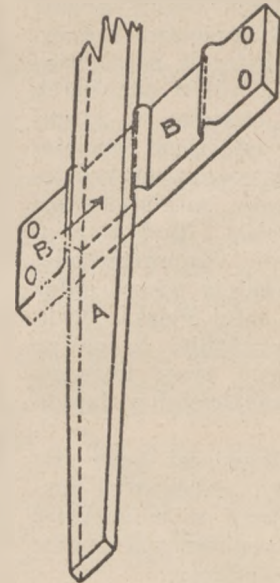
W niektórych fabrykach robotnicy smarują ręce mąką ryżową z domieszką dwutlenku cynku, co według doświadczeń tych fabryk zmniejsza liczbę zakażeń.

**Wypadek:** Kalek Henryk, 23 lata, zatrudniony przy toczeniu kolnierzy do rur. W czasie pracy odgarniał sobie wióry ręką, co spowodowało uklucie 3-go palca lewej ręki przez wiór metalowy. Pracy nie przerywał i do opatrunku się nie zgłosił, aż dopiero po tygodniu gdy rana zaczęła się jątrzyć (22 dni niezdolności i zmniejszenie władzy w palcu).

### Przykłady urządzeń blokujących

Nawiązując do opisów wypadków wskutek samowłączenia obrabiarki, zamieszczonych w poprzednich zeszytach „K. M.” podajemy poniżej przykład urządzenia blokującego.

Rys. 1 przedstawia część dźwigni włączającej, która opiera się o podkładkę z dwoma gniazdami, ustalającymi stałe położenie dźwigni. Elastyczność dźwigni w kierunku prostopadłym do normalnego ruchu pozwala na łatwe i, w razie potrzeby, szybkie jej przesuwanie.



Rys. 1.

#### NORMY BEZPIECZEŃSTWA \*

Każda maszyna robocza z zapędem mechanicznym powinna posiadać urządzenia zapewniające jej szybkie wyłączenie od napędu. Urządzenie to powinno być łatwo dostępne ze stanowiska obsługującego i uniemożliwiać przypadkowe włączenie się maszyny.

\* „Normy bezpieczeństwa” — są to normy, na których opiera się w swej działalności Inspekcja Pracy oraz Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Pochodzenie ich po rządach zaborczych i wartość prawna nie jest w całej Polsce jednolita. Z chwilą wydania polskich przepisów bezpieczeństwa pracy wejdą one bez większych zmian w skład tych przepisów.

Brak normalizacji  
w przemyśle  
powoduje

## DZIAŁ OGÓLNY

# Niszczenie wielkich wartości w gospodarstwie narodowym

W zeszytach 4 i 5 „Kupca-Mechanika” poruszyliśmy palącą sprawę normalizacji w przemyśle związanym z naszą branżą. Mianowicie wskazywaliśmy na niszczenie wielkich wartości tkwiących w towarze zalegającym niepotrzebnie nasze magazyny. Każdy bowiem skład musi posiadać w magazynie szereg typów danego towaru, znajdującego się na rynku.

Zagadnienie było już przedmiotem dyskusji na plenarnych zebraniach Zrzeszeń hurtowników i detalistów branży mechanicznej i praktyczne rozwiązanie sprawy zlecono zarządowi.

Jak podejść do praktycznego rozwiązania zagadnienia?

Wydaje się nam, że należy rozpocząć od ustalenia opinii przede wszystkim wśród kupiectwa branży. W tym celu organizacje nasze winny przeprowadzić wśród odnośnych przedsiębiorstw ankietę w której przedstawionoby istniejące rozpiętości w wymiarach poszczególnych towarów a następnie zainteresowani odpowiedzialiby jakie z tych wymiarów są najbardziej rozpowszechnione na rynku. Ankieta winna objąć przy tym teren całej Polski. Praktyka bowiem wykazuje, że pewne wymiary i pewne typy towarów związane są jaknajściślej z danym okresem.

Uzyskane odpowiedzi będą stanowiły doskonały, podstawowy materiał dla orientacji w odniesieniu do najbardziej popularnych typów towaru i jego wymiarów.

Posiadając ten materiał będzie konieczne skomunikowanie się z Komitetem Normalizacyjnym w Warszawie, celem już bliższego zastanowienia się nad dalszą działalnością normalizacyjną, — oczywiście po uprzednim uzgodnieniu sprawy z przemysłem.

Ponieważ szybkie zrealizowanie tak zakreślonego programu może nastęrczać poważniejsze trudności, może byłoby praktyczniej rozpocząć od jednego odcinka.

Na pierwszy plan wziąć sprawę normalizacji opon rowerowych. Będzie to o tyle łatwiejsze zadanie, że posiadamy w Polsce zaledwie kilka fabryk opon i dętek. Normalizacja winna tutaj objąć:

1. ustalenie rodzaju opony i wybranie między drutową i fartuchową
2. ustalenie wymiarów opon.

Zebrawszy odpowiedni materiał orientacyjny wśród kupiectwa, do współpracy przyciągnąć będzie trzeba przemysł, celem wspólnego przeprowadzenia uzyskanych odpowiedzi. Z wspólnymi zaś wnioskami zwrócić się następnie do Komitetu Normalizacyjnego.

Po załatwieniu sprawy normalizacji opon, w oparciu o uzyskane na tym odcinku doświadczenia będzie już łatwiej poprowadzić akcję normalizacyjną w całej branży mechanicznej.

Zagadnienie jest niezwykle ważne i pilne. Nie wolno bowiem lekko myślnie powodować niszczenia wielkich wartości w gospodarstwie narodowym, do czego doprowadza brak normalizacji. W obecnym bowiem stanie rzeczy na porządku znajdują się fakty, że każda fabryka produkuje swoje własne typy towarów i stosuje swoje własne wymiary.

## Czy jest celowe Domaganie się ustawowego uregulowania zysku w handlu?

*W poprzednim zeszycie poruszyliśmy sprawę nierozumnych praktyk uprawianych przez niektóre przedsiębiorstwa branży mechanicznej, w wyniku których sprzedaje się pewne rodzaje towarów bez zysku, lub nawet ze stratą, poniżej ceny zakupu. Łącznie z tym otrzymaliśmy list od jednego z kupców; z listu tego podajemy poniżej wyjątki:*

— *Wszystko co pisał „Kupiec-Mechanik” zgadza się w zupełności. Sam znam kilka składów, które z różnych względów sprzedają towar po cenach niższych, aniżeli płacą za niego hurtownikowi. Czynią to w imię upłynienia kapitału zamrożonego w poważnych zapasach, jakimi dysponują. Jeżeli więc powiążę moje informacje z publikacją „K. M.” w poprzednim zeszycie, wówczas przyjdzie mi stwierdzić, że bez względu na powody — system dumpingu coraz bardziej szerzy się w naszym kupiectwie.*

*Zbyteczne już szeroko rozwódzić się nad tym, że prowadzi to bezpośrednio do marnowania przedsiębiorstw handlowych, a pośrednio do dewastacji naszego gospodarstwa narodowego.*

*Jedyną radą na taki stan rzeczy, byłaby tu ingerencja państwa, podobnie, jak ma to miejsce w niektórych państwach zachodnich. Tam istnieją ustawy, zabraniające sprzedaży towarów bez zysku. Państwo wychodzi bowiem z założenia, że tylko sprzedaż z zyskiem zapewnia dochód społeczny i stwarza dobrych płatników podatkowych. Tym śladem winno pójść i państwo nasze.*

*Zasadniczo jestem przeciwnikiem ingerencji państwa w życie gospodarczym. Tam jednak, gdzie społeczeństwo nie jest zdolne do działania, państwo winno występować jako czynnik twórczy.*

*Ponieważ organizacje kupieckie nie zdołały uregulować sprawy, przeto ostatecznie powinna być załatwiona kwestia na drodze ustawodawczej.*

*Jest sprzeczne z interesem państwa obniżanie zyskowności przedsiębiorstw handlowych, a już wręcz szkodliwe społecznie uprawianie handlu z wyraźną stratą. Traci na tym nie tylko sam kupiec, lecz również skarb państwa i społeczeństwo,*



wśród którego zmniejsza się w ten sposób rynek pracy.

\* \*

Tyle z listu naszego Czytelnika. Wydaje się nam, iż sprawę postawił zbyt ostro. Uprawnienie handlu bez zysku lub ze stratą, nie jest zjawiskiem szerzącym się nagminnie. Fakty takie należą na szczęście do wyjątków. Dlatego też — naszym zdaniem — trzeba je tępić drogą wywierania wpływu przez organizacje branżowe i nacisku koleżeńkiego. Tutaj otwiera się szerokie pole do pracy dla organizacji zawodowych, które drogą stałego uświadamiania, winny podnosić poziom naszego kupiectwa. Na ustawowe uregulowanie rentowności w handlu, jeszcze jest czas. Trzeba uświadomić sobie, że jak ustawa określiłaby zasadę zysku w handlu, tak samo mogłaby oznaczyć jego marżę.

Nie zawsze ingerencja państwa w życiu gospodarczym jest błogosławieństwem.

## W imię godności narodowej tylko w języku polskim

Tak się jakoś utarło, że przyjmujemy z zagranicy wszelką korespondencję w językach obcych: niemieckim, francuskim, angielskim czy włoskim i odpisujemy, w jakże częstych wypadkach, również w językach obcych. Stąd utarło się zagranicą mniemanie, że Polska to kraj lingwistów, że bez względu na to, czy chodzi o interes nasz, czy przedsiębiorstwa zagranicznego, które do nas się zwraca — pisze w swoim języku. Wie bowiem, że podjąwszy poruszaną przez list sprawę, odpowiemy w języku, w jakim zwrócono się do nas.

Nie jest to jednak w porządku. Taki bowiem stan rzeczy można in-

terpretować brakiem własnej godności narodowej.

Jeżeli my musimy łamać sobie języki na odczytanie listu zagranicznego, niechże i zagranica potrudzi się trochę na odczytanie listu naszego, pisanego w języku polskim.

Szczególnie jeżeli chodzi o polskich kontrahentów w Niemczech i Gdańsku to dziś powinno być niedopuszczalne zwracanie się do nich w języku innym, aniżeli polskim.

Korespondowanie z zagranicą, a szczególnie z Niemcami i Gdańskiem w języku polskim, staje się w dzisiejszych warunkach politycznych punktem, już nie ambicji, lecz wprost honoru narodowego.

O tym pamiętajmy!

## Zastaw rejestrowy na maszynach i aparatach

W nrze 60 Dz. U. R. P. z dnia 7 lipca 1939 r. ukazała się ustawa z dnia 15 VI 1939 r. „o zastawie rejestrowym na maszynach i aparatach“. Ze względu na doniosłość odnośnych norm prawnych, przytaczamy je poniżej w całej rozciągłości.

### Rozdział I.

#### Przepisy ogólne.

Art. 1. (1) Można ustanawiać na nowych nieużywanych maszynach i aparatach, nabywanych dla zakładów przemysłowych i rzemieślniczych, rejestrowe prawo zastawu według przepisów ustawy niniejszej.

(2) Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu, określi, jakie maszyny i aparaty mogą być przedmiotem zastawu rejestrowego.

Art. 2. (1) Rejestrowe prawo zastawu może być ustanowione wyłącznie z tytułu ceny kupna na rzecz sprzedawcy, który jest kupcem rejestrowym lub też na rzecz instytucyj kredytowych, które udzieliły kupującemu pożyczki na zakup nowych nieużywanych maszyn i aparatów, do wysokości pożyczonej na ten cel sumy.

(2) Nie stosuje się przepisu o kupecie rejestrowym do firm zagranicznych, nie posiadających w Państwie Polskim oddziałów, podlegających obowiązkowi wpisu do rejestru handlowego.

Art. 3. (1) Maszyny i aparaty, na których ustanowiono rejestrowe prawo zastawu, nie stają się przez połączenie z nieruchomością przynależnościami nieruchomości (częściami składowymi nieruchomości, nieruchomościami z przeznaczenia) na czas trwania rejestrowego prawa zastawu.

(2) Stoi się przepis ustępu poprzedzającego do maszyn i aparatów, umieszczonych w nieruchomościach, posiadających księgę hipoteczną (gruntową), pod warunkiem ujawnienia rejestrowego prawa zastawu w tej księdze.

Art. 4. (1) Maszyny i aparaty, obciążone rejestrowym prawem zastawu, mogą pozostać w posiadaniu dłużnika.

(2) Wierzyciel ma prawo żądać dopuszczenia go w stosownym czasie i w sposób nie naruszający ciągłości pracy do badania stanu maszyn i aparatów. W razie niewykonania tego żądania wierzycielność, zabezpieczona rejestrowym prawem zastawu, staje się natychmiast wymagalna.

Art. 5. Maszyny i aparaty, na których ustanowione jest rejestrowe prawo zastawu, dłużnik obowiązany jest oznaczyć na widocznym miejscu napisem, stwierdzającym zastaw.

Art. 6. (1) W razie zbycia, wydzierżawienia lub wynajęcia maszyn i aparatów oraz w razie zupełnego ich zniszczenia lub istotnego uszkodzenia, wprowadzenia w nich zasadniczych zmian konstrukcyjnych, wreszcie w razie przeniesienia przedmiotu zastawu do innej siedziby bez pisemnej zgody osoby, na której rzecz ustanowiono rejestrowe prawo zastawu, wierzytelność, zabezpieczona rejestrowym prawem zastawu, staje się natychmiast wymagalna, dokonana zaś czynność prawna jest wobec tej osoby bezskuteczna.

(2) Kto nabył lub wziął w zastaw ręczny maszyny i aparaty zakładów przemysłowych i rzemieślniczych bez pisemnej zgody osoby, na której rzecz ustanowione zostało rejestrowe prawo zastawu, odpowiada całym swoim majątkiem solidarnie z dłużnikiem za należność, dla której ustanowiono prawo zastawu.

Art. 7. Wierzyciel może przełać swoje uprawnienia z tytułu rejestrowego prawa zastawu tylko łącznie z przelewem zabezpieczonej na jego rzecz wierzytelności.

Art. 8. (1) Wierzytelność, zabezpieczona zastawem rejestrowym, ma pierwszeństwo zaspokojenia z przedmiotu zastawu przed wszystkimi innymi wierzytelnościami prywatnoprawnymi i publicznoprawnymi, nie wyłączając należności wymienionych w p. 2) § 1 art. 796 kod. post. cyw., z wyjątkiem jednak kosztów egzekucji, skierowanej do przedmiotów zastawu oraz należności celnych, jeżeli zastaw ustanowiony został na maszynach i aparatach, które nie weszły jeszcze do wolnego obrotu.

(2) W razie zabezpieczenia rejestrowym prawem zastawu dwu lub więcej wierzytelności, będą one zaspokojone w kolejności wpisów.

(3) Zastaw rejestrowy — w razie zbiegu rejestrowego prawa zastawu i zastawu ręcznego — ma pierwszeństwo, chyba że zastaw ręczny został ustanowiony przed zastawem rejestrowym.

Art. 9. 1) Pierwszeństwo zaspokojenia, wymienione w artykule poprzedzającym, rozciąga się także na roszczenia do zakładu ubezpieczeń, jeżeli przedmiot zastawu został ubezpieczony od wypadków losowych, o odszkodowanie z tytułu umowy ubezpieczenia.

(2) Zakład ubezpieczeń może wypłacić odszkodowanie uprawnionemu jedynie za zgodą osoby, której służy rejestrowe prawo zastawu, jeżeli osoba ta zawiadomi o swym prawie zakład przed wypłatą.

Art. 10. Nie stosuje się przepisów art. 570 i 581 § 2 zdanie ostatnie kod. post. cyw., jeżeli egzekucję z maszyn i aparatów zakładów przemysłowych i rzemieślniczych prowadzi osoba, której służy rejestrowe prawo zastawu.

Art. 11. (1) Wierzyciel powiaden do wniosku o sprzedaż przez licytację publiczną maszyn i aparatów zakładów przemysłowych i rzemieślniczych dołączyć wypis z rejestru lub zaświadczenie z sądu rejestrowego, w którego okręgu maszyny lub aparaty się znajdują, że nie są obciążone rejestrowym prawem zastawu.

(2) Komornik zawiadomi o terminie licytacji nie później, niż na dni 14 wszystkie osoby, których prawa ujawnione zostały w rejestrze.

(3) Doręczenia pism w postępowaniu rejestrowym, w postępowaniu egzekucyjnym oraz w postępowaniu, skierowanym ku realizacji rejestrowego prawa zastawu, pod adresem wskazanym w rejestrze, mając moc prawną, chociażby pod tym adresem odbiorcy nie odnaleziono.

(4) Stosuje się przepisy ustępów poprzedzających odpowiednio przy egzekucji, dokonywanej w trybie administracyjnym lub w postępowaniu egzekucyjnym władz skarbowych.

Art. 12. Należy uczynić wzmiankę w rejestrze o skierowaniu egzekucji do wierzytelności, zabezpieczonej rejestrowym prawem zastawu.

Art. 13. (1) Należy sumę, osiągniętą ze sprzedaży egzekucyjnej maszyn i aparatów, obciążonych rejestrowym prawem zastawu, złożyć do depozytu sądowego celem dokonania podziału.

(2) Wierzytelność, zabezpieczona rejestrowym prawem zastawu, będzie wyplacona na podstawie dokumentów, stwierdzających zobowiązanie nawet jeszcze niewymagalne, do wysokości ujawnionej w rejestrze sumy wierzytelności, bez potrzeby składania tytułu wykonawczego lub uzyskania zgody dłużnika.

(3) Należność pokryta lub zabezpieczona wydanymi wierzycielowi weksłami lub innymi papierami wartościowymi, stwierdzającymi zobowiązanie zapłacenia sumy pieniężnej, — będzie wyplacona wierzycielowi tylko wówczas, gdy przedstawi te dokumenty. Po zaznaczeniu na nich sum wyplaconych należy je wydać dłużnikowi, a jeżeli należności, objęte weksłami lub innymi papierami wartościowymi, nie zostały zaspokojone całkowicie, należy zwrócić je wierzycielowi.

(4) Jeżeli wierzyciel nie skorzystał całkowicie ze swego prawa zastawu, a prawo to może mu służyć na zabezpieczenie pozostałej części jego wierzytelności, reszta sumy pozostanie w depozycie sądowym aż do ustania stosunku prawnego, uzasadniającego korzystanie z rejestrowego prawa zastawu.

Art. 14. W rejestrze prawa zastawu na maszynach i aparatach zakładów przemysłowych i rzemieślniczych należy, na żądanie wierzyciela, wpisać wzmiankę o egzekucji skierowanej do przedmiotów zastawu, obciążonych na jego rzecz rejestrowym prawem zastawu.

Art. 15. Pisma, stwierdzające umowę zastawniczą, zawartą, celem ustanowienia rejestrowego prawa zastawu oraz pisma, stwierdzające przelew wierzytelności z jednoczesnym przelewem rejestrowego prawa zastawu, zabezpieczającego tę wierzytelność, są wolne od opłaty stempowej.

## Rozdział II.

### Rejestr prawa zastawu na maszynach i aparatach zakładów przemysłowych i rzemieślniczych.

Art. 16. (1) Ustanawia się rejestr prawa zastawu na maszynach i aparatach zakładów przemysłowych i rzemieślniczych, do którego wpisuje się rejestrowe prawo zastawu.

(2) Rejestr ten nazywany będzie w dalszych przepisach ustawy rejestrem.

Art. 17. Rejestr wraz z dokumentami, złożonymi do rejestru, jest jawny.

Art. 18. (1) Rejestr prowadzi sąd grodzki, właściwy dla miejsca położenia zakładu przemysłowego lub rzemieślniczego, dla którego nabyto maszyny lub aparaty. W razie przeniesienia przedmiotu zastawu do innego zakładu, należy przenieść wpisy, przewidziane w ustawie niniejszej, na wniosek dłużnika lub wierzyciela do rejestru właściwego dla miejsca tego zakładu.

(2) Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu wyda w drodze rozporządzenia przepisy szczegółowe, dotyczące urządzenia rejestru i postępowania rejestrowego.

(3) W sprawach zastawu rejestrowego na maszynach i aparatach pobierane będą opłaty sądowe według zasad, obowiązujących w sprawach rejestrowego zastawu rolniczego.

Art. 19. (1) Wpisuje się do rejestru:

1) opis przedmiotu zastawu, wystarczający do stwierdzenia tożsamości i cenę jego nabycia;

2) imię, nazwisko (nazwę) i miejsce zamieszkania (siedzibę) kupującego oraz dokładny adres zakładu przemysłowego lub rzemieślniczego, dla którego nabyto maszyny lub aparaty lub w którym się one znajdują;

3) rejestrowe prawo zastawu ze wskazaniem imienia, nazwiska (nazwy) i zamieszkania (siedziby) osoby, której to prawo służy oraz sumy wierzytelności;

4) specjalne postanowienia umowne w sprawie realizacji rejestrowego prawa zastawu przez wierzyciela, jeżeli są one zawarte w umowie zastawniczej;

5) wzmianki o egzekucji;

6) orzeczenia sądu, odnoszące się do danych, ujawnionych w rejestrze;

7) zmiany danych, wymienionych w p. 1)–6).

Do rejestru mogą być wpisane ponadto dane, dotyczące częściowych spłat długu.

(2) Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości, wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu, może nakazać ujawnienie w rejestrze także innych danych.

Art. 20. (1) Wpisy do rejestru będą dokonywane na podstawie zgłoszeń, chyba że prawa przepisuje wpis z urzędu. Do zgłoszenia należy dołączyć w oryginałach lub uwierzytelnionych odpisach umowę zastawniczą oraz dokumenty, stwierdzające dane, ulegające zarejestrowaniu.

(2) Odpisy będą uwierzytelnione przez sąd rejestrowy lub przez notariusza.

Art. 21. (1) Zażalenie na postanowienie sądu rejestrowego co do wpisu lub jego odmowy służy w terminie siedmiodniowym do sądu okręgowego.

(2) Sąd stosuje odpowiednio przepisy o postępowaniu w sprawach rejestrowych.

(3) Skarga kasacyjna służy na orzeczenie sądu okręgowego wówczas, jeżeli wartość przedmiotu sporu przewyższa 1 500 złotych.

Art. 22. (1) Ustanowienie rejestrowego prawa zastawu na maszynach i aparatach zakładów przemysłowych i rzemieślniczych uzyskuje skutek prawny wobec osób trzecich z chwilą wpisania w rejestrze.

(2) Nikt nie może się zasłaniać nieświadomością rejestrowych praw zastawu, ujawnionych w rejestrze.

Art. 23. (1) Rejestrowe prawo zastawu wygasa i zostane z urzędu wykreślone po upływie terminu, na który zostało ustanowione, a w każdym razie po upływie lat dziesięciu od daty wpisu.

(2) Nie stosuje się tego przepisu, jeżeli strony przed upływem terminu oznaczonego lub przed upływem dziesięcioletniego terminu od daty wpisu zgodnie wniosą o utrzymanie wpisu wskutek przedłużenia umowy, albo jeżeli najpóźniej na dwa tygodnie po upływie terminu wierzyciel złoży władzy rejestrowej zaświadczenie sądu o wytoczeniu powództwa z tytułu roszczeń, zabezpieczonych rejestrowym prawem zastawu lub zaświadczenie komornika o wszczęciu postępowania, mającego na celu realizację rejestrowego prawa zastawu.

Art. 24. (1) Wykreślenie rejestrowego prawa zastawu — poza przypadkami, przewidzianymi w artykule poprzedzającym — następuje:

1) na wniosek osoby, której służy prawo rejestrowego zastawu, złożony do protokołu lub uwierzytelniony przez notariusza;

2. na wniosek dłużnika na podstawie złożonego przezeń pisma z uwierzytelnionym przez notariusza podpisem, zawierającego zezwolenie wierzyciela na wykreślenie;

3. na wniosek dłużnika lub innej osoby interesowanej na podstawie orzeczenia sądowego;

4. w razie sprzedaży maszyn i aparatów przez publiczną licytację lub przejęcia ich na własność przez wierzyciela.

(2) Komornik lub władza, która dokonała sprzedaży, zawiadomi o niej z urzędu sąd rejestrowy.

### Rozdział III.

#### Umowa zastawnicza.

Art. 25. (1) Umowa zastawnicza powinna być zawarta na piśmie i powinna zawierać:

1. imiona i nazwiska (nazwę) oraz zamieszkanie (siedzibę) wierzyciela i zastawcy;

2. opis przedmiotu zastawu, wystarczający do stwierdzenia tożsamości przedmiotu i jego cenę nabycia;

3. dokładny adres zakładu przemysłowego lub rzemieślniczego, dla którego nabyto maszynę lub aparat;

4. sumę wierzytelności zabezpieczonej zastawem;

5. warunki płatności i okres czasu, na który prawo zastawu zostało ustanowione;

6. dane stwierdzające, że zastaw ustanawiany jest z tytułu ceny kupna nowej nieużywanej maszyny lub aparatu, będących przedmiotem zastawu lub jeśli zastaw dokonywany jest na rzecz instytucji kredytowej, stwierdzenie, że wierzytelność pochodzi z tytułu pożyczki udzielonej dłużnikowi przez tę instytucję na zakup zastawianych przedmiotów; w tym ostatnim przypadku umowa zastawnicza ponadto winna zawierać imię i nazwisko (nazwę) oraz zamieszkanie (siedzibę) sprzedawcy, oświadczenie nabywcy, iż pożyczoną mu sumę przekazuje na zapłacenie ceny kupna oraz oświadczenie sprzedawcy o przyjęciu przekazu do wiadomości bądź o uiszczeniu ceny kupna;

7. datę umowy;

8. podpisy stron, uwierzytelnione przez notariusza.

(2) Umowa — w razie niezachowania przepisu ust. (1) — nie może być ujawniona w rejestrze.

### Rozdział IV.

#### Realizacja rejestrowego prawa zastawu.

Art. 26. (1) Osoba, na której rzecz ustanowiono rejestrowe prawo zastawu, może zaspokoić swoje roszczenia z maszyn i aparatów, będących przedmiotem zastawu, jeżeli dłużnik zalega z zapłatą przynajmniej dwóch kolejnych rat sumy, zabezpieczonej re-

jestrowym prawem zastawu, chyba że umowa stanowi inaczej. W tym celu może osoba ta zgłosić wniosek do komornika o odebranie posiadaczowi przedmiotów zastawu, chociażby znajdowały się we władaniu osoby trzeciej i o sprzedaż ich przez licytację publiczną.

(2) Wniosek taki powinien być poprzedzony pisemnym zagrożeniem dłużnikowi licytacyjną egzekucją roszczenia.

(3) Komornik odda pod dozór odebrane maszyny i aparaty. Wierzyciel lub dłużnik oraz jego małżonek, dziecko lub domownik może być dozorcą tylko za zgodą strony przeciwnej.

(4) Ten komornik jest właściwy, w którego okręgu urzędowym znajdują się przedmioty zastawu.

Art. 27. We wniosku o odebranie maszyn (art. 26) wierzyciel powinien wymienić ilość rat zaległych, terminy płatności i ich wysokość, powinien dołączyć dowód doręczenia pisemnego zagrożenia licytacją i wyciąg z rejestru, stwierdzający ustanowienie na jego rzecz rejestrowego prawa zastawu oraz podać szacunek maszyn i aparatów, które mają być odebrane. Wniosek o odebranie może ponadto zawierać żądanie odłączenia przedmiotów zastawionych od nieruchomości, jeżeli są one do niej przytwierdzone.

Art. 28. Komornik doręczy dłużnikowi odpis protokołu odebrania maszyn i aparatów i równocześnie wezwie go do zapłacenia zalegającej należności w przeciągu dwóch tygodni pod rygorem sprzedania przedmiotów zastawu przez licytację publiczną.

Art. 29. Komornik, niezależnie od obwieszczeń, zawiadomi wierzyciela o terminie licytacji. Suma podanego przez wierzyciela szacunku we wniosku o odebranie stanowi cenę wywołania. Sprzedaż w pierwszym terminie licytacji nie może nastąpić poniżej tej ceny.

Art. 30. Jeżeli licytacja w pierwszym terminie nie odbyła się z braku nabywców lub nie doszła do skutku z tego powodu, że nikt nie zaoferował ceny wyższej od ceny wywołania, wierzyciel ma prawo w ciągu dni 30 od daty zawiadomienia go przez komornika albo żądać wyznaczenia ponownych licytacji, które odbędą się bez stosowania najniższej ceny sprzedaży, albo zgłosić komornikowi wniosek o przejęcie na własność niesprzedanych maszyn lub aparatów w cenie nie niższej, niż  $\frac{3}{4}$  ceny ich nabycia przez dłużnika, ujawnionej w rejestrze lub w cenie, jaką określili biegły, powołany przez komornika.

Art. 31. Wierzyciel rejestrowy ma prawo zaliczenia swej wierzytelności, zabezpieczonej zastawem, na poczet licytacyjnej ceny kupna, jeżeli jest nabywą na licytacji. Również służy mu prawo zaliczenia swej wierzytelności, zabezpieczonej zastawem, na poczet ceny przejęcia na własność niesprzedanych maszyn i aparatów. Uprawnienia takie służą wierzycielowi, na którego rzecz ustanowiono zastaw także wówczas, gdy egzekucja do obciążonych zastawem przedmiotów prowadzona jest przez innych wierzycieli dłużnika.

Art. 32. Komornik z ceny, osiągniętej ze sprzedaży, pokryje jej koszty, resztę zaś złoży do depozytu sądowego celem dokonania podziału, którego dokona sąd, stosując przepisy o podziale sumy, uzyskanej przez egzekucję z maszyn i aparatów, obciążonych rejestrowym prawem zastawu (art. 13).

Art. 33. Stosuje się przepisy o zaspokojeniu zastawu handlowego do sprzedaży maszyn i aparatów przez licytację publiczną; do przejęcia zaś ich na własność przez wierzyciela — odpowiednie przepisy kodeksu postępowania cywilnego, jeżeli ustawa niniejsza nie stanowi inaczej.

### Rozdział V.

#### Przepisy końcowe.

Art. 34. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrom: Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Skarbu w porozumieniu z innymi właściwymi Ministrami.

Art. 35. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

# „ŹRÓDŁA ZAKUPU”

Rowery i motocykle	Części rowerowe	Wirówki
<p>HURTOWNIA MECHANIKÓW Spółdz. Handl. z odp. udz. — Poznań, ul. Marszałka Focha nr 19, telef. 69-73.</p>	<p>WACŁAW MILLNER — Fabryka Wyrobów Metalowych Masowych, Bydgoszcz, ul. Mazowiecka 29 i pl. Piastowski 3.</p>	<p>Tow. ALFA-LAVAL Sp. z o. o. Warszawa, ul. Tamka 3. — Oddz.: Poznań, ul. Dąbrowskiego 12.</p>
<p>„TORNEDO“ — K. Tornow, Fabr. rowerów i motocykli. Bydgoszcz: Fabr. I: Dworcowa 49 Fabr. II: Św. Trójcy 34. Telefon nr 34-67 i 28-90.</p>	<p>„ERIS“ Fabryka Wyrobów Metalowych — Przemysł, Słowackiego 24 — siodełka materacowe, bagażniki rurkowe, stojaki patentowe, zamki rowerowe.</p>	<p>BRACIA RAMME — Bydgoszcz ul. Grunwaldzka 23. Tel. 30-76 i 30-79.</p>
<p>„KASTOR“ — Hurtownia Rowerów i części — Poznań, św. Marcin 55.</p>	<p>ST. ZIELIŃSKA i S-ka Sp. z o. o. fabryka części rowerowych Poznań, ul. Mylna 16/18 — fabrykuje jako specjalność: obreże, błotniki, kierownice rowerowe.</p>	<p>W. GIERCZYŃSKI — Poznań św. Marcin 13.</p>
<p>HURTOWNIA PNEUMATYKÓW — Ostrów Wlkp. Fabryka Rowerów.</p>	<p><b>Przekładnie</b></p>	<p><b>Torebki rowerowe</b></p> <p>A. JURKIEWICZ - Poznań, Mylna 26. Tel. 76-24. — Pierwsza Wlkp. Wytw. Torebek do Rowerów.</p>
<p><b>Radio - Aparaty</b></p>	<p>„FEMA“ S. A. Fabryka Wyrobów Metalowych — Bydgoszcz, ul. Dr E. Warmińskiego nr 11. Tel. 3821 i 3811</p>	<p><b>Łańcuchy</b> <small>motocyklowe i rowerowe</small></p>
<p>„PHILIPS“ Polskie Zakłady Sp. Akc. — Warszawa.</p>	<p><b>Opony i dętki</b></p>	<p>„FRANOLD“ — Zakłady Przemysłowe inż. Feliksa Frankowskiego w Poznaniu, Górna Wilda 134a.</p>
<p>ZYGMUNT KOLASA — Poznań św. Marcin 45a.</p>	<p>„STOMIL“ Sp. Akc. Poznań, ul. Sew. Mielżyńskiego 1.</p>	<p><b>Maszyny do pisania</b></p>
<p><b>Szmergle</b></p>	<p>„PIASTÓW“ Sp. Akc. — Zakłady kauczukowe — Warszawa ul. Złota 35.</p>	<p>SKÓRA i Ska — Poznań, Aleje Marcinkowskiego 23. Tel. 1847.</p>
<p>„RUBIRIT“ — wielkopolskie wyroby ścierne — L. Jankowski, Poznań, ul. Dąbrowskiego 81, tel. 66-45, konto czek. PKO. nr 211526. — Płótna białe i niebieskie, naszklone, krzemienne, szmerglowe, wszelkie gatunki i rozmiary, oraz proszki szmerglowe o najwyższej jakości. Proszek do czyszczenia i polerowania „Janka“.</p>	<p>„WOLBROM“ Fabr. Wyrobów Gumowych, S. A. w Wolbromiu woj. kieleckie.</p>	<p>PRZYGODZKI i HAMPEL Poznań, ul. Pierackiego 18.</p>

## WIRÓWKI DO MLEKA „MILENA“



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

Przedstawicielstwo generalne i skład fabryczny

**Bracia Ramme, Bydgoszcz**

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

## POKOJE

czyste, wygodne, ciche i tanie z wodą bież. i telefonami blisko Dworca Głównego w Warszawie

w

## HOTELU ROYAL

ul. Chmielna Nr 31

Kawiarnia

Bezpłatny garaż

## „TORNEDO“

### ROWERY

są we wszystkich stadiach produkcji szczególnie badane i kontrolowane, co zapewnia im precyzyjne wykonanie i tym samym rozgłos jako

rowery najlepszej jakości

**W. TORNOW**

BYDGOSZCZ, UL. DWORCOWA 49

Łańcuchy motocyklowe,  
motorowerowe  
i rowerowe

## „FRANOLD“

produkowane  
w Zakładach  
Przemysłowych

Inż. Feliksa FRANKOWSKIEGO w Poznaniu  
Górna Wilda 134 a

gwarantują bezpieczną i lekką jazdę

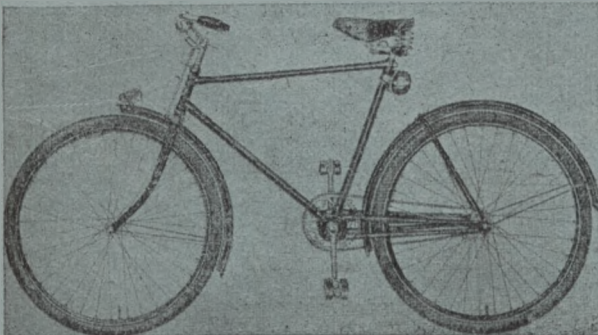


## TITANIA

Była i jest królową separatorów niedościgniona w wytrzymałości i separowaniu.

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę

**W. GIERCZYŃSKI** POZNAŃ  
św. Marcin 13



## ROWERY: Stella - Orkan - Preciosa Matador - HMP - i inne

znane ze swej jakości i wytrzymałości dostarcza tylko składom - najkorzystniejsze źródło zakupu

## HURTOWNIA MECHANIKÓW

Sp. z odp. udz.

POZNAŃ, ul. Marsz. Focha 19 — tel. 69-73

P. K. O. 202 107

Hurtownia rowerów, maszyn do szycia, wszelkich części rowerowych, do wirówek, gramofonów i maszyn do szycia, artykuły elektrotechniczne słabego prądu, przybory motocyklowe i samochodowe.

## ORYGINALNE SZWEDZKIE WIRÓWKI

ALFA-LAVAL

ALFA-JUNIOR

PERFEKT

DIABOLO

MASZYNY DO SZYCIA

ALFA-HUSQVARNA

poleca

TOW. ALFA-LAVAL

Sp. z o. o.

CENTRALA: Warszawa, ul. Tamka 3

ODDZIAŁ: POZNAŃ, ul. Dąbrowskiego 12 — Telefon 74-63



„WOLBROM”

Fabryka Wyrobów Gumowych Sp. Akc.

W WOLBROMIU woj. kieleckie

DOSTARCZA:

artykuły gumowe techniczne

węże, pasy pędne i transportowe,

artykuły instalacyjne,

opony, dętki oraz akcesoria rowerowe i samochodowe,

artykuły sportowe i galanteryjne,

płyty podłogowe „G u m m a t a”,

piłki dziecięce i t. p.

ROK ZAŁOŻENIA 1911

Adres telegr.: „GUMA WOLBROM”