

22



PREMIER
Almanach

1

Handwritten initials in blue ink, possibly 'JW'.



PREMIER

Almanach

PREMIER ALMANACH

150 ilustrací



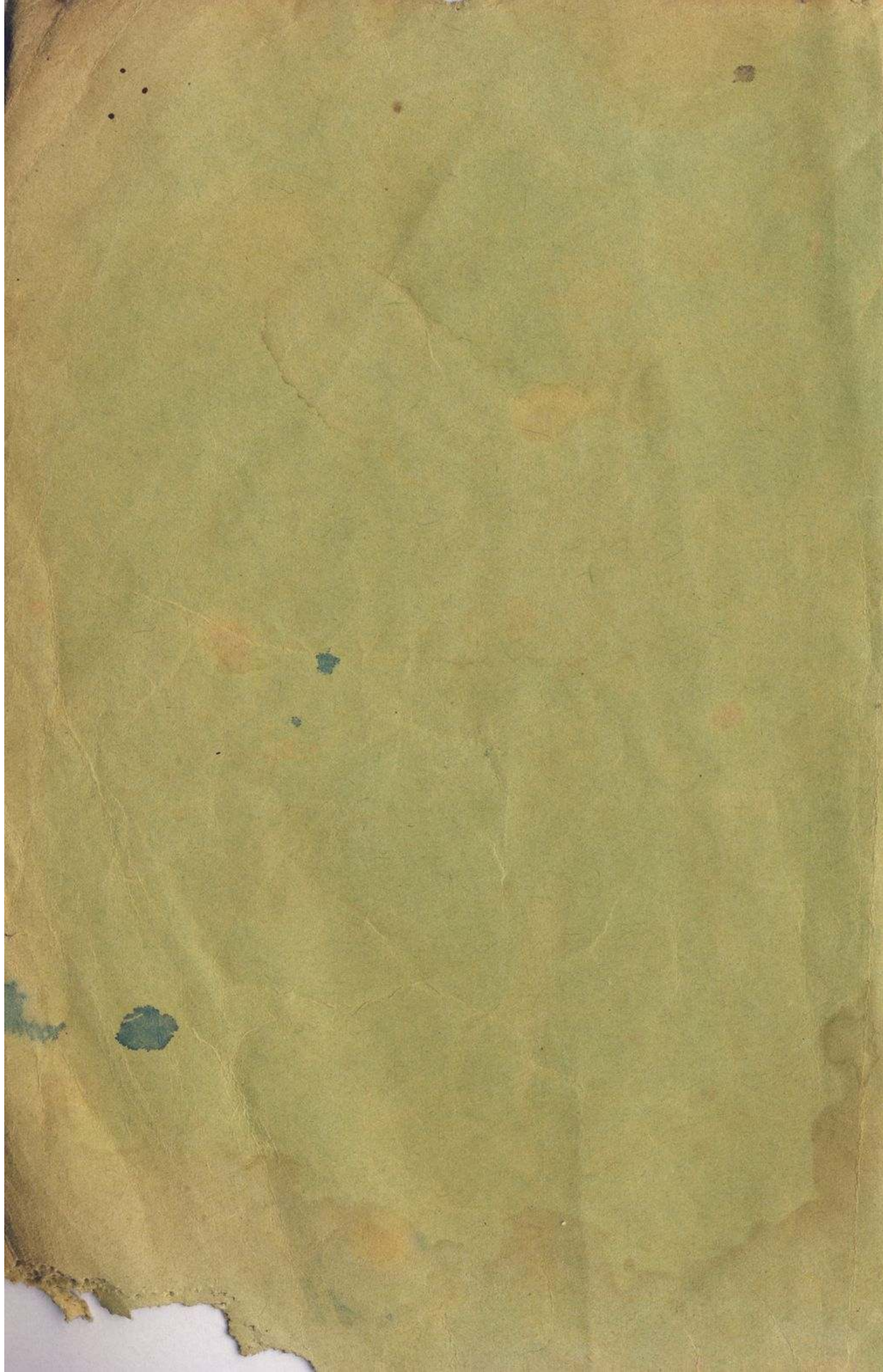
Vydáno vlastním nákladem
Patisk dovolen jen s udáním přemene

PREMIER akciová společnost
pro výrobu jízdnic kol a strojů
PRAHA-CHEB

Továrna v Chebu

Telefon Cheb 95 a 97 Telegramy: Premier Cheb

TISKEM J. KOBRITSCH & G. SCHIHAJ, CHEB



PREMIER ALMANACH

150 ilustrací



Vydáno vlastním nákladem
Patisk dovolen jen s udáním pramene

PREMIER akciová společnost
pro výrobu jízdních kol a strojů
PRAHA-CHEB

Továrna v Chebu

Telefon Cheb 95 a 97 Telegramy: Premier Cheb

TISKEM J. KOBRTSCH & GSCHIHAY, CHEB

OBSAH

	strana
Úvod	4
Od dreziny k modernímu velocipedu	5
Záruka	15
Vznik a vývoj továrny Premier	17
Něco o výrobě kol Premier	18
Superlight, kolo z lehkého kovu	27
Závodní kola Premier	30
Zákonem chráněné značky kol Premier	32
Pérovací vidlice	33
Tandemové kolo	34
Cestovní kola	36
Dětské kočárky Premier	44
Dopravní tříkolky	45
Přívěsné vozíky pro velocipedy	48
Kolo Premier s dvou- a třípřevodovým Torpedem	49
Děti, děti, hola, hola	50
Zajímavá soutěž mládeže	51
Kola pro mládež a děti	52
Originál součástky Premier	54
Motorové kolo Premier	55
Cyklisté, chraňte se před úrazy	60
Mlžné sklo „Assmann“	61
Od kamenného uhlí až k laku na jízdní kola	62
Vysoké kolo ve své skutečnosti	65
Úřední dopravní značky	71
Na kole Premier 14 státy	73
Mezinárodní značky	79
Poznávací značky v Československu	79
Jak určit strany světa bez kompasu	80
Jak číst mapy	81
Tabulka času	81
Gumovka Kudrnáč	82
Cyklistika v cizině	84
Rourovna Albert Hahn, Nový Bohumín	87
Co se soudí o kole Premier	88
Kuličkové věnečky „Star“	90
Co má cyklista vědět o pneumatikách	92

	strana
Velocipedové pneumatiky „Matador“	94
Volnoběžka Torpedo	97
Volnoběžka Styria	100
Jak A. M. Fischer, Schweinfurt, zdokonalil kolo a jeho syn založil průmysl na výrobu ložiskových kuliček	105
Československá výroba volnoběžek	109
Ocelová huť Storek	111
„Sem“, kvalitní špice	112
Volnoběžka „Komet“	117
Montáž a demontáž balonových plášťů	118
Cyklistika a zdraví	120
Cyklistika jest královským sportem	121
Jízda za větru	122
S kolem na dovolenou	124
Desatero pro cyklisty	126
Ze říše paragrafů	127
Jídlo a pití na cestě	128
Co má vědět každý cyklista	130
Povšechně o kole	132
Barevné kilometrovníky	134
Jak se jezdí v cizině	134
Čeho jest cyklistům třeba při jízdě do ciziny	135
Něco o kole a správném šlapání	136
Chcete jezdit bez únavy	137
Správné postavení sedla a řidítek	138
Jak se má zacházeti s hustilkou	139
Jak se má zacházeti s velocipedovým sedlem	140
Jak se má ošetřovati kolo	141
Kolo v zimě	142
Co má vědět cyklista o elektrickém osvětlení	143
Měníč rychlostí Fichtel & Sachs	144
Temperovaná litina	145
První pomoc při úrazech	146
Od kdy jsou sjízdné alpské silnice	148
Pozoruhodné rychlosti	150
Tabulka k určení rychlosti	151
Přehled vzdáleností mezi různými městy	152
Kolo jako zavazadlo	153
Moje cesty a vyjížďky	154
Výlohy s mým kolem	158

ÚVOD

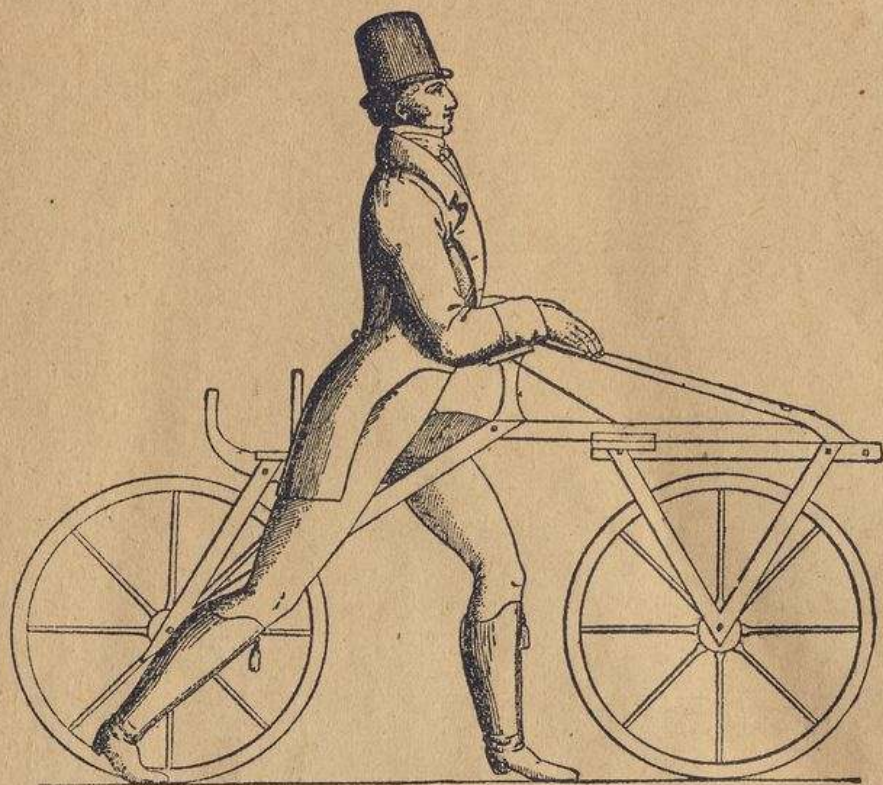
Když nás dnes, chvíli co chvíli, míjí na silnici cyklisté, považujeme to jaksi za samozřejmost nebo se spokojíme zjištěním, že cyklistika doznala u nás v posledních letech značného rozmachu. Jak zdlouhavý a těžký vývoj však kolo prodělalo, než dosáhlo nynější dokonalosti.

Náš „Almanach“ má Vás seznámiti s historií kola a umožniti Vám celkový přehled o vzniku dnešní výroby a informovati Vás i jinak o všem, co souvisí s jízdním kolem.

„PREMIER“

nejstarší tuzemská továrna na kola
akc. spol.

PRAHA-CHEB

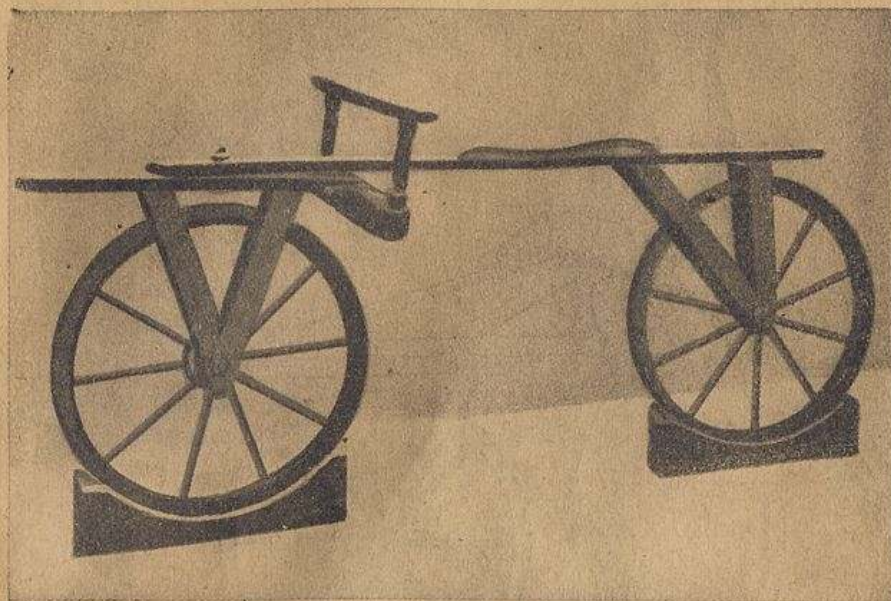


Od dreziny k modernímu velocipedu

Vidíme-li dnes kolem sebe prolétnouti cyklistu na jeho elegantním a lehoučkém vehiklu, ani si dobře neuvědomíme, jak dlouhý a těžký vývoj prodělaly dnešní stroje, než dosáhly své nynější dokonalosti. A přece to trvalo více jak století. Dnes nám to připadá zcela samozřejmé, vidíme-li cyklistu na kole na dvou úzkých, vzduchem plněných obručích, který hravě lehkým šlapáním na pedály pohybuje se nejméně třikrát tak rychle jako chodec. To měl tak vědět badenský lesmistr svobodný pán z Draisů, když v létě 1813 se svou drezinou byl na ulicích Mannheimu přijat s posměchem všemi obyvateli městečka! Tento svobodný pán z Draisů celý svůj život zasvětil tomu, aby svoji drezinu, svůj vynález, zavedl ve všeobecné užívání. Jeho drezina je nesporný a jediný předchůdce a průkopník dnešního velocipedu.

Dnes přišlo by nám přirozeně za těžko vžít se do mentality lidí tehdejší doby, kteří nechtěli přiznati tomuto primitivnímu sice, ale přece novému vozidlu, že by mohlo být základním kamenem k převratu v dopravě lidí! Svobodný pán z Draisů praktickými studii lidské chůze a běhu seznal, že člověku v rychlém pohybu brání přenášení váhy těla střídavě s nohy na nohu. Přemýšlel proto, jak by tuto překážku odstranil a zhotovil pozoruhodný jakýsi podstavec se sedlem, připevněný na dvou kolech za sebou běžících — tehdejší drezinu! V sedě na sedle tohoto vozidla, odráže se nohama od země, docíloval lesmistr Drais větší rychlosti svého pohybu. Vidíte tedy, že vynález dreziny nebyl dílem náhody, ale výsledkem předběžného pečlivého studia a přemýšlení.

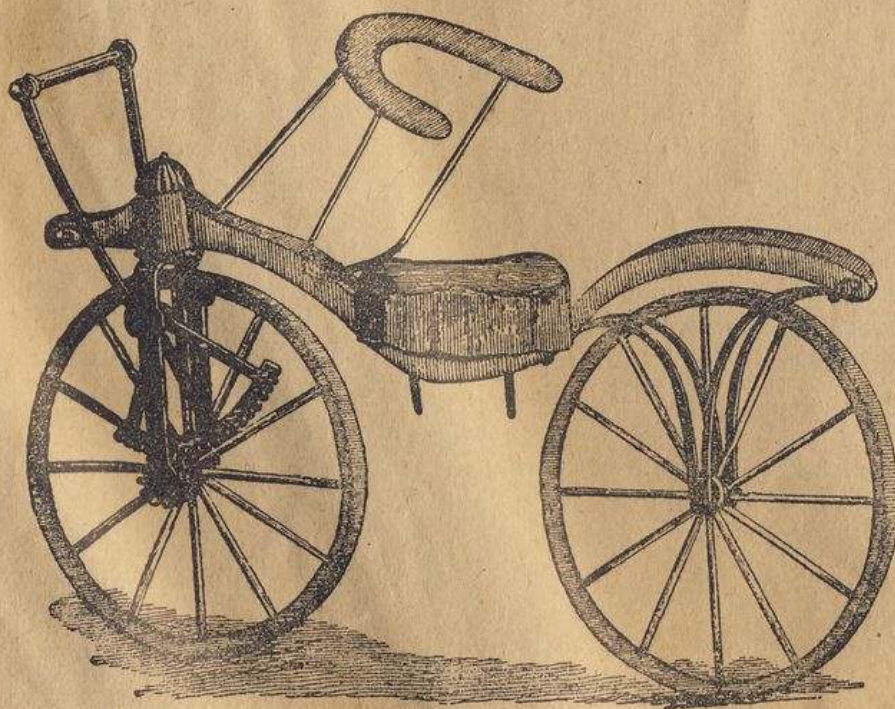
Kronikáři tehdejší doby doprovodili své Draisovy jízdy slovem i obrazem, z nichž přes viditelné snahy o objektivní vylíčení číší přece jen určitá porce posměchu a nedůvěry k podivnému vozidlu. Již samotný oděv Draisův se o to dosti přičinil. Jel tehdy při své první jízdě v šedém vysokém cylindru, ve světlezelených služebních kalhotách, v košili s bohatým jabotem pod krkem a s bílými krajkovými manžetami. Referáty tehdejších kronikářů o první Draisově jízdě zněly takto: „Na těžkém dřevěném podstavci, opatřeném



Původní tvar dreziny 1817.

zlepšil. Učinil ale jednu dobrou věc, že své vozidlo ukázal i s praktické stránky: podnikl na něm cestu z Karlsruhe do Strassburku, kterou ujel za 4 hodiny, ačkoliv dosud trvala plných 16 hodin! To mu také dopomohlo k uznání u badenských úřadů, které uznaly drezinu jako jeho patent. Patent nesl datum 12. ledna 1818. Jako četní jiní epochální vynálezci ani Drais neměl ze svého patentu užitku, ba dokonce byl vysmíván a zemřel v nouzi.

Po Draisově jízdě Karlsruhe — Strasburk přišla ale drezina do módy a v Anglii, ve Francii a zejména v Americe stala se jízdá na ní samostatným a oblíbeným druhem sportu. Praktičtí Američané dokonce budovali zvláštní drezinové dráhy, jak potvrzují



První pohon na náboj od L. Gomperta v Anglii 1821.

dvěma rovněž dřevěnými koly, připevněna je poduška, mající představovati sedlo. Ruce jezdce spočívají při jízdě na příčné tyči, již lze řídit přední kolo. Aby se tento stroj uvedl do pohybu, nutno se odrážeti nohama od země. Lze si představit, že jízda na tomto těžkém stroji bez per, silně se při každém nárazu na nerovném terénu otřásajícím, není požitkem.

Drais tehdy snad udělal jednu chybu — že svoji drezinu ne-

staré rytiny, dochované z těch dob v německých museích. Přesto vynálezce Drais z ciziny jen zřídka dostal patentové poplatky, takže pozůstalost po jeho smrti činila celých 53 německých marek na hotovost, kromě jedné dreziny, modelu nových kamen, jím vynalezených, jakož i dvou nových vynálezů: vaříče a rychlospacího stroje. Drais byl opravdu typem nešťastného vynálezce, pro něhož plody jeho práce a snažení nedozrály včas a kterému



teprve za 40 let po jeho smrti dostalo se jakéhosi uznání postavením jeho pomníku v Mannheimu.

Zabývali jsme se v těchto řádcích Draisem poněkud déle, jelikož osud tohoto vynálezce v celkovém obrazu vývoje velocipedu si toho jistě zaslouží!

Další etapou ve vývoji velocipedu z dreziny byl vynález šlapadel — dnešních pedálů! Byl to mechanik Filip Jindřich Fischer ze Schweinfurtu, který na drezině horlivě jezdil a neustále přemýšlel, čím by nahradil namáhavé odrážení nohou od země. Při tom musíme si uvědomiti, že tehdy — bylo kolem roku 1852 — se ještě nevědělo, že je vůbec možno bez dotyků nohou země udržeti na drezině rovnováhu! To poznal teprve mechanik Fischer při svých častých jízdách na drezině. Jmenovitě při jízdách se svahu podařilo se mu delší čas udržeti rovnováhu, aniž by se byl nohama dotkl země. To ho přivedlo na ideální myšlenku opatřiti přední kolo dreziny šlapacími klikami — novým zlepšením dreziny. A mechanik Fischer nyní jezdil na dvou kolech, poháněje drezinu šlapáním na pedály, aniž by se dotkl nohama země!



„Dámský koníček.“ Pohon prkennými šlapadly. Anglický výtvar 1822.

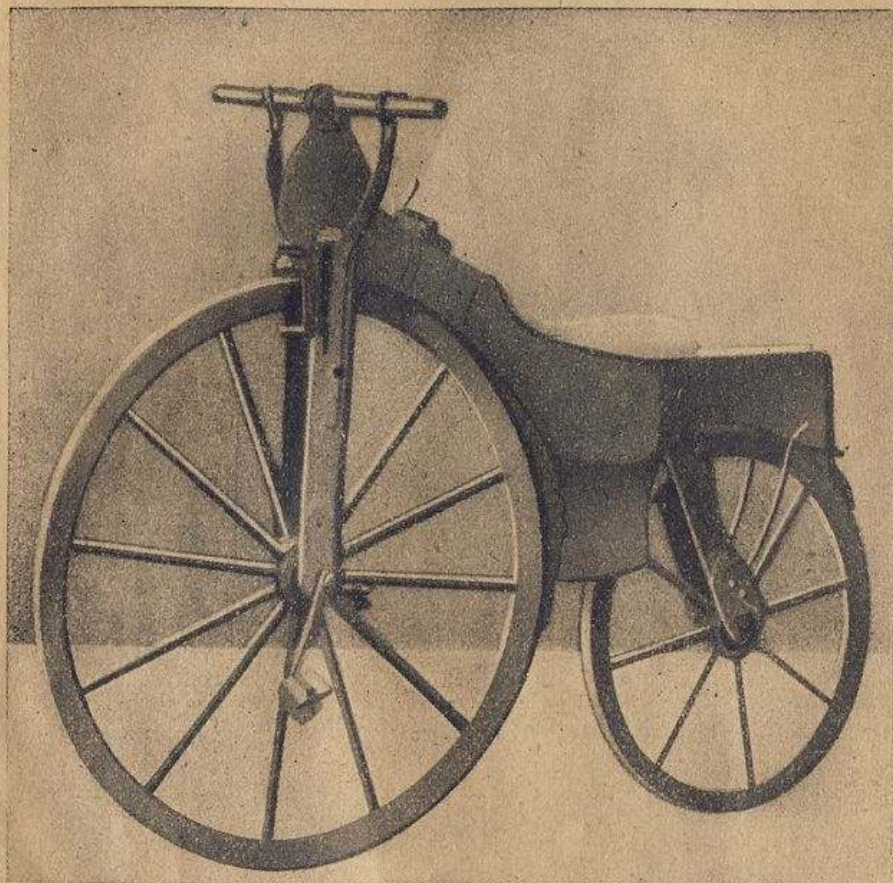
My dnes víme, že stačí odstředivost otáčejících se kol k udržení rovnováhy. Zkuste jen vyjmouti kolo svého velocipedu, uveďte je do pohybu a pokuste se osou uvést je do jiného směru; uvidíte co vám to dá za námahu a že musíte použít k tomu síly. Cyklista při jízdě musí ovšem ještě udržeti v rovnováze i své tělo, které je poměrně vysoko nad oběma koly. K tomu mu slouží říditka.

Téměř současně co Fischer dokončil svoji šlapací drezinu, přišla zpráva o podobném vynálezu z Francie. Totéž co Fischer v Německu, učinil Ernest Michaux ve Francii. Kromě těchto dvou zemí je ostatnímu světu konečně jedno, komu náleží prvenství tohoto vynálezu. Oba národy přirozeně reklamují prvenství pro sebe. Zato je jisté to, že byl to první Francouz Meyer v r. 1869 v Paříži, který zaměnil nevzhlednou dřevěnou konstrukci dreziny za líbivější železnou. Kola ovšem zůstala stále ona neohrabaná, dřevěná; kliky byly montovány již přímo na ose a předním kolem se také tyto stroje řídily. Jakési malé zlepšení docíleno bylo umístěním silného pera pod sedlem, na němž se jezdec při sebe menší nerovnosti terénu silně pohupoval. Přesto ale jízda na tomto stroji nebyla nijak příjemná. Američané vhodně to vystihli novým názvem pro drezinu: „roztřásač kostí“.



Na těchto ještě velice primitivních strojích nedocíleno ovšem žádných závratných rychlostí. Klikami bylo nutno velice rychle šlapáním otáčeti, při čemž ujetá dráha při jednom šlápnutí rovnala se obvodu kola. Aby se tato ujetá dráha zvětšila, začala se vyráběti ona pověstná vysoká kola, jež

někteří starší čtenáři jistě pamatují, ba dokonce na nich i jezdili. Tato kola dosahovala někdy i výšky člověka, zatím co vzadu bylo docela malinké kolečko, jakoby mládě od předního velkého. Ujetá cesta při šlápnutí a otočení celého kola byla sice znatelně větší, ale větší bylo při těchto strojích i nebezpečí pádu, jelikož sedlo, na němž jezdec seděl, nalézalo se téměř kolmo nad osou předního kola. Stačil malý výkyv a jezdec se nesl dopředu přes kolo. Byly to většinou šeredné pády, o kterých my šťastnější dnes již nic nevíme. Rovněž tak obtížné bylo dostat se do sedla takového vysokého kola. Aby se



První kolo s klíkovým pohonem 1853 od Filipa Jindřicha Fischera, Schweinfurt.

jezdci tomuto umění naučili, byl na konci let osmdesátých vydán i jakýsi návod k výstupu na tento stroj, v němž se doslovně pravilo: „Výstup do sedla staň se něžně, ne prudkým skokem, čímž se zamezí přepadnutí přes přední kolo“. Seskok byl rovněž dosti obtížný a tehdejší jezdec musil být tak trochu i akrobatem, chtěl-li ze všeho vyváznouti zdráv.

V roce 1895 došlo k další, a to již pronikavější změně ve vývoji velocipedu. Angličané začali stavěti své „kangaroo“, u nás lidově přezvané tehdy na kangury, u nichž po prvé bylo použito jakéhosi převodu. Až dosud pevně na ose kola připevněné kliky

byly uloženy nížeji ve vlastním ložisku a spojeny s kolem hnacím řetězem. Tím bylo docíleno, že vzhledem k nižšímu uložení šlapacích klik bylo nutno nížeji uložit i sedlo a rovněž poháněné kolo mohlo býti menší, jelikož nemuselo být přiblíženo k tomu, jakou dráhu urazí při jediném svém otočení.

Od anglických „kangaroo“ k nízkým velocipedům, jako k poslední etapě ve vývoji velocipedu, byl ovšem ještě značný krok. Až dosud všichni vynálezci a zlepšovatelé řešili pohon pouze předním kolem, následkem čehož bylo nutno umísťovati sedlo vždy hodně dopředu. K zabezpečení jezdcovy rovnováhy při jízdě bylo proto stále používáno zadního kola menšího. Rozhodující obrat nastal, když Angličan Lawson vyřešil řetězový převod na zadní kolo! Tím umožnil volnou a ničím nazávislou volbu velikosti převodu, neboť jako dnes bylo možno montovati zadní převodní kolečko s větším či menším počtem zubů. Tím docílil Lawson dalšího zlepšení, že totiž sedlo mohlo býti posunuto daleko zpět, čímž bylo zabráněno obávaným pádům přes přední kolo.



Nevěřte ale, že toto Lawsonovo kolo se již podobalo strojům nynějším! Ani ono, ani jemu podobné, napodobované jiné stroje neměly téměř nic podobného se stroji dnešními. Stavba tehdejších rámu vyznačovala se různými systémy, často se měnila, jeden rám byl odlišný od druhého; krátce bylo viděti, že tehdejší konstruktéři hledají to pravé. K jakémusi konečnému vyřešení velocipedového rámu došla nejdříve opět Anglie, a to již tehdy známá továrna Humber, která přišla s dobře konstruovaným rámem, který až dodnes ve svých hlavních rysech zůstal téměř nezměněn. Jeho obrysy tvořil nepravidelný pětiúhelník nestejných délek jednotlivých stran, utvořený z jednoho troj- a z jednoho čtyřúhelníku. Vrchní a spodní rámová roura, hlavová a sedlová roura tvořily jakýsi lichoběžník. Z něho šikmo dozadu šly vidlicovité podpěry, které tvořily dole ložisko pro zadní osu. Důležitý při těchto rámech byl materiál, z něhož byly tyto sestavovány. U dobrých výrobků byl rám zhotovován z bezešvých tažených trubek, které mohly býti velmi tenké, čímž rám byl lehký. Ve spojích trubek bylo používáno vložek vnitřně letovaných, takže spojení trubek zvenčí nebylo vůbec viditelné a rám vypadal jakoby z jednoho kusu. Pouze u levnějších výrobků bylo používáno spojek trubkových letovaných zevně.



Arnošt Michauc se svým „Michaulinem“ 1867.

Od okamžiku, v němž přišel konstruktér Humber se svým skvělým rámem, pokračovalo zlepšování velocipedu již rychle kupředu. A právě tato epocha ve vývoji kola měla v sobě hodně zajímavého. Nejprve dožila se přerodu velocipedového kola. Až dosud špice (dráty) vycházely paprskovitě z náboje a přirozeně při nárazech na nerovnosti terénu často praskaly nebo se ohýbaly. Byly také příliš slabé, neboť konstruktéři chtěli tím zlepšiti vzhled kol i váhu proti kolům dřevěným. Radiální uspořádání špic (drátů) mělo za následek, že váhu kola nesly pouze spodní špice, na něž ovšem tím byly kladeny značné požadavky, špice se ohýbaly, praskaly a resultát všeho: časté „osmy“ z kol. Tomu odpomohl teprve po určitém čase Angličan Cover ideální myšlenkou. Zavrhl radiální uspořádání drátů a uspořádal je tangentsně, čímž docílil, že váha kola nespočívala pouze na drátech spodních, ale že vždy náboj visel také na dvou drátech shora; byly tedy špice (dráty) namáhány na tah, čímž zvýšena jejich trvanlivost, která při námaze na tlak byla přirozeně podstatně nižší. Tím docíleno též toho, že mohly býti špice vyráběny ještě z jemnějšího





Anglické kolo od Hantona 1868.

houby, ale ani to nebylo to pravé. Toto oráfování mělo jepičí život, brzy se lámalo, drobilo a tudíž i tento způsob zavržen. Poté následovala další zkouška: gumová obruč byla po svém obvodu rozdělena řezy na malé samostatné dílce. Zůstalo ovšem pouze při pokusu, který se rovněž neosvědčil. Značně lepší byl již perující účinek obručí poduškových, na které uchovali si jistě vzpomínky mnozí staří cyklisté tehdejší doby, dodnes žijící. Ale tyto podušky, představující silnou dutou gumovou obruč, byly značně těžké, neohrabané a vyčerpaly značnou část síly, již jezdec vynaložil k pohonu kola. Konečně spatřil světlo světa vynález, který způsobil hotovou revoluci nejen v cyklistice, ale v dopravnictví vůbec. Zaslouží si proto jistě, abychom se u něho pozdrželi poněkud déle a rozepsali se o něm obsírněji. Máme totiž na mysli sensační epochální vynález vzduchem plněných gumových obručí — pneumatik!

Bylo to v letech osmdesátých uplynulého století, když irský zvěrolékař John Boyd Dunlop koupil svému 10letému synkovi tříkolku. Dunlop junior, jako každý snad kluk, tříkolku proháněl hodně poctivě, ale naříkal si otcí na ostré otřesy stroje, které mu kazily požitky z jízdy. Tyto stížnosti byly někdy doprovoděny i pláčem Dunlopovy ratolesti, když otřesy byly příliš silné. A Dunlop senior začal přemýšlet, jak by synovi jízdu zpříjemnil. Přišel na přímo geniální nápad! Ze své gumové hadice, již používal ke kropení květin a trávy ve své zahradě, uřízl tři stejné kusy, odpovídající obvodu kol synovy tříkolky. Obložil kola hadicí, tuto spojil, naplnil vzduchem a takto vzniklou pneumatiku ovázal pevně plachtovinou. Mlády Dunlop byl nyní jízdu na své tříkolce nadšen a otec spokojen. Teprve po delším čase jistý anglický závodník upozornil Dunlopa seniora, že vlastně učinil velkolepý vynález a teprve



Americká tříkolka od Trempera 1869.



nyňí Dunlop sám uznal, že se mu vlastně podařilo něco mimořádně význačného, a dal si ihned věc patentovati. Ale tento patent byl uznán pouze v Anglii, ježto již v roce 1845 anglický továrník W. Thompson byl majitelem patentu elastických obručí pro koňské potahy, který byl platný ve všech státech a jemuž byl Dunlopův vynález v některých jednotlivostech podobný. Vzniklé z toho vleklé patentové spory nebyly na štěstí překážkou dalšímu zdárně pokračujícímu zlepšování tohoto jedinečného vynálezu. Utvořivši se mezitím Dunlopova společnost docílila konečně v r. 1890 uznání svého patentu, a to duše vzduchem plněné a uložené

do ochranného pláště, na němž dodnes jezdíme nejen my cyklisté, ale i moto- a automobilisté. Tedy teprve v roce 1890 byla vyřešena ožchavá otázka oráfování velocipedu! Během pak jednoho roku byla učiněna další zlepšení tohoto vynálezu; drát v okraji pláště zaměněn zesílenou gumovou obrubou, jak ji dnes jistě každý zná (ačkoliv se dráty v okraji gum opět vracejí). Novější doba opatřila pláště různými vzorky a profily, které mají zabrániti smykům. Od pneumatik, zvláště automobilových, opatřených pro ochranu gumy plochými hřeby, bylo zavčas a rychle upuštěno pro jich četné nevýhody.

Než vraťme se opět od pneumatiky zpět k dalšímu technickému vývoji velocipedu. Přesto že zlepšený Humberův rám udělal z nízkých velocipedů již snesitelná vozidla, přece jen bylo nutno vynaložiti příliš síly k uvedení jich do pohybu. Tření součástek při jízdě o sebe a šlapání bylo příliš velké a činilo jízdu obtížnou. Proto bylo s nadšením uvítáno kuličkové ložisko, s kterým přišel v r. 1869 Francouz Suviray, který první použil malých kuliček do ložisek, jimiž



Tříkolka od Samuela, New York 1869. Pohon pedály a ručními klikami.



První brzda, ovládaná otočnou rukojetí na řídítku. Americký výtvar 1869.





Kolo od Mc. Donalda, New York 1869.
Nápadná jest konstrukce zadního kola v otáčivém rámu.

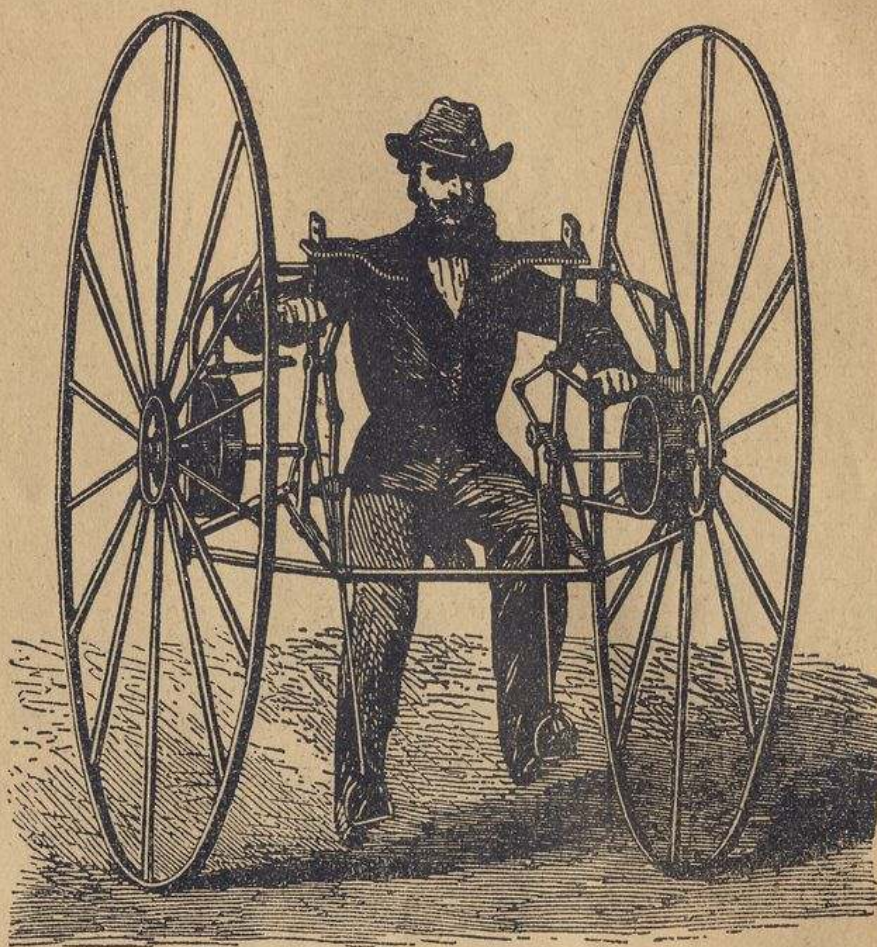
usnadnil otáčení a zamezil přílišnému tření kovových částí velocipedu. Přesto že tehdejší „kuličková“ ložiska hodně dlužila již jen svému jménu, přece jízda stala se o hodně lehčí. Technika ale právě na tomto poli pracovala ku předu mílovými kroky. Netrvalo dlouho a byl tu první věneček s uloženými v něm kuličkami, který byl vložen do všech ložisek velocipedu. Kuličky dostaly se brzy i do hlavové roury mezi vidlice a řídítka, čímž i řízení kola stalo se lehčí a pro jezdce příjemnější. Aby do kuličkových ložisek dostalo se co nejméně prachu a

nečistoty, bylo jich těsnění stále zlepšováno, opatřována byla rýhami pro olej a mazničkami dobře uzavřenými. Rovněž přenos síly se šlapacího ložiska na zadní kolo byl podstatně zlepšen jemněji a přesněji zpracovanými převodními řetězy a ochrannými skříněmi, jež zamezovaly vniknutí nečistot do článků řetězu.

Po Humberově rámu, kuličkových ložiskách a Dunlopově pneumatice se mysliło, že je již dosaženo vrcholu vývoje velocipedu, který se již nebude měniti. Ale člověk je tvor vynalézavý a stále hledající nová a nová zlepšení i usnadnění si boje se životem. A tehdejšímu velocipedu přece jen něco chybělo. Byla to volnoběžka s protiřlapací brzdou, jejíž vynález v r. 1868 připisuje historie hodináři Neunierovi! Tehdejší cyklisté, pokud byly silnice rovinaté, ani nijak nepocitovali nevýhody stálého nuceného šlapání. Ale v terénech kopčitých byl pevný zadní náboj pro jezdce při sjezdech značnou trýzní. Naši cyklističtí předchůdci musili býti při sjíždění spádů značně opatrní, aby nepřišli k úrazu. Ještě dnes nalezneme na starých modelech velocipedů, objevených na půdách, ve sklepích či stodolách, na předních vidlicích připevněná jakási odpočívadla, na která si tehdejší cyklisté kladli své nohy při sjíždění s vrchů, aby jimi nemusili divoce točiti současně s prudce otáčejícími se pedály, poháněnými pevným zadním nábojem. To byla ovšem nebezpečná akrobacie již tím, že se podstatně zdvižením nohou zvýšilo i těžiště jezdce, nehledě k tomu, že jediná tehdy známá brzda přední naprosto nestačila bezpečně udržeti kolo a zabrzdit tak, aby jezdec opět mohl nohama dostihnouti prudce létající pedály. Tento systém sjíždění dlouhých vrchů byl často příčinou smrtelných neštěstí cyklistů.



Vynálezem volnoběžky vše toto se rázem změnilo a doplněním volnoběžky protiřlapací brzdou dosaženo bylo nového epochálního zlepšení velocipedu. Prvotní volnoběžky s protiřlapací brzdou se při jízdě s delších vrchů rozpálily mnohdy „až do běla“, ale to tehdejšími jezdci příliš nevadilo. Postupem doby ale i tu došlo k zlepšení vhodným vyřešením tření a správným mazáním; takže dosaženo ve všech směrech úplné dokonalosti. V novějším čase přišly ke slovu volnoběžky bez protiřlapací brzdy, s bowdenovými brzdami na přední i zadní ráfek kola. Obě tato řešení volnoběhu našla značného rozšíření a dnes pevný zadní náboj téměř vymizel, udržev se pouze na závodních drahách u letounských kol.



Jezdec, udržující rovnováhu mezi dvěma velkými, vedle sebe postavenými koly, se třmenovými pedály, 2 ručními klikami a s opěrou vazy.

A nebyla by tato stať úplná, kdybychom nevzpomenuli nejmodernější vy-
možnosti dnešního našeho velocipedu — měničů převodů — jichž je několik různých, stejně dobře vyhovujících řešení. Začalo to jednoduše křídlovými matkami a připevněním několika malých převodních ozubených koleček na zadní náboj. Netrvalo to dlouho a jezdec mohl poměrně rychle svůj převod v případě potřeby změnit na menší nebo větší. Musil ovšem na několik minut jízdu přerušit, uvolnit matky, přehodit řetěz na jiné kolečko a po napnutí řetězu opět matky utáhnouti. Nejnovější geniální řešení umožňuje tuto změnu převodu v plné jízdě pouhým pohybem páčky, zvláštní napinač řetězu obstará již ostatní. Je to řešeno u volnoběžky s protiřlapací brzdou i u volnoběžky s brzdami ráfkovými. Třetí způsob



Americký „Pedokaeder“ 1869.





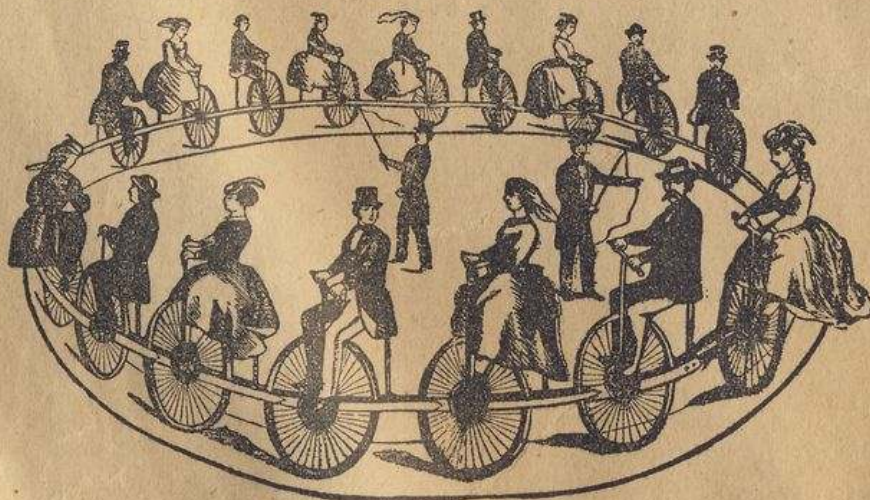
Hemmingův „Centralvelociped“ za jízdy.

lehce dosažitelné a sympatické vozidlo, jež zaujímá stále mezi všemi vehikly
prvé místo!

měnění převodu řeší tuto otázku nezávisle od obou druhých způsobů přímo ve šlapacím ložisku, a to stejně spolehlivě.

Ke konci bylo by snad nutno ještě letmo se zmíniti o nejnovějších snahách konstruktérů ve stavbách co nejlehčích kol z prvotřídních materiálů, o duralu, lehkých ráfkách, rámech i pneumatikách, o gumových sedlech atd., atd. Tyto všechny nejdůmyslnější novinky učinily z dnešního velocipedu přes enormně vzrůstající moto- a automobilismus nejpříjemnější

a nejširším lidovým vrstvám nejpřístupnější,



Z prospektu první školy cyklistů v Berlíně z r. 1870. Jak se zdá, poslouchala tehdy kola na bič, jako koničci.

Jsme Vašimi přáteli

a chceme jimi zůstat i nadále!

Koupíte-li si hodnotné kolo „Premier“, stanete se členem velké a spokojené rodiny „Premierů“!

Prodáme-li Vám kolo, tím ovšem není věc pro nás skončena. Vážíme si Vás jako zákazníka, posloužili jsme Vám dobrým a spolehlivým strojem, ale budeme se o Vás i dále starati.

Protože pracujeme s nejlepším materiálem, který prochází rukama zkušených konstruktérů a dělníků, dáváme na všechna námi dodávaná speciální i lidová kola

jednoroční záruku

tím způsobem, že ve své továrně odstraníme zdarma veškeré vady, nastavší v záruční době buď následkem chýbného materiálu či zpracováním.

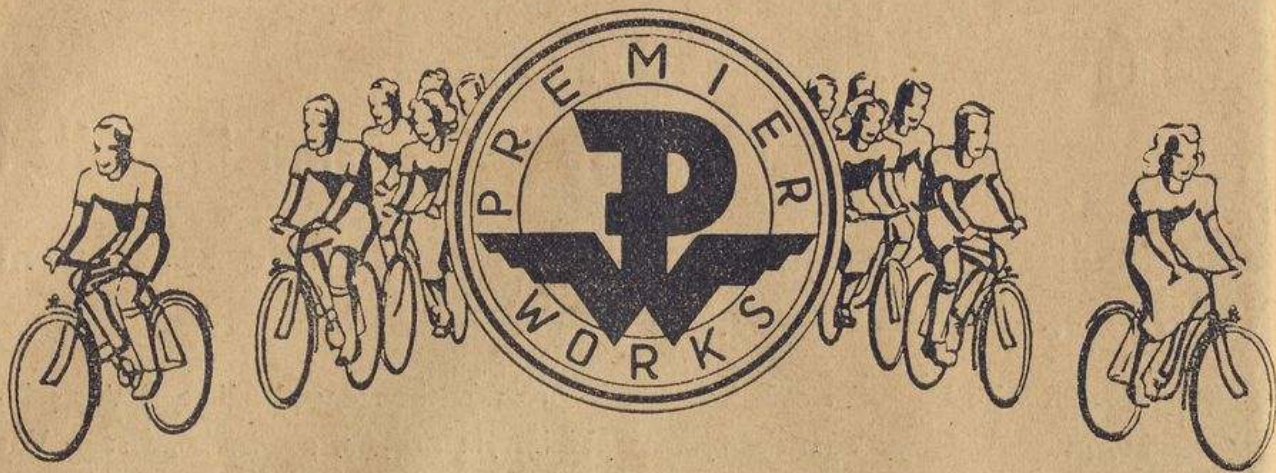


ZÁRUČNÍ LISTINA
NA
KVALITNÍ-KOLO S VÝROBNÍM ČÍSLEM. _____
ZNAČKA _____
NA TOTO KOLO POSKYTUJEME VE SMYSLU NA DRUHÉ STRANĚ UVEDENÝCH PODMÍNEK
JEDNOROČNÍ ZÁRUKU
ODE DNE JEHO DODÁNÍ.

ZÁSTUPCE: _____ DATUM DODÁNÍ: _____ KUPUJÍCÍ: _____

„PREMIER“ ABC. SPOL. PRO VÝROBU JÍZDNÍCH KOL A STROJŮ PRAHA-CHEB

Takovouto záruční listinu musíte dostat ke každému kolu vyrobenému v továrně „PREMIER“. Nebojíme se jí vystaviti, neboť za kola „Premier“ opravdu ručíme! Je to nejlepší důkaz jich kvality!



Pozor, kolečkáři!

Rychle se k nám všichni rozběhněte,

Ejhle kolo jaké mítí chcete!

Materiál vyhoví vám všude

I rozkošnou jízda na něm bude!

Elegantně jezdci na něm krouží,

Radostni, že „PREMIER“ jim slouží!!!

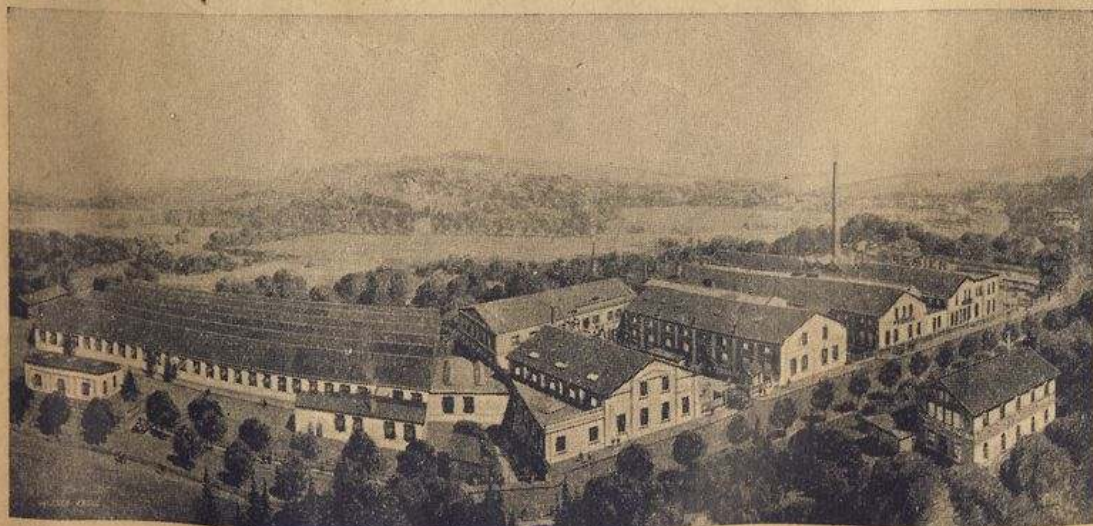
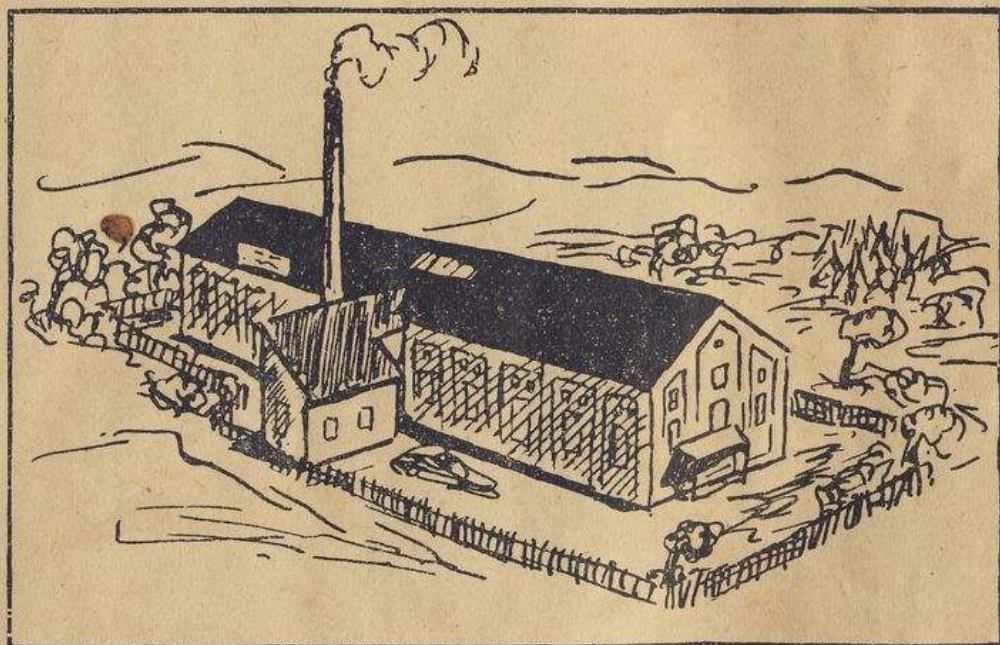


Vznik a vývoj továrny „PREMIER“

Továrna PREMIER byla založena před více než 60 lety — anno 1875 — a jejími zakladateli byli angličtí podnikatelé páni Hillmann, Herbert a Cooper. Za dobu svého trvání se velmi mnoho změnilo a to jak v konstrukci kol, tak i v pracovních metodách. Podnik rok od roku vzkvétal a posléze v r. 1921 byl přeměněn na domácí akciovou společnost.

Vyrobeno bylo dosud hodně přes půl milionu kol PREMIER. Výrobní roční kapacita činí dnes 60.000 kusů kol. Tyto číslíce vystihují jistě nejlépe výkonnost závodů PREMIER. Továrna pracuje s nejmodernějšími stroji a zaměstnává nejzkušenější odborníky. Po celá dlouhá léta svého trvání byla značka PREMIER na vedoucím místě a zůstane povždy věrna své tradici a svému dobrému jménu. Tak jako dříve, je i dnes kolo Premier uznávané, vedoucí kvalitní kolo.

Obrázek původní továrny

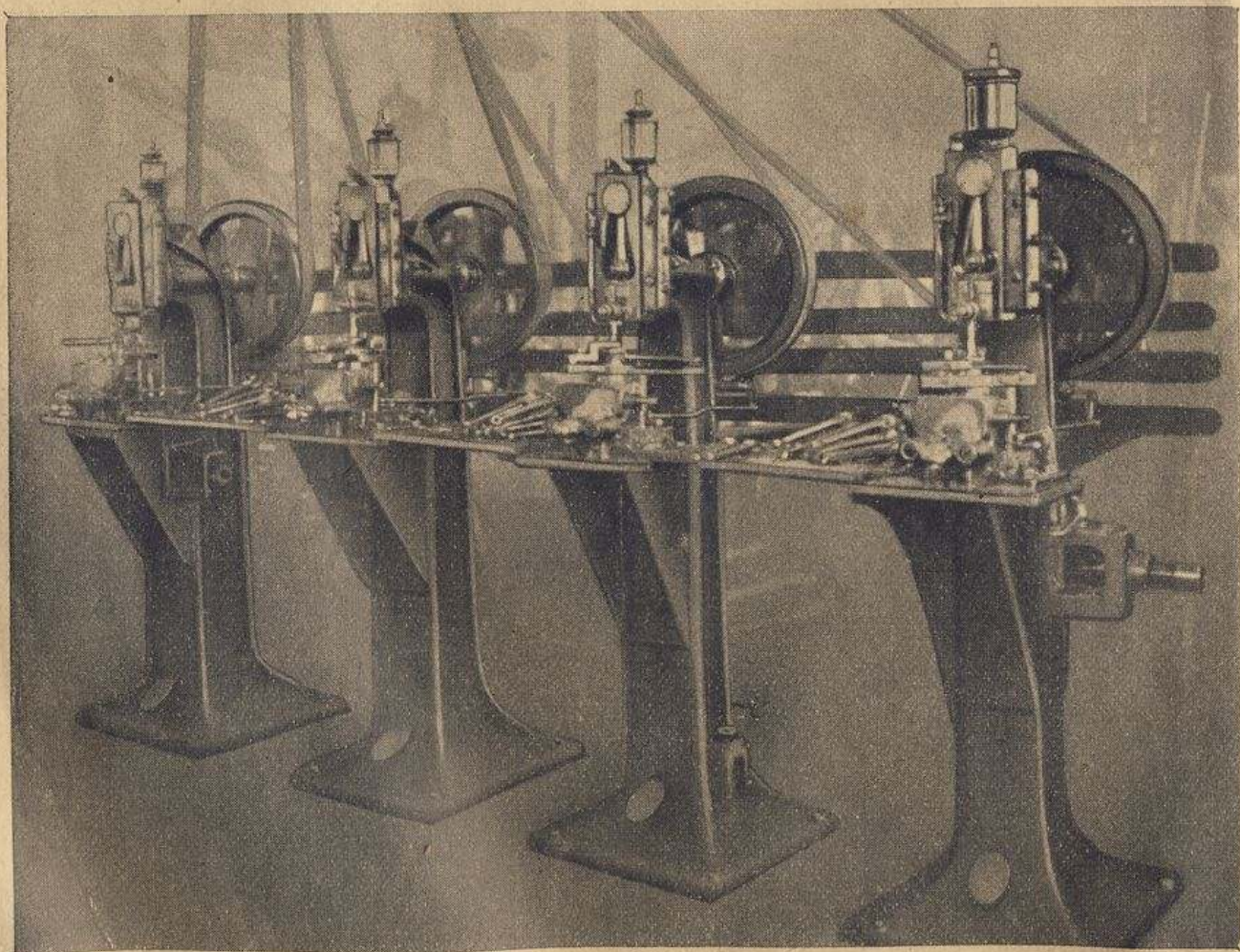


Obrázek
nynější
továrny

NĚCO O VÝROBĚ KOL PREMIER



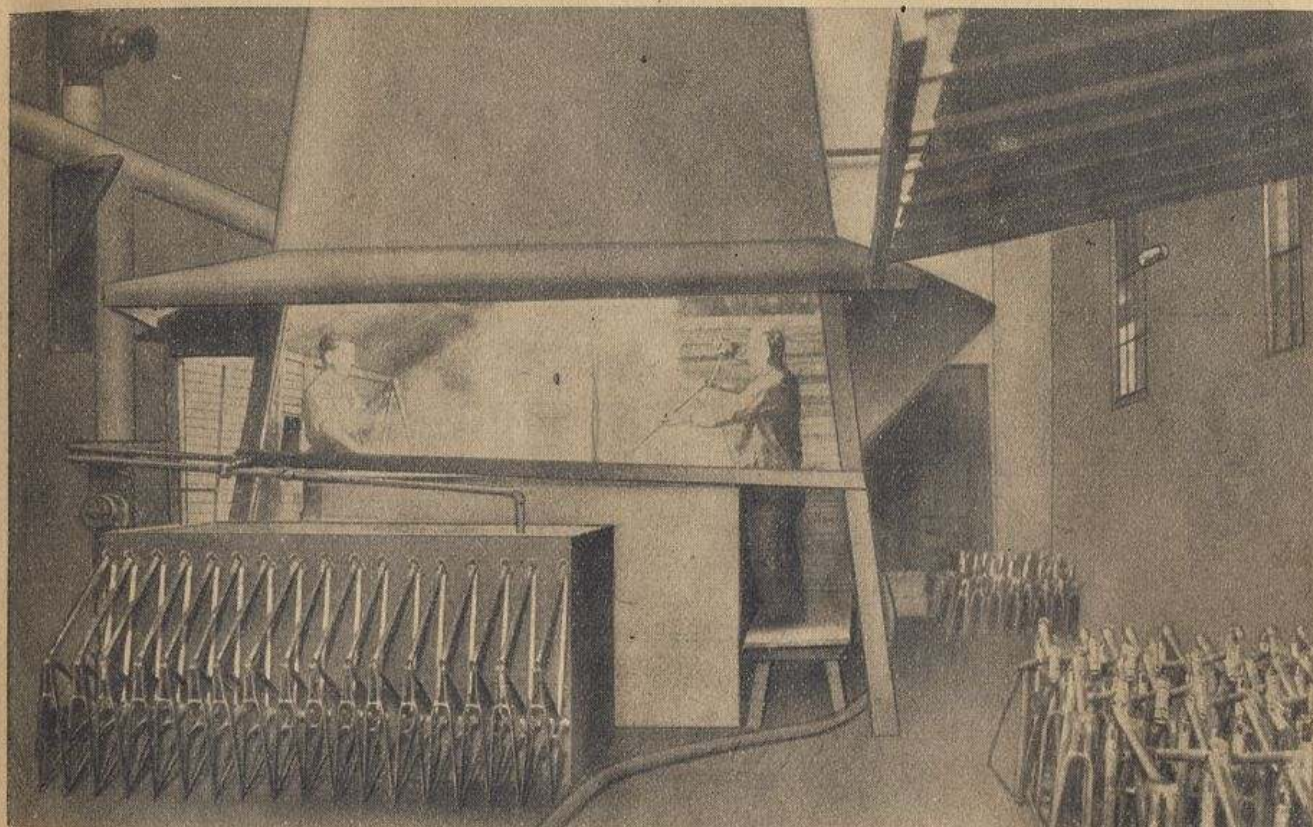
Právě tak jako u všech ostatních výrobků jsou podstatně rozdíly v jakosti, trvanlivosti, vzhledu a ceně, je tomu přirozeně stejně i u kola. Rozdíl je pouze v tom, že kolo je předmět, který si kupujeme často jen jednou za celý život. A proto je nutno, abychom při volbě značky byli zvláště obezřetní. Kolo vyrobené v továrně Premier vyniká všemi shora uvedenými vlastnostmi; slučuje v sobě prvotřídní materiál, vkusný zevnějšek, spolehlivost, lehký chod a přesto přese vše je poměrně levné.



Poloautomatické razicí stroje, kterými se vyrážejí čtyřhranné otvory do klik

Pozorujme kolo jako celek. Již při docela nepatrné pozornosti zjistíme, že kolo pozůstává z poměrně mnoha drobných částí. Překvapí Vás však

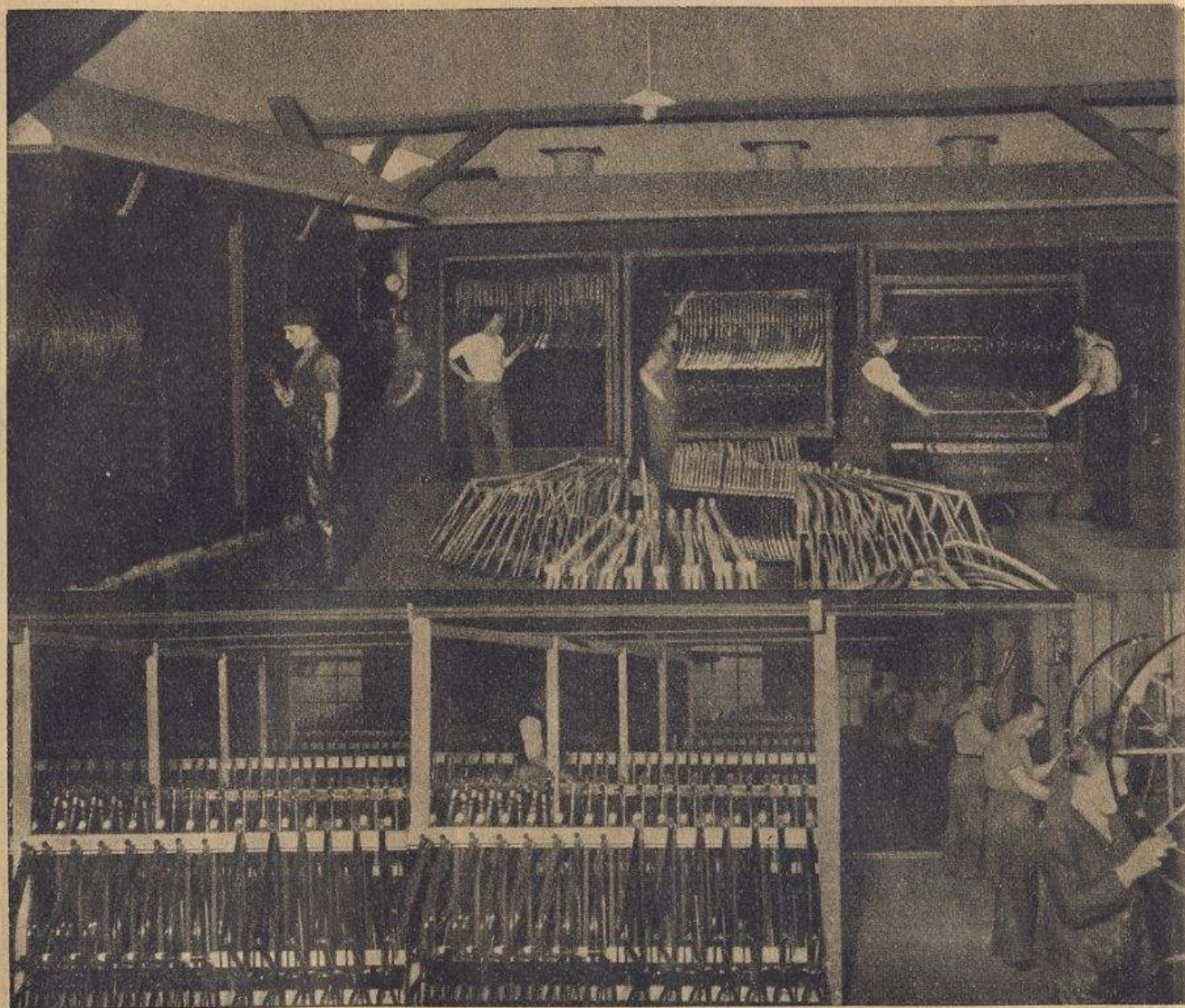
jistě, když se dovíte, že kolo je sestaveno z neméně než 450 kusů samostatných částí. Všechny tyto součástky kola musí býti z vhodného a hodnotného materiálu a vyžadují co nejpřesnějšího opracování, má-li býti kolo opravdu spolehlivé. Tisíce pracovních pochodů se vystřídá, než můžeme přikročiti ke konečné montáži kola. Při výrobě kol Premier podléhají



Cosletování

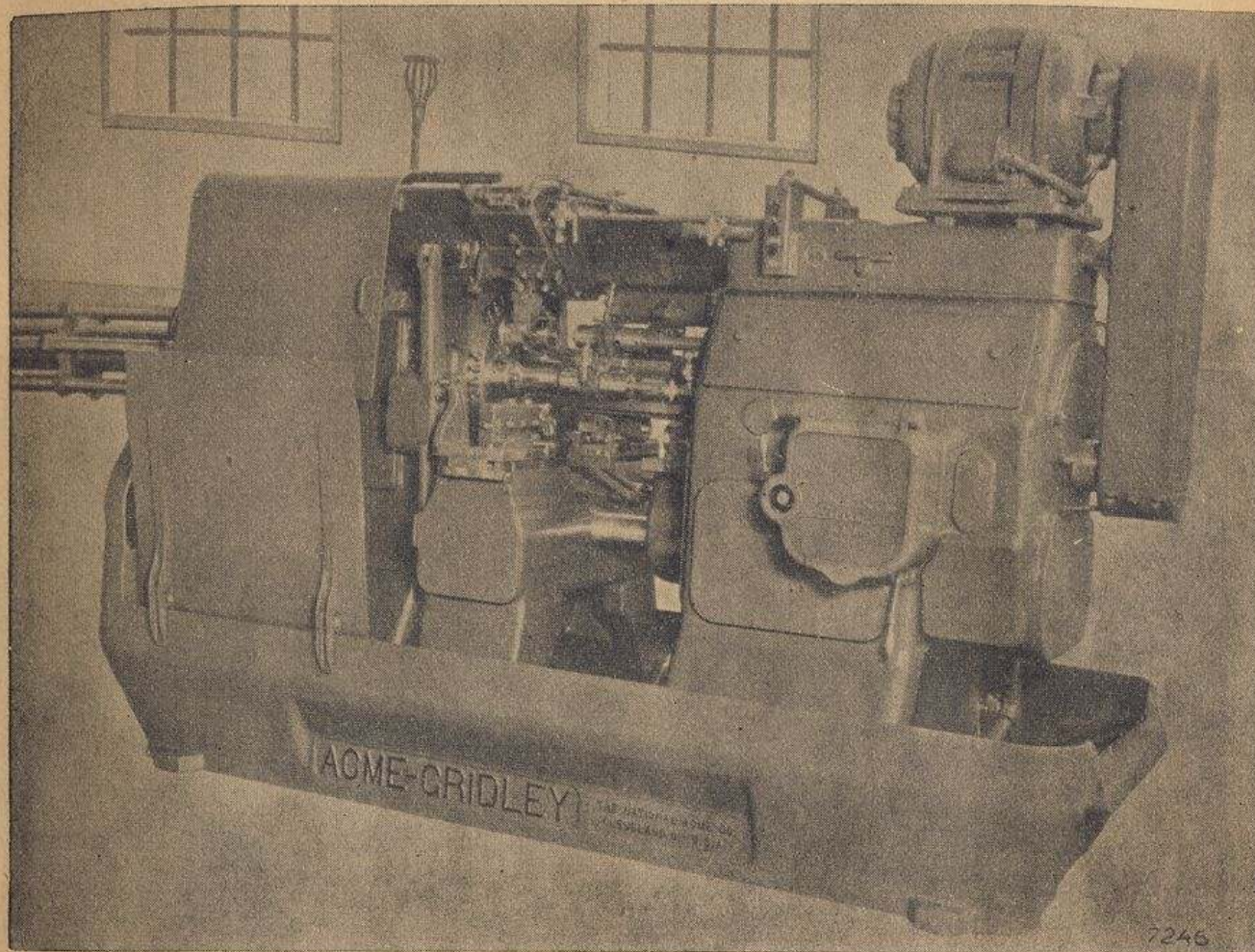
všechny tyto pracovní pochody neustálé kontrole a jsou uplatňovány bohaté zkušenosti celých desetiletí. Následujícími řádkami Vám chceme alespoň stručně nastíniti výrobu světoznámých kol Premier.

R á m o v n a : Toto oddělení je jedno z nejdůležitějších v celém podniku. Před sesazením kostry se nejprve důkladně přezkoušejí trubky. Ty se pak vsadí do spojovacích dílů (spojek). Takto sesazený, dosud ale nezaletovaný rám se zvláštním zařízením seřídí, neboť koncovky předních a zadních vidlic musí býti uvedeny již zde do správné polohy, ježto je to vlastně první podmínkou pro správný a lehký chod kola. Takto seřizený rám se zajistí závlačkami. Poté se všechny spojovací části letují vlastním patent. způsobem. Speciálním způsobem prováděným spájením se dociluje úplně



Obrázky ze smaltovny

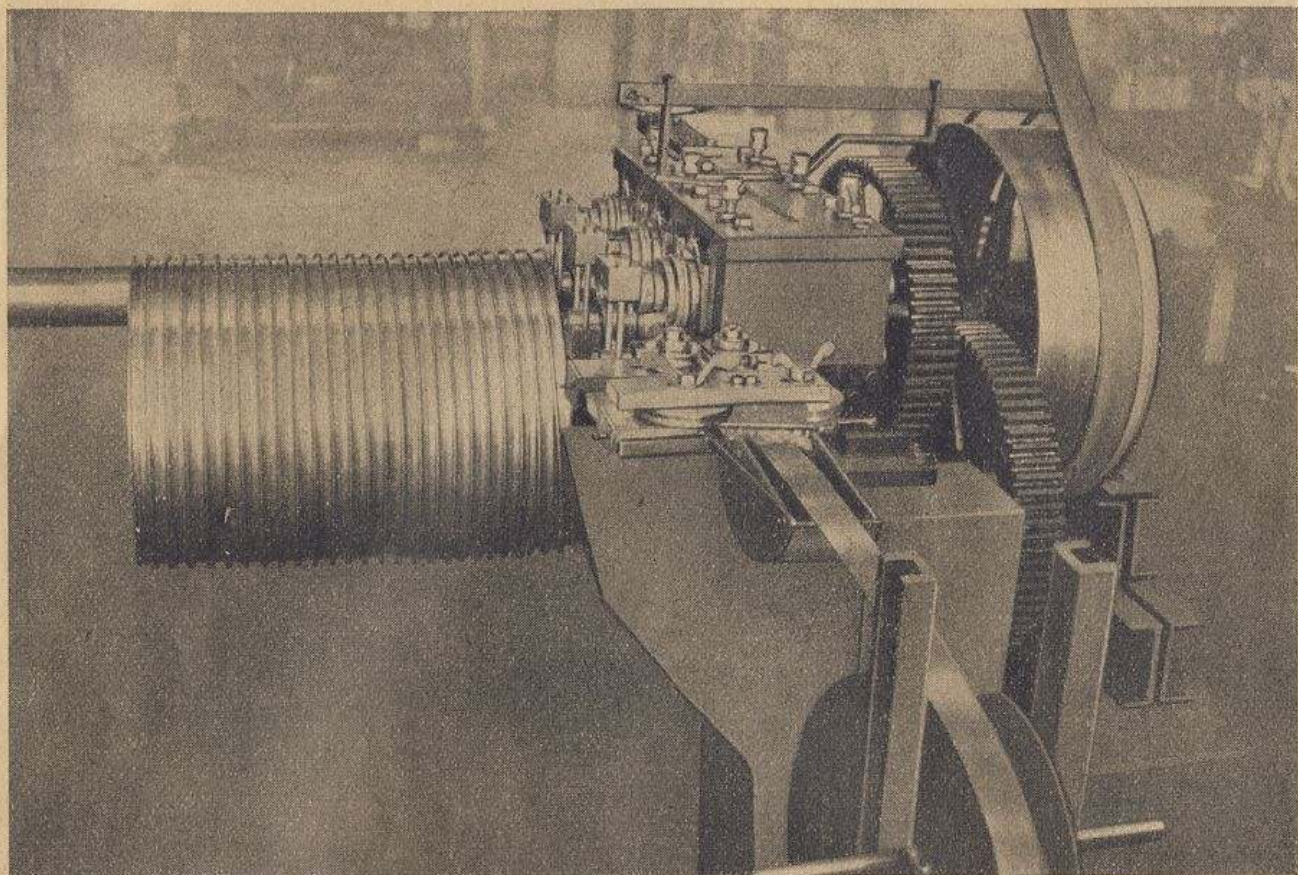
stejnoměrného proletování a co nejdůležitější, zahřívání trubek je možno stlumiti tak, že jejich trvanlivost ani v nejmenším neutrpí. Poněvadž se spájení děje z vnitřku, lze správné proletování snadno a docela spolehlivě kontrolovati. Po skončeném zaletování všech spojů se rám ještě jednou bedlivě přezkouší, resp. se znovu přesně vyrovná. — Následuje pak celá řada dalších pracovních pochodů, jako broušení částí, které později budou niklovány nebo chromovány, úprava středního pouzdra, hlavových spojek a t. d. Zvláštní zmínky zasluhuje cosletování. Při tom vzniká delším vařením v patřičné chemické lázni na povrchu trubek železofosfátová vrstva, která účinně zamezuje rezivění trubek a má příznivý vliv na přilnavost smaltu.



Nejnovější americký čtyřvřetenový automat pro výrobu precisních součástek

Po tomto výrobním procesu následuje s m a l t o v á n í: Smaltovna je oddělení samo pro sebe. Je udržována v úzkostlivé čistotě, aby se tak předešlo tvoření prachu, který je ve smaltovně zvláště nežádoucí. Předměty určené k smaltování se nejprve natírají ochrannou látkou proti rezivění, načež se několikrát smaltují prvotřídními pevnými smalty a poté vypalují při teplotě až 200°. Zmíněná lázeň, jakož i ochranný nátěr proti rezivění jsou dostačujícími předpoklady pro dobrý a trvanlivý smalt.

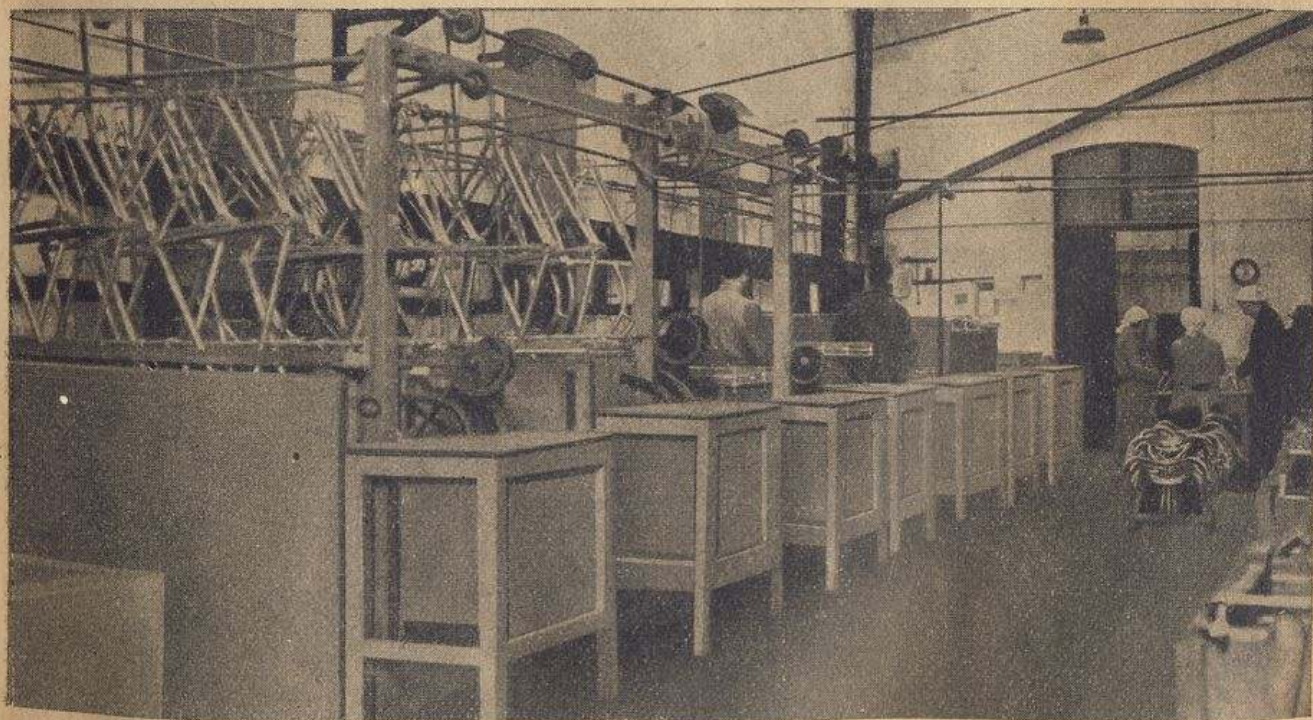
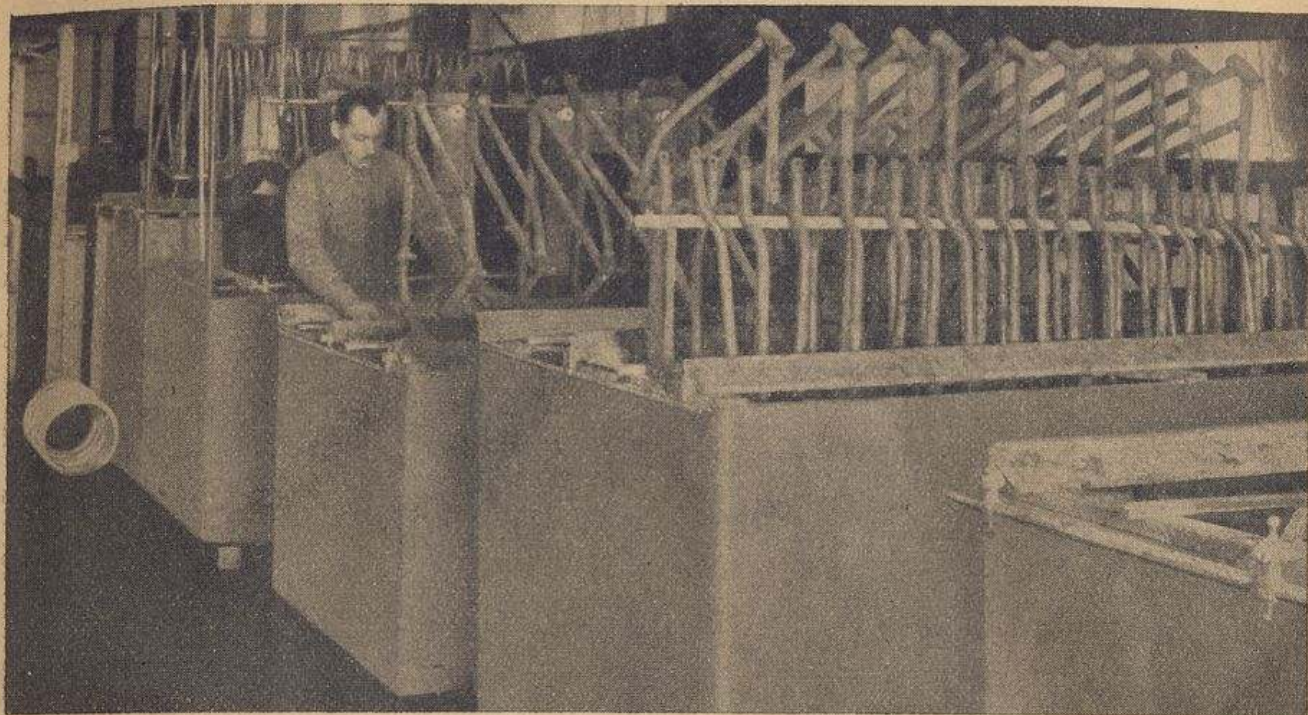
S o u s t r u ŷ n a je oddělení, v němž se soustřeďují všechny práce, podmiňující naprostou přesnost. Vyrábějí se zde součástky na sklad, jako konusy, misky, osy, dále náboje, šrouby, matky a t. d. Ze surových ocelových tyčí a odkovků nejrůznějších rozměrů se tvoří hotové tovary, jdoucí počtem do set a tisíců. Přesnými měřicími přístroji lze měřiti i na zlomky milimetrů a stálá kontrola dbá, aby se propustily k dalšímu použití jen sou-



Stroj na výrobu ráfků

částky naprosto bezvadné. Konusy a misky se pak ještě cementují (kalí), čímž jejich tvrdost velmi stoupne. K vůli lepšímu chodu ložiska se pak tyto součástky ještě hladí.

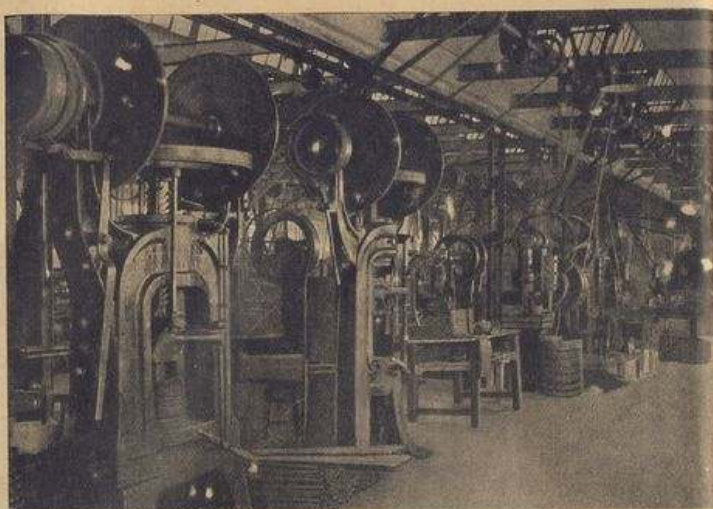
V galvanickém oddělení se všechny lesklé součástky niklují, resp. i chromují. I v této části výroby se velmi dobře uplatňují zkušenosti získané za dlouhou řadu let trvání podniku. Před galvanisováním se součástky pečlivě brousí a pak leští. Poté se chemicky čistí a teprve potom se galvanisují v lázních, jejichž chemické složení je kontrolováno moderními vědeckými přístroji. Řidítka napřed niklujeme a poté poměďujeme, načež je znovu niklujeme resp. u chromovaných kol na nikl chromujeme. Všechny tyto pracovní pochody jsou prováděny s největší pečlivostí a svědomitostí našich dlouholetých spolupracovníků. Takto niklované příp. chromované součástky jsou dostatečně chráněny proti rezivění a uchovají si svůj původní vzhled vždy, jestliže jsou jen poněkud ošetřovány.



Niklovna

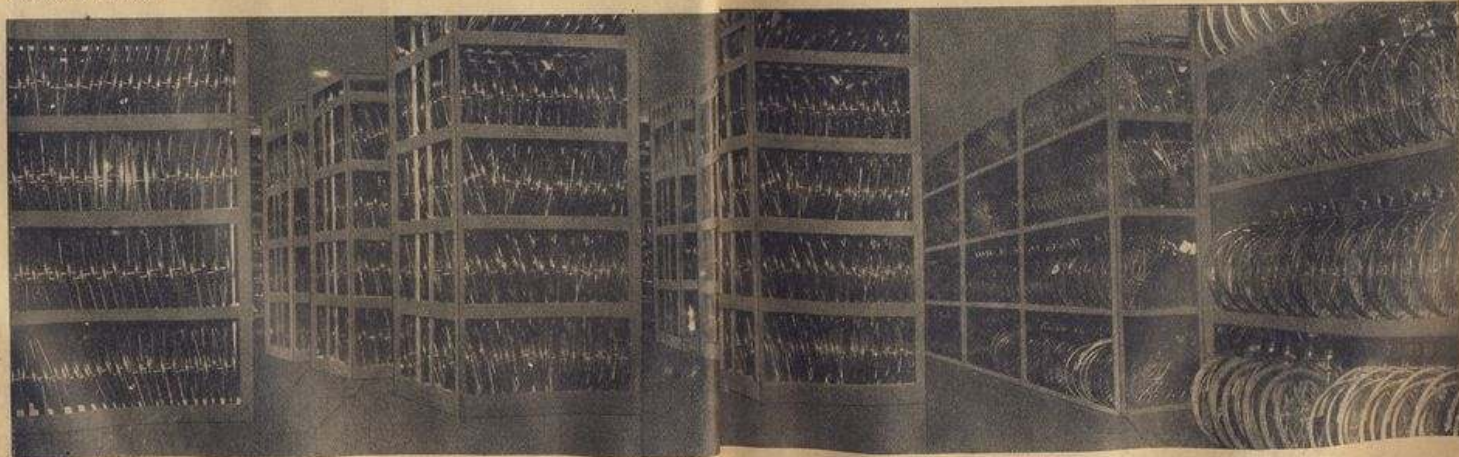
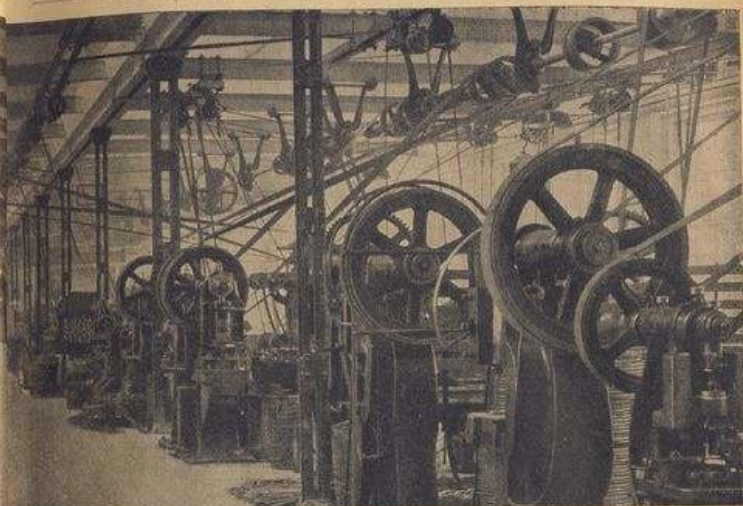
Mohutné excentrické lisy razí, formují a lisují ze surového materiálu nejružnější součástky. Mezi důležité z nich patří převodníky, pro které se používá zvláště vybraných kvalitních ocelových desek.

NĚCO O VÝROBĚ KOL PREMIER



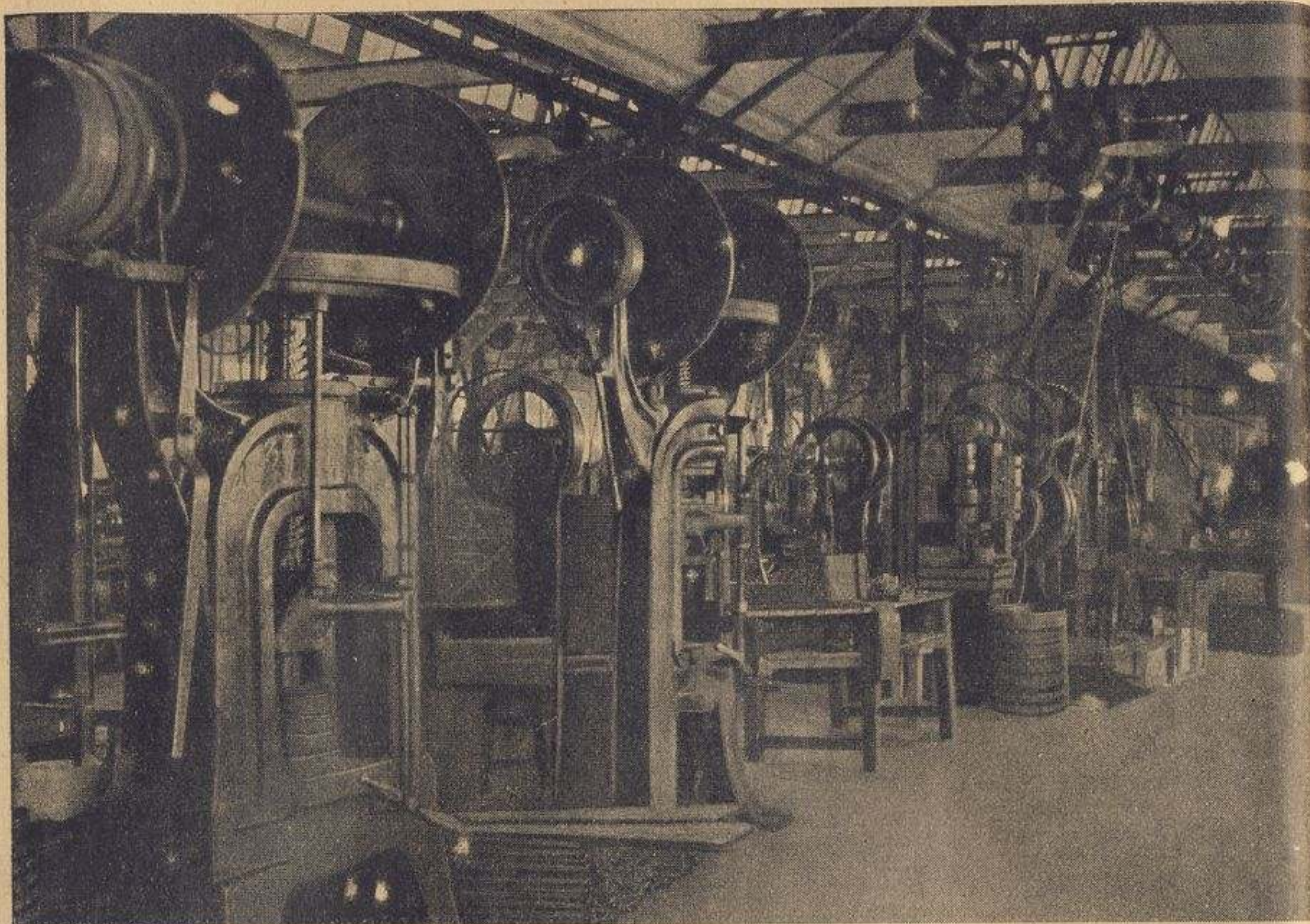
Obrázky ze strojovny

NĚCO O VÝROBĚ KOL PREMIER

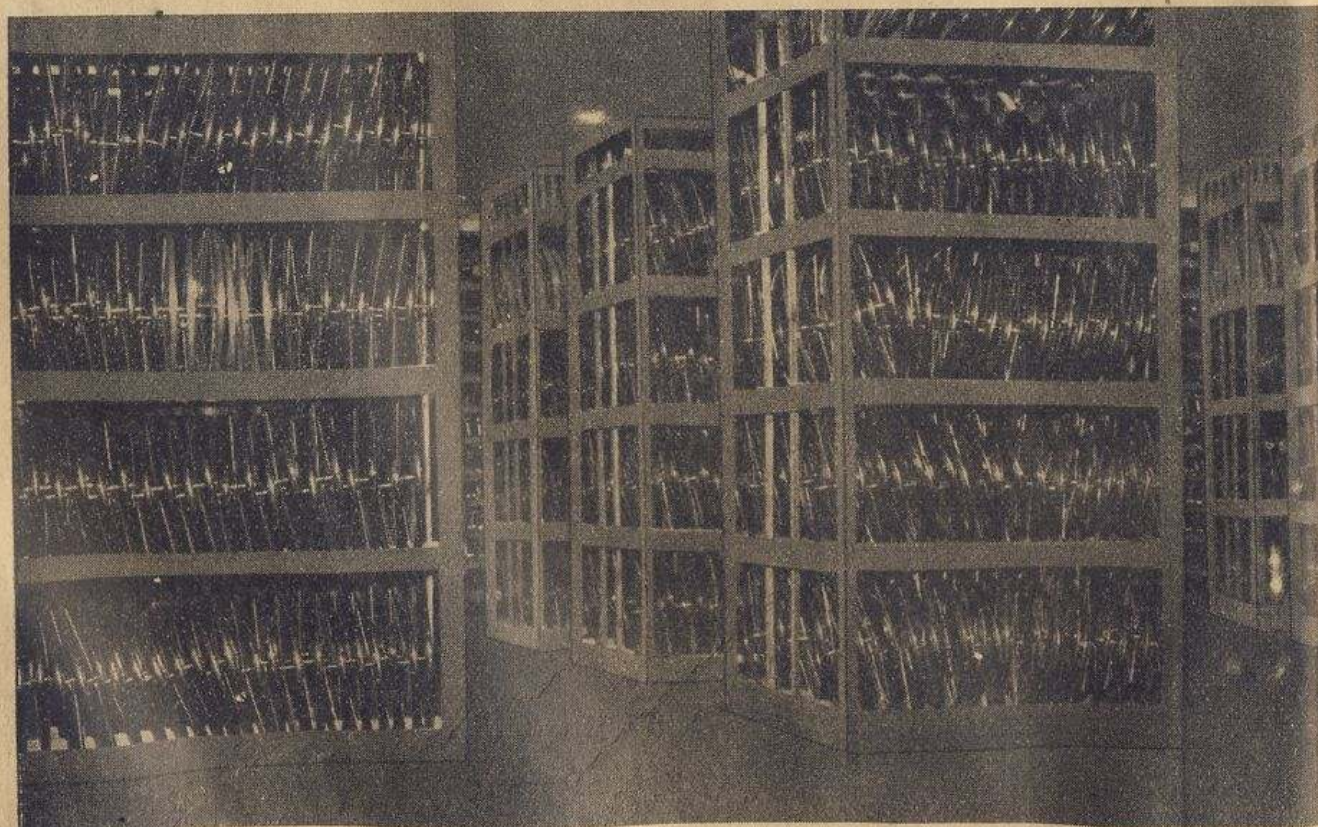


Obrázky ze skládu

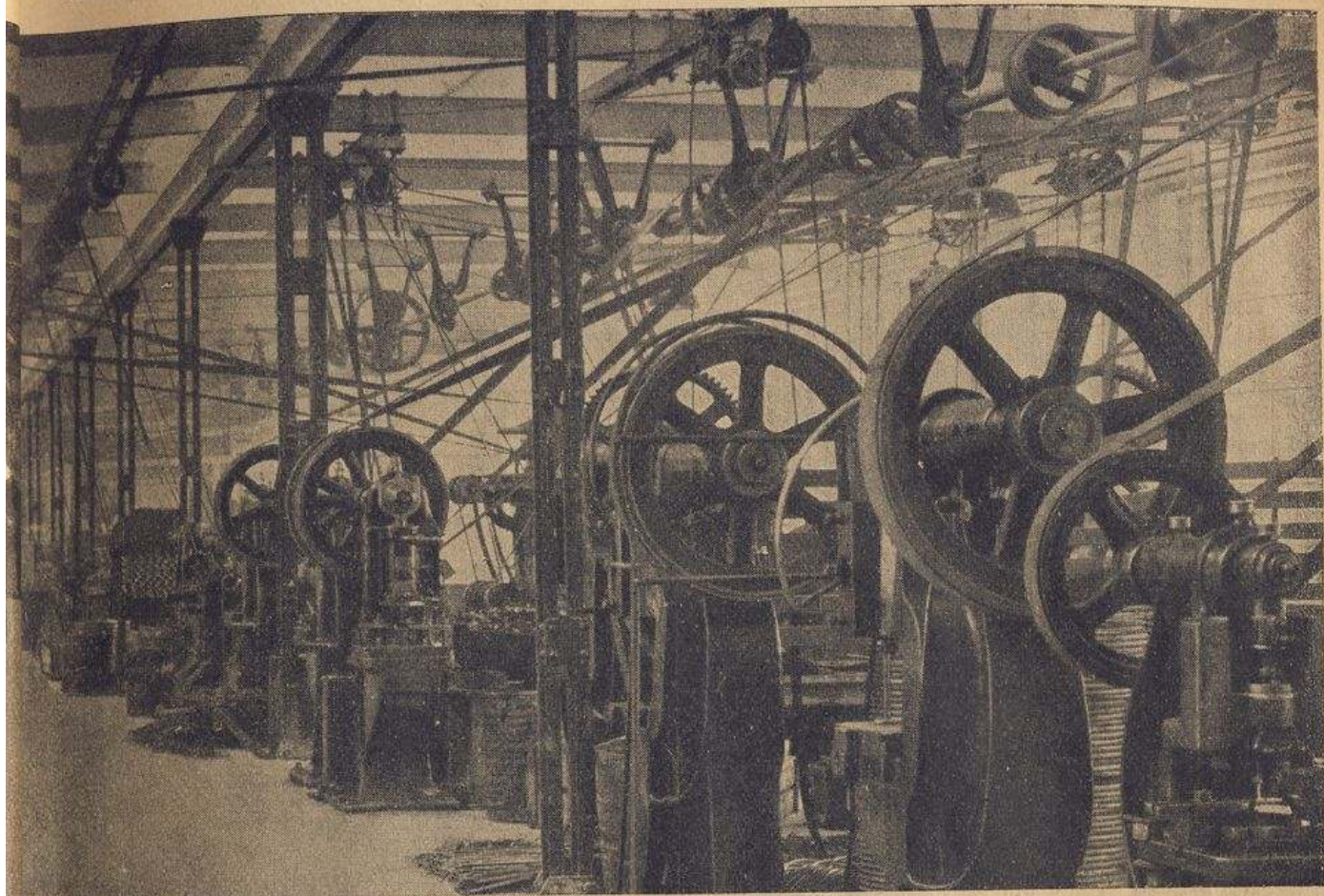
en



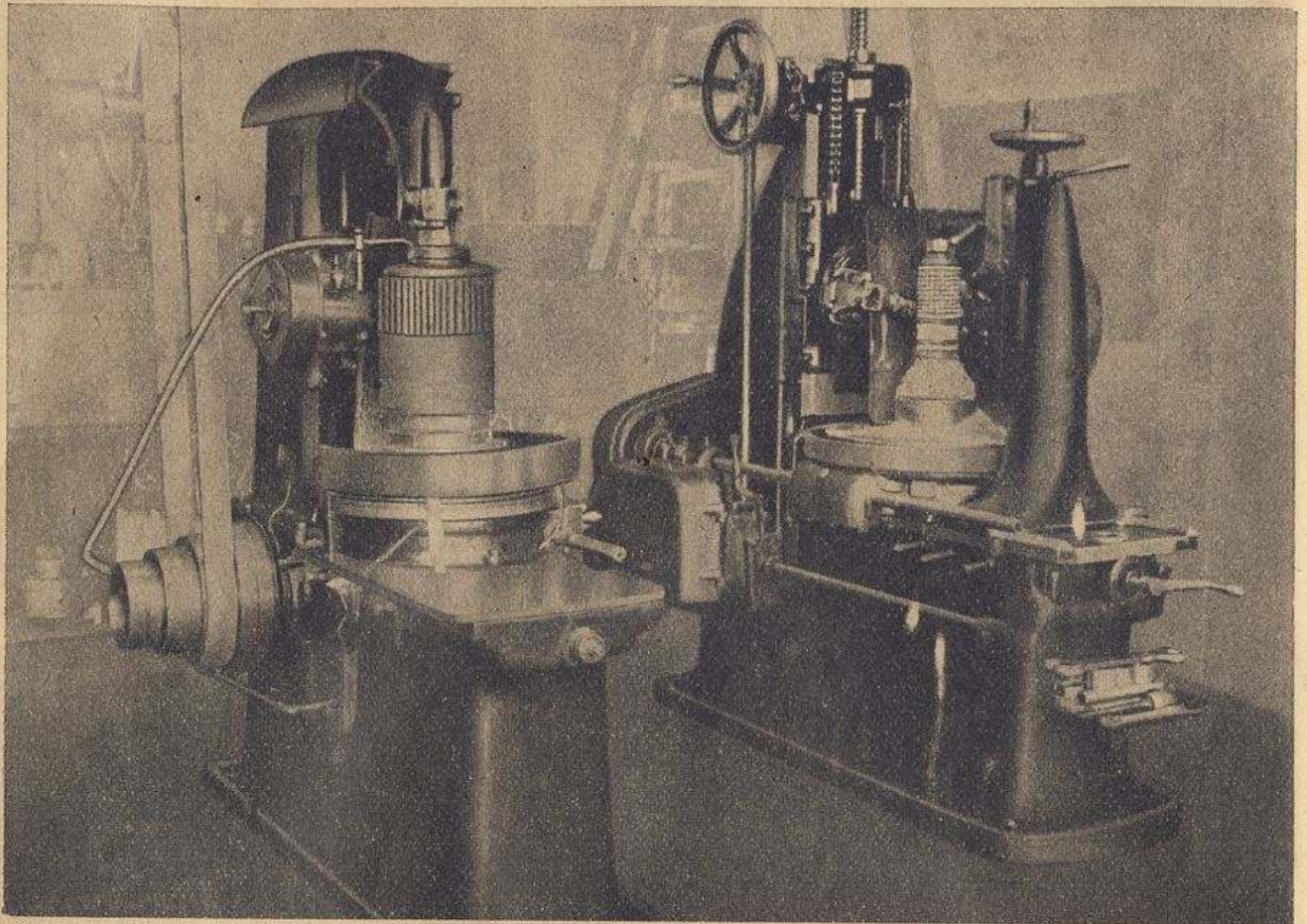
Obrázky ze strojovny



Obrázky ze skladu



en



Frézky na převodníky a řetězová kolečka

Hotové součástky pak procházejí ještě jednou zvláštní kontrolou a teprve potom se jich použije k montáži.

Po dokončené montáži kompletního kola se provádí znovu důkladná kontrola, načež se stroj předá expedici.

Práce a svědomitost, kterou továrna Premier věnuje svým výrobkům, je nedostižná. A proto může kolu Premier svěřiti svůj život každý s naprostým klidem.

Kdo si chce opatřiti kolo opravdu hodnotné, kolo pro celý život a při tom kolo dostupné cenou, může se rozhodnout jedině pro jakostní kolo Premier. Všechna kola vyrobená v továrně Premier mají znak: P. W.



"PREMIER", ZNAČKA DŮVĚRY

Další pokrok v rozvoji kola!

„Premier Superlight“

Dnešní forma kola jest stará již po několik desetiletí. Vynalézaly se sice stále nějaké novinky, tyto se však týkaly v podstatě jen vnějšího vzhledu. Po celou řadu let se však nevyskytlo žádných podstatných změn, neboť osvědčená konstrukce rámu z trubek, uspořádání předního a zadního kola, jakož i šlapacího ložiska, jsou již od nepaměti ustáleny.

Závodní kolo Premier Superlight značí však rozhodně novou etapu v rozvoji kola. Kdežto normální kolo váží průměrně 18 kg, podařilo se zde sestavit toto nové, nejlehčí kolo Premier jen o váze 8 kg a 300 gramů. Každý sportovec a závodník posoudí, co tak pronikavé snížení váhy znamená. Šetření na váze znamená šetření na síle. I laikovi bude jasné, že k dopravě předmětu o váze 18 kg musí vynaložiti více síly, než při předmětu o váze 8,3 kg. Bylo ovšem zapotřebí dlouhého studia a dlouholetých zkušeností, aby se mohlo postavit kolo tak nepatrné váhy, aniž by utrpělo na trvanlivosti, bezpečnosti a stabilitě.

Jak vlastně vzniklo toto kolo, že zde bylo docíleno takové úspory na váze? Rám jest postaven ze zvláště lehkých speciálních ocelových trubek „Reynold 531“. Jsou to zvlášť pevné, tenkostěnné trubky ze speciální oceli nejlepší jakosti. Konstrukce jest všestranně promyšlena a vyzkoušena podle nejnovějších měření a hledisek, při čemž bylo přihlíženo k řízné a líbivé formě stavby. Vidlice jsou konické a mají elegantní ozdobnou formu, přední vidlice jsou kromě toho v ohybu ještě zesíleny. Ocelová korunka vidlice jest rovněž zesílena. Nechybí samozřejmě ani zvláštní konečky pro rychlé vyjmutí kol. Řídítka, náboje, ráfky, blatníky, niple, pedály, brzdy a sedlový spodek jsou zhotoveny ze zvláště lehkého kovu. Tento lehký kov jest zvláštního složení, které se co do pevnosti vyrovná oceli resp. má úplně stejné jakosti jako ocel. Specifická váha tohoto lehkého kovu má jen třetinu váhy oceli a vzdoruje kromě toho vlhkosti, dešti a špíně.

Prvotřídní precísní středové ložisko, anglický speciální řetěz, třípřevodová přehazovačka a zdařilé smaltování zdokonalují pak výkon a eleganci kola.

Dobré výsledky, jež byly docíleny v poměrně krátkém čase, dokazují schopnost těchto spolehlivých strojů.



10 km mistrovství župy
Karlovy Vary
PREMIER SUPERLIGHT
vede a vítězí!

Tak jest nám psáno ku př.:

Mohu Vám oznámiti, že dle připojeného dekretu a výstřižku z novin zvítězil jsem při závodech Košice—Margecany—Prešov—Košice (přes 100 km) za početné účasti na Vašem kole „Premier Superlight“ a tím získal jsem mistrovství Slovenska.

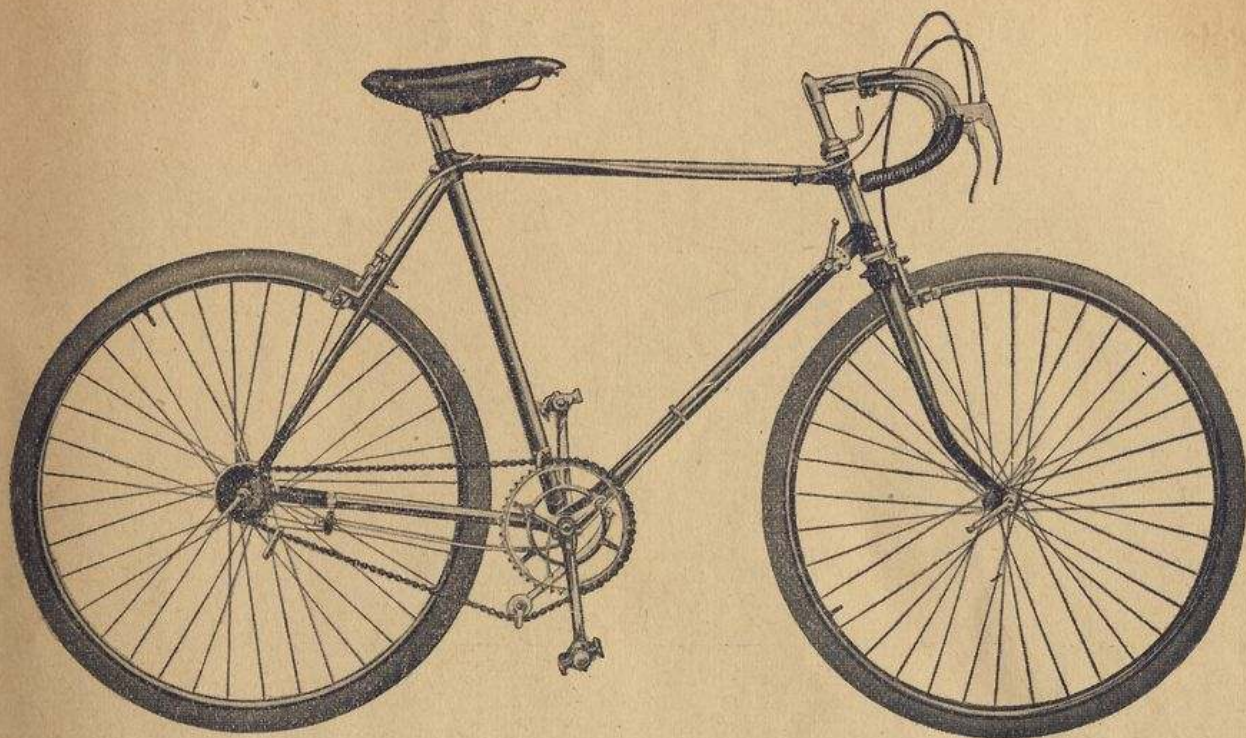
T. A. K.

Za poznámku také stojí, že i druhá a třetí cena byla při těchto závodech získána na kolech „Premier Superlight“.

Zpráva ze Šluknova:

Pan R. R., Königswalde, docílil již 11 dobrých výsledků na kole „Premier Superlight“, mezi jiným také v Liberci při silné mezinárodní konkurenci.

Jan Burghardt, obchod velocipedy, Šluknov.



PREMIER - SUPERLIGHT KOLO Z LEHKÉHO KOVU

8

a 3 desetiny kila, tedy
méně než polovinu
obyčejného kola,
váží

PREMIER
SUPERLIGHT

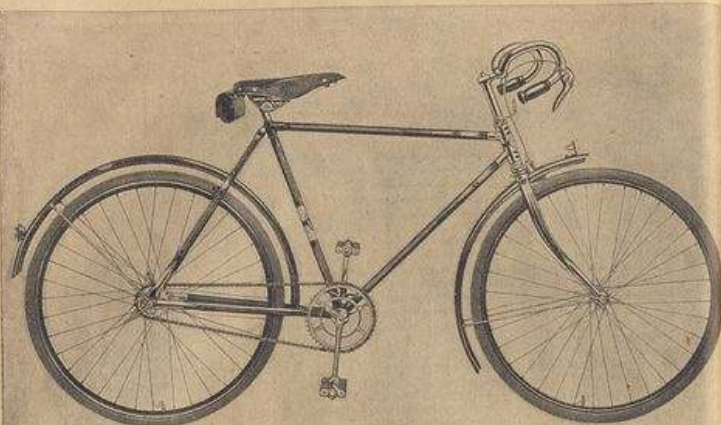
Lehké kolo -
na půl síly
stvořeno jest
v pravé chvíli.



Polozávodní kolo
„Premier“
Vzor 12

DALŠÍ ZÁVODNÍ KOLA „PREMIER“

Angl. závodní
kolo „Premier“
Vzor 16a



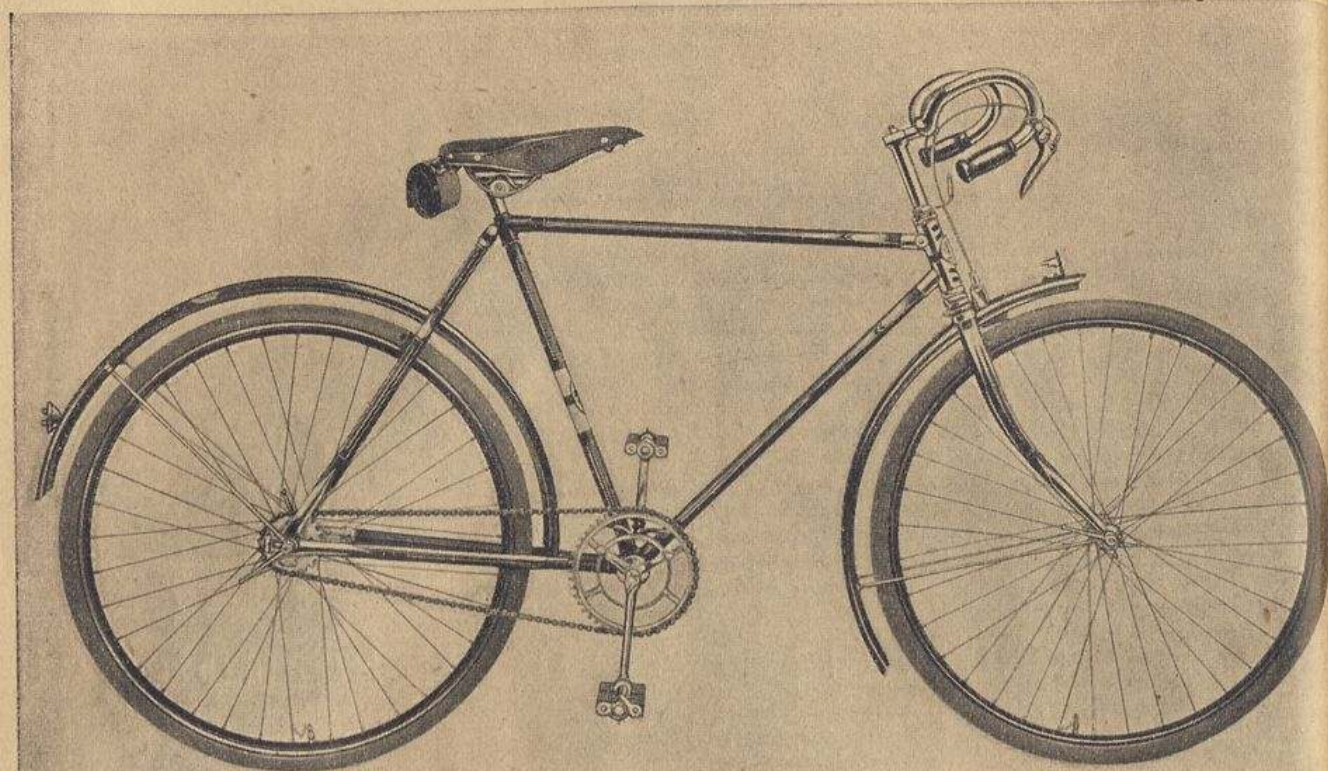
Vzor 15 Závodní
kolo „Premier“ pro
silnici i závodní dráhu

Na závodním „Premieru“ doletíš si jako v aeru.

Vzor 16 b
Balonové závodní
kolo „Premier“

Polozávodní kolo
„Premier“
Vzor 12

DALŠÍ ZÁVODNÍ

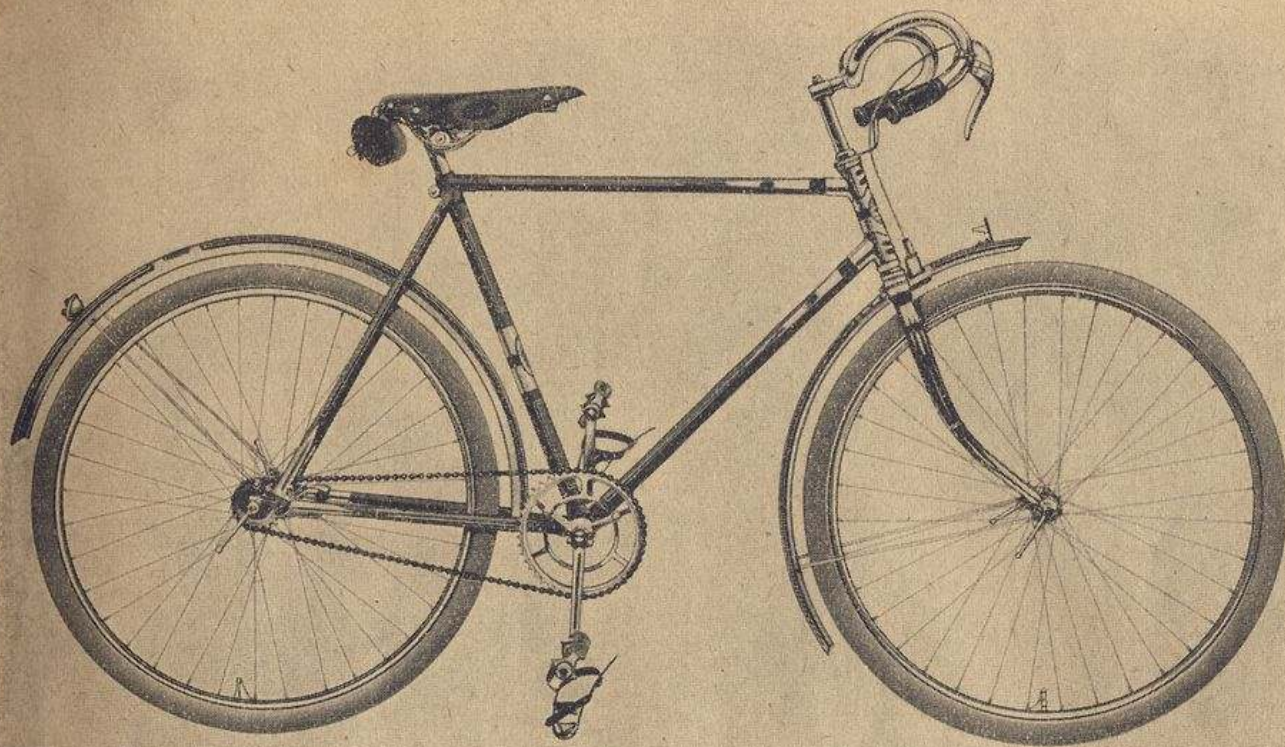


Vzor 15 Závodní
kolo „Premier“ pro
silnici i závodní dráhu

Na závodním „Premieru“

KOLA „PREMIER“

Angl. závodní
kolo „Premier“
Vzor 16a



poletíš si jako v aeru.

Vzor 16 b
Balonové závodní
kolo „Premier“

Zákonem chráněné značky výrobků Premier

Kola s těmito štítky jsou výrobkem továrny „PREMIER“ a jsou vyráběna jen z prvotřídního materiálu.



Volte vždy výrobky Premier a budete vždy spokojeni.

Pérovací vidlice!

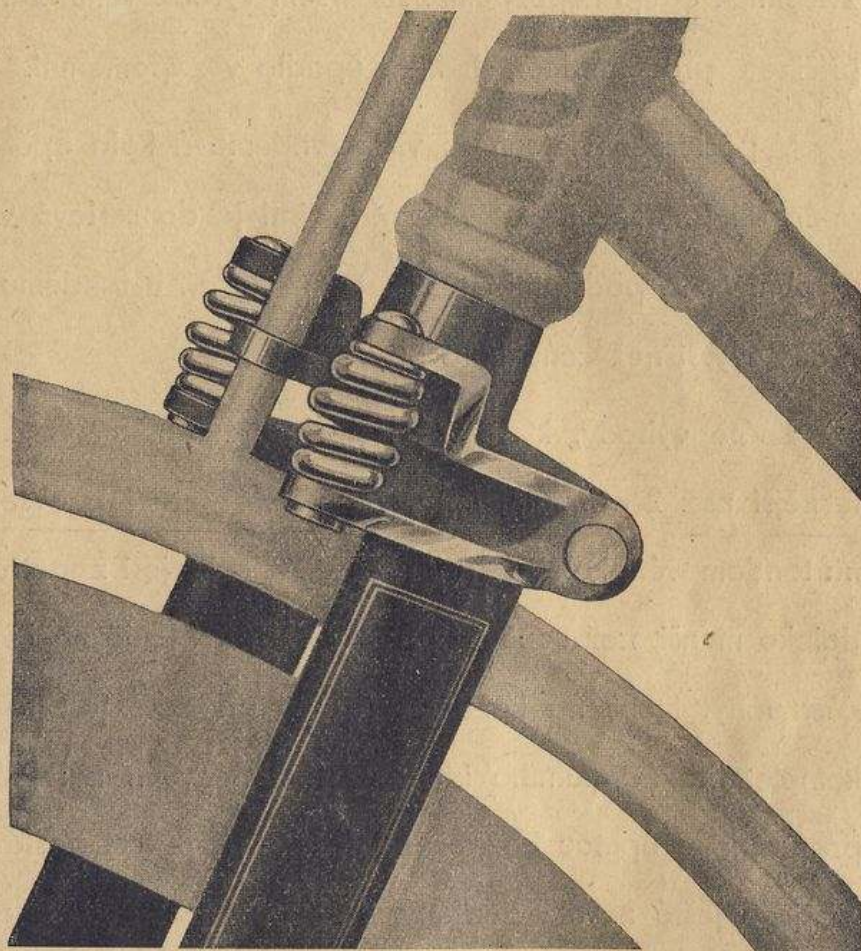
Při jízdě na špatných silnicích projevuje se nerovnost jízdní dráhy nepříjemnými nárazy, obzvláště v přední vidlici, které se přenášejí na řídítka a přirozeně i na jezdce samotného.

Po delší jízdě na špatných cestách bývá jezdec od těchto nárazů úplně roztrásen a hodně zemdlen.

Po celou řadu let projevovala se snaha po odstranění tohoto zla, aby cyklisté na špatných cestách tolik netrpěli. Výsledkem všech těchto snah jest pérovací vidlice, která byla dána na trh v různém

provedení. Mnohdy objevily se na trhu téměř současně tucty různých systémů, které však většinou v krátké době zanikly, neboť jejich konstrukce byly příliš složité a v chodu značně těžké, takže se v praxi neosvědčily.

Všechny tyto nedostatky jsou úplně odstraněny při nejposlednější novince v tomto oboru, při patentované



Pérovací vidlici „PREMIER“.

Tandemové kolo.

Již před desetiletími to bylo právě tandemové kolo, které se těšilo v řadách cyklistů velké oblibě. Tehdy se stavěla tandemová kola nejen pro dvě, ale i pro více osob. Nebylo řídkým zjevem viděti tandemová kola se třemi i čtyřmi osobami. Tato kola stavěla se tenkrát ještě po řemeslnicku a to jen případ od případu a dle zvláštních údajů kupce, čímž se ovšem výroba velmi zdražila. To také bylo asi hlavní příčinou, proč tandemová kola upadla v zapomenutí.

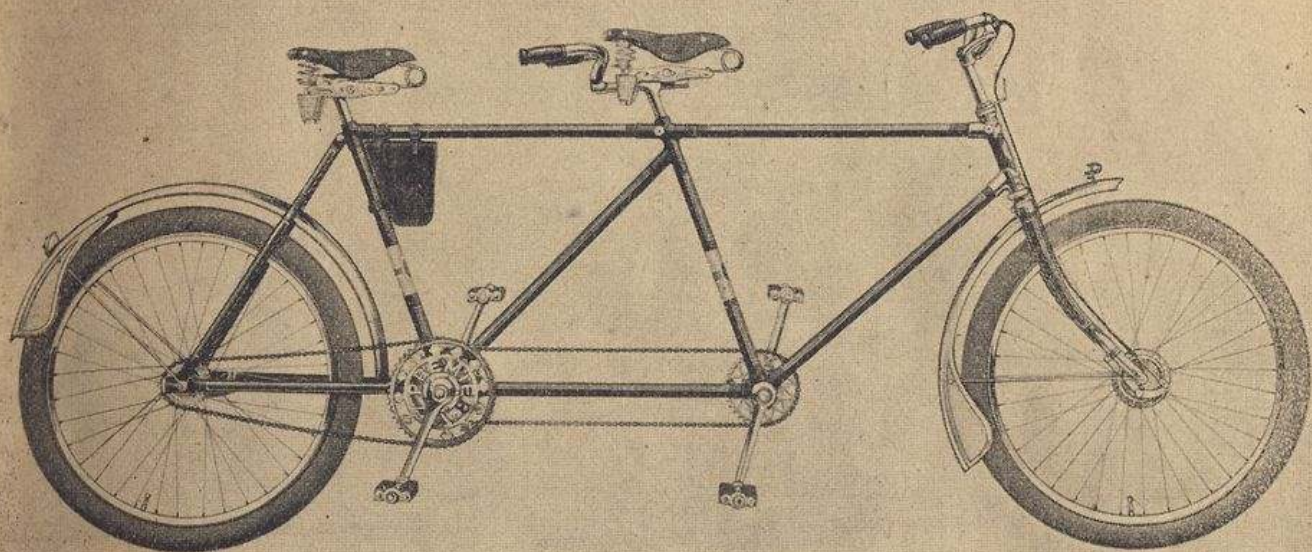
V posledních letech se však tandemová kola opět velmi dobře zavádějí a považovali jsme proto za vhodné pojetí je do seriové výroby. Tím se ovšem jejich výrobní cena podstatně snížila, takže ku př. u tandemu pro 2 osoby jest cena sotva o 50% vyšší než cena kola obyčejného.

Znáte výhody, které Vám poskytuje tandemové kolo? Především jest mnohem levnější než 2 normální kola. Ještě důležitější jest ovšem skutečnost, že se při jízdě na tandemovém kole ušetří hodně sil. Síla, již jest zapotřebí při jízdě na tomto kole jest daleko menší, než součet sil potřebných při jízdě na dvou jednotlivých kolech, neboť část váhy, která na každého jezdce připadá, jest mnohem nepatrnější, než váha kompletního normálního kola. U tandemových kol PREMIER jest také samozřejmě postaráno o úplnou bezpečnost jezdce. Rám jest postaven ze zvláště silných trubek, jež jsou ještě zevnitř zesíleny. Toto kolo jest dále opatřeno zesílenou volnoběžkou Torpedo a spolehlivou přední bubnovou brzdou. Prvotřídní balonové pneumatiky zaručují pak i na špatných silnicích pohodlnou jízdu.

★

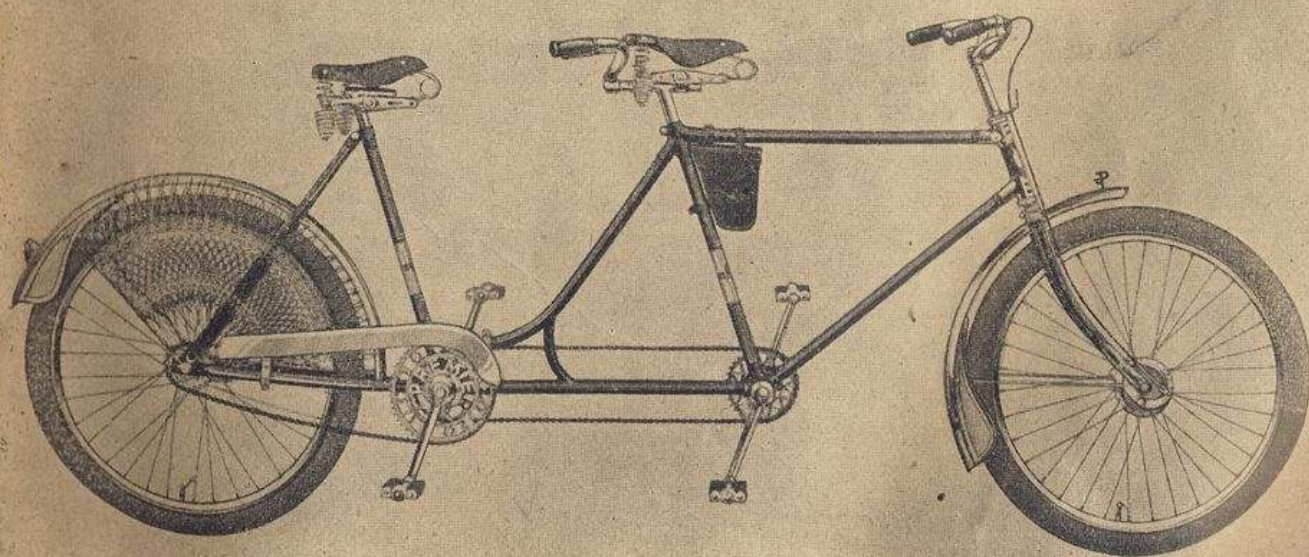
*Odborník se podivuje,
jezdci je do výskotu,
jak by ne, když „Premier“ jim
dodá vždy jen hodnotu.*





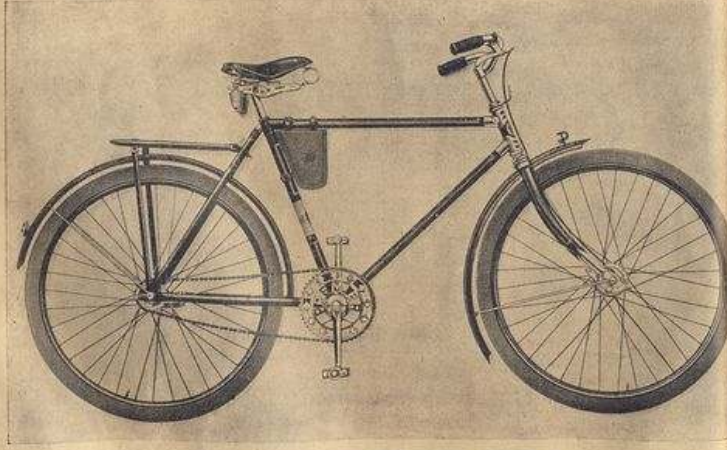
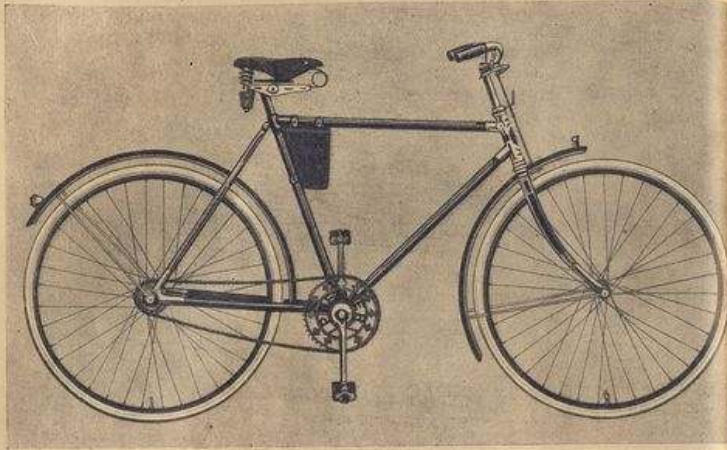
PREMIER - TANDEMOVÉ KOLO PRO DVA PÁNY

VZOR 28



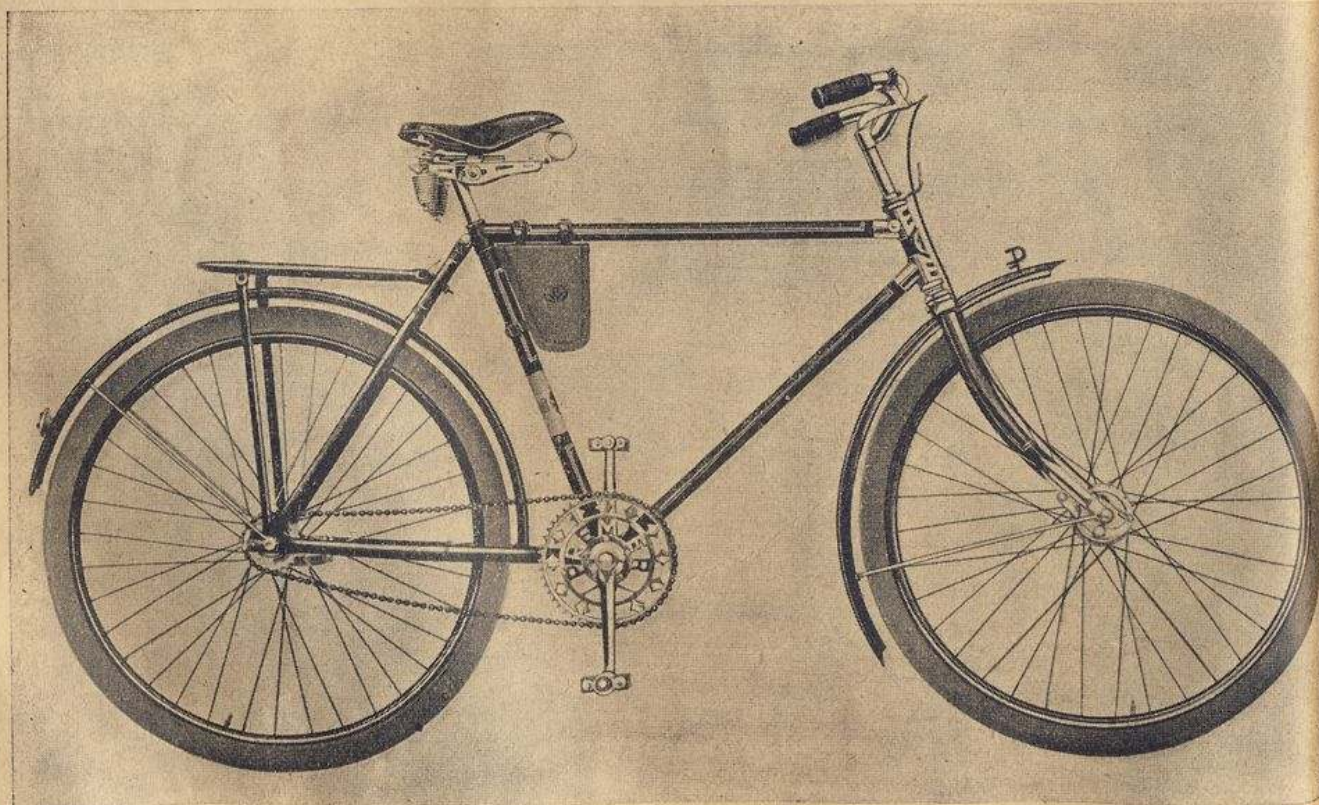
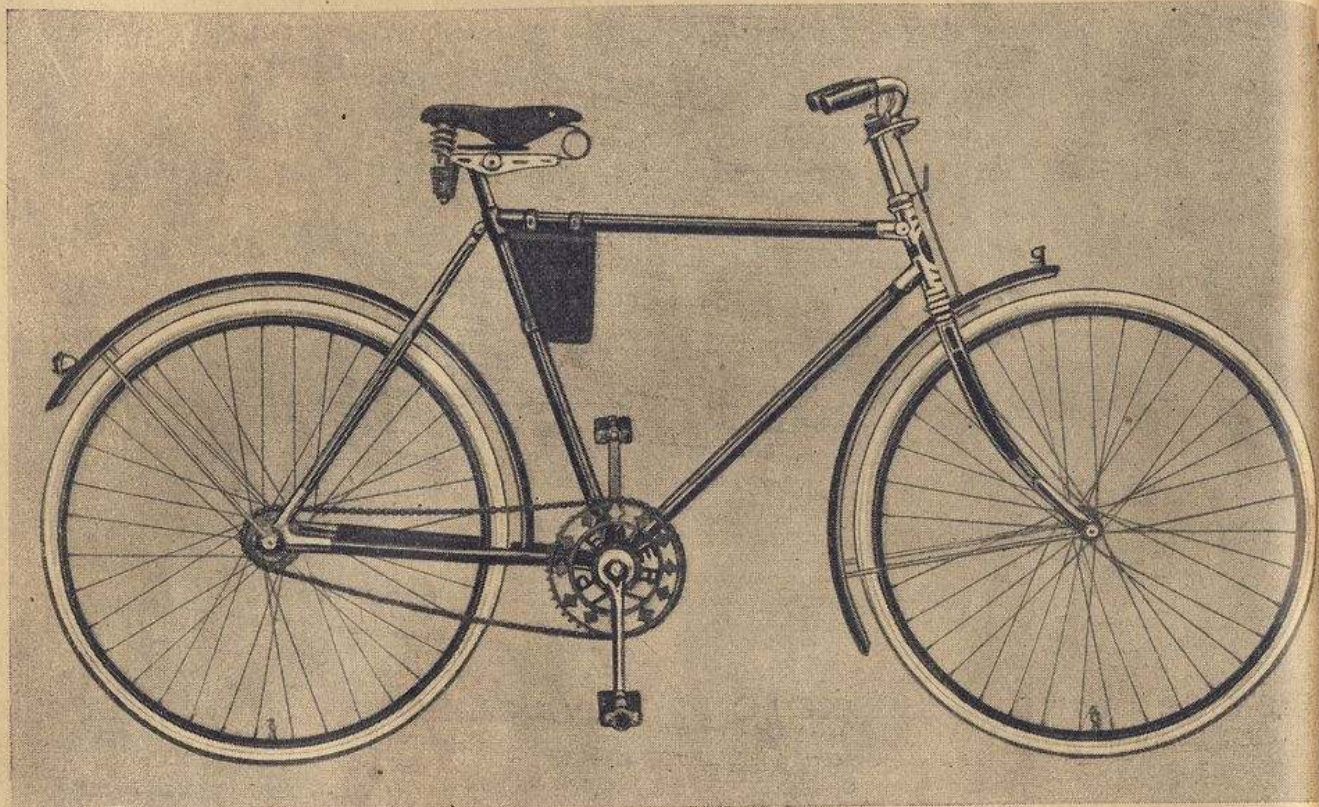
PREMIER - TANDEMOVÉ KOLO PRO PÁNA A DÁMU

VZOR 29



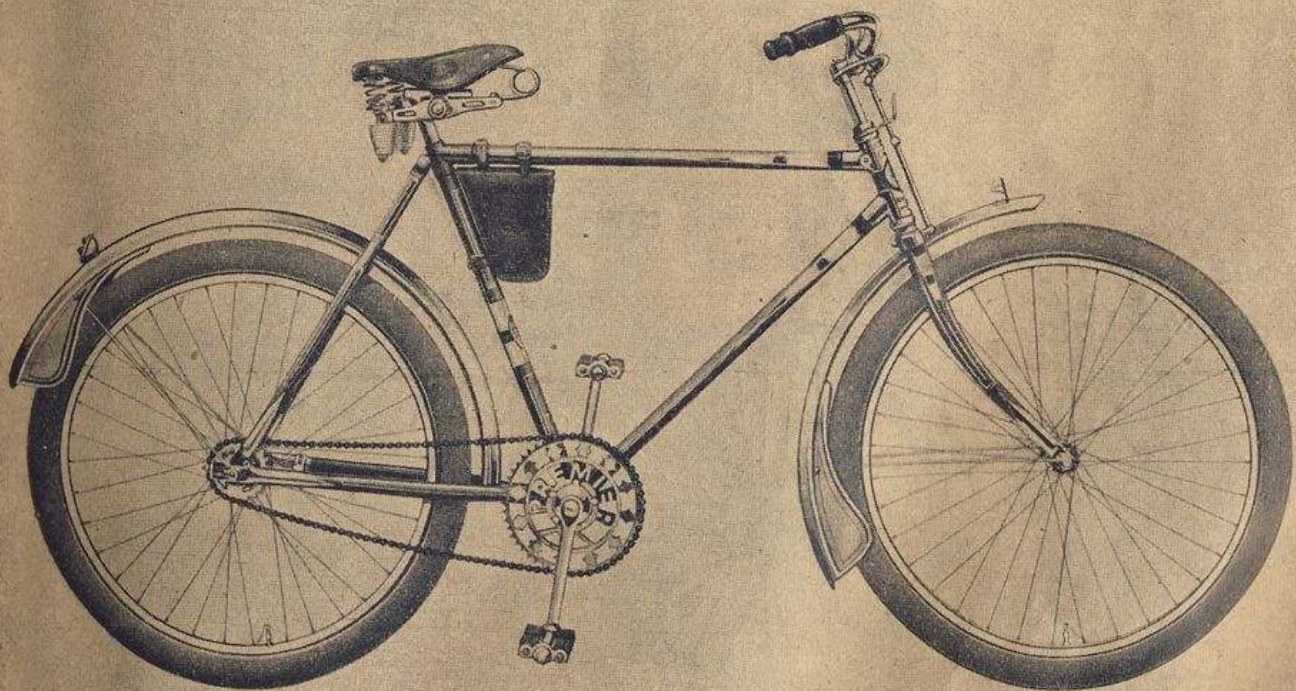
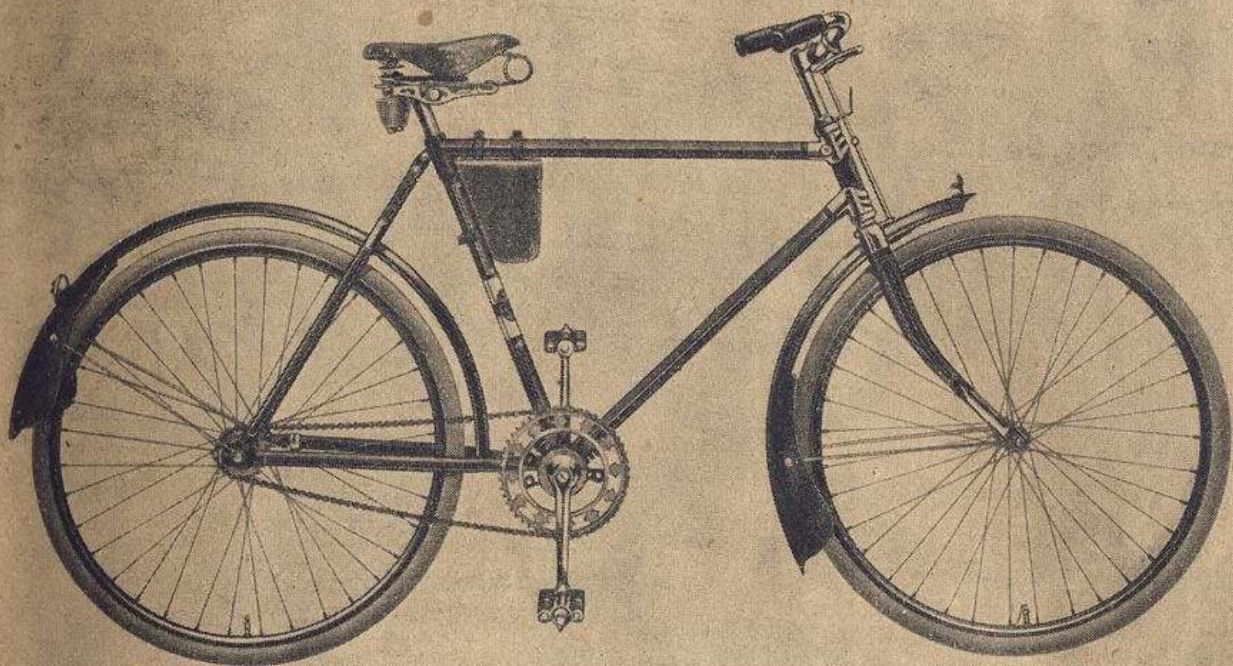
Nahoře: cestovní kolo „Premier“ vzor 10
Dole: polobalonové kolo „Premier“ vzor 11

Nahoře: zvlášť silné cestovní kolo „Premier“ vzor 10S
Dole: luxusní balonové kolo „Premier“ vzor 24



Nahoře: cestovní kolo „Premier“ vzor 10

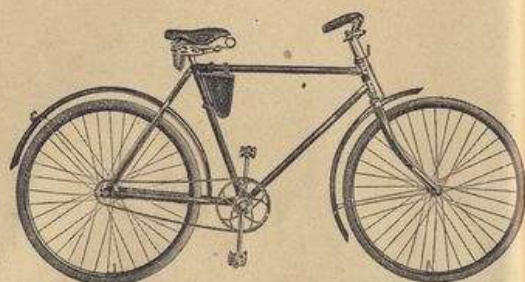
Dole: polobalonové kolo „Premier“ vzor 11



Nahoře: zvlášť silné cestovní kolo „Premier“ vzor 105
Dole: luxusní balonové kolo „Premier“ vzor 24



Lidový vzor 50
Cestovní kolo



Lidový vzor 50S
Zesílené kolo



Spec. vzor 110
Cestovní kolo



Spec. vzor
„Komfort“, Zvlášť
silné cestovní kolo



Spec. vzor 112
Polozávodní kolo

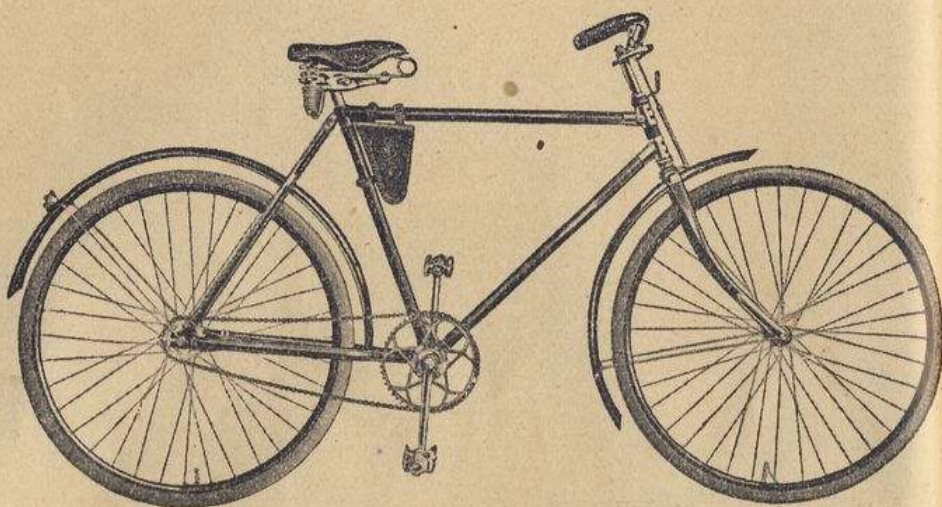


Spec. vzor 111
Polobalonové kolo
s přední bub-
novou brzdou

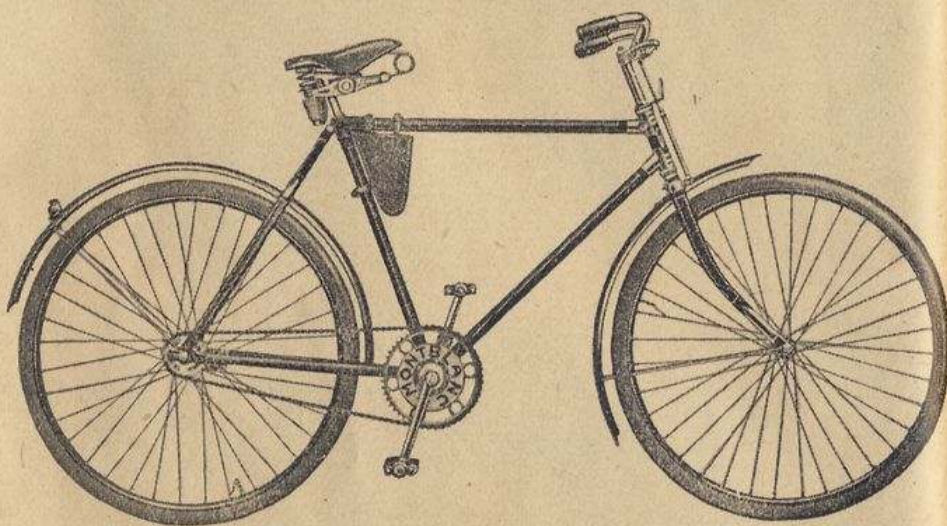




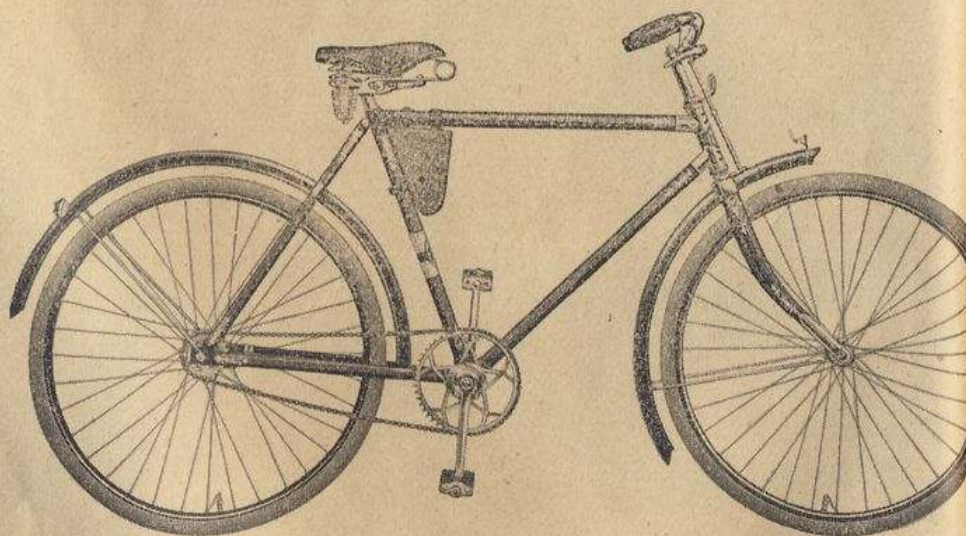
Lidový vzor 50
Cestovní kolo

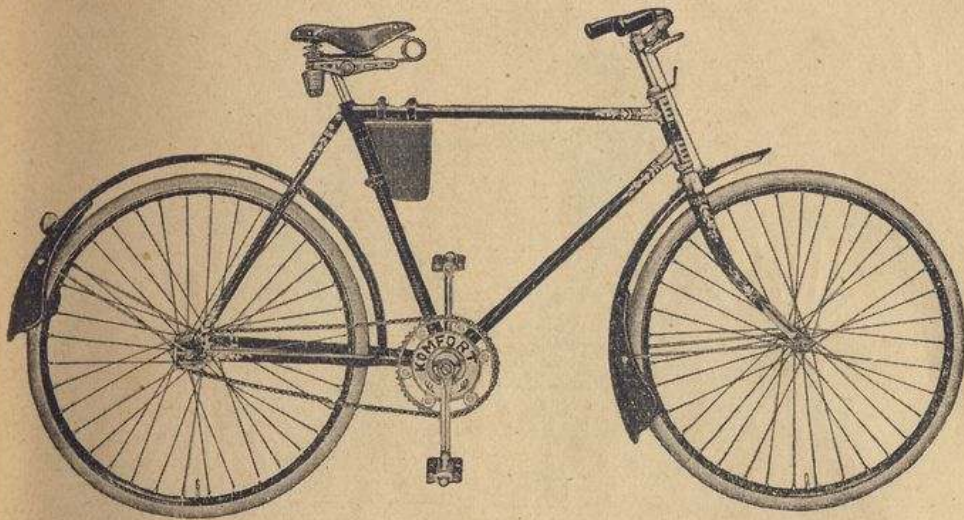


Lidový vzor 50S
Zesílené kolo

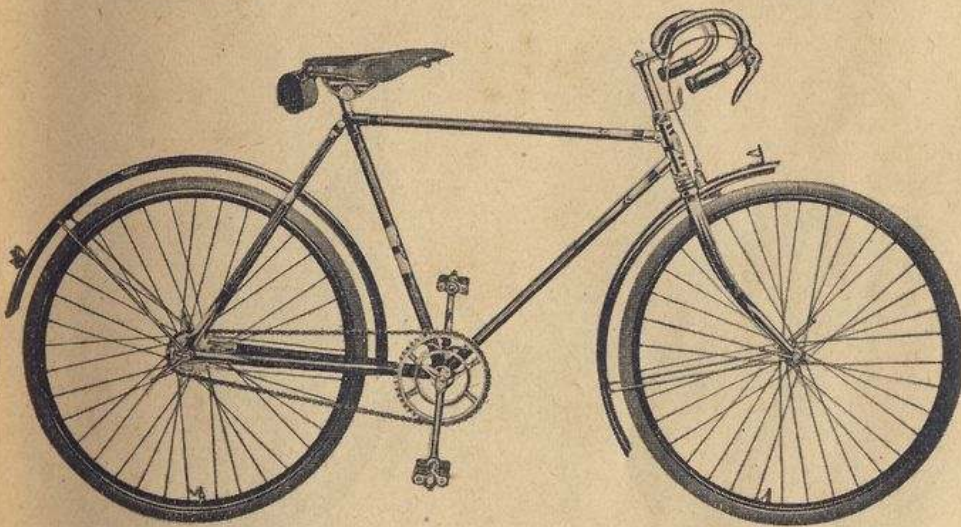


Spec. vzor 110
Cestovní kolo

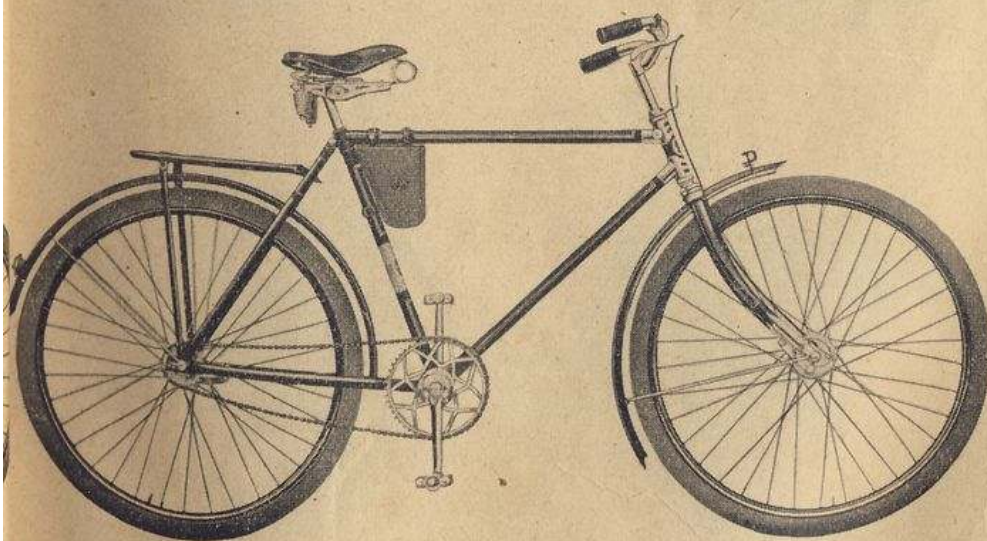




Spec. vzor
„Komfort“. Zvlášť
silné cestovní kolo



Spec. vzor 112
Polozávodní kolo



Spec. vzor 111
Polobalonvékolo
s přední bub-
novou brzdou

VOLTE KVALITNÍ KOLO „PREMIER“ BUDETE VŽDY SPOKOJEN



Lidový vzor 90
Balonové cestovní
kolo



Lidový vzor 60
Cestovní kolo



Speciální vzor 117
Cestovní kolo



Speciální vzor 118
Polozávodní kolo



Speciální vzor 119
Polobalonové kolo



Lidový vzor 100
Balonové, cestovní
kolo



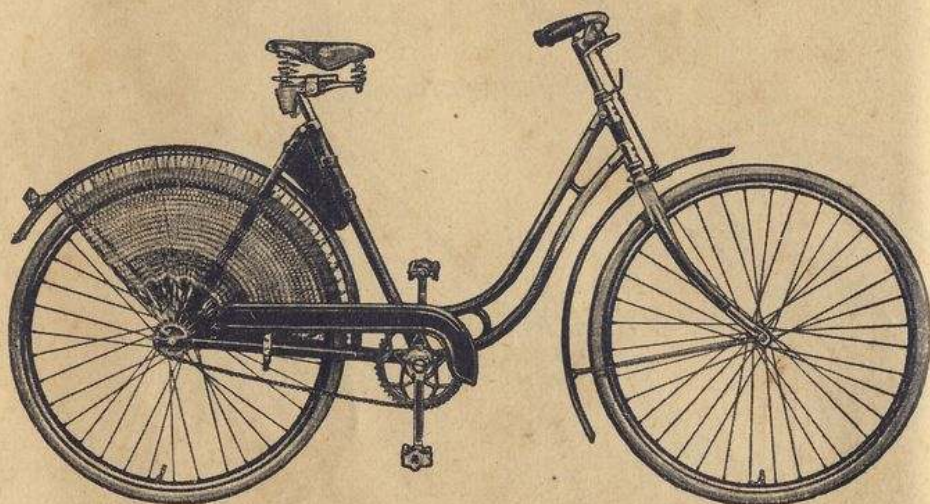
KVALITNÍ KOLO „PREMIER“ JE KOLO PRO CELÝ ŽIVOT



Lidový vzor 90
Balonové cestovní
kolo



Lidový vzor 60
Cestovní kolo



Speciální vzor 117
Cestovní kolo



B U D Ě T Ě V Ž D Y S P O K O J Ě N



Speciální vzor 118
Polozávodní kolo

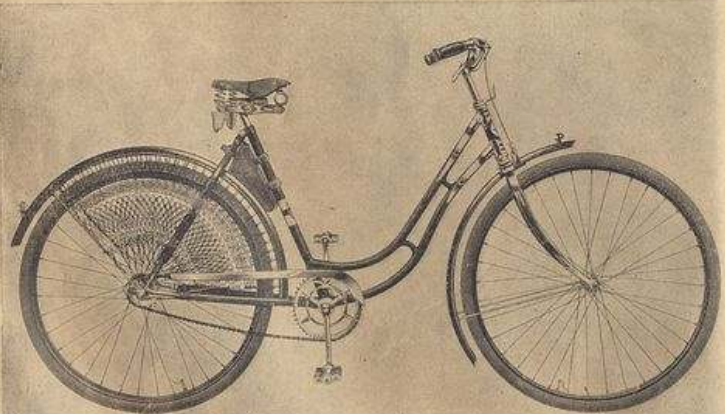
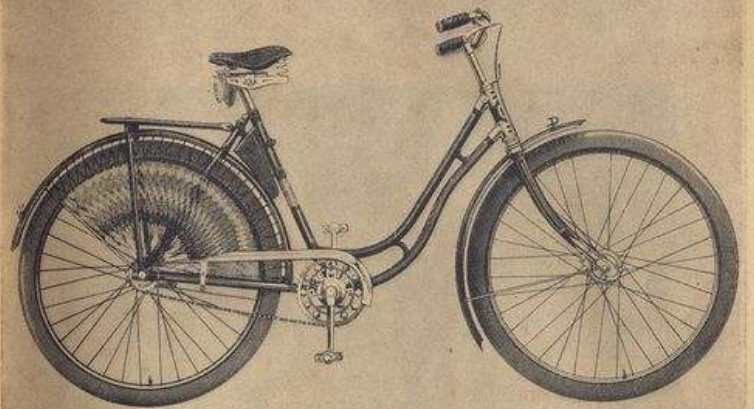
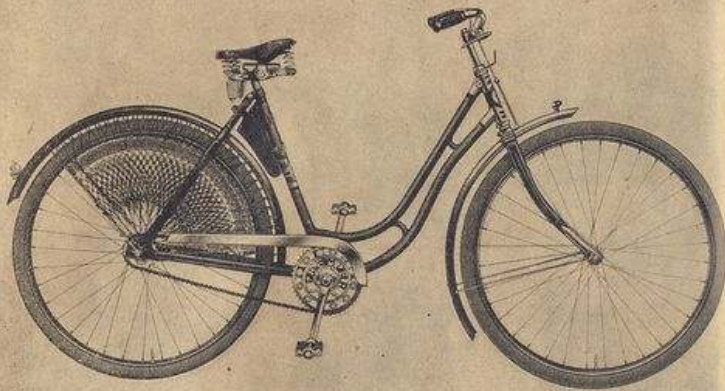


Speciální vzor 119
Polobalonové kolo



Lidový vzor 100
Balonové cestovní
kolo

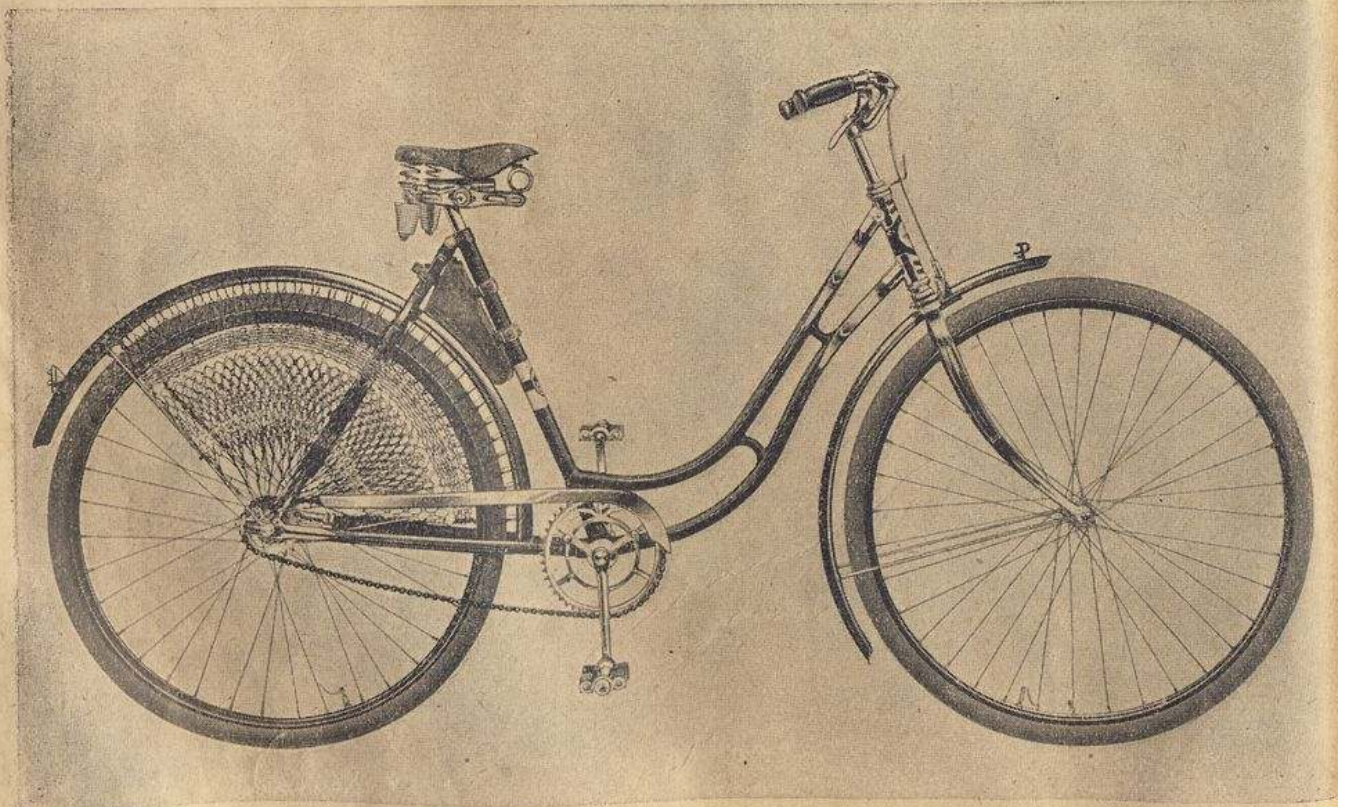
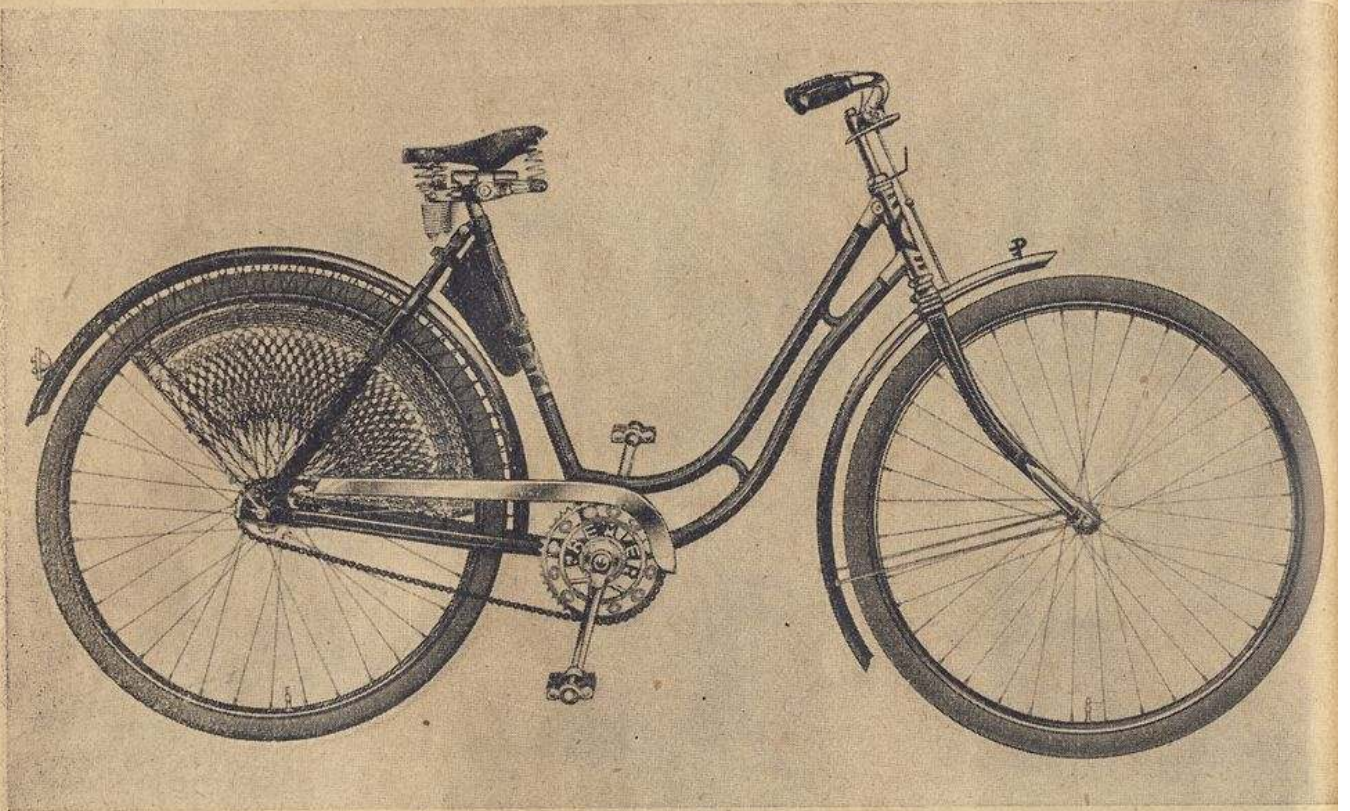
E S T K O L O P R O C E L Ý Ž I V O T



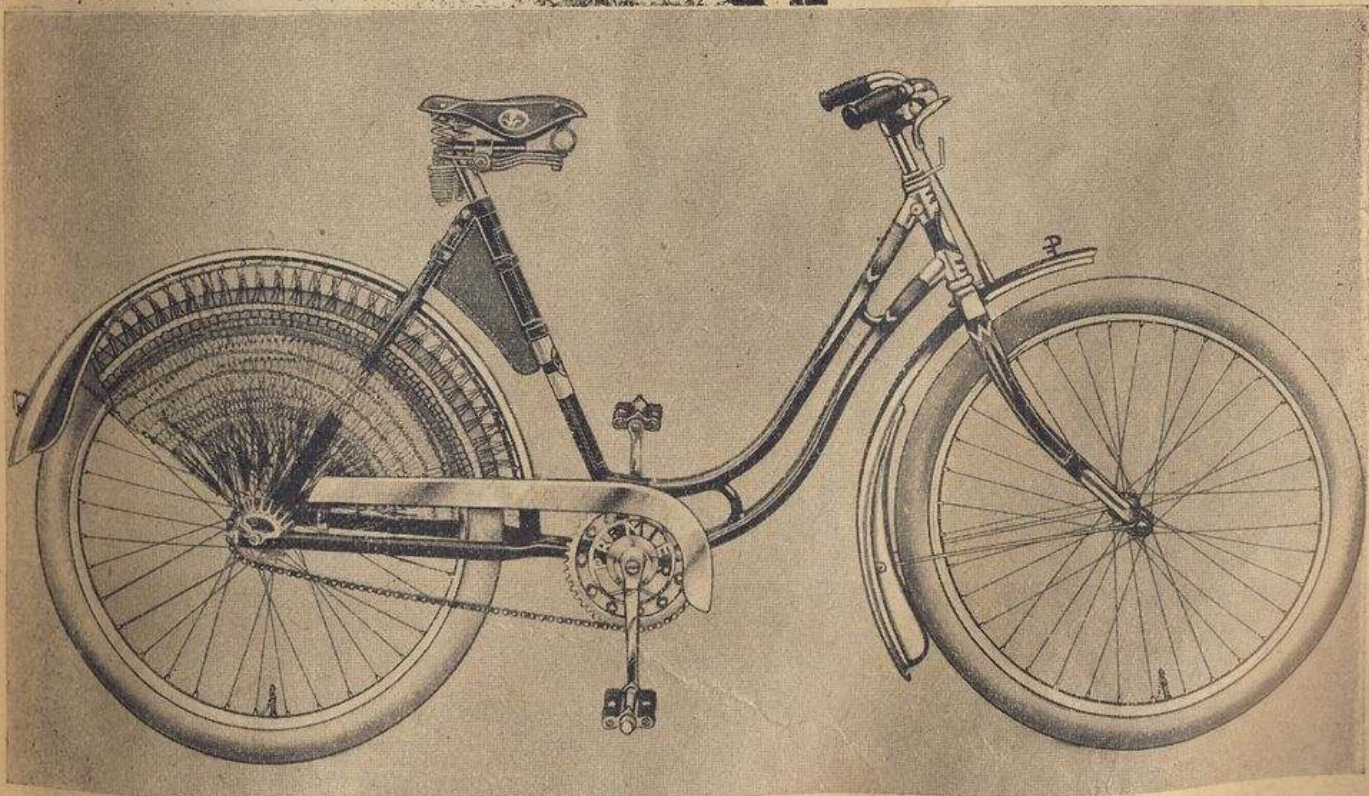
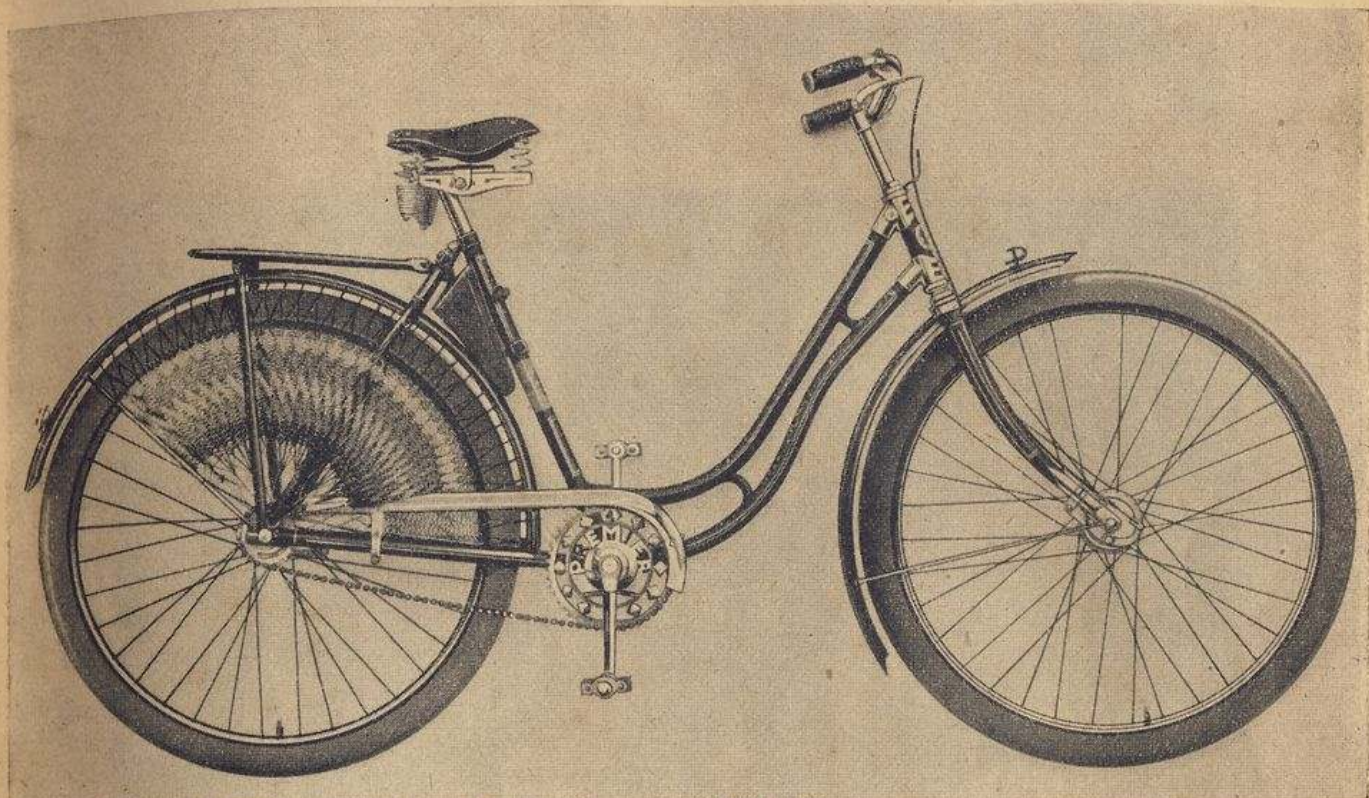
Nahoře: elegantní dámské cestovní kolo „Premier“ vzor 17
Dole: lehké dámské polozávodní kolo „Premier“ vzor 18



Nahoře: nejmodernější dámské polobalonové kolo „Premier“ vzor 19
Dole: luxusní dámské balonové kolo „Premier“ vzor 25



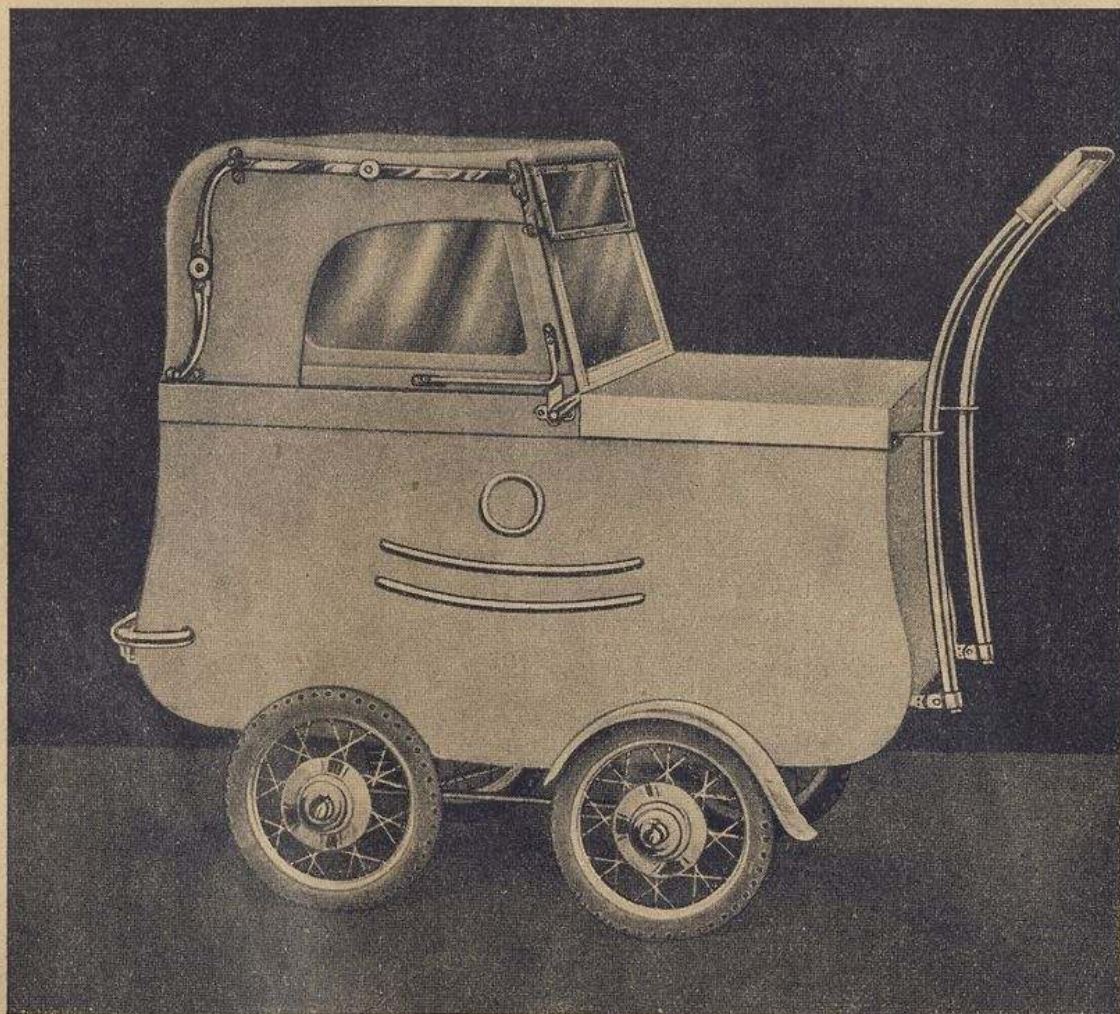
Nahoře: elegantní dámské cestovní kolo „Premier“ vzor 17
Dole: lehké dámské polozávodní kolo „Premier“ vzor 18



Nahoře: nejmodernější dámské polobalonové kolo „Premier“ vzor 19
Dole: luxusní dámské balonové kolo „Premier“ vzor 25

NEJEN JÍZDNÍ KOLA ALE I DĚTSKÉ KOČÁRKY PREMIER

JSOU VŽDY V PRVOTŘÍDNÍ VÝPRAVĚ A JAKOSTI



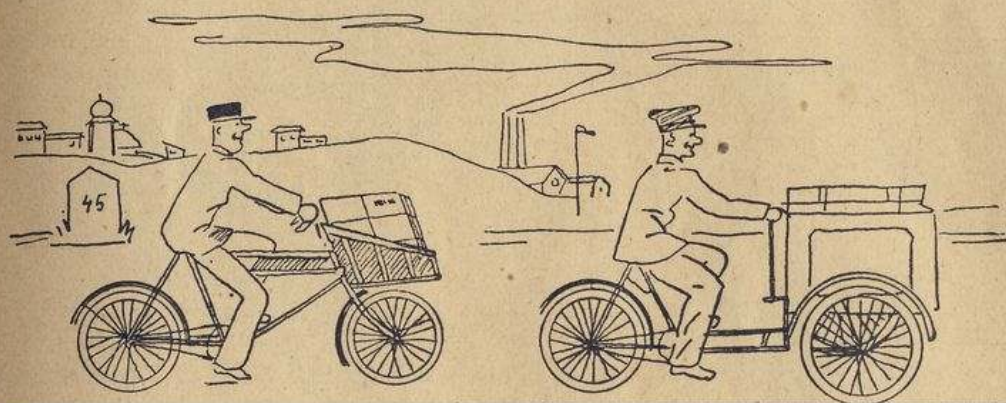
Dětské kočárky Premier s kuličkovými ložisky

jezdí nad pomyšlení lehce a úplně bezhlučně.





Nač je Vám dnes zapotřebí této zastaralé,
pomalé a drahé dopravy?



Dopravní služba **na Premieru** je přece mnohem
rychlejší a levnější

Každému prozíravému obchodníku

je jasno, že dnešní náročný zákazník klade především požadavek, aby obdržel včas objednané zboží.

Je však kupodivu a v každém případě na újmu obchodu časté opomíjení této samozřejmosti. Oč je před námi cizina, jmenovitě Francie a Itálie, kde se ulice těmito výtečnými dopravními prostředky jen hemží. Kolikrát musel Váš odběratel netrpělivě čekat, než mu bylo objednané zboží ať již donešeno či doveženo na pomalém příručním vozíku? A kolik zákazníků jste právě pro toto opoždění dodávání ztratil, aniž by Vám bývali kdy udali správný důvod své nespokojenosti?

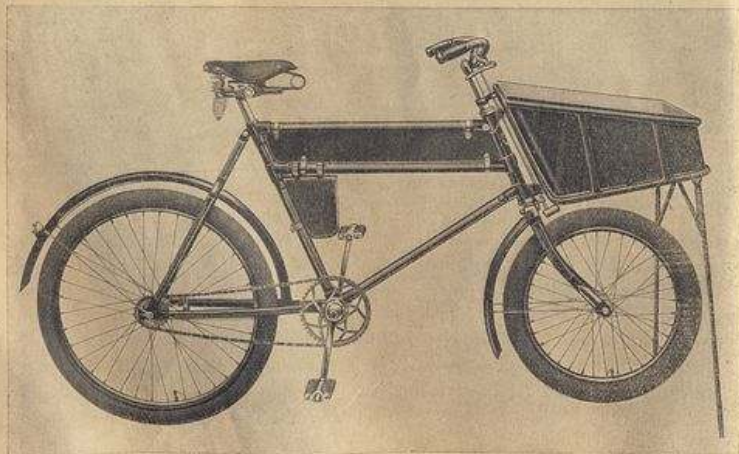
Rozvážky autem se dnes nevyplácejí. Jsou příliš drahé. Jak tedy rozluští tento naléhavý problém? Zcela jednoduše tak, že si opatříte kvalitní, konstrukčně dobře řešené a naprosto spolehlivé dopravní vozidlo, vyrobené v nejstarší československé továrně na kola PREMIER.

PREMIER dopravní dvou- a trojkolky jsou levné v provozu, rychlé v obsluze a překonají Vaše očekávání!



PREMIER-
dopravní tříkolka

Zesílená, nová konstrukce. Balonové gumy. Zesílená volnoběžka Torpedo. Únosnost včetně jezdce 180 kg.

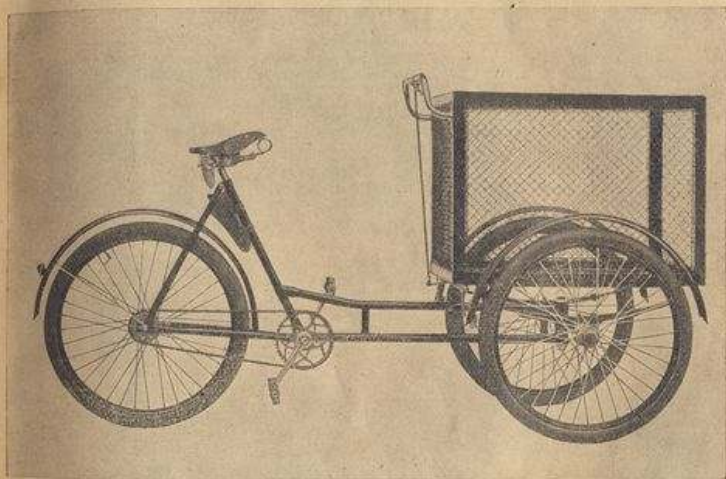


PREMIER-
obchodní dvoukolka

Zvláště silně stavěný rám. Balonové gumy. Únosnost včetně jezdce 110 kg. Přípustné zatížení nosiče 40 kg.

Hodně prodat - rychle dodat . . .

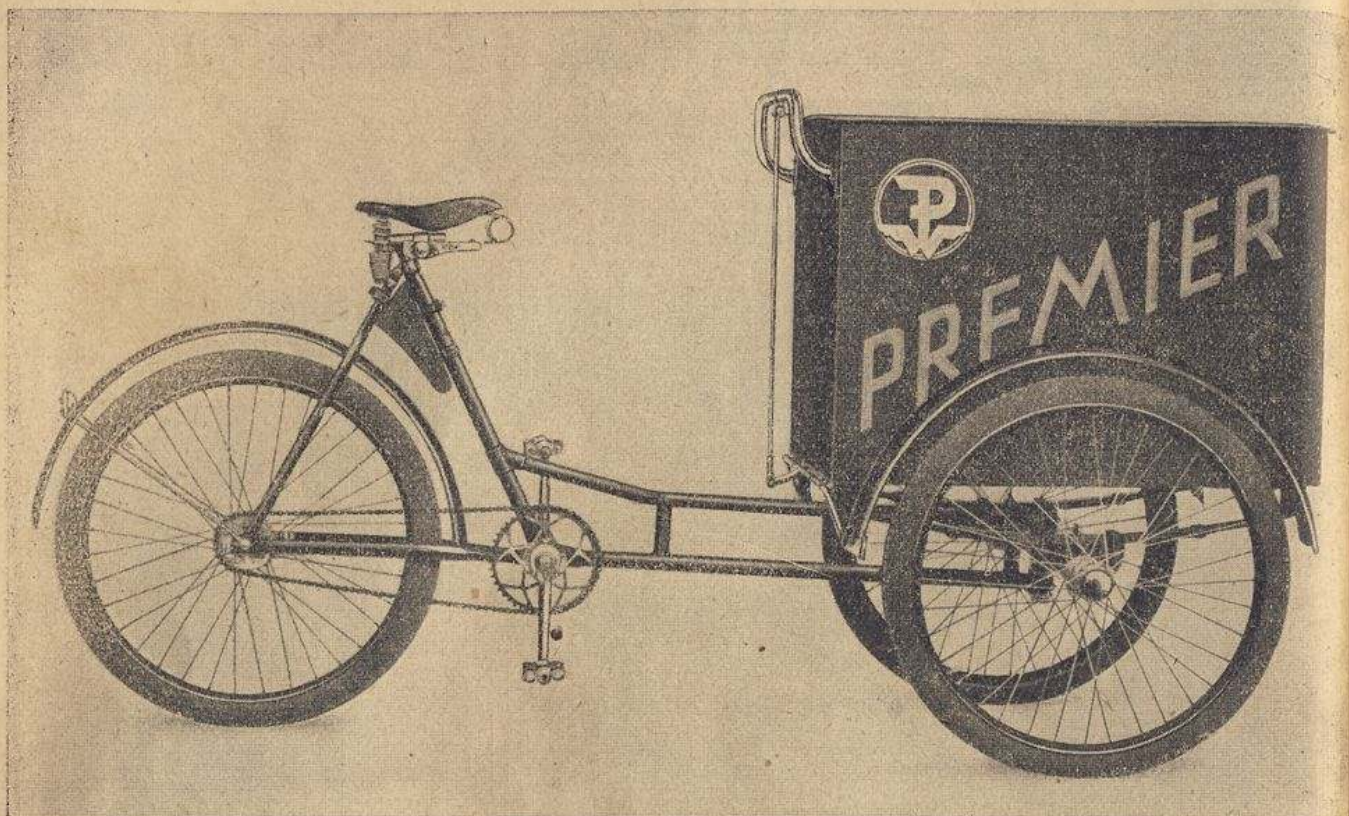
musí každý obchodník, aby se mu zákazníci stále vraceli a přiváděli nové kupce!
I pro Vás obchod potřeboval byste takovou elegantní dopravní dvojkolku nebo tříkolku.



Rozvážení autem je dnes drahé a někdy s malým množstvím se ani nevyplatí. Ale tyto elegantní dopravní dvojkolky nebo tříkolky jsou levné při nákupu, provoz nestojí nic a dobře budou Váš obchod reprezentovat.

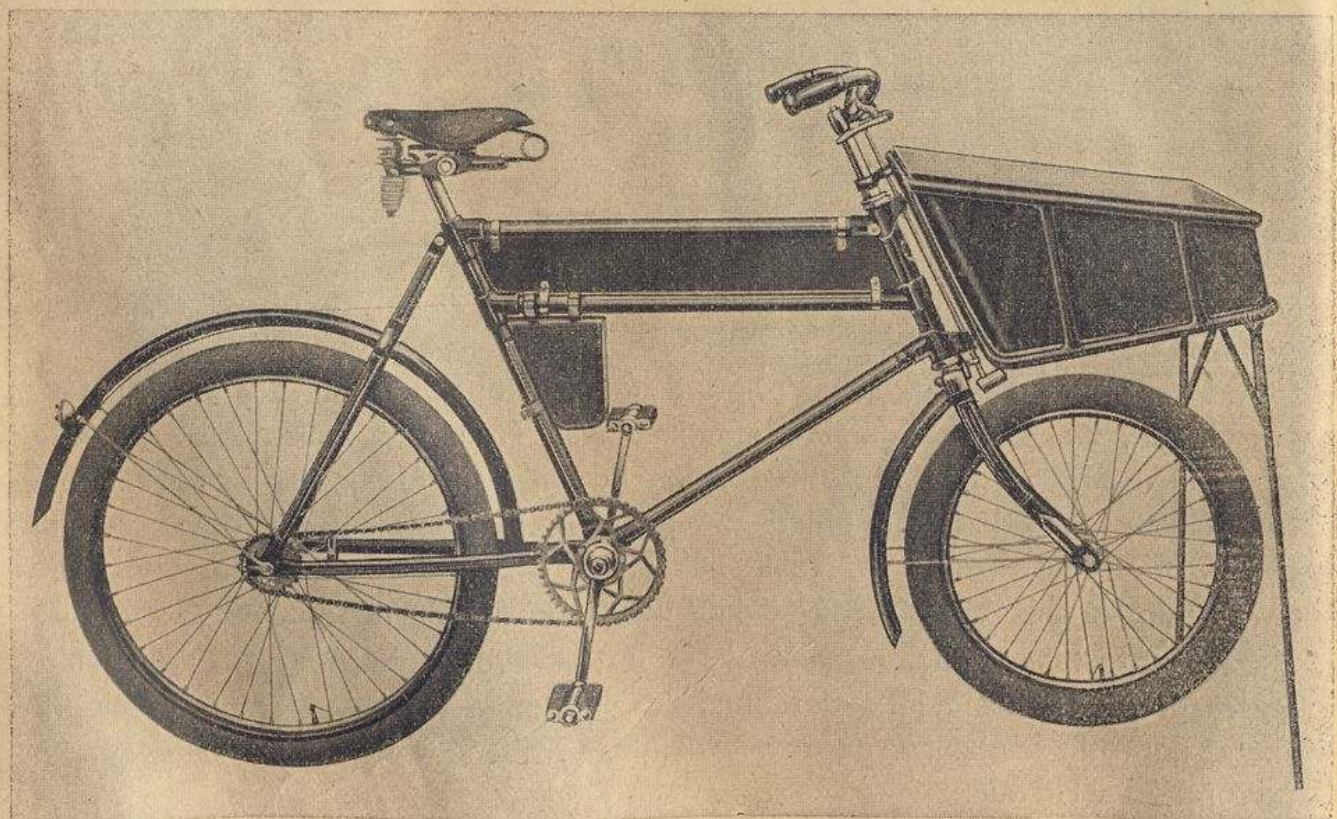
Pamatujte si:

**Kdo rychle dodá —
dvakrát tolik prodá!**



PREMIER-
dopravní tříkolka

Zesílená, nová konstrukce. Balonové gummy. Zesílená volnoběžka Torpedo. Únosnost včetně jezdce 180 kg.



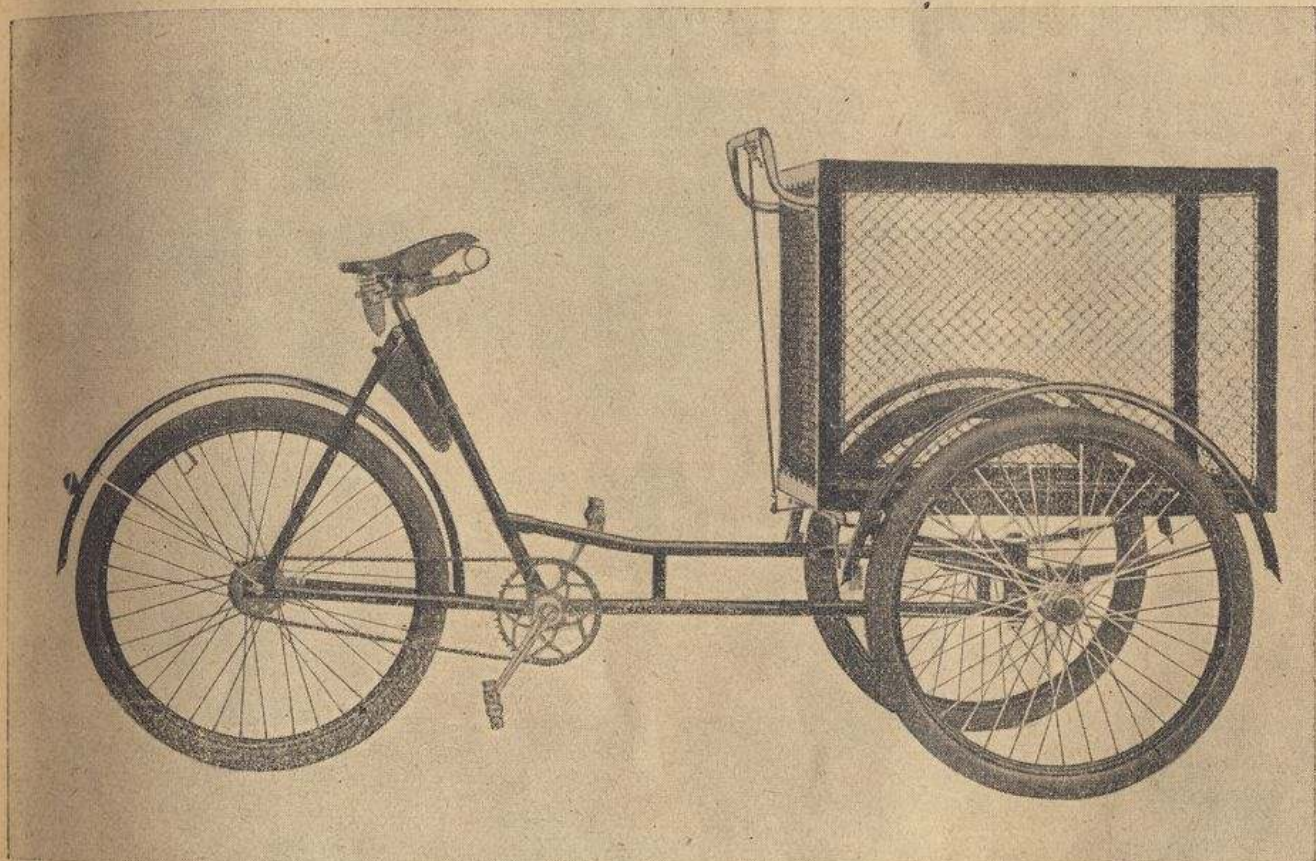
PREMIER-
obchodní dvoukolka

Zvláště silně stavěný rám. Balonové gummy. Únosnost včetně jezdce 110 kg. Přípustné zatížení nosiče 40 kg.

Hodně prodat - rychle dodat . . .

musí každý obchodník, aby se mu zákazníci stále vraceli a přiváděli nové kupce!

I pro Váš obchod potřeboval byste takovouto elegantní dopravní dvojkolku nebo tříkolku.



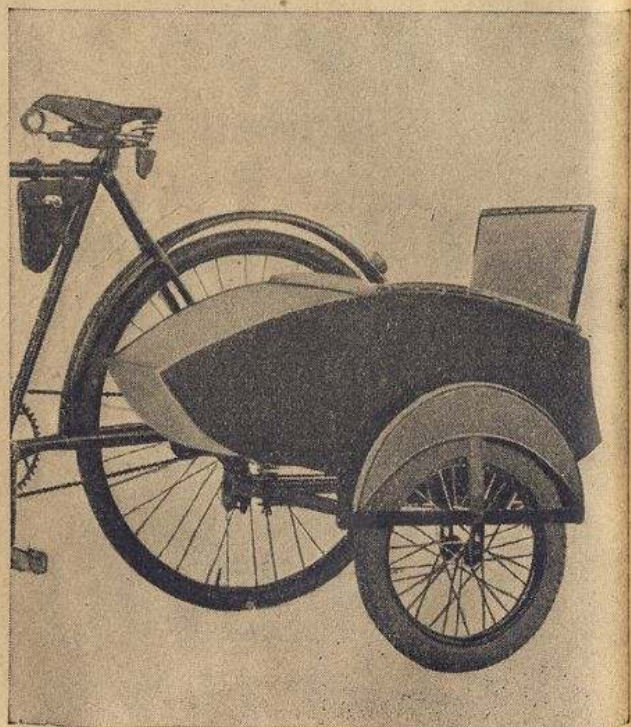
Rozvážení autem je dnes drahé a někdy s malým množstvím se ani nevyplatí. Ale tyto elegantní dopravní dvojkolky nebo tříkolky jsou levné při nákupu, provoz nestojí nic a dobře budou Váš obchod representovat.

Pamatujte si:

**Kdo rychle dodá —
dvakrát tolik prodá!**

Přívěsné vozíky pro jízdní kola,

Jako zvláštní novinku dodávají závody Premier lehký přívěsný vozík pro jízdní kola. Jak níže uvedené vyobrazení napovídá, vyrábějí se tyto vozíky jednak s karoserií pro dopravu zboží, jednak s karoserií pro dopravu osob - dětí. Zvláštní důmyslné zařízení umožňuje montáž těchto vozíků na jakékoliv libovolné kolo v několika málo minutách a rovněž tak i stejně rychlou demontáž.

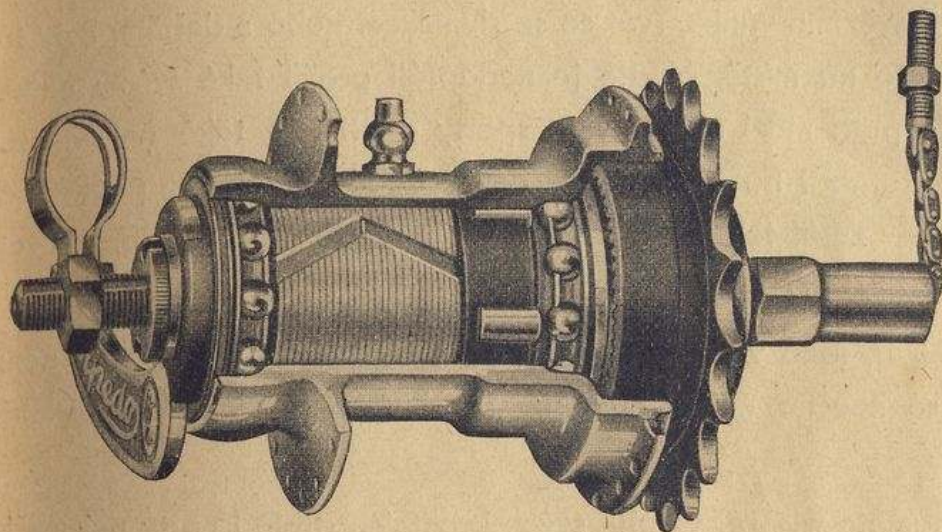


KOLO „PREMIER“

s dvou- a třípřevodovým Torpedem

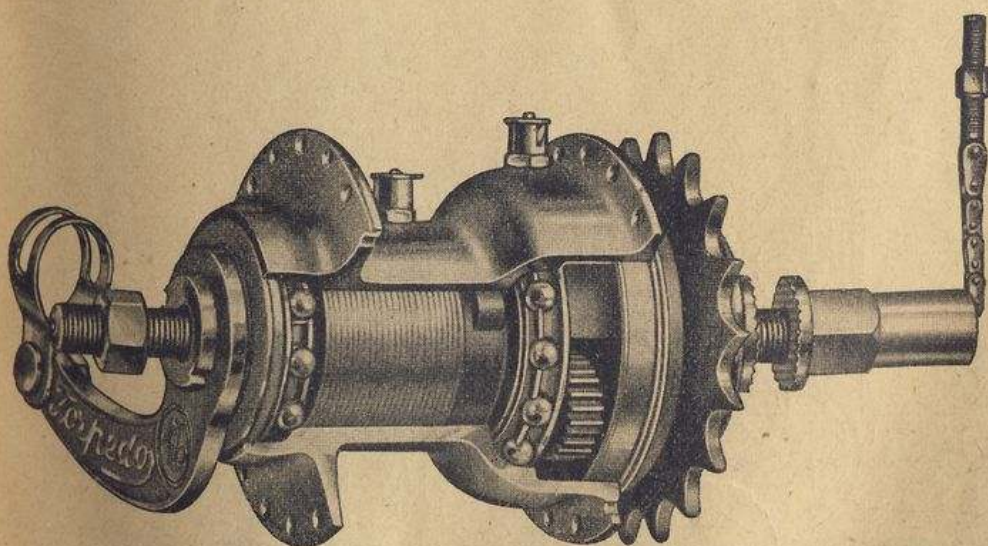


Vícepřevodový náboj Torpedo přináší velké pohodlí. Má volnoběh i zpětnou brzdou jako obyčejný náboj Torpedo, navíc je však opatřen



Dvoupřevodová volnoběžka Torpedo

bez obavy pustiti i do nejhustšího provozu, nemusí se z obavy před předjíždějícími automobily tlačiti úplně na kraj cesty, nemusí s tlu-



Třípřevodová volnoběžka Torpedo

Dvou- neb třípřevodové Torpedo zvyšuje rychlost a bezpečnost jezdce. Může býti beze všeho zamontováno do každého kola.

systemem převodů, které se dají řaditi podobně jako u automobilů.

S dvoupřevodovým neb třípřevodovým nábojem Torpedo může se jezdec

koucím srdcem bojovati proti větru a stoupání. Hmat na páku a jezdec má zařaden převod, odpovídající nejlépe cestě a okamžitým poměrům v provozu.

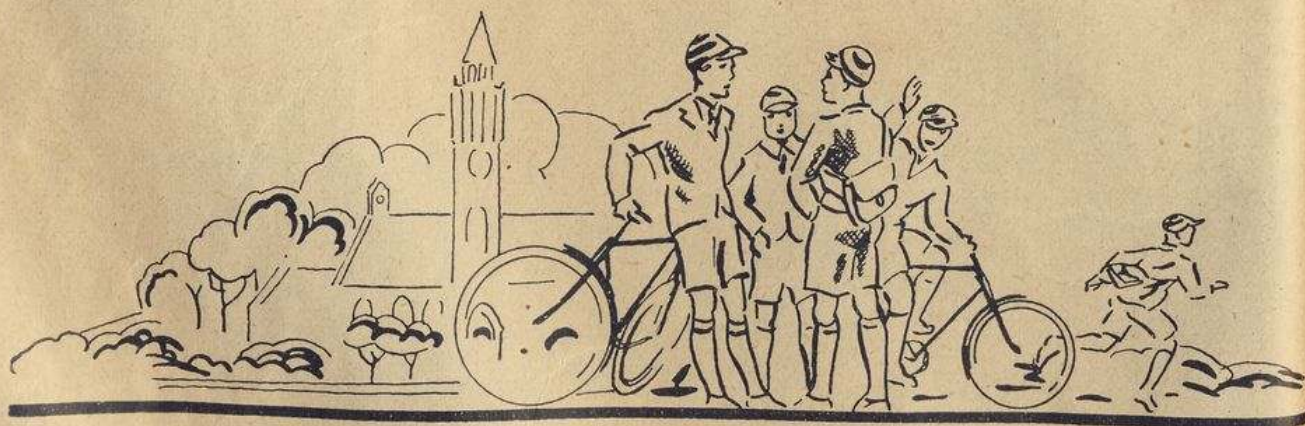
Děti, děti - hola - hola! Jedte na vzduch - vemte kola!

Proč nekoupíte svému dítěti kolo? Vžijte se do svých dětských let, kdy viděli jste prohánět se ty šťastnější kamarády celé hodiny každodenně po nekonečných silnicích nebo hřištích a v parcích. Vzpomeňte si na tu radost, když směli jste po prvé sednout si na kolo a uhánět proti svěžímu vánku, rvát se se sluníčkem nebo s deštěm. Byly to krásné chvíle a není proto na místě, abyste je nedopřáli prožít také svému dítěti. Uvažte, že jízda na kole patří mezi nejzdravější sporty a při tom také nejlevnější. Dítě při něm naučí se pozornosti na frekvenci — což v době překotného pouličního ruchu nelze podceňovat — zesílí tělesně a v každém případě načerpá pro život cenných znalostí.

Jízda na kole není už luxus, jako v době našich dědečků a babiček. Nechť není proto dítěte, které by se neučilo nejzákladnějším sportovním prvkům — praktické jízdě na kole!

Továrna „Premier“ pamatovala při výrobě svých kvalitních strojů i na ty nejmenší. Vyrábí několik modelů chlapeckých, dívčích i dětských kol. Za dobré vysvědčení, na prázdniny, k otužení darujte svému synku či dcerušce kolo. Bude mít radost vaše dítě i vy z jeho zdárného tělesného vývoje!

Pro děti, hola — „Premier“ kola!



*Dež se jen „Premier“ koleček,
radí mi můj moudeý dědeček!*

Zajímavá soutěž mládeže!

Již po několik roků pořádá Č. K. S. Karlín 1885 originelní závody pekařských učňů s nůšemi. Jak velký zájem a oblibu vzbudil tento jedinečný závod dokazuje to, že ná-



U startu

vštevka 20.000 diváků není žádnou vzácností a ostatní sportovní spolky zavádějí takové soutěže také. Při závodech pražských pekařských učňů,

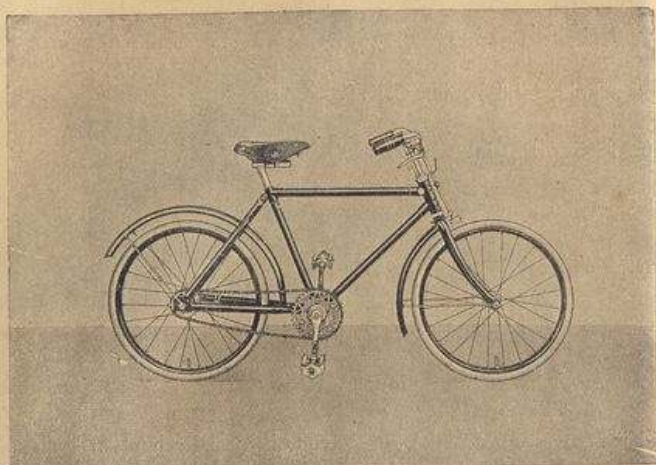


kde startovalo na 170 jezdců, bylo dobyto 1. ceny po 3 léta za sebou na kole Premier.



„Vítěz na kole Premier“

„PREMIER“-kola pro mládež a děti odávají se v různých velikostech.



Dětské kolo „Premier“, chlapecký vzor I

Pro stáří od 5—8 let



Kolo „Premier“, vzor 20 pro chlapce

Pro stáří od 8—12 let



Dětské kolo „Premier“, dívčí vzor II

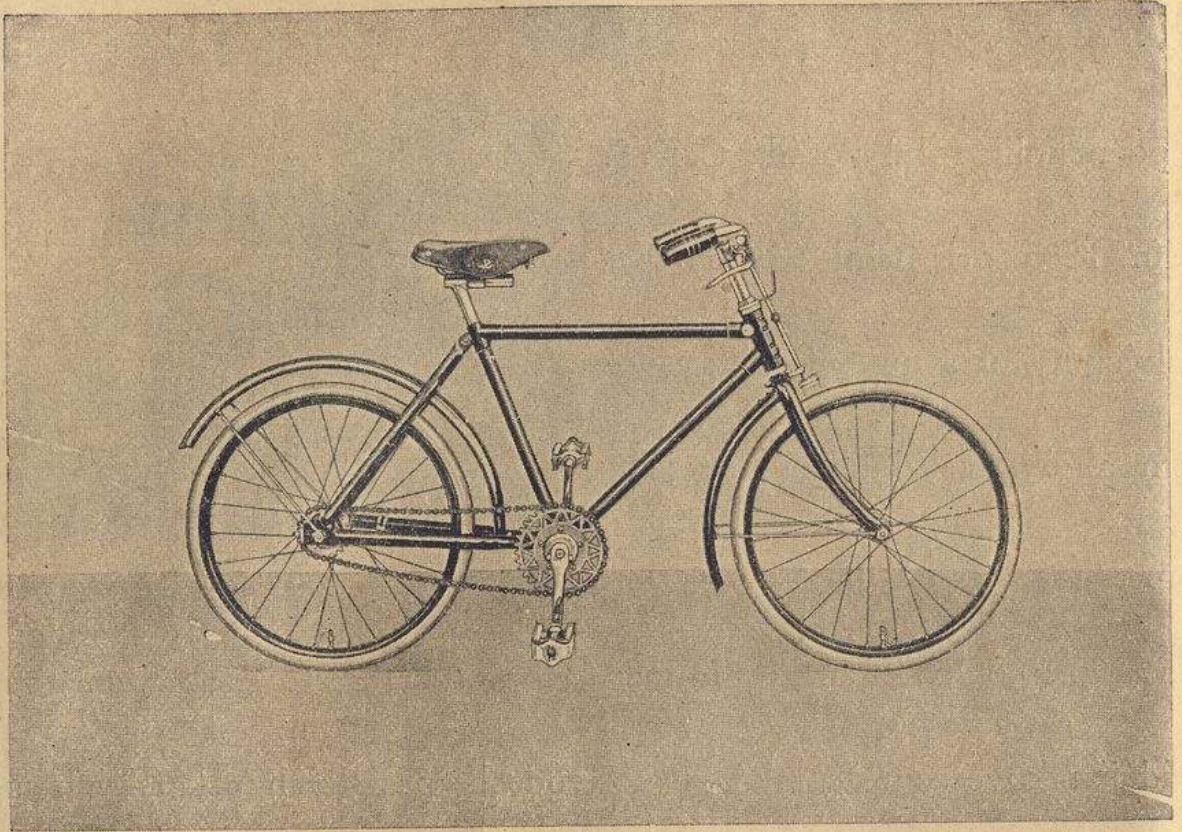
Pro stáří od 5—8 let



Kolo „Premier“, vzor 21 pro dívky

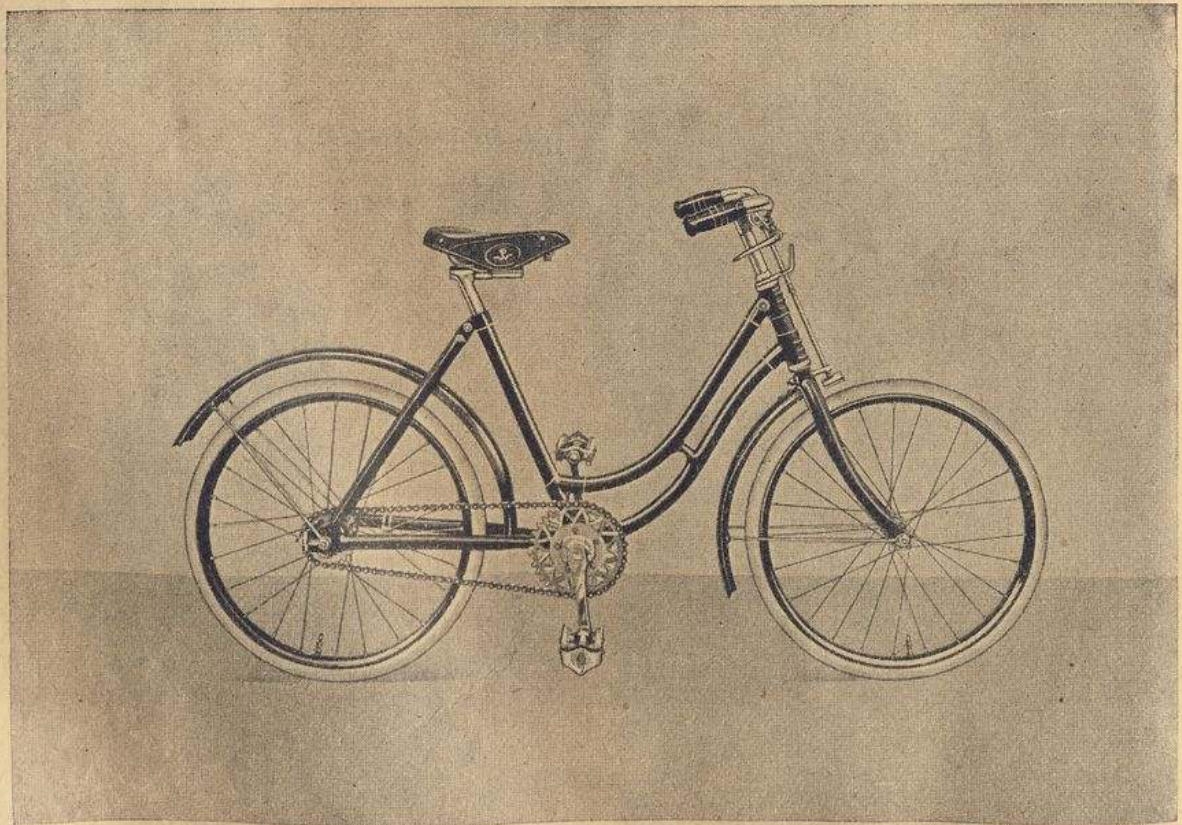
Pro stáří od 8—12 let

„PREMIER“-kola pro mládež a děti



Dětské kolo „Premier“, chlapecký vzor I

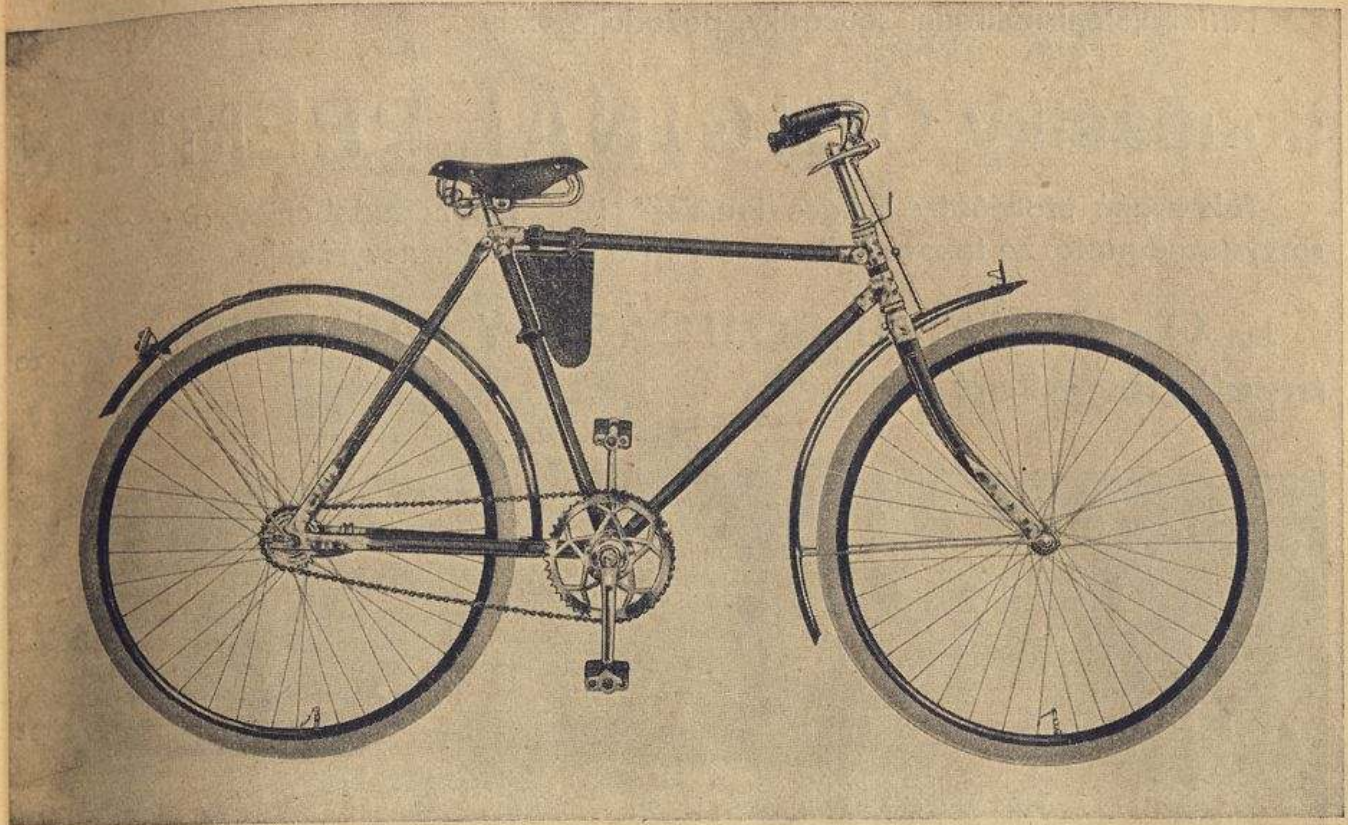
Pro stáří od 5—8 let



Dětské kolo „Premier“, dívčí vzor II

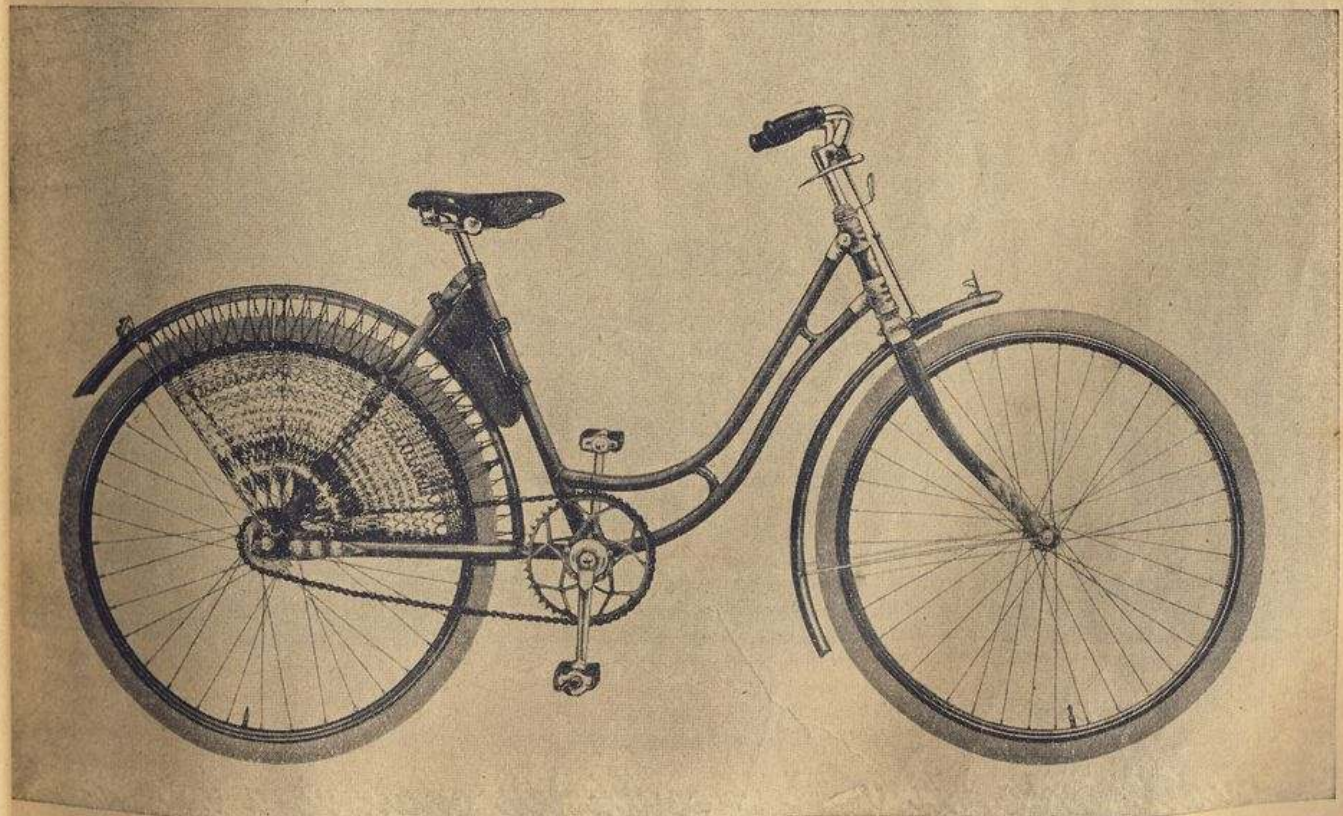
Pro stáří od 5—8 let

odávají se v různých velikostech.



Kolo „Premier“, vzor 20 pro chlapce

Pro stáří od 8—12 let



Kolo „Premier“, vzor 21 pro dívky

Pro stáří od 8—12 let

Hajte svůj zájem!

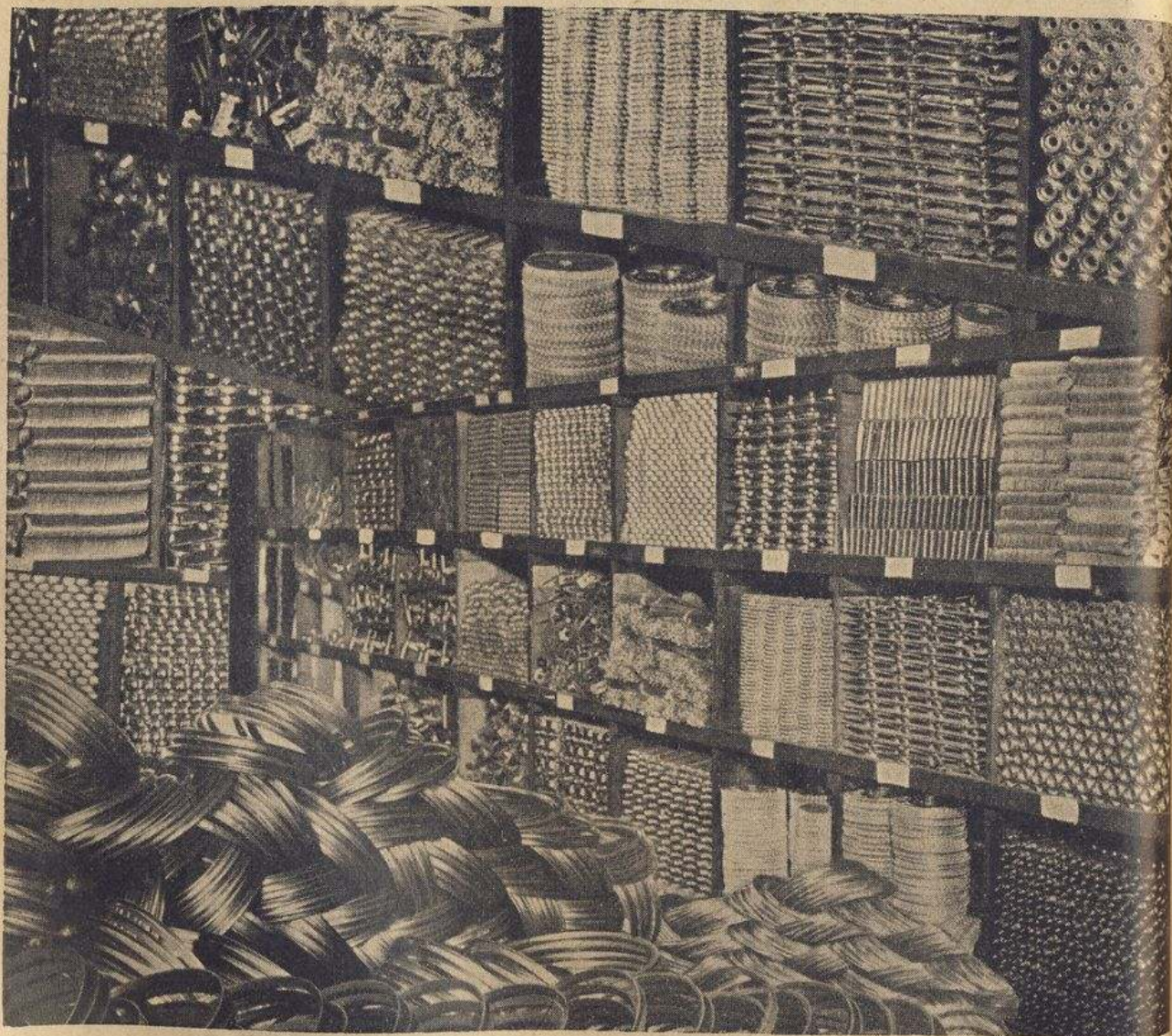
Potřebujete-li náhradní součástky, požadujte vždy



součástky ORIGINAL PREMIER

Tak zvané „součástky imitace Premier“ jsou jen napodobeniny a upozorňují se výslovně na to, že takové imitace se v továrně Premier nevyrábějí.

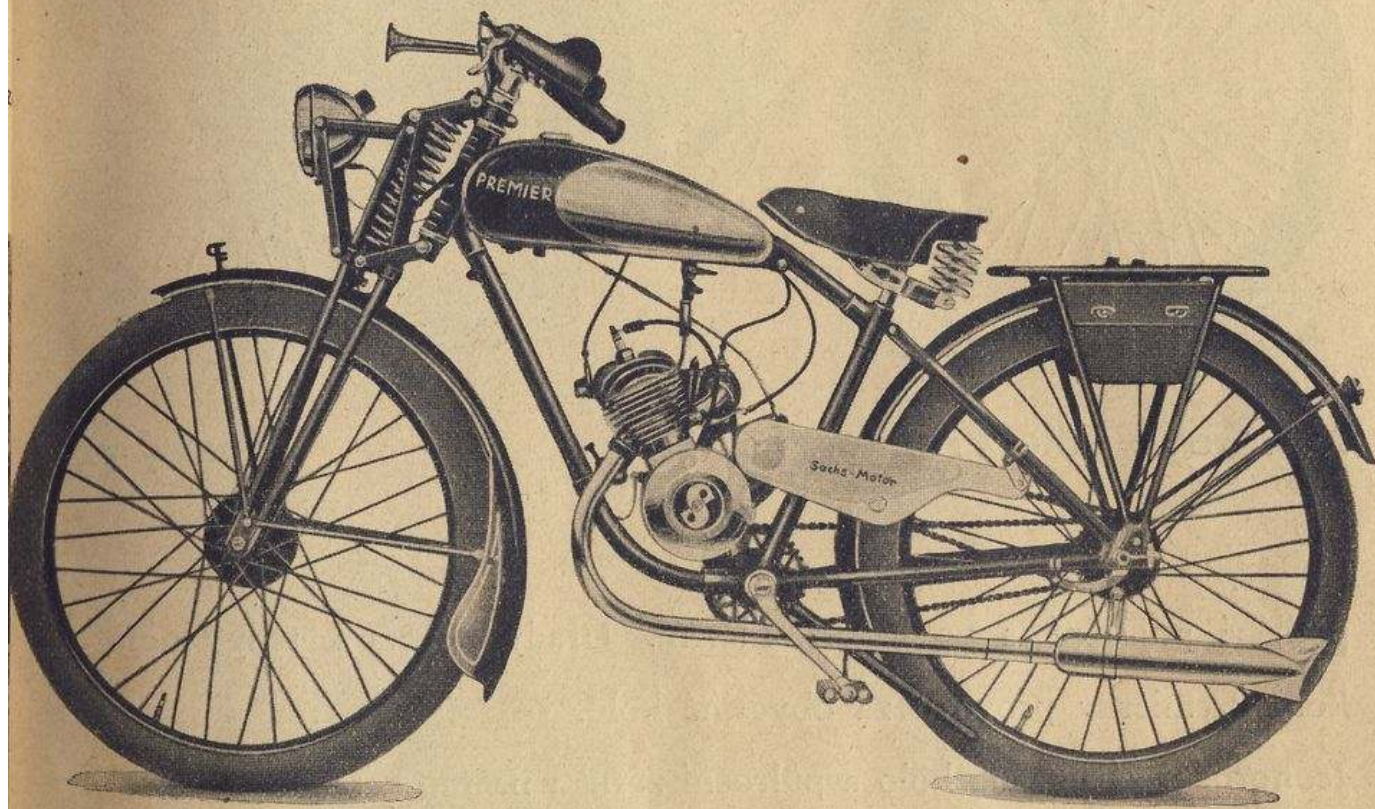
Jen **ORIGINALNÍ SOUČÁSTKY PREMIER** ručí Vám za prvotřídní jakost!



Snímky ze skladu hotového zboží.

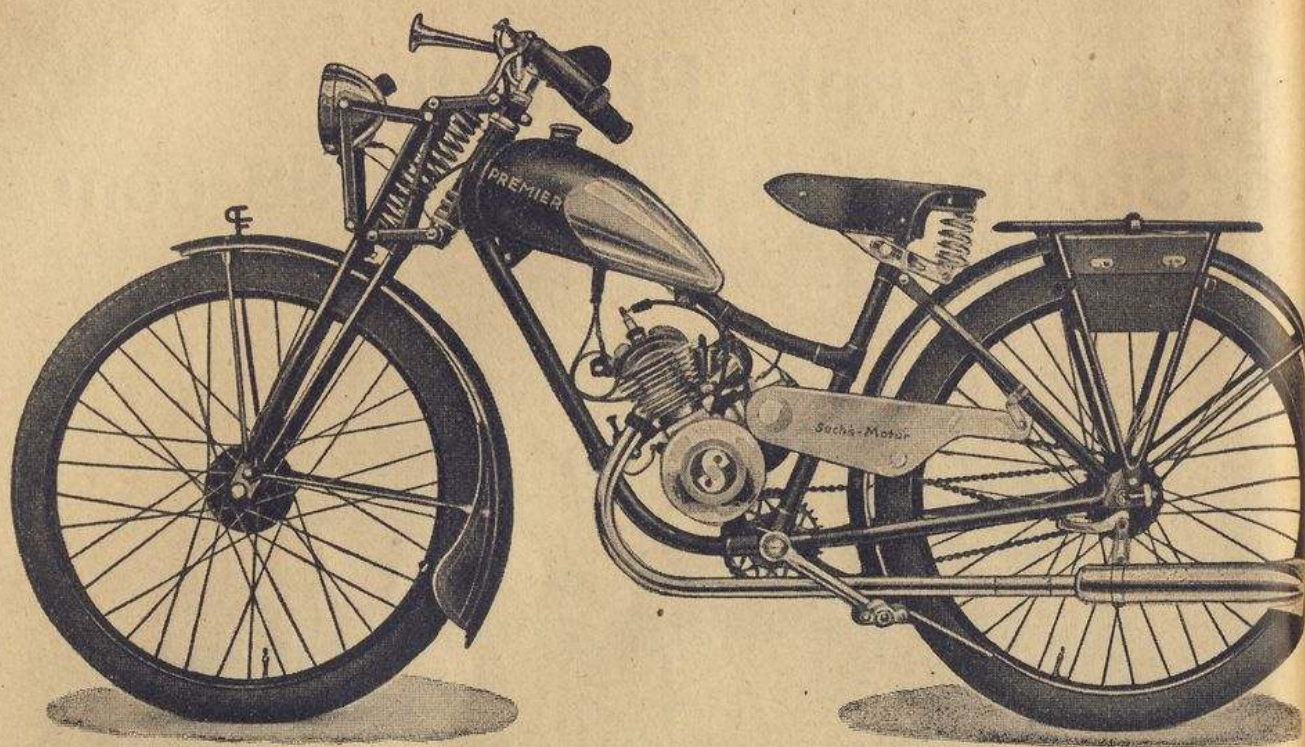
Budíž proto při výběru součástek opatrný a vol jen „Original Premier“!

Motorové kolo Premier se Sachsovým motorem 98 ccm



Toto motorové kolo ztělesňuje ideální motorový dopravní prostředek. Zacházení s ním je velmi jednoduché, provoz je levný a naprosto spolehlivý. K obsluze takového stroje nepotřebujete proto žádných zvláštních znalostí. Ve všech částech dobře promyšlená konstrukce, jednoduchý a spolehlivý způsob stavby Sachsova motoru, jakož i nízké, pohodlné sedlo umožňují snadné a jisté řízení motorového kola. Kromě minimální spotřeby pohonných látek provoz tohoto motorového kola nic nestojí, neboť motorové kolo Premier nepodléhá silniční dani, nepotřebujete vůdčího listu, ne-





Motorové kolo Premier

Dámský vzor

podléhá pojištění a povinnosti hlášení. Úřady považují tedy motorové kolo Premier v provozu za obyčejné kolo.

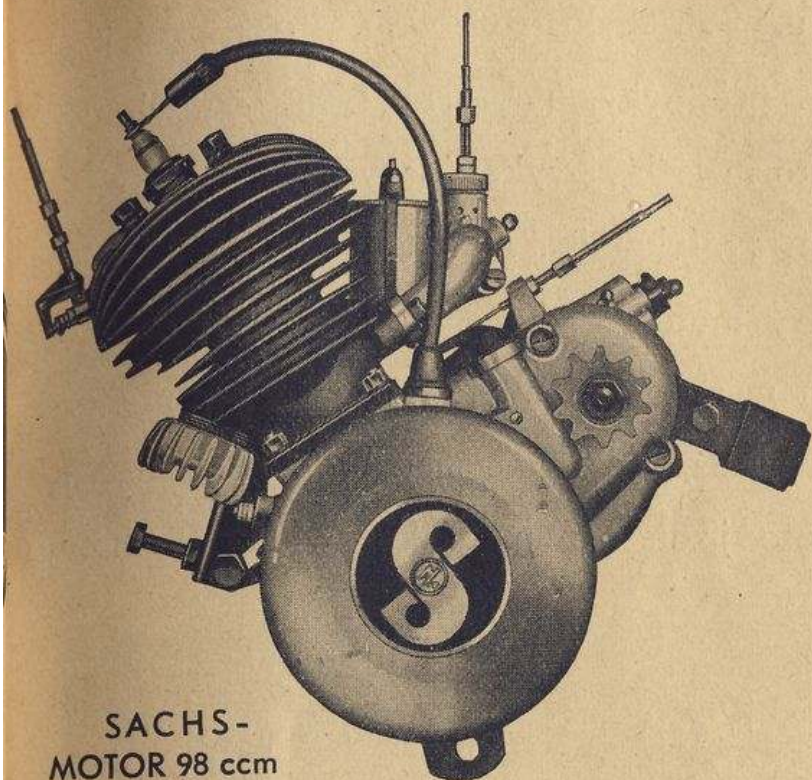
Jednoroční záruka na kolo a půlroční záruka na motor ručí za tento kvalitní výrobek.

Svým výkonem při opětovaných zkušebních jízdách Sachsův motor vždy skvěle obstál. Chceme se tu zmíniti jen o závodech o zlatý pohár (Bol d'or) ve Francii a o jízdě přes Alpy, které byly důkazem o naprosté spolehlivosti a ohromném výkonu těchto malých motorů.

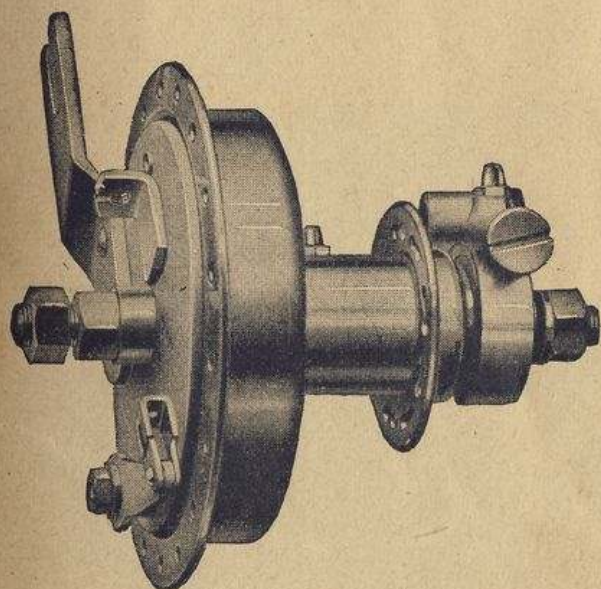
Bol d'or jsou klasické motocyklové závody Francie. Konají se již po 15 let o svatodušních svátcích v lese Saint Germain u Paříže, kde nejlepší jezdci Francie bojují po 24 hodin, na ploše tvaru trojúhelníku, velikosti 4 km

o největší počtu. 1934 získal Francouz Kohler na Sachsově motoru rekord své třídy a sice ujel 1504 km při průměrné rychlosti 62.7 km. Roku 1935 dosáhl Kratzer-Schweinfurt po

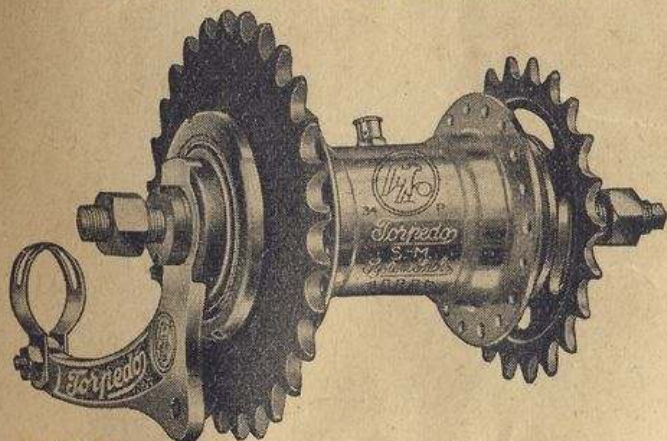




SACHS-
MOTOR 98 ccm



PŘEDNÍ NÁBOJ SACHS
S BUBNOVOU BRZDOU



MOTOROVÝ NÁBOJ TORPEDO

druhé na Sachsově motoru hladkého vítězství tím, že ujel ve 24 hodinách trať 1467 km průměrnou rychlostí 62 km. Roku 1936 závodilo 44 jezdců na strojích různých sil. Byl mrazivý chlad a silně pršelo. Závodění na hladkém asfaltu bylo těžké jako nikdy před tím. Zase zvítězily Sachsovy motory. Maucourant jel na Sachsově motoru, nehledě k špatnému počasí, 1936 km průměrem 58 km, druhý na Sachsmotoru ujel 1300 km. To jest přibližně vzdálenost mezi Berlínem a Římem. Podnět k alpské jízdě dala sázka. Zpráva dvou mladých dam, které na kolech se Sachsovými motory projely Švýcarskem, vzbudila ve veřejnosti pochybnost. Fa Fichtel & Sachs požádala pochybovače, aby určil kteroukoliv



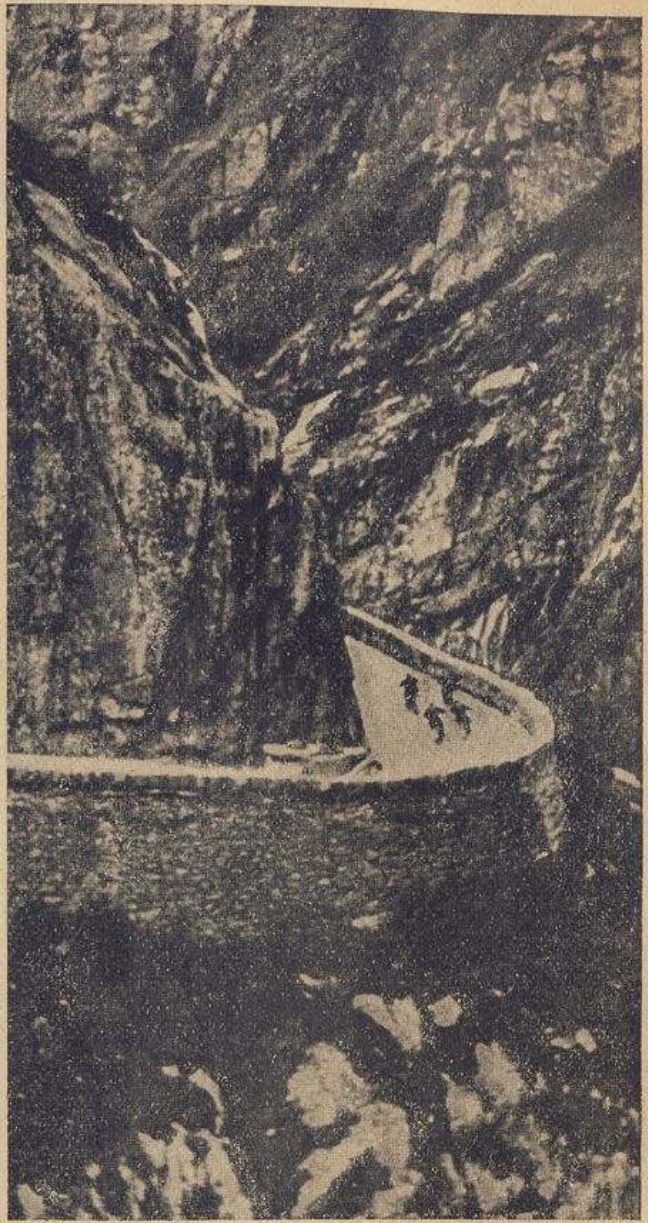
trať Alpami pro zkušební jízdu. Tak bylo rozhodnuto o Alpské jízdě dlouhé 1000 km a vedoucí 14 průsmyky, neboť firma Fichtel & Sachs zůstala ještě podmínky. Cesta tato měla být vykonána ve 4 dnech. Konala se pod kontrolou Nejvyšší sportovní komise. Překvapující výsledek jest dosud v paměti všech: Sachsovy motory vykonaly celou cestu místo ve čtyřech již ve třech dnech, bez nejmenší závady. Prohlídka strojů Sportovní komisí na konci jízdy ukázala, že stroje nebyly vůbec unaveny a byly by mohly vykonati tuto jízdu znovu. Sázku vyhrály Sachsovy motory na celé čáře.



Na štěrkové silnici v jižním Švýcarsku.



Průsmyky Furka (2431 m), St. Gotthardt (2119 m),



V Höllentalu u Andermattu.



Lukmanier a Oberalm byly projety v jednom dopoledni.



Od průsmyku Bernardino (2063 m) do Locarna.

Cyklisté, dbejte se před úrazy !!

Jest všeobecně známo, že v důsledku silně se rozmáhajícího motorismu, jakož i značného přírůstku kol stoupají bohužel také úměrně i úrazy na silnicích. V neposlední řadě má na těchto úrazech značný podíl i nedostatečné, neodpovídající osvětlení. Při dešti a mlze jest pak nebezpečí dvojnásobné, neboť jezdci silně vadí ve výhledu přirozený odraz světelných paprsků od mokré silnice a to i při sebelepším osvětlení. Další příčinou úrazů bývá konečně i to, že dosavadními osvětleními nejsou dostatečně osvětleny silniční zatáčky. Světelný kužel dosahuje větší či menší dálky, ale jeho rozptyl do stran jest tak nepatrný, že nestačí osvětliti plně i ostré zatáčky.

Známá továrna na velocipedové součástky „Assmannovy závody“ přináší na trh jako novinku nově konstruované sklo proti mlze a to pro auto-moto a velocipedové reflektory. Tato novinka byla patentována ve všech v úvahu připadajících státech. Vhodně řešeným uspořádáním výbrusu skla, které lze nazvati duchaplným a přímo vědeckým, bylo docíleno následujících výhod:

- **Oslnění naprosto vyloučeno.**
- **Zvýšené působení do hloubky a rozptyl světla do stran nejméně 15 m.**
- **Daleký výhled při dešti i mlze.**
- **Žádný odraz na mokřích asfaltových silnicích.**

Ačkoliv „Assmannovy závody“ opatřily svoje nejmoderněji provedené reflektory těmito skly proti mlze teprve před krátkou dobou, obdržely již od celé řady cyklistů mnoho připisů, oplývajících chválou těchto skel.

Pro nedostatek místa uvádíme zde jen posudek jednoho z nejznámějších závodníků, pana Rudolfa Laubeho, vítěze mnoha silničních závodů v ČSR.:



*Dosud i při dobrém světle v mlze málo výhledu,
teď před mlžným skličkem Assmann mlha mizí z dohledu.
Ač světlo mnohem silněji svítí, přec jen neoslňuje,
kdo si Assmann skličko koupí, ten si jenom libuje.*

Tak působí nejmoderněji provedený reflektor Assmann (výr. č. 302 a 302a) opatřený novým patentovaným ASSMANNOVÝM sklem proti mlze:

Originální snímek (v noci)



Osvětlení s normálním světlem: Oslňující světlo s úzkým rozptylem do stran a normální dosah světla.

Originální snímek (v noci)



Osvětlení s Assmannovým sklem proti mlze: Neoslňující světlo s rozptylem do stran 15 m a zvýšený dosah světla.

Pan Laube píše:

S radostí Vám sděluji své zkušenosti, získané použitím Vašeho mlžného skla Assmann:

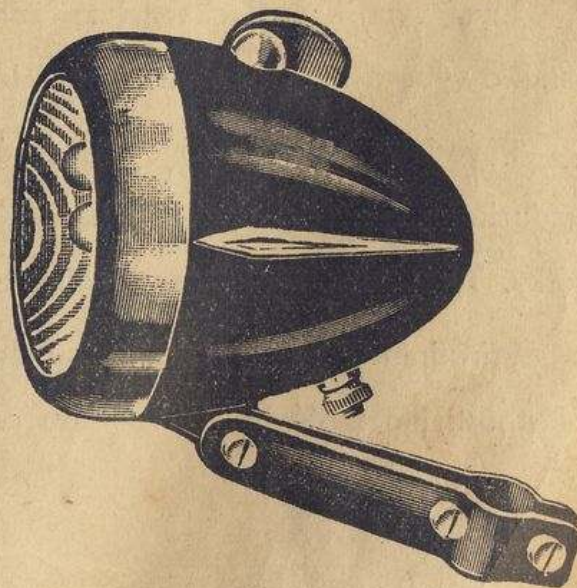
Dlouholetou jízdou na kole nabyt jsem mnoha zkušeností s různými osvětleními a zjistil jsem nyní, že Vaše nové sklo dosáhlo jistě nejvyššího bodu dnešní techniky.

Neoslňuje a ozařuje celou jízdní dráhu již od samého kola v plné šíři nejméně 12—15 metrů, při čemž výhled do dálky oproti obyčejnému osvětlení netrpí ani v nejmenším.

Při mlhavém a deštivém počasí se délka paprsků v žádném směru nezkracuje a zaručuje oproti obvykle používaným sklům odpovídající výhled.

V budoucnu bude tato novinka pro každého cyklistu nepostradatelnou a mohu proto každému, kdo klade váhu na bezvadné osvětlení, co nejlépe doporučit mlžná skla „ASSMANN“.

K dostání ve všech obchodech velocipedy.





Od kamenného uhlí

až k lakům

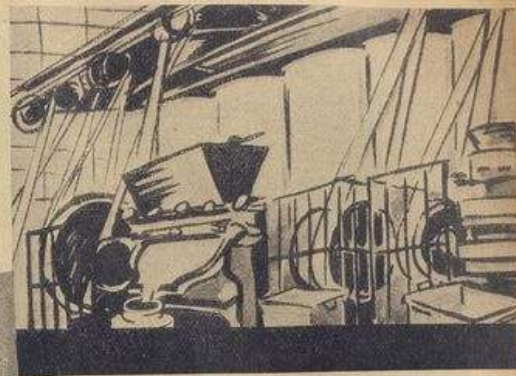
na železniční kola

Pěkné lakování je nejlepší ozdoba železničního kola. Takový lak se nechá snadno čistit a chrání kolo před rzi. Ale musí to být lak trvanlivý, aby vzdoroval slunci, vodě a jiné nepohodě. Proto se užívalo k lakování kol ponejvíce laků černých, které bývaly nejtrvanlivější. To bývalo.

Nyní vynášeli naši chemici způsob výroby nových syntetických laků, které mají mnoho výborných předností a které lze vyrábět ve všech barvách.

Původní surovina pro syntetické laky je kamenné uhlí. Toto se zahřívá ve vzduchoprázdných kotlích, čímž se získává svítící plyn a mnohé jiné pevné i tekuté látky. Tyto látky se zpracovávají další chemickou cestou na umělé kopály.

Přírodní kopály a pryskyřice mají různé typické vlastnosti, dané jim přírodou a tyto vlastnosti jim zůstávají. Chemickou cestou podařilo se však připravit umělé kopály



tak, jak se pro výrobu laků nejlépe potřebují, aby měly vyrobené laky nejlepší vlastnosti.

Z takovýchto umělých pryskyřic se vyrábí nový syntetický lak „DURLIN“. Durlin se vyrábí ve všech barvách, lze proto lakovat kola i pestrými barvami a lakování je právě tak trvanlivé, jako dřívější smalty černé.

Durlin má všechny možné dobré vlastnosti. Schne rychle s vysokým leskem, kryje většinou jedním nátěrem a pěkně se rozlévá. Nátěr je opravdu velmi trvanlivý a neodprýská ani tehdy, když se nějaká lakovaná část pokrývá, anebo pomačká.

Durlin se vyrábí ve dvou druzích a to na vzduchu schnoucí a v peci schnoucí a nechá se natírat i stříkat pistolí.

Zašle lakování Durlinem se nechá též velmi snadno vyčistit a vyleštiti „DURLIN POLISH“.

REICHHOLD, FLÜGGER & BOECKINGOVÁRNA NA LAKY BRATISLAVA



Od kamenného uhlí

až k laku

Pěkné lakování je nejlepší ozdoba jízdního kola. Takový lak se nechá snadno čistiti a chrání kolo před rží. Ale musí to býti lak trvanlivý, aby vzdoroval slunci, vodě a jiné nepohodě. Proto se užívalo k lakování kol ponejvíce laků černých, které bývaly nejtrvanlivější. To bývalo.

Nyní vynášeli naši chemici způsob výroby nových syntetických laků, které mají mnoho výborných předností a které lze vyráběti ve všech barvách.

Původní surovina pro syntetické laky je kamenné uhlí. Toto se zahřívá ve vzduchoprázdných kotlích, čímž se získává svítící plyn a mnohé jiné pevné i tekuté látky. Tyto látky se zpracovávají další chemickou cestou na umělé kopály.

Přírodní kopály a pryskyřice mají různé typické vlastnosti, dané jim přírodou a tyto vlastnosti jim zůstávají. Chemickou cestou podařilo se však připravit umělé kopály

REICHHOLD, FLÜGGER & BOECKING



Jedni kola

tak, jak se pro výrobu laků nejlépe potřebují, aby měly vyrobené laky nejlepší vlastnosti.

Z takovýchto umělých pryskyřic se vyrábí nový syntetický lak „DURLIN“. Durlin se vyrábí ve všech barvách, lze proto lakovat kola i pestrými barvami a lakování je právě tak trvanlivé, jako dřívější smalty černé.

Durlin má všechny možné dobré vlastnosti. Schne rychle s vysokým leskem, kryje většinou jedním nátěrem a pěkně se rozlévá. Nátěr je opravdu velmi trvanlivý a neodprýská ani tehdy, když se nějaká lakovaná část pokříví, anebo pomačká.

Durlin se vyrábí ve dvou druzích a to na vzduchu schnoucí a v peci schnoucí a nechá se natírat i stříkat pistolí.

Zašlé lakování Durlinem se nechá též velmi snadno vyčistit a vyleštit „DURLIN POLISH“.

OVÁRNA NA LAKY BRATISLAVA



Každé staré jízdní kolo

bude jako nové, použije-li se k nátěru

laku DURLIN

Nanáší se štětcem, bez podkladu, přímo na kov. Nátěr uschne v několika hodinách, je elastický a má lesk jako smalt v peci vypalovaný.

Vysoké kolo, jaké bylo ve skutečnosti.

S orig. perokresbou.

Napsal Rich. Rud. Waechter, přeložil Václav Šulc.

(Otisk jen se souhlasem autora.)

K žádosti továrny na kola „Premier“ v Chebu, abych uveřejnil v této příručce svoje dlouholeté zkušenosti s vysokým kolem, chápu se milerád pera. To tím spíše, že by se sotva našli jiní bývalí jezdci na vysokém kole, kteří by byli ocohtni zvěčniti literárně památku tohoto zneuznaného stroje.

Prvním mým vysokým kolem bylo kolo anglické, Premier-výrobek firmy Hillmann, Herbert & Cooper, Coventry, zakladatelky továrny Premier a velocipedového průmyslu na kontinentě vůbec — což je o důvod více, aby této skutečnosti bylo na tomto místě s úctou vzpomenu.

Tehdy, 18letý, měl jsem na podzim roku 1883 jen čistou náhodou příležitost najmouti si na jeden měsíc dřevěné, klikami a pedály opatřené, železem oráfované vysoké kolo, jehož majitel měl neohrabaného kola přechodně právě tak dost. Kolo bylo dílem jednoho koláře. Přední kolo bylo jen jeden metr vysoké, paprsky poměrně slabé — z dubového dřeva — náboj dřevěný, podobný náboji kola lehkého vozu; masivní železný hřbet (obruč) v síle tlustého pravítka a železnou přední vidlici zhotovil kovář. Vozidlo vážilo daleko přes 50 kg a bylo natřeno křiklavou červenou barvou jako hasičská stříkačka. Obě železné osy byly uloženy v mosazných ložiskách. — Ne, nebyla to skutečně žádná maličkost, zvládnouti toto vozidlo. Mně alespoň, který jsem byl přece mladý, silný a horlivý sportovec, nepodařilo se zdolati, byť i jen malé stoupání a musel jsem se omeziti jen na jízdu několika set metrů na dobré a rovné silnici. Stroj totiž takřka váznul či lpěl na zemi a když jsem z prostředku silnice jen mírně klenuté, sjel na pěšinu, byla to pak skutečně těžká práce, než jsem se zase dostal na střed

Přes všechny tyto potíže, s neumdlévající snahou — po mnoha pádech, při kterých bylo nutno chrániti se před nebezpečnou vahou stroje — a za příležitostné výpomoci mého bratra, naučil jsem se konečně jízdě na vysokém kole, při čemž mi vydatnou vzpruhou byly sportovní čest a pomyšlení na předem zaplacené nájemné. Vzpomínám si docela přesně na den, kdy jsem majiteli, střední, zavalitější silnější postavy, vousatému to pánovi, odváděl jeho kolo a když jsem mu na jeho výzvu předvedl hrdě svoje jezdecké umění. Ne bez závisi přiznal, že ani on sám by nedovedl kolo lépe zvládnouti. Tehdy jsem si to nemohl dosti dobře vysvětliti, ale později jsem tuto příčinu věděl: ten muž byl tělesně příliš malý. K jízdě na vysokém kole patří vysokí, štíhlí lidé s dlouhými nohama — malý muž nebyl nikdy dobrým jezdcem na vysokém kole — jmenovanému byl již na újmu malý průměr jeho předního kola.

V květnu 1884 byla konečně vyplněna moje až chorobně vystupňovaná touha po řádném vysokém kole. Továrna na jízdní kola a šicí stroje Christ. N. Schad, Mnichov,



ma 119

rozvinula tehdy skutečně velkorysou propagandu za účelem zavedení nového sportovního vozidla tak zvaného „bicykl“. Začátkem května vyslala tato firma jednoho učitele jízdy (Hildebrand se jmenoval) do Hofu v Bavorsku, ve kterémžto městě se hlásili zájemci na vysoká kola. Pán Hildebrand — stejně zdatný jezdec na vysokém kole jako prodavač, k tomu ještě dobrý společník a ideální kamarád, zůstal v H. a jeho okolí téměř půl roku, zkrátka byl všude tam, kde se pro něho vyskytl nějaký dobrý obchod. Nikdy nebyl viděn jinak než ve sportovním oděvu. Díky jeho zdatnosti měl jsem již v polovici května 1884 nový anglický „bicykl“, a to jak již dříve řečeno, výrobek firmy Hillmann, Herbert & Cooper, Coventry. Kolo bylo v katalogu označeno takto: Popular-Premier, 54 coulů, lesklá ocel, přední kolo s kuličkovým ložiskem, zadní kolo s dvojitým konusovým ložiskem, rovné řídítka, pedály s konusy. Lesklá ocel značilo: neponiklované, tedy levnější, než jinak úplně stejné, poniklované modely. Nebylo to tehdy zrovna dlouho po zbavení hrůz od nepravdivých řeckých sloves a ablativus absolutus, a byl jsem učněm ve velkoobchodě s přízí (praktikant, jak se tomu zde hezky říká) a neměl jsem samozřejmě peněz nazbyt, takže jsem se musel při koupi sportovního nářadí uskrvniti. Zato jsem měl ale příjemnou službu a milého šéfa, který mi po všechny neděle dal volno (což byla tehdy velká zvláštnost!), takže jsem mohl večer a v neděli dostatečně holdovati oblíbenému sportu — jízde na kole.

Byl jsem „ve svých střevících“ — tak se tehdy při cyklistice říkalo — „178 cm vysoký“, tedy vhodná výše předního kola činila 54 anglických coulů, t. j. 137 cm. Dvojité konusové ložisko vzadu znamenalo, že malé zadní kolečko běželo na dvou ocelových konusech v bronzových ložiskách. Tehdy jsem této okolnosti nepřikládal zvláštního významu, nýbrž řídil jsem se jen lácí. Později jsem však poznal, že to má stinné stránky a složil jsem na toto dvojité konusové ložisko resignovaný verš:

V oleji ho udržeti —
k tomu nutno vůli míti.

Přihodilo se totiž, že při delších jízdách běželo ložisko na sucho, což mělo pravidelně za následek kapitální pád. Technicky se tomu říká zadření neb zavaření! Při kuličkovém ložisku se to přihoditi přirozeně nemohlo.

Ale toto jen tak mimochodem! Tato nehoda přihodila se mi jen jedenkrát a to ještě jen z vlastní viny, poněvadž jsem včas neolejoval.

Jinak jsem byl ale tímto novým strojem velmi nadšen. To byl přímo královský požitek oproti někdejší žalostné dřině na dřevěném stroji, který kromě toho také byl pro moje dlouhé nohy příliš nízký; již při prvním pokuse jsem si vedl docela dobře, kolo jelo na krásných gumových obručích hravě lehce a i když mne můj přísný učitel Hildebrand nepříznivě kritisoval, že jsem si na té staré „dřevěné koze“ zkazil „styl“ a zvykl si na „těžké šlapání“, jeho kritika s ohledem na moje pokroky brzy umlkla, takže mne bez starostí mohl ponechati sobě samému, a mohl jíti do hostinské místnosti zahrát si oblíbenou hru kulečnick. (Jízdu jsme totiž cvičili ve velkém parketovém sále.) Nasednouti jsem uměl brzy, kdežto hladké sesednutí s takové výše ukázalo se přece jen těžším. „V neděli jedeme na první výlet“, řekl H., „abys věděl: na silnici to nejde tak lehce jako na parketu, zde se musí šlapat, můj milý!“ (Říkal mi totiž k vůli jednoduchosti a krátkosti „Ty“.) Šlapati jsem dovedl, díky dřevěnému stroji! Nedělní výlet vykonali jsme po krásné, hladké, 8 km úplně rovné silnici do nedalekého městečka R., obě cesty 28 km, s úplně uspokojujícím průběhem — nehledě na jeden malý případ. Mistr Hildebrandt učil mne pak opatrnému zacházení s brzdou na povlovném spádu (s velkého kopce do R. jsem musel kolo vésti!) a zpětnému šlapání. Byl se mnou spokojen. V důsledku toho mne již ponechal úplně sobě samému a dále se o mne nestaral, nýbrž věnoval se jiným začátečníkům.

TEPRVE PŘI JÍZDĚ NA KOLE PREMI

Ze mne se stal brzy cechovní, zdatný jezdec na vysokém kole, kterému jsem zůstal téměř po 10 roků věrný, až jsem v r. 1892 přešel k nízkému kolu a to hned s pneumatikami. To sem však nepatří, neboť mým úkolem jest zabývat se vysokým kolem a jeho technickými jednotlivostmi a vadami.

Především tedy brzda. Uvádím-li tuto na prvním místě jako závadu vysokého kola, činím tak plným právem. Ocelová, pravoúhlá brzdová bota ovládala se pákou se řídítka pravou rukou a brzdila na gumě velkého kola asi 10 cm před hlavou řízení. Brzdící účinek byl nepatrný, dokonce nepostačitelny a brzdová bota se na pískových, mokrých silnicích velice rychle úplně ubrousila jak na bruse. Častěji, než komu bylo milo, musela se brzda doplniti ocelovou vložkou, letovanou na tvrdo. Měkká pájka se v důsledku zahřívání brzdy roztavila. Všechn silniční prach (za mokra všechno bláto) házela brzda nevyhnutelně na stehna jezdce. To bylo obtížné a bylo nutno voziti s sebou vždy kartáč. Při delším silném brzdění umdlela pravá ruka a dostala se do ní i křeč. Dobří jezdci zvykli si proto brzy na to, že na menším svahu vůbec nebrzdili. Položili si obě nohy nahoru na řídítka, vlevo a vpravo od hlavy řízení, tělo naklonili dozadu a jeli vesele dolů. To šlo ovšem jen na menším svahu. Na velkých kopcích se muselo šlapati nazpět a ještě brzditi. Šlapání nazpět bylo mnohem namáhavější než šlapání do kopce. Šlo to silně do nohou a nebylo proto divu, že v kruhu cechovních kolařů, pro nedostatečné brzdění, které se snažily továrny marně zlepšiti, bylo sáhnuto k různým domácím prostředkům. Obzvláště v jižním Bavorsku a v Rakousku byl v rozmachu tento prostředek: silný, dlouhý motouz, jakého se používá k balení cukru, uvázal se jedním koncem na rozsochatou smrkovou větev, druhý konec upevnil se pak na stupátko vysokého kola a tato přírodní brzda pak byla vlečena za kolem. Účinek brzdy byl velkolepý — ale nemění účinek byl i na lidi a zvířata! —

Aby také bylo něco řečeno o oráfování vysokého kola tehdejší doby: Ráfek byl hluboký ocelový U-ráfek, do kterého byla pevně zatmelena gumová obruč. Guma měla pravidelně v průměru $1\frac{1}{8}$ " angl., t. j. něco přes $2\frac{1}{2}$ cm, byla tedy stále ještě dosti pružná, aby mohla poskytnouti jakž takž příjemnou jízdu na silnici. Alespoň na tak dlouho, pokud byla guma nová. Ale malé kaménky, písek a vše možné zaklínily se za jízdy do gumy, čímž se tato ještě zvětšila, nabotnala a pozbyla na pružnosti, takže se často neočekávaně odloučila od ráfku. To vedlo k obávaným „pomalým pádům po hlavě“ přes řídítka. Tomu nechalo se předejiti jen největší péčí o kolo a jeho stálý dobrý stav.

Ráfek se nahřál letovací lampou a guma se opět vtláčila do tmelu. Byla-li však guma příliš velká, tuhá a nepružná, pak nepomohlo ani její vázání měděným drátem a bylo nutno koupiti prostě gumu novou. Vynalezením Dunlopových pneumatik přišly pneumatiky i na kola vysoká — pokud se jednalo o stroje závodní. Všichni význačnější jezdci na vysokém kole používali v důsledku toho jen pneumatik. Takovéto stroje jezdily báječně lehce a příjemně a sportovci jezdili na nich pak brzy i na silnicích.

Řídítka byla u levných kol masivní a většinou rovné nebo lehce dolu ohnuté. Lepší kola měla dutá řídítka, líbivě a řízně lehce ohýbaná. Závodní kola měla vždy dutá řídítka silně dolu ohnutá.

Sedlo bylo malé, až moc malé! — a velice jednoduché. Na lisované podložce z ocelového plechu byla napnuta sedlová kůže — bez napínacího šroubu. Pérování sestávalo z lehce vlněného silného plochého péra, zavěšeného v kloubu na hřbetě stroje — vzadu na hřbetě kola leželo však v zárezu. Účinek pérování byl nepatrný, avšak sportovní kruhy si nepřály měkkého pérování, aby se tím neseslabila pevnost šlapání do pedálů. Závodní sedla neměla vůbec pérování, nýbrž byla přišroubována přímo na hřbet stroje.

OZNÁTE, CO TO JE PŘÍJEMNÁ JÍZDA

V prvních letech měla vysoká kola bez výjimky silné radiální, tedy přímé paprsky (dráty), které seděly hlavou v ráfku. Dole, t. j. ve středu, byly však zašroubovány do náboje z bronze. Tyto radiální, přímé paprsky, ztratily brzy napjetí, proskály snadno a lámaly se vždy hladce na okraji náboje, takže se nedaly zachytiti. Bylo nutno je vždy vyvrtati. To vše bylo nanejvýš obtížné, drahé a obzvláště potud nepříjemné, že vysoké kolo již při jednom přetrženém paprsku silně házelo, při prasknutí vícero paprsků neprošlo pak již kolo vidlicí vůbec. Vynalezením tangentských paprsků, které jsou skutečně dobrou věcí, byly tyto nedostatky rázem odstraněny. Kromě toho byly stroje v důsledku použití lisovaných, tenkých ocelových přírub, namísto těžkých, masivních bronzových nábojů a použitím tenkých, 1 mm silných tangentských paprsků z drátu na klavírní struny, o 2 kg lehčí.

Rám! Může se u vysokého kola mluvit vůbec o nějakém rámu? Ne! Vysoké kolo nemá žádného rámu ve vlastním slova smyslu. Má jen „hřbet“ z ocelové trubky, kulaté neb oválné, s nasazenou zadní vidlicí a přední vidlicí ze silné ocelové trubky, lisované na plocho, často i drážkované. Odšroubuje-li se hlavový šroub hlavy řízení, zůstane po zvednutí hřbetu na jedné straně přední vidlice s předním kolem a řídítkem, na druhé straně pak hřbet se zadním kolečkem a s našroubovaným sedlem, jakožto dvě součásti samy pro sebe.

Kuličková ložiska klikového středu, o kterých jest zde zmínka, byla tehdy konstruktivně ještě hodně nedostatečná. Jejich seřiditelnost byla jen skrovná a ložiska se často uvolnila sama od sebe, když se uvolnila protimatka. Užívalo se také příliš malých ocelových kuliček, takže se ložiska lehce zadřela.

Po těchto technických jednotlivostech chtěl bych se ještě rád zmíniti o oněch posudcích laiků, kteří z neškodného vysokého kola dělají takřka artistické nářadí.

Domněnka, že přední kolo vysokého kola dosahovalo výše „normálního člověka“ jest přehnaná. Nejvyšší závodní kolo, které jsem za svého pohnutého sportovního života kdy viděl, bylo vysoké závodní kolo anglického závodníka J. H. Adamse. Tento jel na závodní dráze v Berlíně na 60coulovém stroji = 152 cm a byl proto obdivován, ač to bylo docela přirozené, neboť to byl hubený, vytáhlý člověk jak chmelová tyčka, 190 cm vysoký. August Lehr z frankfurtského Bicykleklubu, světoznámý a úspěšný závodník tehdejší doby, kterému se v době, kdy vysoké kolo bylo v největším rozmachu, žádný ani zdaleka nevyrovnal, jezdil na 56coulovém vysokém závodním kole, tedy o průměru 142 cm. Když Lehr zvítězil docela hravě v krátkém anglickém mistrovství v Glasgowě proti elitě anglických závodníků, jel na 54coulovém stroji, což odpovídá velikosti 137 cm. A při tom byl sám 175 cm vysoký! Z toho vysvítá, že lidi o výšce 152, 142 a 137 cm nelze skutečně označiti za „normálně velké“. Na tomto jest nejlépe viděti, jak se laik ve svém úsudku mýlí!

Rovněž tak nebezpečí pádu po hlavě nebylo ani zdaleka tak veliké, jak si mnoho lidí představuje. Sedlo nebylo v žádném případě připevněno „téměř svisle nad osou předního kola“, nýbrž daleko vzadu na hřbetu stroje. Všichni úspěšní závodníci seděli bez výjimky podle anglické teorie „za prací“ — nikdy však svisle „nad prací“. Lehr měl špičku sedla na tři dlaně daleko od řízení hlavy stroje. Pozoroval jsem to nejednou. Ani na silnici nestavěl nikdo sedlo natolik kupředu, aby z toho vzniklo nebezpečí pádu

K V A L I T N Í K O L O „ P R E M I E ”

po hlavě. Při nesprávné poloze sedla bylo nebezpečné jen příliš náhlé použití brzdy, která, jak již zde jednou řečeno, byla právě bolavým místem vysokého kola. Pro cechovního jezdce na vysokém kole, s dobře přizpůsobeným kolem, nebezpečí pádu po hlavě téměř ani neexistovalo. Jezdil jsem sám na vysokém kole po 10 let a v tomto čase spadl jsem po hlavě jenom jednou, při čemž jsem se poranil na ruce. A to jsem ještě nespádl vlastní vinou, nýbrž vinou hloupého kluka, který mi vhodil klacek do drátů.

Obtíže s nasednutím do sedla nebyly také tak velké, jak se obyčejně tvrdí a byly-li vůbec jaké, pak jen za určitých okolností. Ku př. na špatných, blátivých a kluzkých silnicích, do kopce a obzvláště za noci nebylo nasednutí jen tak lehké — mnohdy velice těžké i pro rutinovaného jezdce. Jezdec musel býti skutečně velice rychlý, aby po nasednutí do sedla začal ihned šlapati, neboť ztratilo-li kolo pohyb, musel jezdec nezadržitelně dolů. Avšak my jsme již věděli, jak si pomoci: nemohli-li jsme zdolati dlouhé stoupání najednou (nutno podotknouti, že jsme se o to pokoušeli vždy), pak jsme si po chvílce vedení kola či po odpočinku vyhledali k nasednutí na kolo rovnou postranní cestu, vyústující do hlavní silnice, nebo byla-li silnice dosti široká, jeli jsme prostě s kopce a po 20 metrech jsme se obrátili a pokračovali v jízdě do kopce. Návod, že „nasednutí na kolo musí se díti jemně a ne prudkým skokem“ byl úplně správný. Každý spěch byl jen na škodu, neboť u vysokého kola byl na místě jen železný klid a naprosté ovládání pohybů. Jistě a bez jakékoliv námahy nasedalo se na slabém svahu. Na prudkém svahu nedalo se však nasednouti vůbec!

Tyto těžkosti překonal každý jezdec předpokládaje, že měl dlouhé nohy, byl silný, zdravý a tak trochu tělocvikář a nemusel to býti ani žádný „akrobat“. Ovšem při srovnání požadavků, které kladlo vysoké kolo na jezdce, s pohodlností, kterou poskytuje dnešní kolo jezdcí, jest vysoké kolo ve veliké nevýhodě — ale my, jezdcí na vysokém kole, nebyli jsme tak zhýčkaní a měli jsme hodně odvahy! Pro bázlivce a rozmazlence vysoké kolo nebylo! A také ne pro dámy.

A ještě něco o nasedání: za vedeným kolem učinilo se 4—5 tanečních kroků — levá ruka na levé rukojeti řídítka, pravá ruka na sedle — čímž se kolo uvedlo do mocného pohybu, vyskočilo se levou nohou na stupátko nad zadním kolečkem, uchopila se pravá rukojeť řídítka, pravé koleno položilo se na sedlo a jezdec se pak klidně a silou vtáhl do sedla. Šlo to docela lehce a když člověk seděl již v sedle, běželo kolo kupředu ještě dobrých 10 metrů, bez šlapání, takže se nemuselo úzkostlivě a nervosně lovit po pedálech, nýbrž mohly se nalézt klidně, bez jakéhokoliv spěchu.

Sesednutí bylo lehčí: jezdec se nechal za pomalé jízdy vyzvednouti levým pedálem se sedla, přešvihnul pravou napjatou nohou hřbet kola, seskočil s levého pedálu — do stoje spatného — a stál klidně vedle kola. Levá ruka na rukojeti řídítka, pravá na sedle.

Strašně jednoduché to bylo a šlo to samo od sebe! Bázlivější jezdcí mohli s vysokého kola seskočiti na jiný způsob. Vyklouzli se sedla, sjeli levou nohou po hřbetě stroje až na stupátko, potom seskočili dozadu, držíce kolo za hřbet.

Stejnou měrou, jakou se přeceňují nebezpečí spojená s jízdou na vysokém kole, podceňuje se jeho upotřebitelnost a výkonnost, jakožto sportovního náradí. Ve správných rukou bylo vysoké kolo, bez jakýchkoliv pochyb, zcela vynikajícím sportovním strojem. V prvé řadě nutno zdůrazniti jeho řiditelnost, kde právě poslouchalo jezdce na centimetr přesně, na druhém místě pak schopnost jízdy do vrchu. Přímý náhon a konstruktivně podmíněná zvláštní možnost, že se mohlo při jízdě využítí plně také síly ramen tím, že se jezdec mohl pevně vzepříti přitahováním na řídítka, umožnily mimořádné výkony při jízdě do vrchu.

Výkony přes 100 km za den na silnici nebyly na vysokém kole žádnou zvláštností. Bezpočetní známí turisté na vysokém kole ujeli během let desettisíce a více kilometrů. Thomas Stevens, Američan, jel na vysokém kole kolem světa a napsal o tom velice zajímavou knihu. O rychlostních výkonech jezdců na vysokém kole ani nemluvě! O tom nechtě podá zprávu listina rekordů.

Ježto v tehdejší době nebylo jiných kol než anglických, byl každý nuceným zákazníkem anglického kolového průmyslu, kterážto okolnost vedla pak samozřejmě i k anglickému žargonu ve sportovních kruzích. Mluvili jsme proto jen o long-wide (hřbetu kola), tyres (ráfcích), jezdili jsme na rat-trap-pedálech (vroubkovaných pedálech), zakládali jsme bicykle-kluby, uspořádali jsme dostihovou jízdu na „anglickou míli“, při které zvítězil zpravidla scratch-man (handicapovaný jezdec), měli jsme „king of the road-Laterne“, svítilnu zavěšenou na ose předního kola (největší „okrasu“) a mnohé jiné.

Náš sportovní oděv byl dosti jednotný a sestával z přiléhavých kalhot, dosahujících ke kolenům (jezdecké kalhoty), z dlouhých, černých, vlněných punčoch a z tmavomodrého vlněného kabátu, který obyčejně za deště se silně srazil a potom nesnesitelně tísnil. Na hlavě nosili jsme modrou čapku, jako naši listonoši. Když přšelo, zmokli jsme na kůži, neboť ochrannou pláštěnku jsme tehdy neznali. K tomu ještě házela brzda hodně bláta na stehna a po dosažení cíle nebylo v hostinci jistě nic tak silně obleženo, jako pumpa na dvoře a nic tak žádáno jako kartáč na šaty a střevíce. Dobrý oděv nebyl na místě, neboť tak jak brzda zničila kalhoty na stehnách, tak opět velké kolo prodřelo kalhoty se spodu při zatáčkách. Každý jezdec na vysokém kole míval na řídítku, vedle jasně znějícího zvonku, ještě bičík. Bylo to nezbytné pro obranu, neboť cyklisté byli tehdy na silnici zlem, bylo jim hrubci nadáváno, ano byli i násilně napadáni a házeno po nich kameny. Běda, jestliže jsme v takových případech jeli sami, běda také ale našim nepřátelům, když jsme byli ve většině! To padaly pohlavky. Z nutnosti obrany a k vůli pěstování družnosti byl založen v r. 1884 spolek cyklistů a jistě že žádné kamarádství nebylo tak pevné jako mezi jezdci na vysokých kolech. Tak to bylo také správné a odůvodněné, neboť člověk a zvíře byli s počátku vůči jezdci na kolech nepřátelsky nakloněni. Kočí jezdili nesprávně, nevyhýbali se, proklínali nás a bili po nás bičem. Koně se plašili, dobytek trhal postroje, zkrátka vše živé počínalo si při shlednutí nás přímo bláznivě. Bez tvrdé obrany byli bychom bývali vydáni tomu všemu na pospas.

Náš poměr k pomalu se objevujícím jezdci na „nizkých kolech“ byl s počátku odměřený a chladný; cítili jsme se jaksi povýšeni a hleděli jsme na vše co kolem nás přejelo, na „Kangaroo“, „Extraordinary“ či „Roveru“ s vysokomyslnou hrdoostí a s velkým opovržením, až také zde čas a technika učinily změnu.

Časy vysokého kola již dávno uplynuly. Lepší přišlo na jeho místo a z nadšeného cyklisty, kterým jsem po celý svůj život byl a jsem, stal se neméně nadšený jezdec na motorovém kole Sachs-Premier.

Pokusil-li jsem se zvěčnit na tomto místě vysoké kolo, tento zneuznaný a většinou chybně posuzovaný ušlechtilý sportovní stroj, učinil jsem tak jen pro správné ocenění jeho vyzkoušené sportovní ceny a z vděčnosti za mnohé krásné hodiny, které jsem na něm ztrávil.



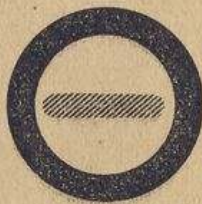
Úřední dopravní značky

Červená = Zákaz

Plnotisk: červený.
Čárkování: modré.



Zastaviti zakázáno



Člo, mýto



Parkování zakázáno



Zákaz jízdy osobních automobilů



Zakázaný vjezd všem vozidlům



Zákaz jízdy pro motocykly



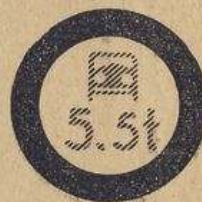
Nejvyšší přípustná váha pro všechna vozidla



Zakázaný směr Jednosměrná jízda



Nejvyšší dovolená rychlost



Nejvyšší přípustná váha automobilů



Zákaz jízdy pro nákladní vozidla



Zákaz jízdy všech motorových vozidel

Modrá = Ukazovatel



Rigol, hrbol vodní žlab



Ostrá zatáčka



Křižovatka



Nechráněný želez. přejezd



Most, viadukt



Nařízený směr



Parkování dovoleno od 14 hod. odpo. do 10 hod. dopol.



Zvýšený pozor



Tato silnice má přednost jízdy



Chráněný želez. přejezd



Parkování dovoleno

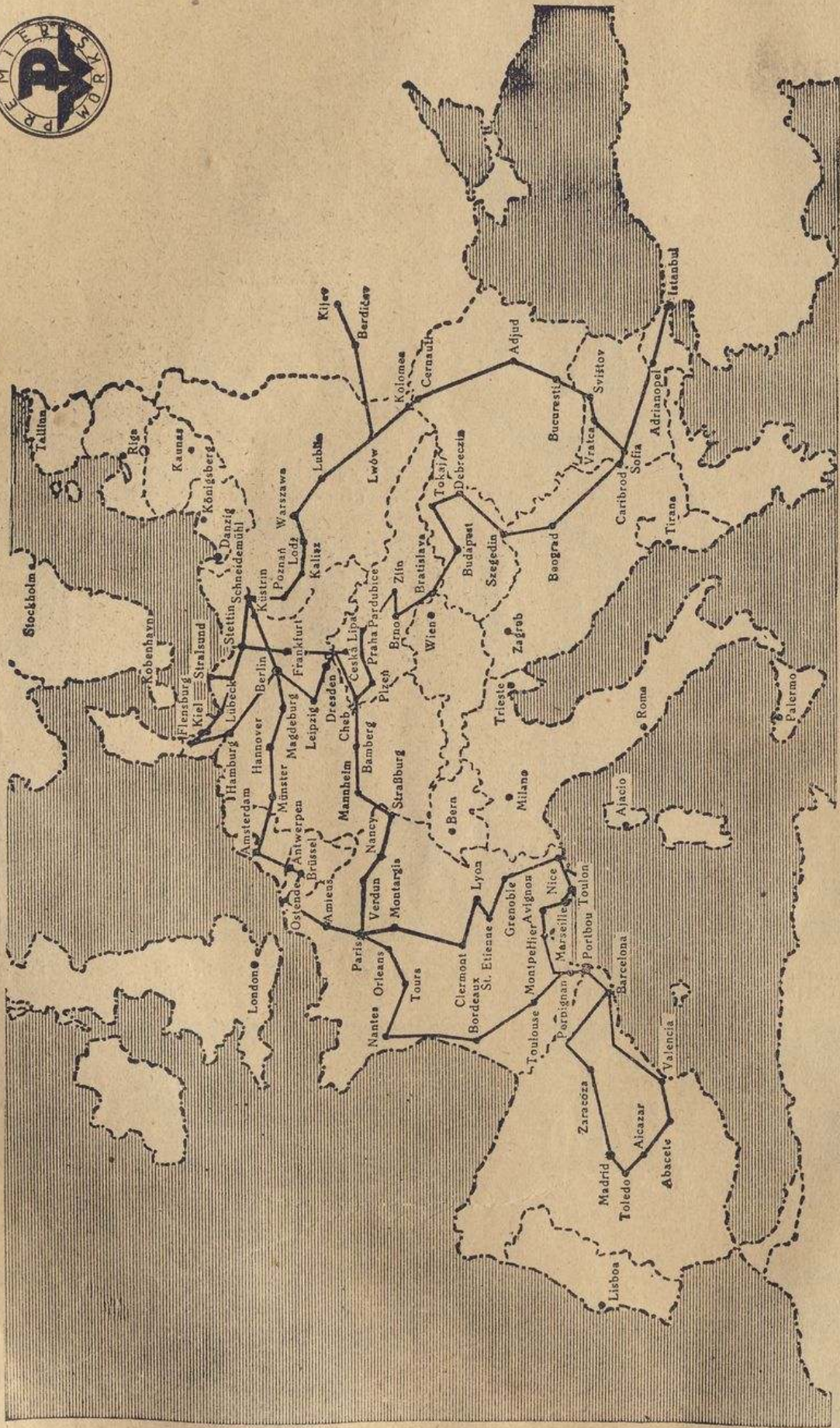


První pomoc



Pozor - škola

CESTA NA KOLE PREMIER 14 STÁTŮ



Na této mapě jest zakreslena cesta 14 evropskými státy v délce 21.000 km, kterou vykonal turista Herbert Parten na kole PREMIER ve dvou etapách.

CESTA NA KOLE PREMIER 14 STÁTY



Na této mapě jest zakreslena cesta 14 evropskými státy v délce 21.000 km, kterou vykonal turista Herbert Parten na kole PREMIER ve dvou etapách.

Cesta 14 států na kole Premier.

Oznamuji Vám, že jsem se nedávno vrátil s několikaměsíční cesty na kole, za které jsem projel společně s přítelem 14 evropskými státy. Poněvadž jsem k této cestě použil Vámi vyrobeného kola „Premier“, cítím povinnost vyslovit Vám svoje uznání za prvotřídní kvalitu a vynikající provedení tohoto kola. Kolo bylo zakoupeno již v r. 1927 a jest to lehké cestovní (polozávodní) kolo, na kterém nebylo provedeno vůbec žádných změn. Přesto na cestě 21.000 km dlouhé velmi dobře obstálo. Cesty nebyly všude tak dobré jako u nás, v Německu nebo v Holandsku. Obzvláště na Balkáně přišli jsme na cesty, které si jméno silnice ani nezaslouží. Ani při téměř tropickém vedru 40° na Balkáně, ani na zasněžených horských průsmycích mne kolo nikdy nezklamalo.

Níže uvádím krátký popis a přehled mnou vykonané cesty.

H. P a r t e n,

Žlutice, dříve Zákupy u Č. Lípy.

Za jednoho časného červnového jitra startovali jsme ze svého domova Zákup u České Lípy. V brzkou překročili jsme německé hranice a ujížděli jsme k hlavnímu městu Saska do Drážďan, kam jsme dorazili o 12 hod. polední.

Příštího dne jedeme do Lipska a den na to do Berlína. Zde zdrželi jsme se 3 dny, abychom si prohlédli město.

K poledni opouštíme hlavní město Německa a obracíme se k Hamburku. Zde se nás ujal jeden starší pán, který nám ukázal všechny památnosti. Nejvíce na nás, vnitrozemce, zapůsobil ruch v přístavě. Nemohli jsme se dosti vynadivati na nezvyklý pro nás provoz.

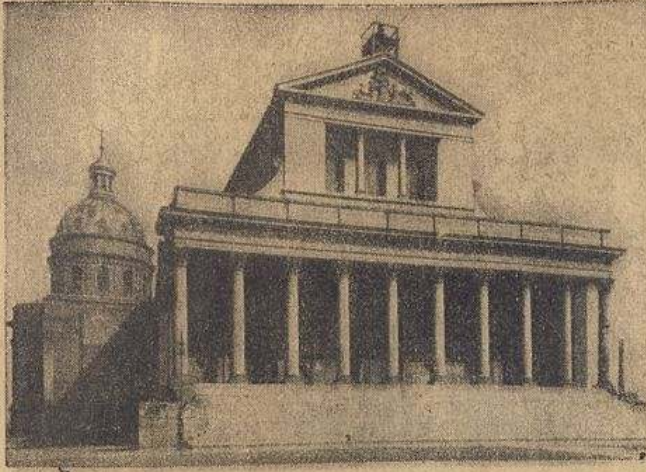


Ceskoslovensko: Karlův most a Hradčany v Praze



Německo: Brandenburská brána v Berlíně

KOLO „PREMIER“ - IDEÁL CYKLISTY



Polsko: Velká basilika „Srdce Ježíšova“ ve Varšavě



Rumunsko: Universita v Bukurešti



Bulharsko: Kostel Alexandra Newského v Sofii

Večer prodávali jsme v přístavních krčmách Sv. Pavla, jakož i v zábavních podnikcích na Reeperbahn svoje pohledy a to s velkým úspěchem.

Po třídenním pobytu opouštíme Hamburk a dáváme se na sever k Dánsku. Po příjezdu na dánské hranice za Flensburgem čekalo na nás nepříjemné překvapení. Protože naše hotovost nestačila ke složení celní záruky za naše kola, nepustil nás dánský celník do Dánska. Obrátili jsme se proto opět na sever a jeli jsme podél pobřeží Baltického moře přes Kiel, Lübeck do Stralsundu, kde právě dlelo návštěvou švédské válečné loďstvo. Po návštěvě ostrova Rügen, přeplavili jsme se opět do Štětína, kde jsme se zdrželi 4 dny. Obstarali jsme si polské visum a nastoupili jsme pak cestu k polské hranici. Urazili jsme v Německu cestu 1620 km dlouhou a za městem Schneidemühle vstoupili jsme na polskou půdu. V denních etapách asi po 150 km směřovali jsme pak k hlavnímu městu Varšavě. Ve Varšavě zůstáváme pak 5 dní, abychom si důkladně prohlédli město a abychom prodejem lístků naplnili vyprázdněnou pokladnu. Po obstarání rumunského visa opouštíme dne 8. července město. Jsme již přes měsíc na cestě. V Lublíně jsme si prohlédli v doprovodu jednoho profesora tamější továrnu na letadla.

Nyní rozhodli jsme se udělati ještě malou zajížďku do Ruska. Ze Lvova jedeme k ruské hranici. Pozdě v noci dorazili jsme do obce Pruskovo. Přístřeší našli jsme u jednoho sedláka, který nás též pohostil. Shlédli jsme města Berdičev a Kijev a stejnou cestou, kterou jsme přijeli, se opět vracíme. Za Kolomeou jeli, se opět vracíme. Za Kolomeou opouštíme Polsko, ve kterém jsme ujeli asi 1500 km — v Rusku ujeli jsme asi 700 km — a přijíždíme do Rumunska

V Černovicích dva dny odpočíváme. Na cestě do Bukurešti seznamujeme se s částí rumunské říše, s úrodnou nížinou multanskou a poněkud jižněji pak s petrolejovou oblastí s bezpočetnými vrtacími věžemi. V Bukurešti panující hrozné vedro nutí nás k několikadennímu odpočinku. Dne 30. července opouštíme u Giurgiu tuto zemi.

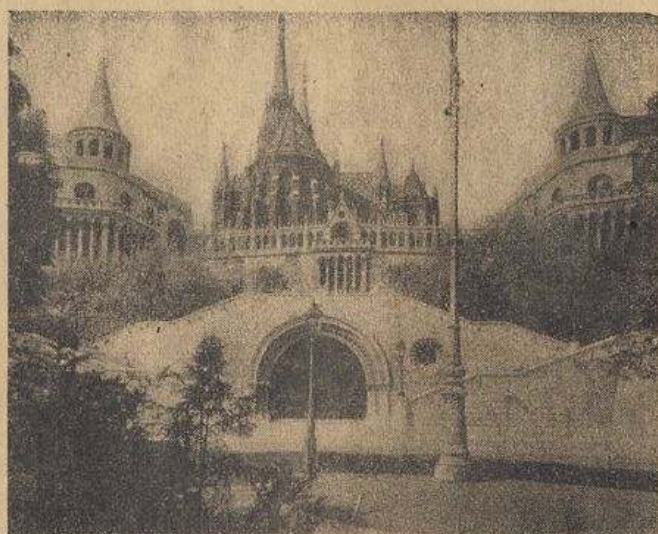
V Rumunsku ujeli jsme 680 km, od počátku naší cesty ujeli jsme celkem 4475 km. Překročili jsme Dunaj, který zde tvoří hranici a přicházíme do bulharského města Ruščuk. Zde se již silně projevuje směsice balkánského obyvatelstva. Na cestě do Sofie překročili jsme balkánské pohoří vysoké 2375 m. V Sofii zdržujeme se 3 dny a potom míříme k turecké hranici. U Adrianopole vstupujeme na území Turecka. O dva dny později vjíždíme do malebného Cařihradu, k jehož prohlídce potřebujeme tři dnů. Přeložením sídla vlády do An-kary utrpělo město velmi na významu. Mnoho budov jest majiteli opuštěno a ponecháno svému osudu.

Po téže cestě, po které jsme přijeli, nastupujeme zpáteční cestu. Po dvou dnech jsme opět v Bulharsku, po dalších 4 dnech máme za sebou i Bulharsko a přijíždíme na jugoslávské hranice. V Bulharsku ujeli jsme 970 km, v Turecku 465 km.

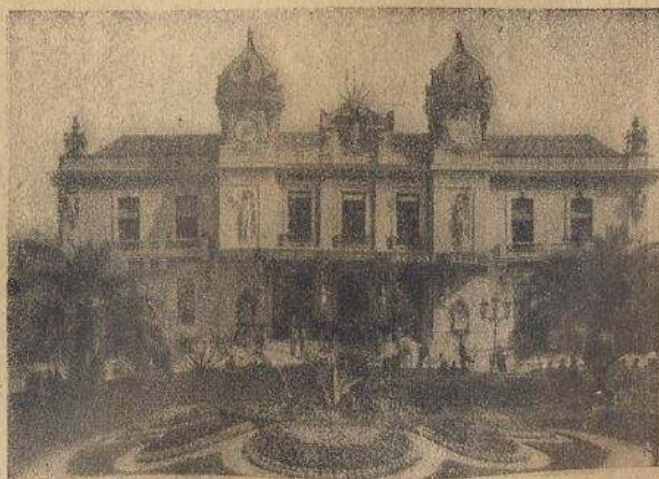
Naše pokladní hotovost nepostačuje k tomu, abychom mohli na jugoslávské hranici složit požadovanou celní záruku ve výši 1200 dinárů. Byli jsme proto donuceni zaslati svoje kola na čsl. konsulát v Bělehradě a cestu tam vykonati pěšky. Potřebovali jsme k tomu 12 dní. V Bělehradě nám byla naše kola opět vydána. V Jugoslavii činila naše cesta as 500 km, z toho 300 km urazili jsme pěšky.



Jugoslavié: Nový Parlament v Bělehradě

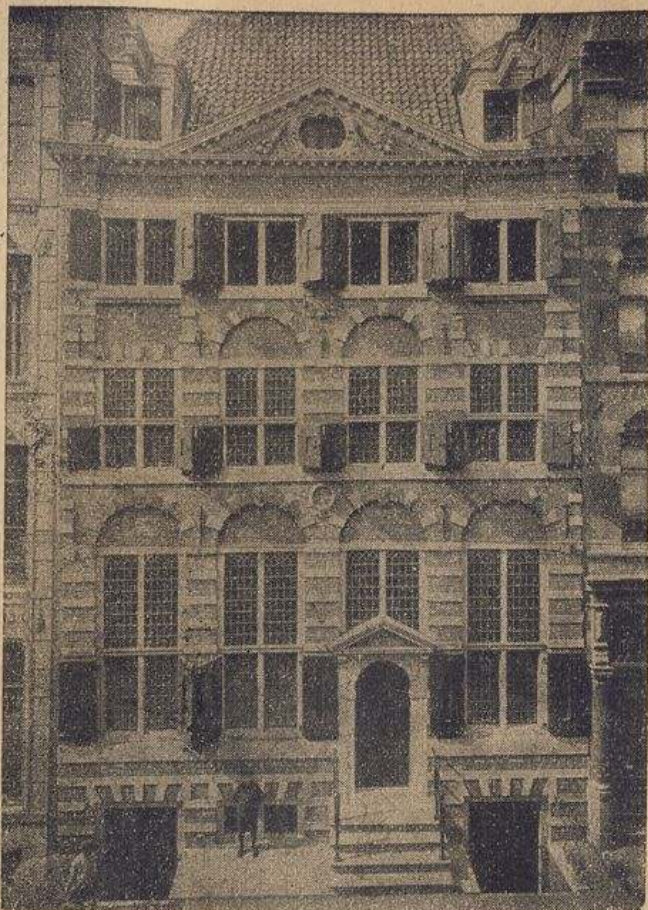


Maďarsko: Obě věže hradby Fischer s pohledem na korunovační kostel v Budapešti

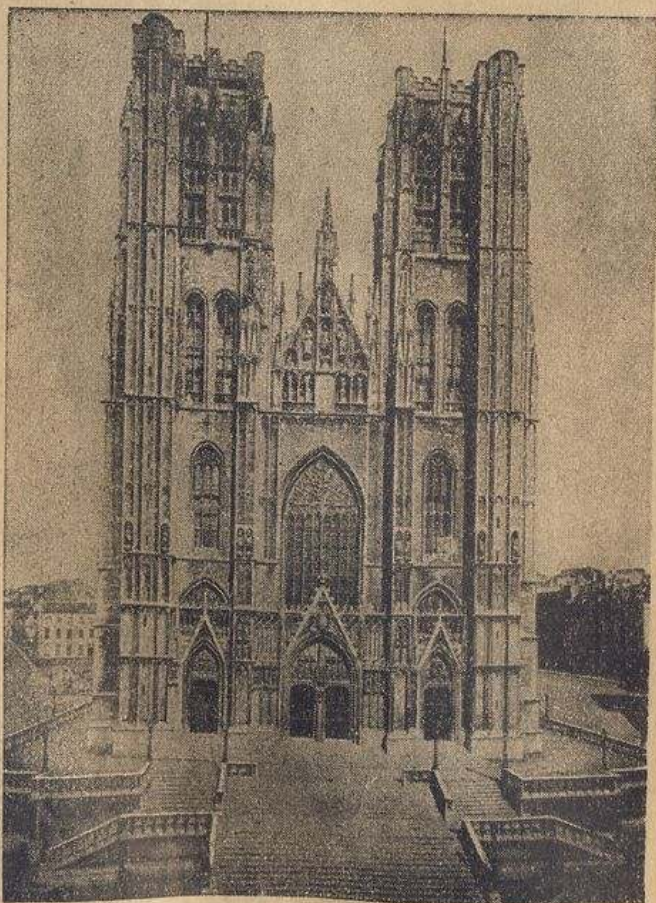


Monaco:

Casino v Monte Carlo



Holandsko: Rembrandtův dům v Amsterdamě



Belgie: Kostel Sv. Guduly v Bruselu

Před Szegedínem vstupujeme do Maďarska a jedeme podél Tisy uherskou nížinou s velkými stády ovcí a skotu až k vinnému městu Tokai, kde jsme se zúčastnili vinobraní. Odtud míříme pak západním směrem k hlavnímu městu země, do Budapešti. U Parkáně opouštíme maďarské území, kde jsme ujeli celkem 600 km.

V Parkáni vstupujeme opět na území naší republiky. Odtud odjíždíme do Bratislavy, po několikadenním pobytu pak do Brna a Zlína. Přes Olomouc a Pardubice jedeme pak do Prahy, odkud zajíždíme ještě do Plzně, Chebu a Karlových Varů a dne 20. října jsme již opět ve svém domově v Zákupích u České Lípy. V ČSR. ujeli jsme 1360 km, celkem 8370 km.

Rok nato nastupujeme v létě druhý díl naší cesty, která nás vede do západní Evropy. Přes Frankfurt n. O. jedeme do Štětína. Po čtyřech dnech opouštíme opět město, abychom učinili menší zastávku k polské hranici a jedeme poté do Berlína. Odtud dosáhli jsme přes Hannover průmyslového území vestfálského. Brzy nato opouštíme Německo po ujetí 1650 km.

Přes Hertogenbosch—Utrecht jedeme k šestidennímu pobytu do Amsterdamu. V Holandsku jsou podmínky pro cyklisty obzvláště příznivé. Úplně rovná krajina a výborné silnice. Nelze se proto diviti, že chodci potkají se zde jen zřídka. Po návštěvě Haagu a Rotterdamu míříme do Belgie. Poněkud déle zdržujeme se v Bruselu a Ostende. Potom projíždíme bývalým válečným územím od Vlámka do válečného území v severní Francii, od Arrasu do Paříže.

V Clermontě navštívili jsme Michelinovy závody a dále město hedvábí Lyon. Dále míříme na francouzskou Rivieru. Ačkoliv jest hodně pokročilá podzimní doba — počátek listopadu —

můžeme se v Nizze ještě vykoupati. Udělali jsme si výlet do Monaca se světoznámými hernami v Monte Carlo. Podél pobřeží dosáhli jsme pak válečného přístavu Toulon — zde začal vzestup velkého Korsičana — a hned nato vyjždíme do největšího francouzského středomořského přístavu Marseille. Jsou zde zastoupeni příslušníci téměř všech ras evropských i mimoevropských národů. Přes papežské město Avignon, dále pak přes Montpellier-Perpignan směřujeme ke španělské hranici, kterou dostihneme u Portbou.

Po opuštění Německa ujeli jsme mezitím 2670 km.

Z Barcelony nastupuji cestu sám. Jedu stále podél pobřeží až do Valencie. Odtud zamířil jsem do hor. Projel jsem Albacete, Alcazar a nádherně položené Toledo až do Madridu. Vesměs města, která v pozdější občanské válce hrozně utrpěla. Po prohlídce Madridu odjíždím přes Zaragozu opět do Barcelony. U Portbou vstupuji znovu na francouzskou půdu. Ve Španělsku ujel jsem celkem 2000 km.

Zpáteční cestu Francií nastoupil jsem podél pobřeží Atlantického oceánu. Přes Toulous dorazil jsem o prvním vánočním svátku do města Bordeaux, které jest světoznámé svým vínem. Nový rok ztrávil jsem v Orleánu; den poté jedu do Paříže. Po šestidenním pobytu opouštím Paříž a směřuji k Verdunu — k jevišti světové války. Shlédl jsem také ohromné válečné hřbitovy. Přes Nancy dostihuji Štrasburku, kde opouštím Francii. Na zpáteční cestě Francií ujel jsem 1980 km.

Přes Mannheim, Würzburg, Bamberg, Hof jedu pak do Chebu, kde vstupuji na území naší republiky a odtud pak nejkratší cestou přes Chomutov a Ústí n. L. do svého domova do Zákup.



Francie:

Eiffelova rozhledna v Paříži



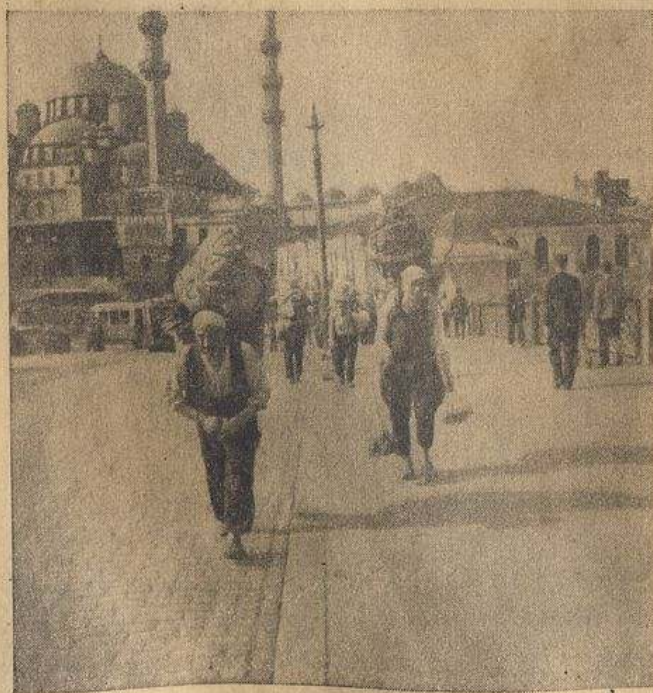
Turecko:

Hagia Sofia v Cařihradě



Španělsko:

Madrid



Turecko:

Cařihrad

Na cestách byl jsem celkem 312 dní, z čehož 155 dní připadá na skutečnou jízdu s výkonem 21.000 km. 157 dní využil jsem k prohlídce měst a krajiny 14 evropských států.

Na živobytí vydělal jsem si většinou prodejem lístků, na kterých byla vytištěna námi projektovaná a z části již absolvovaná cesta spolu s naším vyobrazením.

K překonání této cesty potřeboval jsem tři soupravy pneumatik, které jsem musel cestou bezpočtukrátě lepiti. Kolo samo obstálo při této dlouhé cestě přímo skvěle, začez možno děkovati v první řadě prvotřídnímu materiálu a pak prvotřídnímu zpracování kola „Premier“.

Sjezdil jsem v té době všechny druhy silnic; výborné betonové a asfaltové silnice, obstojné spojovací silnice tak zv. okresní, polní cesty až do těch nejpodřadnějších ssutinových a pískových cest balkánských, které se také zovou silnicemi a na kterých se musí mnohdy vynaložiti všechna síla, aby se člověk dostal vůbec kupředu. Kolo „Premier“ se však všude brilantně osvědčilo.



Mezinárodní značky:

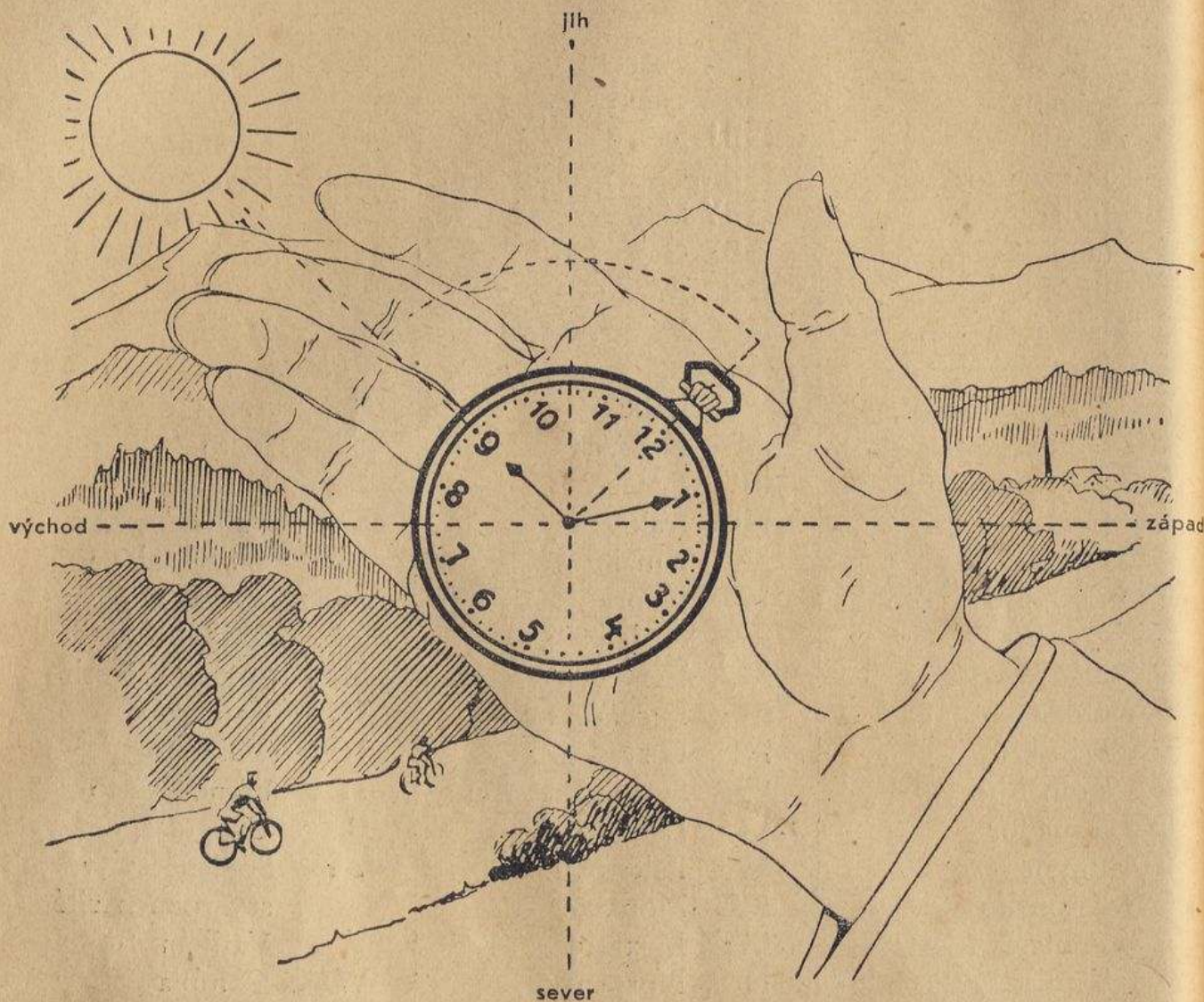
A Rakousko	GBA Ostrov Auringy	PL Polsko
AL Albanie	GBG Guernesey	PS Perlis
B Belgie	GBJ Jersey	PY Paraguay
BG Bulharsko	GBM Ostrov Man	R Rumunsko
BI Indie (angl. državy)	GBY Malta	RA Argentina
BR Brazílie	GBZ Gibraltar	RC Čína
C Kuba	GR Řecko	RCH Chile
CB Belgické-Kongo a belg. državy	H Maďarsko	RH Haiti
CD Diplomatický sbor	HK Honkong	RSM San Marino
CH Švýcarsko	I Itálie	S Švédsko
CL Ceylon	IN Nizozem. Indie	SE Irsko
CO Columbie	IR Persie	SF Finsko
ČS Československo	IRQ Irak	SM Siam
CY Cyper	JA Jamaika	SR Již. Rhodesie
D Německo	JO Jahore	SS Straits- Settlements
DA Gdansk	KD Kedah	SU Sovětské Rusko
DK Dánsko	KL Kelantan	TC Kamerun
E Španělsko	L Lucembursko	TR Turecko
EQ Equador	LR Lotyšsko	TT Franc. Togo
ET Egypt	LSA Syrie a Libanon	U Uruguay
EW Estonsko	LT Litevsko	US Spojené státy severoamerické
F Francie, Alžír, Tunis a Franc. Indie	M Palestina	V Vatikán
FL Liechtenstein	MC Monako	WAG Gambia
FN Malaya	MEX Mexiko	WG Granada
G Guatemala	N Norsko	WL St. Lucie
GB Anglie	NL Holandsko	WV St. Vincent
	P Portugalsko	Y Jugoslavie
	PA Panama	
	PE Peru	

Poznávací značky v Československu:

P = Velká Praha	S = Slovensko
Č = Čechy	R = Podkarpatská Rus
M = země Moravsko- slezská	D = čsl. státní dráhy a pošty

Vojenská vozidla mají evid. čísla bez písmene. Pražské autodrožky mají základní čísla P 25, P 26, P 27.

Jak určit strany světa bez kompasu?



Ve dne, svítí-li slunce a máme-li správně jdoucí hodinky, zjistíme strany světové takto: Položíme hodinky vodorovně na dlaň a natočíme je malou ručičkou proti slunci. Nyní rozdělíme na hodinkách vzdálenost mezi malou ručičkou a dvanáctkou (ten menší úsek!) na polovinu a myšlená přímka od středu hodinek přes tento půlicí bod udá nám přesně jih. Prodloužená přímka na opačnou stranu udává sever.

V noci při hvězdnatém nebi zjistíme polohu hvězdy Polárky, která udává sever. Nejdříve najdeme souhvězdí Velký vůz, jehož dvě zadní hvězdy spojíme myšlenou přímkou. Tuto přímkou prodloužíme asi pětkrát a máme Polárku, která je ukončením oje v souhvězdí Malého vozu.

Máme-li s sebou mapu, najdeme na ní místo, kde právě jsme. Pak natočíme mapu podle skutečnosti (podle silnice, vesnice, křižovatky atd.), čímž podle mapy sever lehce zjistíme.

Přejeme vám, abyste nikdy nezbloudili; ostatně kolo „PREMIER“ doveze vás vždy správně a rychle k cíli!

K U P T Ě S I K O L O „ P R E M I E R ”

Jak číst mapy?



Měřítko na mapě znamená poměr jednoho dílu mapy ke skutečnosti. Tedy na př. 1:100 značí, že 1 cm mapy je ve skutečnosti 100 cm = 1 m. Uvádíme několik nejběžnějších měřítek:

1 : 50	= 1	cm mapy jest	1/2	m	ve skutečnosti
1 : 100	= 1	" " "	1	"	" "
1 : 200	= 1	" " "	2	"	" "
1 : 500	= 1	" " "	5	"	" "
1 : 50.000	= 1	" " "	500	"	" "
1 : 75.000	= 1	" " "	750	"	" "
1 : 100.000	= 1	" " "	1	km	" "
1 : 200.000	= 1	" " "	2	"	" "
1 : 300.000	= 1	" " "	3	"	" "

Pro cesty na kole hodí se výtečně mapové měřítko 1:200.000, v němž jsou vydány i generální mapy Vojenského zeměpisného ústavu ČSR. Celá naše republika je vydána na 31 listech pro 6 Kč za list, tedy kompletní za 186 Kč. Členové Československé ústřední jednoty velocipedistů (Praha II., Jindřišská 32) mají slevu 50%. Pro podrobnosti určitých krajin stačí pak úplně levná vojenská mapa v měřítku 1:75.000.

**Bez mapy, s mapou — jak sám dceš
na PREMIERU dojedeš!**

Jabulka času (24 hodin)

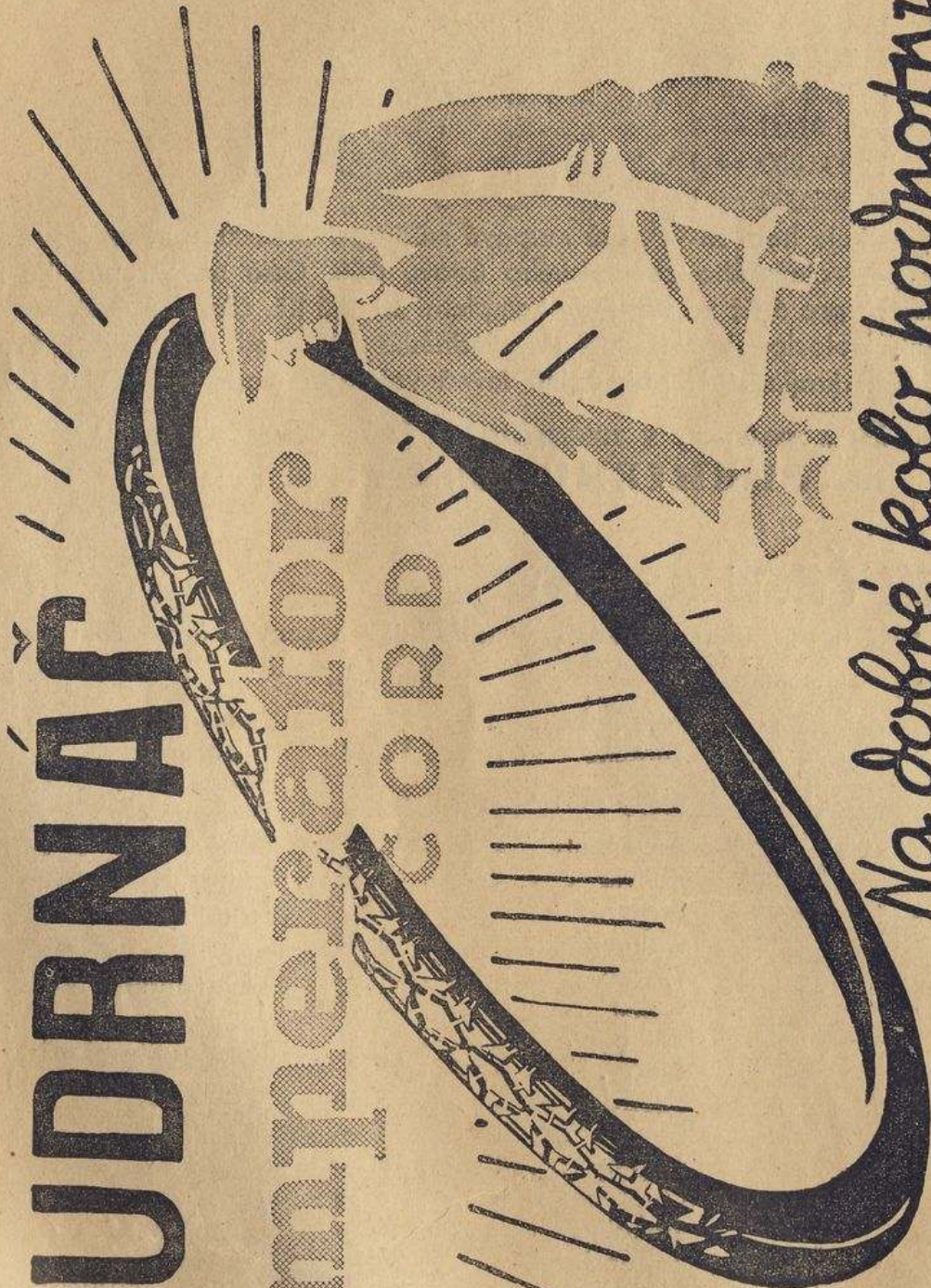
Když je u nás 12 hodin, ukazují hodiny v následujících zemích tento čas:

Evropa	hod. min.		hod. min.		hod. min.
Anglie	11 —	Švýcarsko	12 —	Mexiko	4 24
Belgie	11 —	Turecko	12 57	Nicaragua	5 15
Bulharsko	13 —			Panama	5 42
Dánsko	12 —	Státy mimoevropské		Paraguay	7 10
Francie	11 —	Argentina	6 43	Peru	5 51
Italie	12 —	Bolivie	6 28	Tunis	12 —
Jugoslavie	12 —	Brasílie	8 07	Uruguay	7 15
Lucembursko	12 —	Columbie	6 03		
Montenegro	12 —	Corea	19 30	Spojené státy	
Německo	12 —	Cuba	5 31	severoamerické	
Nizozemí	11 20	Chile	6 17	Atlantik-Time	7 —
Norsko	12 —	Čína	19 —	Eastern-Standard-	
Portugalsko	11 —	Equador	5 46	Time (New York)	6 —
Rakousko	12 —	Egypt	13 —	Central-Time	
Řecko	12 35	Filipiny	19 —	(Chicago, Gal-	
Rumunsko	13 —	Guatemala	4 58	veston)	5 —
Rusko	13 —	Jamaika	6 —	Mountain-Time	
Španělsko	11 —	Japonsko	20 —	(Denver)	4 —
Švédsko	12 —	Maroko	11 —	Pacific-Time	
				(San Francisco)	3 —

VÁŠ ŽIVOT BUDE PRUŽNĚJŠÍ!

KUDRNÁČ

**Imperator
CORD**



Na dobré kolo hodnotný plášť

KUDRNÁČ

Imperator

CORD



Na dobré kolo hodnotný plášť

Není tomu příliš dávno, co v naší zemi výroba velopneumatik byla ještě v plenkách; ale dost dávno je tomu, aby výrobci neustálým zdokonalováním postupu a moderním vybavením dílen získali možnost dát našemu trhu namísto na dnešní dobu už pohádkových počátečních cen velopneumatiky dnes za cenu, každému přístupnou.

Vzpomenutý technický pokrok a dnešní způsob výroby velopneumatik jistě by velmi zajímal každého, kdo svůj život denně svěruje jízděmu kolu. Nahlédněme v duchu do moderní gumovky. Jsme ve výrobních dílnách firmy Kudrnáč v Náchodě; její pneumatiky dobyly si zaslouženě na československém trhu značné obliby. Obří, lesknoucí se stroje čistě a rychle vykonávají komplikované práce, jejichž konečným cílem je zákazníkova spokojenost. Nad správným chodem strojů a celého výrobního procesu dozírají dělníci specialisté. Z nepřehledného téměř množství pracovních úkonů, jež je třeba provést než se hotový výrobek, mnohonásobně kontrolovaný, z čehož nejpřísnější je konečná prohlídka každého jednotlivého kusu před odevzdáním do expedice, odesílá z továrny, zapamatuje si návštěvník určitě aspoň to, že každý veloplášť je skládán z protektoru, t. j. vrstvy gumy, po které plášť jezdí, dále z kordových nebo křížových látek a z patek, kterými je plášť upevněn v ráfku kola. Rozdíl mezi křížovou látkou a kordem je ten, že v první vždy útek a osnova se střídají v pravém úhlu křížem přes sebe, kdežto v látkách kordových je bavlněné lanko stočeno z pečlivě připravených nití a hladce položeno jedno vedle druhého; spojení obstarává pouze slabounká útková nit. Ve velopláštích jsou kladeny pak v určitém úhlu dvě vrstvy takových kordových látek na sebe.

Kolekce gumovky Kudrnáč, Náchod pro sezonu 1938 má zvlášť zdařilé kordové pláště *Imperator-Cord*, kromě četných druhů jiných. *Imperator-Cord* je výslednicí nesčíslných zkoušek na speciálních zkušebních strojích a dlouholeté praxe. Jsou mimořádně šťastně konstruktivně řešeny, mají velmi líbivý vzorek na jízdě ploše, silný hřbet, krásnou barvu, zkrátka jsou visitkou náchodské gumovky. Čím pružnějším je protektor, tím více pohlcuje otřesy při jízdě vzniklé. Tvrdý nebo málo poddajný protektor tlumí nárazy nepatrně. Pružnost a při tom pevnost je základní vlastností kordových plášťů. Volte je vždycky, chcete-li docílit příjemné jízdy. Nezapomeňte při tom nikdy na *Imperator Cord*!

Gumovka Kudrnáč, Náchod

Cyklistika v cizině

Vláda se dotázala 3500 lékařů z Anglie, Skotska a Walesu, zda cyklistika jest prospěšná k udržení zdraví. Jen 7 lékařů se vyslovilo proti. 13 lékařů nebylo pak schopno v této věci se nějak vyjádřiti a 12 hlasovalo nerozhodně. Všechny ostatní posudky vyzněly pak v ten smysl, že jízda na kole jest pro zdraví bezpodmínečně prospěšná a že musí býti ceněna jakožto hodnotný sport, přispívající k zdatnosti anglického lidu.

Major H. R. Watling, ředitel „British Cycle and Moto Cycle Manufactures and Tradord Union“ prohlásil u příležitosti výkladu o těchto dotaznících, že podle evidence jest v Anglii v použití asi 10 milionů velocipedů. Dále prohlásil major Watling, že lékařské posudky vyzněly převážně ve prospěch velocipedů. Lékaři kladli především ohromnou váhu na cyklistiku, jakožto na protijed proti neúnavnosti a nervositě, jež vznikají zvláště kvapem a spěchem městského života.

V Německu jest dnes v použití více než 15 milionů kol, ve Francii 7 mil., v Holandsku 3 miliony atd. Bylo tam nezbytně zapotřebí zvláštních cest pro cyklisty a tyto byly také skutečně postaveny. Také v dopravních předpisech musel býti vzat ohled na velociped. Tak ku př. v Holandsku, v zemi cyklistů, kde rovina a velké vzdálenosti měst téměř k tomu nutí, aby se používalo vozidla. Není-li cesta volná, nemusí se před dopravním strážníkem seskakovati s kola, nýbrž tři neb čtyři jezdci se zastaví vedle sebe a chytí se navzájem, aby udrželi rovnováhu a když strážník ukáže pak na volno, jede se opět vesele dále. Jízdní disciplína jest tam ale podivuhodná.

V Dánsku a Holandsku se stalo kolo takřka národním dopravním prostředkem. Také v zámožných rodinách jest všude zavedeno a dokonce i členové královských rodin, jako dánský král Christian, holandská korunní princezna Juliana a jiní holdují cyklistice.

T E P R V Ě P Ř I J Í Z D Ě N A K O L E P R E M I Ě

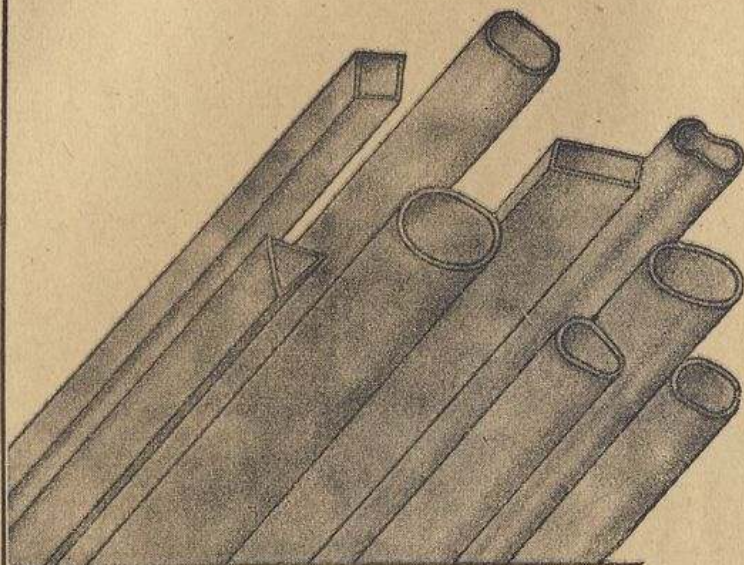


Tour de France 1937 — závodníci krátce po startu v Paříži

Ve Francii se právě jedná o to, aby jízda na kole byla zavedena ve školách k tělesné výchově mládeže. Každoročně se pořádá ve Francii největší, nejdelsí a nejtěžší závod světa „Tour de France“. Z několikátýdenní obtížné soutěže na nejrůznějších silnicích, jež klade obtížné požadavky, vyjde pak jako vítěz nejlepší silničář. Závod se jede kolem Francie a je dlouhý 4325 km. Pro vítěze jsou připraveny premie ve výši cca 1,000.000.— franků.

V Americe, kde se zdálo, že kola budou zatlačena auty, přicházejí kola opět do velké módy. Američané mají již jízdy v autech dost a chtějí opět pohyb vlastní silou. Poznávají, jaké přednosti kolo má, pokud se zdraví týče a američtí velkopřemyslníci dovedou se chopiti této změny a propagují intensivně tiskem i filmem toto hnutí.

POZNÁTE, CO TO JE PŘÍJEMNÁ JÍZDA



ALBERT HAHN

ROUROVNA

NOVÝ BOHUMÍN

vyrábí v speciálním oddělení

PRECISNÍ TRUBKY

pro stavbu
jízdních kol
motocyklů
automobilů
letadel
nábytku
konstrukcí všeho druhu
jakož i nejrůznější

PROFILOVÉ TRUBKY

Stavba vozidel a letadel vyžaduje často velikého namáhání jednotlivých konstrukčních součástí, pročež zodpovědný konstruktér v první řadě při sestavování dává přednost bezešvým trubkám, které zaručí nejlepší jakost, nejvyšší jistotu a trvanlivost.

Jakost bezešvých precisních trubek pro stavbu vozidel a letadel vysvítá již z následujícího výrobního procesu.

Základním materiálem při výrobě bezešvých precisních trubek jsou za tepla válcované roury, které ale podle výrobního způsobu jsou jak ve vnějším průměru, tak i ve stěně několikrát silnější než obvyklé rozměry precisních trubek. Tyto za tepla válcované roury se několika t. zv. tahy za studena ponaáhlu zmenšují ve vnějším průměru a ve stěně, t. zn., opracují se na rozměry, kterých je k sestavbě zapotřebí.

K utváření za studena hodí se jen hodnotný materiál. Mimořádným namáháním při tažení za studena se každá vadná trubka s určitostí zjistí a z dalšího výrobního procesu vyřadí.

Vedle jakosti vyznačuje se za studena tažená roura velkou přesností rozměrů a hladkým, nepórovitým povrchem. Přesnými rozměry bezešvých trubek docílí se rychlé sestavby a snadné výměny součástí.

I když zdlouhavý výrobní proces podmiňuje vyšší prodejní cenu bezešvých precisních trubek, jest tato zdaleka vyvážena jakostí, jistotou a trvanlivostí.

ALBERT HAHN, ROUROVNA, NOVÝ BOHUMÍN

vyrábí

plyno- a vodovodní roury, jakož i spojky, parní a kotlové roury, vrtací roury, přírubové roury, pumpové, studňové a přívodní roury, rourové hady pro účely topné a chladicí, ocelové hrdlové roury, plynové stojany a rourové stožáry všech druhů, kůjnoželezné ožebrované roury a svářecí oblouky.

Universální, tyčové, páskové, profilové a konstrukční železo, důlní kolejnice.

Jemné plechy černé a pozinkované.

Uvedené výrobky zhotovují se ve všech jakostech,
mezi jiným též z

OCELE „PERENIT“

s vysokou odolností vůči rezu, korosi a vyšším teplotám.

Litínové KOTLE O VYSOKÉM VÝKONU

pro ústřední topení

„LIGNO“ PRO TEPLOU VODU

„LIGNITA“ PRO PÁRU

od 1.5 — 52.6 m² výhřevné plochy.

Bez kouřové spalování levných paliv, jako: surového hnědého uhlí, hráškového koksu, hráškového uhlí a podobných.

Radiatory a žebrová topná tělesa, kalorifery a tvarové kusy všech druhů.

Loupací stroj na obilí „EKONOS“

pro pšenici — žito — ječmen.

PRODEJNY

Železářská obchodní společnost s r. o., PRAHA II., Nekázanka 1.

Tel. čís. 28941, 28942 a 28943.

BRNO, Cejl 17. Tel. čís. 18090 a 18099.

BRATISLAVA, Vysoká ulice 51. Tel. čís. 2724.

UŽHOROD, Plotenyího nábř. 3. Tel. čís. 705.

NOVÝ BOHUMÍN, v hutí. Tel. čís. 15 a 19.

Co se soudí o kole Premier?

Odborník: Vaše „Premier“ kola jsou vypravena v každém ohledu prvotřídně. Moji zákazníci jsou jimi naprosto spokojeni. Vedu proto již po dlouhá léta jen Vaše výrobky.

F. F. F.



Cyklista-turista: Byl jsem na svém kole „Premier“ již několikrát na delších cestách v cizině. Letos jsem procestoval na Vašem kole Německo, Dánsko a severní Švédsko. Ač cesty nebyly většinou zrovna nejlepší, přijel jsem domů bez jakékoliv poruchy. Mohu proto Vaši vynikající značku co nejvřeleji doporučit.

F. St.

Náročný: Připojeně zasílám Vám snímek, který bude jistě zajímati Vaše pány konstruktéry a který svědčí o pevnosti Vašich kol „Premier“. I při dalších těžkých zkouškách, které jsem s Vaším kolem učinil, toto bezvadně obstálo. Tímto vyslovuji Vám zároveň plné uznání o pevnosti Vašeho kola.

F. G. F.

Závodník: Vyhrál jsem závod opět na Vašem kole „Premier-Super-light“. Stroj jest skutečně prvotřídně proveden a jeho konstrukce v každém směru důmyslně řešena.

E. S. F.

Obchodník: Mám ve svém závodě Vaše 2 kola „Premier“, jež jsou stále používána, často i s velkým zatížením. S oběma koly jsem úplně spokojen. Dosud nepotřebovala té nejmenší opravy.

B. K. E.



Cestující: V roce 1910, tedy před 27 roky, koupil jsem u Vašeho zdejšího zástupce kolo „Premier“ s výrobním číslem 186.152. Toto kolo používám plných 27 roků k úplné své spokojenosti a ujel jsem již na něm nejméně 100.000 km. Kromě doplnění součástí jako obručí, zvonku, sedla a pod. nevydal jsem na udržování kola ani haléře.

R. M.

Soukromník: Dovolte, abych Vám tímto vyslovil svoje uznání za kolo „Premier“, které jsem si koupil před léty. Jezdím již řadu let a před Vaším kolem jsem měl dvě kola jiné výroby a proto mohu posuzovati. Kolik pěkných dovolených jsem již ztrávil na Vašem kole a přece jsem dodnes neměl ani jediné poruchy.

W. W.

Sportovec: K nemalé své a také k Vaší radosti musím Vám upřímně říci, že jsem s Vaším kolem „Premier“, které jsem koupil v r. 1925, na výsost spokojen. Ujel jsem na něm více než 50.000 km bez jakékoliv poruchy. Zvítězil jsem dokonce i v několika závodech, ačkoliv se jednalo jen o kolo cestovní. Doporučil jsem Vaše výrobky již mnoha kamarádům a všichni jsou stejně spokojeni. Byl jsem také se svým kolem v Jugoslávii. Tato zkouška jasně ukázala, že kola „Premier“ jsou skutečně jen z nejlepšího materiálu.

O. R.

Dáma: Považuji za svoji povinnost vysloviti Vám plné uznání za elegantní a solidní provedení mého kola „Premier“. Běh kola jest skutečně bezvadně lehký. Člověk má bezděčný dojem, jako by kolo bylo nabito vlastní energií a jelo samo. I moji známí, kteří mají rovněž kola Vaší výroby, jsou stejně spokojeni.

A. G. N.

Na Velkém Zvonu: Kromě jiných větších cest absolvoval jsem na svém balonovém kole „Premier“ i jízdu Alpami. Cílem bylo mi pohoří Velký Zvon. Mohu Vám jen se zadostiučiněním oznámiti, že se moje kolo na celé cestě co nejlépe osvědčilo. Neměl jsem toho nejmenšího defektu. Nemohu si také nic krásnějšího a levnějšího představit, než cestování na spolehlivém kole, jakým jest v každém ohledu kolo „Premier“. W. B. P.

Z Londýna: Oznamuji Vám, že jsem dojel šťastně a bez jediného defektu z Tachova přes Německo a Holandsko až do Londýna. Kolo jest tak pěkně vypraveno, že jsem všude, kam jsem jen přijel, budil velkou pozornost. Z Londýna pojedu domů přes Dánsko, Norsko, Finsko a Polsko. F. T. T.

Jugoslavie: Bez jediného defektu vykonal jsem na svém kole „Premier“ cestu z Val. Meziříčí přes Rakousko do Jugoslavie a zpět. Jest skutečně každému potěšením, má-li tak spolehlivé a kvalitní kolo. P. P. V. M.

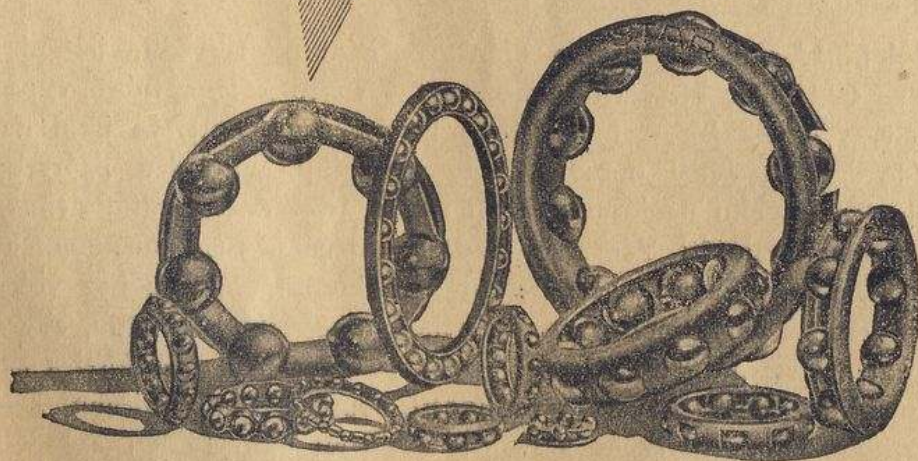
K moři na ocelovém oři. Protože se na nás letos sluníčko málo smálo, řekl jsem si, že se za ním pojedu podívat k moři, do slunné Italie. Jak se tam ale dostat, když na zájezd vlakem nebo autokarem peníze nestačí? Volil jsem proto nejlevnější dopravní prostředek — k o l o. Rozhodl jsem se samozřejmě pro kolo značky „Premier“ a dal jsem si namontovati přední bubnovou brzdu a dvojité Torpedo, abych snadněji zdolal alpské srázy. Obé se osvědčilo. Cheb, Regensburg, Lofer, Zell a. See, Groß-Glockner, Winklern, Dobbiaco, Cortina d'Ampezzo, údolí řeky Piavy, Mestre, Benátky, Padua, Verona, Gardské jezero, Riva, Bolzano, Merano, Brenner, Innsbruck, Garmisch-Partenkirchen, München, Regensburg, Cheb. Těmito městy jest vytýčena cesta dlouhá 1800 km, kterou jsem na kole „Premier“ vykonal pohodlně za necelých 20 dní bez jediného defektu. Moje kolo „Premier“, na které jsem skutečně hrdý, bylo po celé cestě, ať již v Německu, Rakousku či hlavně v Itálii, kde je kolo tak rozšířeno, že chodec je místy výjimkou, předmětem stálého obdivu, zvláště co se stavby a vkusné, líbivé výpravy týče. Pojedete-li na dovolenou, spolehněte se klidně na kolo „Premier“. Na delší cestě teprve poznáte, co to znamená míti dobrého ocelového kamaráda. Šc.

Z minulého století. Horník z Horního Litvínova nám píše: Jezdím již od r. 1898 na kole Vaší výroby č. 13.107. Nejvyšší spokojenost s tímto kolem, které vypadá ještě dnes úplně zachovale, výborná jakost materiálu a hlavně skutečnost, že jsem na tomto kole neprovedl až do dnes nejmenší opravy, že se neuvolnil ani jeden paprsek (drát), že se na něm ničeho ani trochu neohnulo a že na něm ještě dnes jezdím denně 10 km cesty do práce, nutí mne vysloviti Vám svoji radost a uznání. Jsem horníkem a jezdím na tomto kole do práce za každého počasí. Kolo jsem koupil tenkrát bez volnoběžky. Teprve před 3 roky jsem si dal zamontovati do něho volnoběžku s brzdou, aby na mne nebylo ukazováno jako na staromódního jezdce. Jinak jsem na něm z hrdosti a ze zásady nezměnil toho nejmenšího. Smalt na své trvanlivosti neutrpěl téměř ničeho. Kolo jsem tehdy koupil od jednoho chomutovského zástupce, když mi bylo 16 let. Tehdy to bylo v Horním Litvínově jedno z prvních kol. Dnes je mi 52 let a jízda na tomto kole jest mi ještě dnes stejným potěšením jako tehdy.

*

*Jízda plyne krásně hladce,
jedeš-li na „Premierce“*

**Pro konusové ložisko
jen to nejlepší**



**Pravé jen s nápisem „STAR“
Kuličkové věnečky „Star“, spol.
Schweinfurt s r. o.**

Kuličkové věnečky „STAR“

Znamé nevýhody zastaralého systému ložisek s plným počtem kuliček;

Kuličky vypadávají při otevření ložiska,

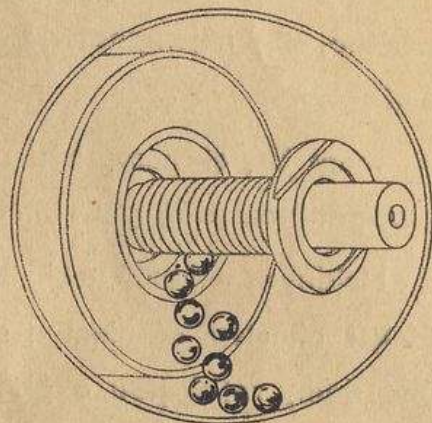
velká spotřeba kuliček,

neklidný chod,

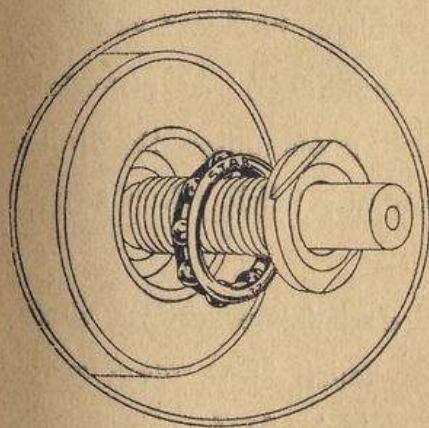
kratší trvání,

zdlouhavá a proto i drahá montáž při výrobě, čištění

i opravě ložiska.



Přednosti kuličkového ložiska s kuličkovým věnečkem „STAR“:



Kuličky jsou při otevření ložiska pevně zachyceny,

úspora kuliček,

lehký chod,

dlouhé trvání,

rychlá a proto i levná montáž při výrobě, čištění

i opravě ložiska.

Vědeckým šetřením jest bezesporně prokázáno, že všechny druhy kuličkových ložisek, tedy regulační kuličková ložiska, příčná ložiska, podélná ložiska, šikmá ložiska atd., opatřená kuličkovými věnečky „STAR“ mají mnohem lehčí chod než ložiska bez kuličkových věnečků.



STAR

Co má vědět cyklista o svých PNEUMATIKÁCH

Široké řady cyklistů nevědí o velocipedových pneumatikách mnoho. Jest v zájmu každého, aby nejen znal vlastnosti pneumatik, ale také byl dobře informován o jejich ošetřování.

Tento článek nemá být „vědeckým“ pojednáním o pneumatikách, nýbrž má jen velocipedistům dát potřebného poučení.

Nejdříve několik technických podrobností: Rozeznáváme dva druhy ráfků; ráfek s ohnutým okrajem a ráfek s rovnou stranou (poslední pro pláště s drátem). Oba druhy ráfků jsou o průměru 26 a 28 angl. palců. Pláště, pro oba tyto ráfky jsou buďto z křížového plátna anebo z kordu. Dříve byly vyráběny pláště pouze z křížového plátna, ale dnes pro své dobré vlastnosti jest používán ku výrobě velocipedových plášťů většinou kord.

Velocipedová pneumatika se skládá z pláště a duše. U pláště rozeznáváme tři části a to jízdní plochu, stěny a patku. Duše jest vlastně spojená hadice s ventilkem.

Dle obsahu vzduchu rozeznáváme pneumatiky vysokotlaké a nízkotlaké. V Československu jest normalisován rozměr vysokotlaké pneumatiky $1\frac{1}{2}$ palce. Pláště z křížového plátna vyrábějí se v rozměru $1\frac{5}{8}$ palce, aby jejich výkon byl přiměřený užšímu plášti kordovému.

A nyní něco o ošetřování pneumatik: Nejhlavnější podmínkou dobré služby pneumatik jest řádné jejich hustění. Od toho závisí nejen jejich život, ale i zdraví jezdce. Další podmínkou jest jejich nepřetěžování. Velocipedová pneumatika jest konstruována pro přiměřenou nosnost a když se přetíží, jest to s ní tak jako s člověkem, který nosením těžkých břemen se namohl. Člověk nepocítuje ihned nějaké obtíže, ale později se ukáží následky. Zrovna tak to jest s pneumatikou. I pneumatika snese přemáhání, když na příklad na kole veze se ještě druhá osoba nebo těžký náklad, ale opakuje-li se to častěji, uvolní se kostra pláště, nebo protlačí a prodře patka a jednoho dne, nečekaně, třeba při jízdě po krásné silnici, vypoví pneumatika službu. V takovém případě může cyklista hovořiti o štěstí, když

K V A L I T N Í K O L O „ P R E M I E R

vyjde z toho pouze s nějakou oděrkou a poškozeným kolem. Také rezatý ráfek přivodí předčasné vyřazení pláště. Hlavně okraje ráfků nesmí být rezaté, poněvadž jinak rez prožere plášť v patce, t. j. na nejchoulostivějším místě.

Tedy celkem vzato, když pneumatiky řádně hustíme, občas je nezapomeneme přihustiti, nepřetěžujeme je, ráfek udržujeme v čistotě, můžeme očekávat od nich dobrý a dlouhý výkon.

Následující defekty jsou u pneumatik obvyklé a připojujeme k nim ihned příčinu defektu:

Defekt:

1. Proražení stěn.
2. Prodření patky, nebo jiné defekty patky.
3. Zlomení neb přetržení drátu, u plášťů s drátem.
4. Natržení aneb proříznutí.
5. Proražení, rána ve tvaru kříže.
6. Díry.
7. Duše nedrží vzduch.

Příčina:

1. Nedostatečný tlak v plášti nebo přetížení.
2. Rez ostrých hran ráfku, přetížení, podhustění a také často vadná montáž.
3. Vadná montáž.
4. Mechanické poranění při přeježdění různých předmětů na silnici ležících.
5. Jako bod 4.
6. Propíchnutí hřebíkem a podobně.
7. Špatně těsnící ventil — třeba vyměnití ventilovou hadičku — případně utáhnouti ventilovou matku.

To jsou defekty, s kterými se obvykle shledáváme a většinou jest možno je zameziti, nebo nejméně omeziti ošetřováním pneumatik.

Má značné přednosti vyzbrojiti velociped speciálními pneumatikami. Továrny opatřují kola standardně universálním pláštěm, poněvadž nevědí k jakému účelu budou sloužiti, neznají vkus a kapsu pozdějšího kupce. Radíme proto, aby po sjetí první soupravy pneumatik poradil se každý velocipedista se svým dodavatelem pneumatik, jaký druh by mu nejlépe vyhovoval.

Nejstarší továrna na výrobu velocipedových pneumatik v ČSR., dříve Semperit, dnes **MATADOR**

přináší dnes na trh následující druhy:



MATADOR-CORD-ADERSOL

Velocipedový-lamelový plášť $28 \times 1\frac{5}{8}$ "

v černém provedení. Toto jest v každém ohledu prvotřídní plášť, s lamelovým vzorem proti smyku, čímž zvyšuje se bezpečnost jezdce zvláště na asfaltových a betonových silnicích.



MATADOR-CORD-MERCEDES

Velocipedový plášť $28 \times 1\frac{1}{2}$ "

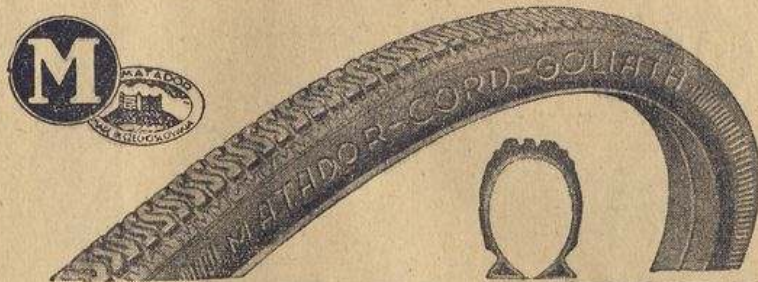
černý, červený, polotransparentní anebo Para. Toto jest dobrý plášť s moderním vzorkem, velmi odolný, pro dlouhé túry.



MATADOR-CORD-SPECIAL

Velocipedový plášť $28 \times 1\frac{1}{2}$ ", černý,

hodící se pro špatné cesty a velkou námahu.



MATADOR CORD GOLIATH

Velocipedový plášť $28 \times 1\frac{5}{8}$ " , černý.

Toto jest polobalonový kordový plášť nejnovější konstrukce pro jezdce, kteří nehledí na cenu, ale žádají to nejlepší. Plášť stojí sice při nákupu o několik korun více, ale sám se svými vlastnostmi a hlavně svým dlouhým výkonem zaplatí.



MATADOR-TORPEDO

Velocipedový plášť $28 \times 1\frac{5}{8}$ " , černý.

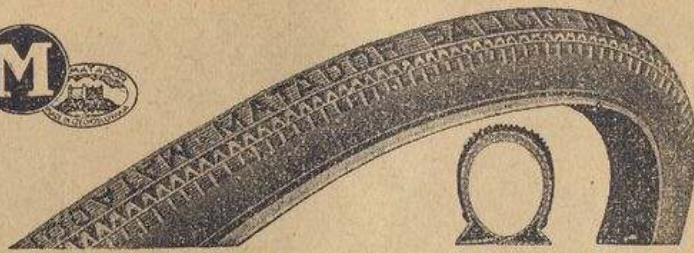
Levnější plášť pro lehkou službu.



MATADOR SUPER PRIMA

Velocipedový plášť $28 \times 1\frac{5}{8}$ " , černý.

Nejvhodnější plášť pro toho, komu cena kordového pláště jest nepřístupná.



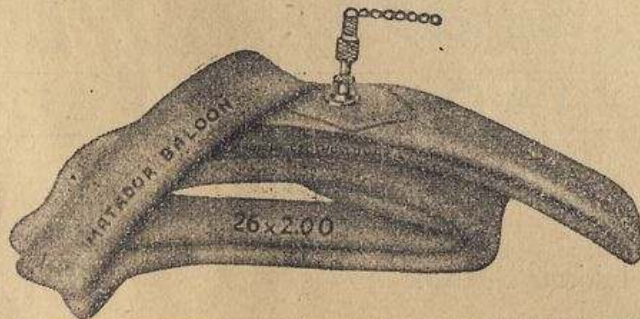
MATADOR BALLON

Velocipedový plášť 26 × 2.00" SS, černý a červený.

Standardní balonový plášť s drátem pro 26palcový ráfek s rovnou stranou.

Kromě zde uvedených plášťů vyrábí MATADOR ještě pláště „UNIVERSAL“ v rozměrech 12 × 1⁵/₈" , 14 × 1¹/₂" , 15 × 1¹/₂" , 16 × 1⁵/₈" , 18 × 1" , 18 × 1¹/₂" , 20 × 1¹/₂" , 22 × 1¹/₂" , 24 × 1¹/₂" , 26 × 1⁵/₈" , pro dámská kola a jiná speciální vozidla. Dále pláště se záhybem Matador-TRANSPORT pro lehká dopravní vozidla a tříkolky v rozměrech 20 × 2" , 26 × 2" , 26 × 1³/₄" , 28 × 2" , 28 × 1³/₄" .

Duše pro velocipedové pneumatiky vyrábí MATADOR ve všech rozměrech a provedeních, vhodných pro pláště téže značky.



MATADOR - BALOON

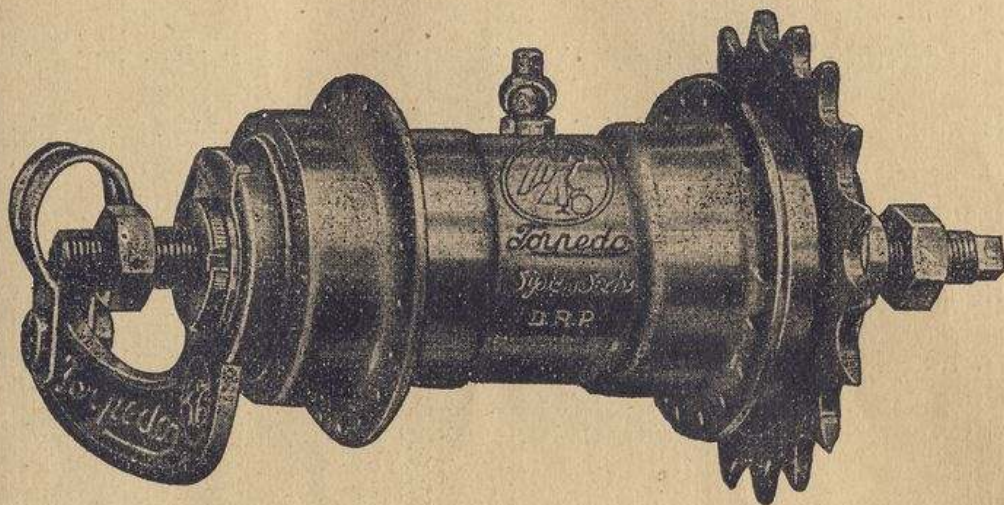
Duše 26 × 2.00" SS.

Policisté, četníci, lékaři, hasiči, krátce všichni velocipedisté, kterým záleží na tom, aby rychle a bez zdržení, případným montováním během jízdy, dosáhli svého cíle, montují

mechovitě duše Matador-EVERLASTING,
které jsou nezranitelné a nepotřebují hustění vzduchem.

Všechny zde uvedené výrobky **MATADOR** obdržíte v každém lepším odborném závodě.

VOLNOBĚŽKA-TORPEDO



Torpedo znamená: náhon, volnoběh a brzdu v jednom náboji, který jest poháněn jedině šlapáním jezdce. Torpedo vynalezl Arnošt Sachs asi před 35 lety. Znamená největší tvorbu na poli velocipedu, neboť teprve Torpedem získalo kolo pohodlnost a ohromné rozšíření jako „dopravní prostředek pro každého“. Torpedo však neznámá jen tento vynález, Torpedo jest zároveň jméno jeho nejdokonalejší formy. Torpedo jest tak jednoduše a účelně sestaveno, že nebylo možno vytvořiti něco lepšího.

Torpedo vyrábí jedině firma Fichtel & Sachs, Schweinfurt, největší továrna na náboje světa. Její závody tvoří se svými vysokými domy a ohromnými dílnami malé město pro sebe, ve kterém jest při plném provozu zaměstnáno 7000 dělníků a úředníků. Firma jest světoznáma svou přesnou prací a organizací Fichtel & Sachs obepíná celý svět.

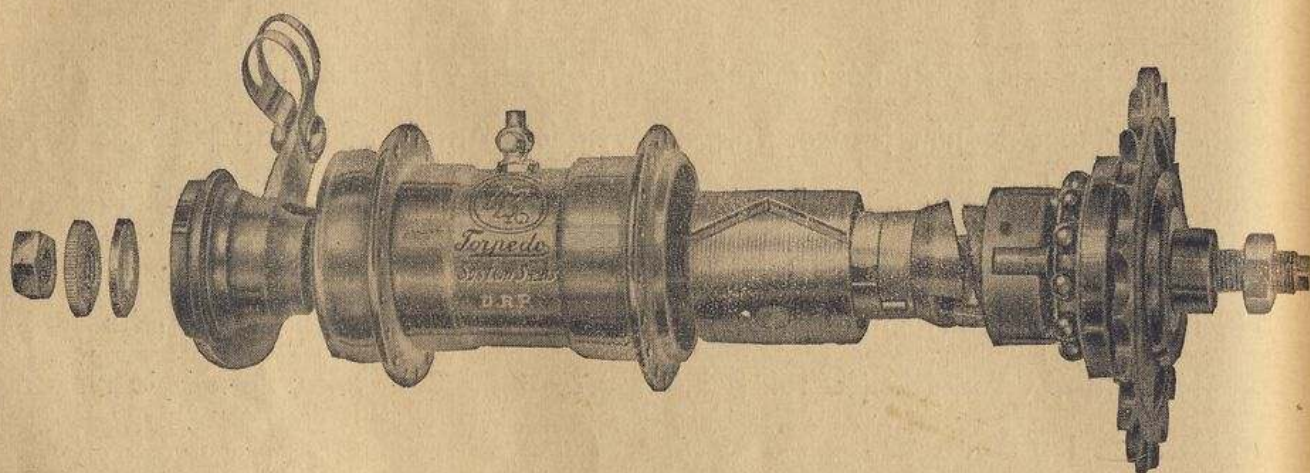
Torpedo-náboj běží na 32 kuličkách, pracuje s 6 válečky a sestává z 34 jiných dílů. Při výrobě jest používáno 22 různých druhů ocelí a kovů, z nichž 10 se vlastním způsobem v závodech Fichtel & Sachs zušlechťuje. Veškeré stavební látky se zkouší ve vlastních laboratořích a pokusných ústavech podle nejmodernějších vědeckých metod. Výroba Torpedo-nábojů skládá se z 300 různých pracovních postupů. Tyto jsou do posledního hmatu přesně stanoveny a tato drobná práce jest přísně kontrolována.



Ačkoliv nástroje a přístroje již samy o sobě regulují přesnost práce, přeměřují se díly Torpedo-náboje během výroby 140krát. Aby byla zaručena dokonalá funkce náboje, jest zařaděno dalších 50 zkoušek.

Díly Torpedo-nábojů jsou na potřebných místech až na tisícinu milimetru přesné. Jsou vesměs mezi sebou vyměnitelné a jejich trvanlivost jest téměř neomezená.

Volnoběžka Torpedo jest nejcennější a nejdůležitější orgán velocipedu. Jelikož obstarává náhon, volnoběh a brzdu, vyvolává veškeré postupy při jízdě. Jest stále silně namáhána a nesmí nikdy selhati. Při své jemnosti potřebuje velmi důkladné součásti,



keré musí býti tak jemně na sebe sladěny, že okamžitě a s největší citlivostí provedou vůli jezdce.

Není-li náboj zhotoven z vhodného materiálu, ukazují se ihned následky: náhon pracuje těžce a unavuje jezdce, volnoběh se nastávajícím třením brzy opotřebuje, přílišný „mrtvý chod“ ruší převod jedné funkce do druhé, součástky se velmi rychle opotřebují a nastávají zlomeniny a stálé opravy. Nejhorší však jest nedostatečná brzda, která v rozhodném okamžiku nebrzdí, naopak překáží, a následek jest srážka nebo pád. Zkrátka: na spolehlivosti nábojů závisí zdraví a život jezdce.



Zkoušeno na 40 miliard kilometrů

40 milionů Torpedo-nábojů jest v oběhu, rozděleno po všech zemích světa. Mnohé z nich mají za sebou cestu desetitisíc kilometrů a mnohých se používá již desetiletí. Počítá-li se, že každý Torpedo-náboj udělal cestu 1000 kilometrů, dostaneme výsledek 40 miliard kilometrů: dráha, 266krát tak dlouhá jako vzdálenost mezi zemí a sluncem. 40 miliard kilometrů! V této vzdálenosti jsou obsaženy cesty všech druhů: dobré, špatné, rovinné a příkré: v Evropě, v Asii, v Africe, v Americe a Austrálii, cesty, vykonané za každého počasí a v každé roční době. Torpedo tím obstálo v zkoušce, kterou se nemůže honositi žádný jiný náboj světa.

**Dobré kolo má proto vždy
volnoběžku Torpedo**



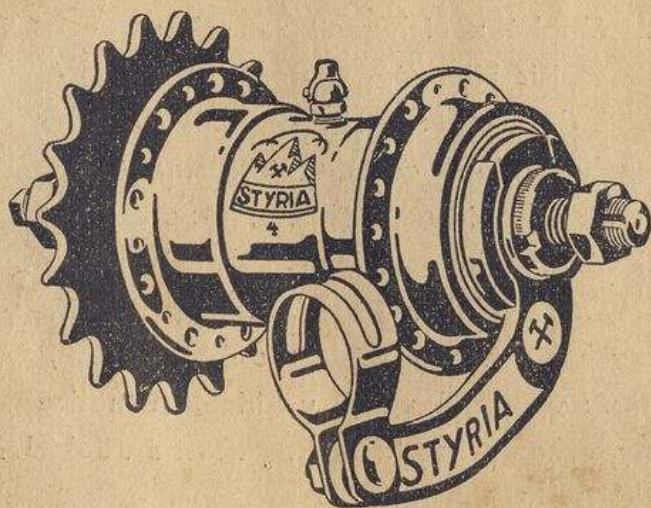
Výhradní výrobce: FICHTEL & SACHS AS · SCHWEINFURT-M



STYRIA

VOLNOBĚŽKA

PŘEDNÍ NÁBOJ S BUBNOVOU BRZDOU



Vzdor nízké ceně výborná jakost

STEYR-DAIMLER-PUCH A. S.

Vídeň-Štyrský Hradec-Štyr-Víd. Nové Město

STYRIA^v volnoběžky a přední bubnové brzdy

Jest tomu již padesát let, co počalo ze Štyrského Hradce pronikati jméno STYRIA, které se stalo v celém tomto období pojmem spolehlivosti a jakosti. Také dva z nejmladších výrobků fy STEYR-DAIMLER-PUCH A. S. Vídeň, Št. Hradec, Štýr a Víd. Nové Město, a sice VOLNOBĚŽKA

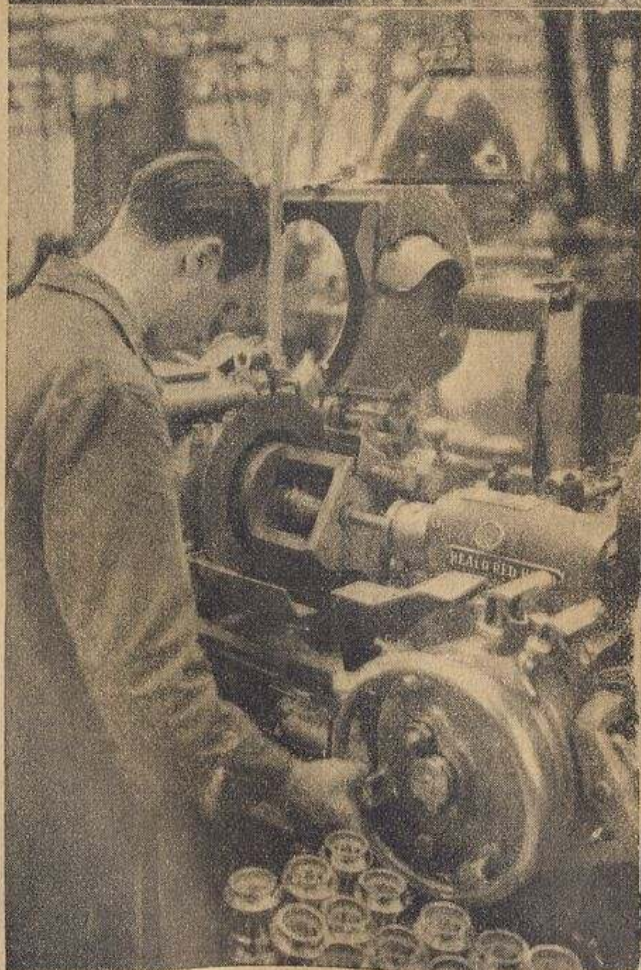
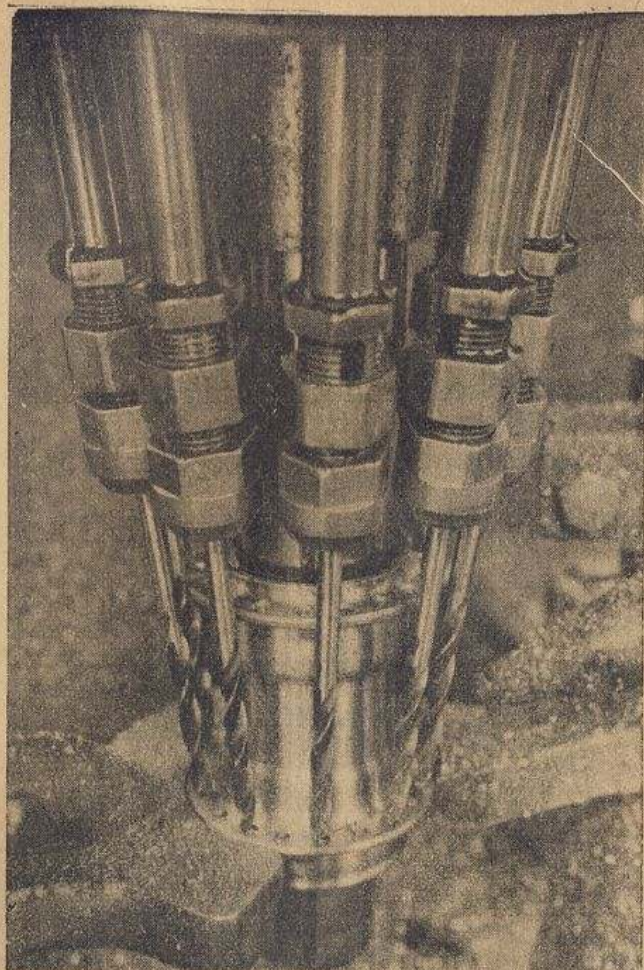
STYRIA A PŘEDNÍ BUBNOVÁ BRZDA STYRIA, zůstaly tomuto pojmu věrné, a kolo vyzbrojené těmito součástmi zaručuje absolutní, 100%^o ní jistotu v každém provozu. Není možno pojednati na tomto



Obraz nahoře:
Výroba tělesa v lisu o tlaku
250 tun
Obraz dole:
Těleso náboje v surovém
stavu

„STYRIA“

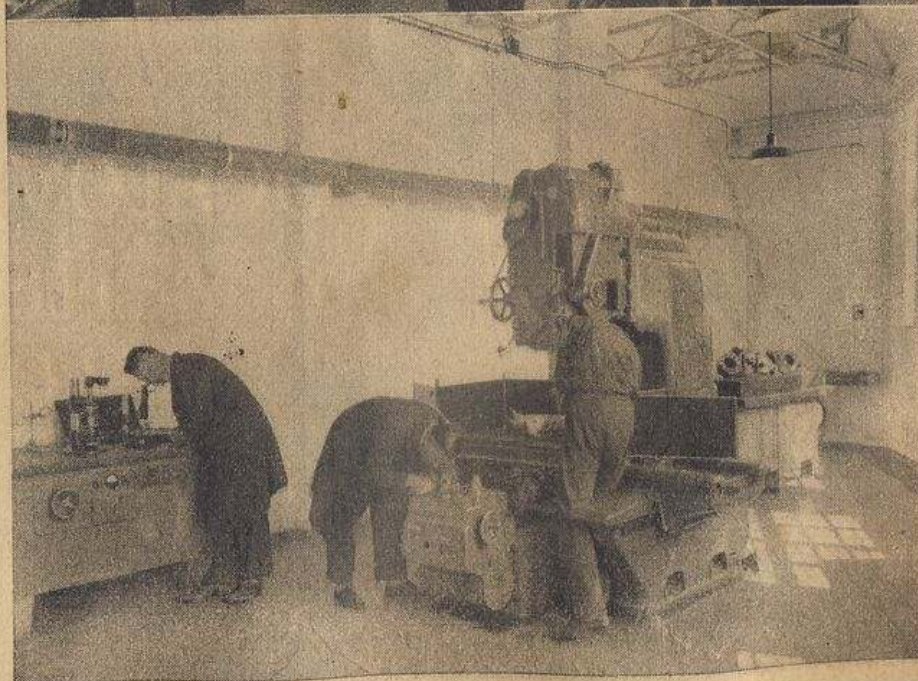
omezeném místě dokonale o celé výrobě a chceme proto krátce se zmíniti, že surovinu tvoří nejlepší ocel z Erzbergu, která jest opracována na nejmodernějších strojích o nejvyšší přesnosti a že personál byl na přesnou a spolehlivou práci zapracovaný. Zkušenosti s materiálem, získané výrobou velocipedů, motocyklů, automobilů a letadel ve spojení s vlastními laboratořemi a jméno STEYR-DAIMLER-



Obraz nahoře: Vrtání děr pro špice.
Obraz dole vlevo: Opracování tělesa
Obraz dole vpravo: Kontrola

v o l n o b ě ž k y
a
přední bubnové brzdy

PUCH A. S. jsou
zárukou, že na trh
přijde jen materiál
naprosto prvotřídní.
Jest proto pocho-
pitelné, že se jak
volnoběžka STY-
RIA, tak i přední
bubnová brzda
STYRIA na tu-
zemském trhu tak
brzy zavedly.



Obraz nahoře: Konečná
montáž

Obraz uprostřed: Volno-
běžky připravené k odeslání
Obraz dole: Div přesnosti.
Nástrojová vrtačka, opticky
regulovatelná, pracující
s přesností 4 tisícín mili-
metru



FAG

**PŘESNÉ
OCELOVÉ KULIČKY
A VĚNEČKY PRO
VELOCIPEDY**

FAG

KULIČKOVÁ LOŽISKA-PRODEJNÍ SPOLEČNOST

S. R. O.

PRAHA II., BREDOVSKÁ 19.

Schweinfurtský řemeslník vynálezcem velocipedu, jeho syn zakladatelem průmyslu kuliček

Vzpomínáme-li na více než 50 letou historii továrny „Fischer, výroba kuličkových ložisek, Schweinfurt“ nemůžeme opomenouti, abychom zde neuvedli několik skutečně zajímavých a pro rozvoj průmyslu velocipedů zvláště důležitých okolností. Otec nynějšího zakladatele závodů „Fischer“ — Filip Mořic Fischer — byl, jak známo, vynálezcem velocipedu; tento velociped pohyboval se pomocí šlapací páky.

Filip Mořic Fischer narodil se roku 1812 v jednom schweinfurtském předměstí. Procestoval v mládí mnoho krajů a vrátil se jakožto vyučený nástrojař do rodného města, kde pak toto své řemeslo prováděl s velkou zručností a pílí. Byl daleko široko jediným řemeslníkem v tomto oboru, takže měl brzy plné ruce práce. Potřebovali jej brzy tu, hned zas tam a tyto obchůzky zabíraly mnoho času. Přemýšlel proto bez ustání, jakým způsobem by se rychle a levně dostal s místa na místo. Sledoval se zájmem rozvoj techniky a doslechl nebo dočetl se již tehdy něco o tak zvaném „běhacím stroji“, vynálezu to svob. pána z Draisu; tento „běhací stroj“ byl tenkrát v módě a jako každá novinka, vydán posměchu na pospas. V roce 1853 zabýval se Filip Mořic Fischer již sám stavbou takového, tak zv. „běhacího stroje“. V podstatě byla však jeho konstrukce od vynálezu svob. pána z Draisu rozdílná. Stroj, který zkonstruoval Filip Mořic Fischer, neuváděl se v pohyb odrazem nohy, nýbrž šlapáním páky, upevněné na předním kole. Tímto způsobem vznikl velociped. Filip Mořic Fischer byl si však pravděpodobně málo vědom rozsahu svého vynálezu — který se ostatně nachází ve schweinfurtském museu — neboť se jím dále nezabýval a přenechal jeho využitkování jiným.

Teprve za několik desetiletí po vynálezu velocipedu zařídil syn Filipa Mořice Fischera — Bedřich Fischer — v roce 1883 ve Schweinfurtu samostatnou mechanickou dílnu, kde zhotovoval velocipedy, které byly tehdy prvně opatřovány kuličkovými ložisky. Kuličky nakupoval Bedřich Fischer velmi draho z Anglie, což ho přimělo, pomýšlet na levnější výrobu kuliček ve vlastní dílně a to automaticky a ve velkém množství. Výsledkem těchto dlouhotrvajících pokusů bylo zkonstruování prvního Fischerova stroje na broušení kuliček. Při svých pokusech používal k zakulacení kuliček, již na jiném stroji zhruba zhotovených, smírku a železného talíře s obrubou a s hladkým víčkem. Tento talíř nechal později opatřiti drážkami s drsným povrchem. Tím byl vynalezen stroj k broušení kuliček a dán základ k první seriové výrobě.

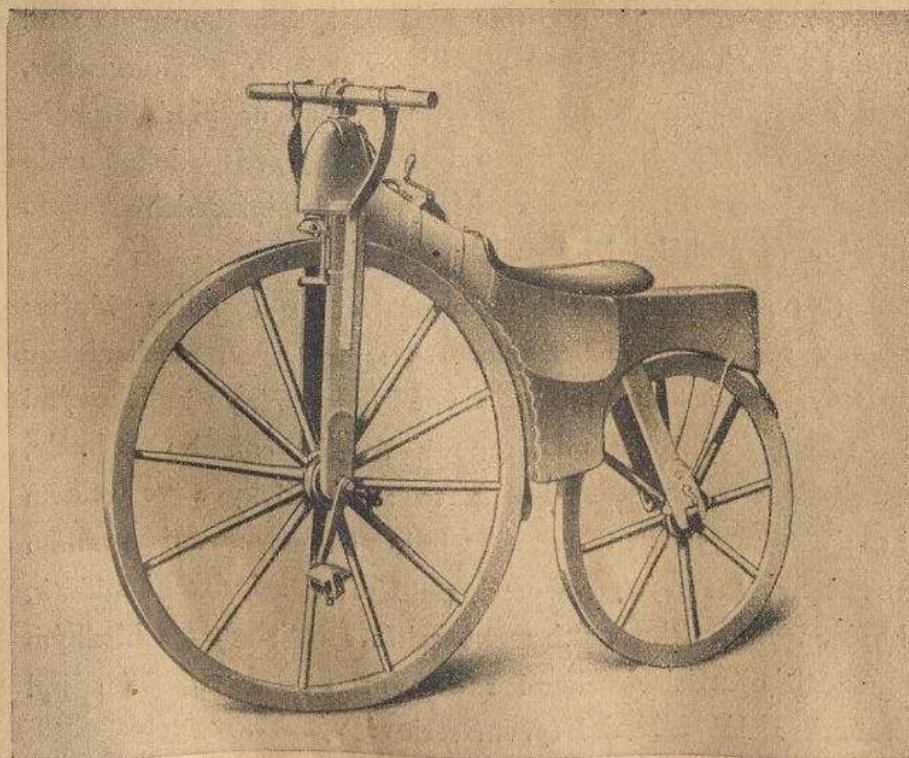
SCHWEINFURTSKÝ ŘEMESLNÍK VYNÁLEZCEM VELOCIPEDU, JEHO SYN ZAKLADATELEM PRŮMYSLU KULIČEK

V nepatrné mechanické dílně ve Schweinfurtu vzniklo tímto způsobem odvětví průmyslu, bez něhož si dnešní technický život nelze ani představit.

V podstatě vyrábějí se kuličky v dnešní době tímž způsobem, ovšem na dokonalejších strojích. Kuličky lisují se z nejlepší oceli a to ve velikostech až do 12 mm \varnothing za studena, větší pak za tepla. Nato se vylišované kuličky zhruba brousí. Plochý broušící kotouč otáčí se v opačném směru excentricky uspořádaného, rovněž se točícího kruhu, který tlačí shora. V prostoru mezi tímto kotoučem a kruhem přivádějí se kuličky do nepohyblivé drážky. Tímto uspořádáním mění kuličky stále svou polohu a směr otáčení, takže poněmáhle přijdou do styku s celým povrchem broušícího kotouče. Než je kulička hotova, absolutně sféricky kulatá, vybroušena a vyleštěna a než vyjde z továrny ve známém balení, absolvuje ovšem ještě řadu broušících a podobných procesů. Nejmenší kuličky o \varnothing 0.5 mm, jichž se používá při výrobě různých přístrojů a hodin, jakož i kuličky větší — až do 200 mm \varnothing — zhotovují se stejným způsobem.

Po každém procesu broušení přezkouší se každá jednotlivá kulička co do event. závad nebo trhlin. Po konečném opracování, t. j. hlazení, zkoumají se kuličky co nejpřesněji novodobými přístroji a to až na $\frac{1}{1000}$ mm přesnosti a roztřídí se. Malé kuličky prodávají se pak na kusy, nejčastěji na veletucty (144 kusů), větší na váhu.

Únosnost takové ocelové kuličky je velmi značná. Tak na př. snese koule o \varnothing 100 mm zatížení až 6.5 tun, než se mezi vodorovnými, kalenými plochami rozdrtí. Koule o dvojnásobném průměru t. j. 200 mm snese tlak 26 tun.



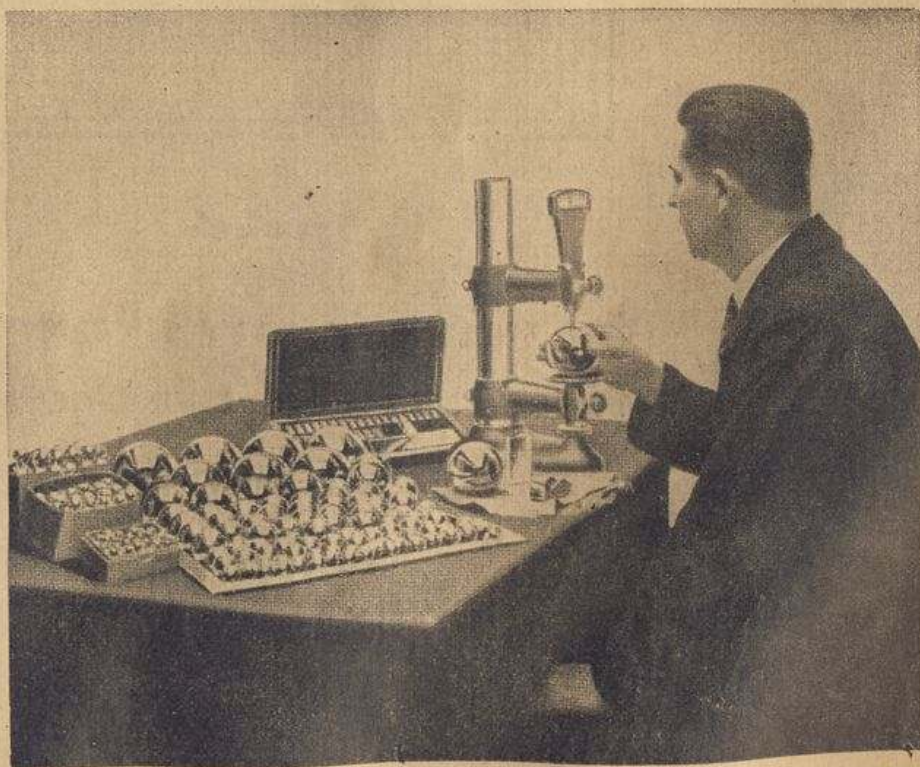
Běhací stroj Filipa Mořice Fischera z roku 1853 se šlapací pákou na předním kole.

SCHWEINFURTSKÝ REMESLNÍK VYNÁLEZCEM VELOCIPEDU, JEHO SYN ZAKLADATELEM PRŮMYSLU KULIČEK

Fischerovy kuličky slouží k nejrůznějším účelům. Především ovšem k výrobě kuličkových ložisek, jichž se dnes všeobecně používá při stavbě vozidel všeho druhu, strojů a přístrojů a mimo to ještě v netušené míře k účelu, ku kterému Bedřich Fischer zkonstruoval svůj první stroj k broušení kuliček a to k zamontování do kuličkových věnečků pro velocipedy; kuliček podle Brinela — které rovněž vyrábí Fischer — a jež se vyznačují zvláštní tvrdostí, se používá ku zkoušení tvrdosti; kuliček výmětových se používá k leštění různých kovových výrobků za vlhka; posléze vyrábí firma Fischer kuličky pro posuvné dveře, pro průmysl nábytkový, jakož i kuličky ze železa i z jiných kovů k nejrůznějším účelům.

Jakost materiálu a bezvadné opracování kuliček je pro velocipedy velmi důležité. Tato okolnost není však bohužel dosud dostatečně oceňována. Značné rozdíly ve velikosti a kulatosti kuliček znemožňují správné uložení důležitých pohyblivých součástí. Praskne-li jen jediná kulička, poškodí tvrdé a ostrohranné zlomky celé ložisko šlapací páky, náboje etc. a dojde tím k předčasnému opotřebení celého velocipedu. Továrny na velocipedy, které dbají dobré pověsti svých značek, používají proto výhradně jen nejlépe osvědčených kuliček pro velocipedy, nikdy však levných kuliček výmětových, jichž se má používat výhradně jen k leštění.

Fischerovy kuličky se vyrábějí a prodávají již déle než půl století a jsou na základě získaných zkušeností velmi dokonalým výrobkem v tomto průmyslovém odvětví.



Měřicí přístroj na kuličky

TUZEMSKÁ VOLNOBĚŽKA



Výrobek

**továrny na stavy a
tkalcovské stroje a.s.**
v Krnově

Oddělení Forty

Československá výroba volnoběžek není již závislá na cizině!

Po převratu byli českoslovenští výrobci velocipedů nuceni přizpůsobiti se novým poměrům.

Jelikož na území československého státu scházel skoro úplně průmysl, vyrábějící důležité polotovary a různé součástky pro výrobu kol, byly továrny nuceny kupovati je v zahraničí, hlavně v Německu.

Výrobci velocipedů, aby mohli vyhověti stále vzrůstajícím požadavkům cyklistiky civilní i vojenské, musí krýti svoji spotřebu hlavně v tuzemsku.

Stoupajícím odbytem velocipedů vzrůstal také pomocný průmysl, který za vydatné podpory směřodatných úředních instancí ve velmi krátkém čase rozšířil již stávající výrobu, nově zařízeny továrny na výrobu řetězů, brzd, řídítek, rukojetí, jiných součástek a také tuzemské továrny na pneumatiky vděčí těmto okolnostem za svůj velký rozmach.

Poslední a nejdůležitější součástka velocipedů, k jejíž výrobě se žádná tuzemská továrna rozhodnouti nemohla, byla v o l n o b ě ž k a. Úmyslu, vyráběti tuto důležitou součástku velocipedů, byly velkou překážkou okolnosti technického a finančního rázu, jelikož pro její výrobu bylo zapotřebí nejen velkých odborných znalostí, nýbrž také velký počet speciálních strojů. Kromě toho nebylo v Československu tak velké množství velocipedů vyráběno, aby se výroba volnoběžek u nás stala výnosnou a současně soutěže schopnou.

Když hospodářským vývojem v našem státě, zdokonalením silničních komunikací, jakož i jinými, pro cyklistiku příznivými okolnostmi, zvětšila se výroba velocipedů do té míry, že ku příkladu v roce 1936 bylo vyrobeno a prodáno více než 200.000 kol, bylo vybudování československé výroby jakostní volnoběžky nepostradatelnou nutností.

Snahu o zřízení výroby dobré volnoběžky a součástek rozhodla se podporovati v náležitém rozsahu jedna z největších československých bank. Chvalně známá „Továrna na stavy a tkalcovské stroje, a. s. v Krnově“, která po několikaleté výrobě automatických vah dokázala svoji schopnost vyráběti ve velkých seriích nejprecisnější výrobky, začala s výrobou tuzemských volnoběžek.

Při počáteční výrobě těchto volnoběžek vyskytnuvší se „dětské nemoci“ byly díky vedení továrny rychle překonány a odstraněny a volnoběžky jsou nyní tak výborné jakosti, že uspokojují i nejnáročnější cyklisty.

Touto volnoběžkou jest — československá volnoběžka „Forty“ — kterou dnes montují již téměř všechny směrodatné tuzemské továrny na velocipedy. Volnoběžka „Forty“ vybojovala si uznání všech odborníků a těší se stále větší oblibě. Každý obchodník velocipedy a každý mechanik ví, že prodejem tuzemských výrobků podporuje tuzemský průmysl a pomáhá tím k dalšímu ozdravení hospodářské situace v našem státě.

Továrna na volnoběžky „Forty“ jest vedena zásadou dáti našim cyklistům jen to nejlepší z nejlepšího, proto používá k výrobě jen nejlepších, samozřejmě tuzemských surovin, z nichž zkušení odborníci po nesčetných kontrolách podle nejmodernějších metod, vyrábějí československou volnoběžku „Forty“. Volnoběžka „Forty“ byla konstruována podle systému Torpedo, protože tento odpovídá nejlépe technickému řešení volnoběžky, spojené s brzdícím mechanismem. Kromě toho jsou součásti obou volnoběžek „Forty“, jakož i Torpedo natolik normalisovány, že mechanik a obchodník, má-li zaříditi opravu nebo výměnu některého dílce, nemusí míti na skladě pro tuto československou volnoběžku „Forty“ nové druhy součástek.

Z těchto důvodů bylo ve všech státech, kde byly zařízeny továrny na výrobu volnoběžek, použito ponejvíce zásady systému volnoběžky Torpedo. Tato konstrukce odpovídá nejlépe podmínkám na ni kladeným a také jí bylo použito proto, že původní patenty, které vynálezci měli chráněny, zanikly již před delší dobou, takže systém volnoběžky Torpedo stal se všeobecným majetkem. Podle tohoto systému byly zařízeny nové výroby ku př. v Anglii, Belgii, Rakousku, Polsku a konečně v samém Německu.

Výroba volnoběžek stala se u nás dnes již důležitou národohospodářskou složkou. Důkazem toho také jest, že již téměř 500 lidí pracuje v tomto podniku. Snahou továrny jest nejen, aby kryla spotřebu v tuzemsku, nýbrž aby také vyvážela tyto československé výrobky do zahraničí, čímž získá pro náš stát v dnešní době tak důležité devisy.

Nejlepším důkazem vospěllosti tohoto odvětví československého průmyslu jest skutečnost, že československé volnoběžky „Forty“ exportují se ve značném množství do Francie, Belgie, Anglie, Litvy, Lotyšska a také do Švýcarska. Nutno zdůrazniti okolnost, že hlavně Švýcarsko, země nejpřesnějšího průmyslu, která klade vždy největší požadavky na jakost a přesnost provedení koupeného výrobku, vyznačuje se velkým odběrem naší volnoběžky „Forty“, ačkoliv tu nutno čeliti velké mezinárodní konkurenci.

IGNÁC STOREK, BRNO.

Ocelárna, slevárna železa a měkké litiny, strojírna.

(Dodává ře „Premier“ akc. spol. pro výrobu jízdních kol a strojů mezi jiným také temperovanou litinu).



Založeno r. 1861

Firma byla založena roku 1861 dědečkem nynějších majitelů firmy, jako slevárna železa: vyrábí přes 45 let ocelolitinu a přes 35 let litinu temperovanou. Odlitky se dodávají hrubé i opracované, podle ČSN, DIN, British Lloyd nebo ve zvláštních jakostech, jako ze slitin vzdorujících opotřebení, teplotě a korosím. Na zařízeních pro tavení jsou k dispozici: koupolové pece, pece Siemens-Martinovy, pece kelímkové a elektropece, takže je vždy možno zvoliti nejvhodnější způsob tavení. Pece na žihání, temperování a zušlechťování jsou zařízeny rovněž pro výrobu jakostního materiálu.

Slevárny a těmto přidružené dílny, jakož i dílny mechanické jsou souborně vyzbrojeny. Výrobky kontrolují se běžně ve vlastních zkušebnách a laboratořích. K tomu přichází spolupráce úředníků, mistrů a dělníků, školených po několik desetiletí. To vše vespolek přispívá k zachování dobré pověsti výrobků firmy a ku stálému zlepšování jakosti.

V dílnách firmy byla vytvořena roku 1919 první Kaplanova turbína na světě, moderní vodní turbína, která teprve umožnila plně hospodárné vybudování vodních děl, jakož i využití spádů a množství vody, mnohdy velmi proměnlivých a kolísajících.

Ve velkém počtu pracují původní Storkovy-Kaplanovy turbíny v ČSR, v Itálii a v jiných licenčních zemích.

Jako specialitu staví firma jakostní stroje pro beztržkové obrábění kovů, jako mechanické nůžky, lisy a buchary, jakož i převodové skříně.

„SEM“ kvalitní špice.

Jednou z nejdůležitějších součástí pro spolehlivost a bezpečnost jízdního a motorového kola jest bezesporu špice a to tím spíše, že rychlost těchto vozidel byla značně zvýšena z části vestavěním pomocných motorů, čímž byly kladeny vyšší požadavky na jakost špicí. K tomu přispělo ještě větší zatížení špicí zavedením pláštů balonových.

Splnění těchto velkých, na špice kladených požadavků jest ovšem jen tehdy možné, podaří-li se připravit k výrobě přesných špicí prvotřídní materiál a jestliže při celém výrobním pochodu jsou prováděny neustále zkoušky, co do jakosti, na vědeckém podkladě a to počínaje surovým materiálem až k hotovému výrobku.

Toto přezkoušení výrobního postupu počíná již v ocelárně tím, že se zvolí k výrobě speciální oceli určité suroviny, které se během zpracování a zušlechťování podrobují zkouškám jak na odlitku v tak zvané zkušební kokyle, tak stále se opakujícím zkouškám kování materiálu před vylitím do slitku čili ingotu. Až po zhotovení surového ingotu shora uvedeným způsobem provádí se v laboratoři chemická a mechanická zkouška dotyčných chargí spolu s povrchovou zkouškou materiálu.

Teprve když ingot projde veškerými shora uvedenými zkouškami, dostává se do válcovny, kde jest zpracování při správné teplotě hlavní podmínkou, což znamená, že musí býti dodržena tak zv. kritická teplota, aby správným provozem peci ve válcovně bylo zabráněno povrchovému oduhličení materiálu.

Ale nejenom stejnoměrné tepelné zpracování, které se stále kontroluje thermo-elektrickými, automaticky pracujícími přístroji, jest důležité, nýbrž i rychlost při válcování ingotů až k hotovému válcovanému drátu, která jest regulována podle složení materiálu a jeho pevnosti, jest směrodatnou. Není možno válcovati materiál o vyšší pevnosti při normální rychlosti, jak tomu jest u obyčejného železa. Musí se zabrániti každému pře-



Kokylová litina



Doprava ocelových tyčí do válcovny.

tížení materiálu při válcovacím procesu a to tím spíše, že takový materiál smí být zahříván pouze na nižší teplotu, než normální železný neb ocelový materiál.

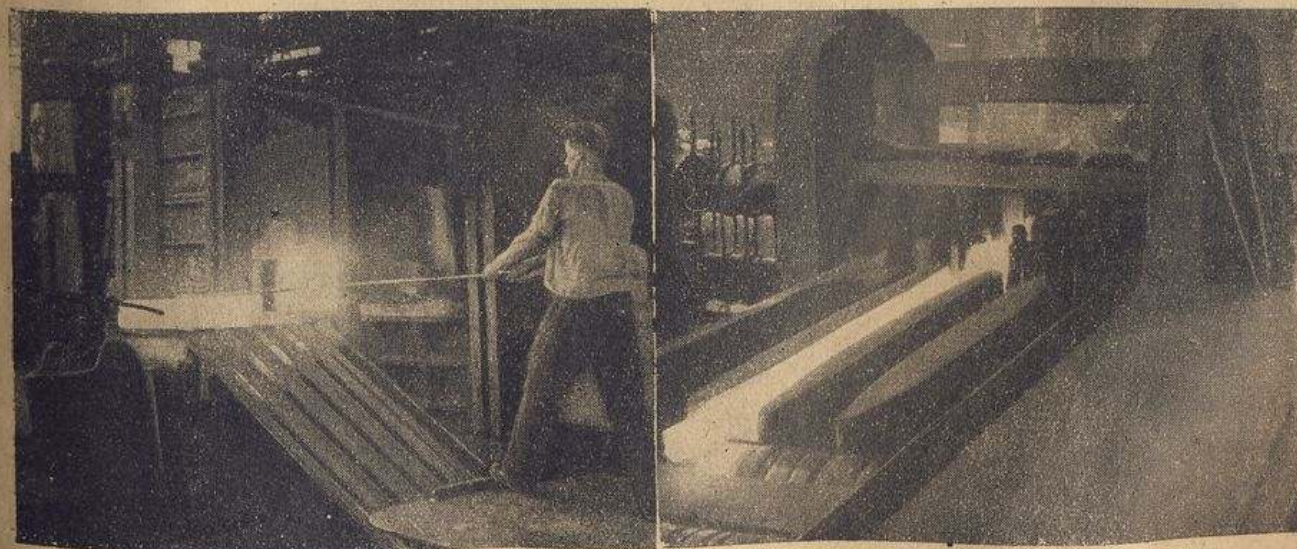
Jakého rozsáhlého hutnicko-technického zařízení, jakých automatických dopravních prostředků a všemožného strojového mechanismu k výrobě oceli a válcovaného drátu jest zapotřebí, aby se zhotovil surový materiál pro další zpracování v drátotažně za průměřených cen, může posouditi jen odborník. Zhotovení ocelového válcovaného drátu a provedené zkoušky kvalitních vlastností před odesláním na drátotažnu představuje pouze nepatrný zlomek veškerých zušlechťovacích prací, které nastávají nyní v drátotažně na speciálních strojích pro zpracování ocelového drátu.

V automatických a poloautomatických mořidlech odstraňují se na drátu váznoucí okuje, načež nastává praní a neutralisování drátu pod stálým dozorem závodního chemika, při čemž jest pro racionální provoz závodu bezpodmínečně zapotřebí spojení s mořením získávání splašek a vedlejších produktů v t. zv. čistících stanicích, k docílení příznivého výsledku.

K docílení vyšší intensity při praní drátu, provádí se toto pomocí vysokotlakových čerpacích pump. Přesto nedá se zabrániti lámavosti, způsobené vniknutím vodíku do pórovitého povrchu drátu, ač se vyskytují jen na ojedinělých místech drátu. Tato lámavost činí nesnáze racionálnímu postupu při dalším tažení drátu a jest proto nutno, aby i tyto poslední zbytky po vniklém vodíku byly odstraněny sušením materiálu.

Pak nastává přesné tažení drátu na speciálních strojích pro tažení kvalitního ocelového drátu zvláště kombinovaných, kde se musí obzvláště dbáti na dodržení průměru, který nesmí být překročen. Za tím účelem musí být regulována rychlost při tažení a to dle chemického složení zpracovaného materiálu.

Při tažení drátu se používají, kromě hodnotných zvláštních protahovadel, průvhlaky, vyrobené v elektrické peci při vysoké teplotě a pod velkým tlakem a částečně používá

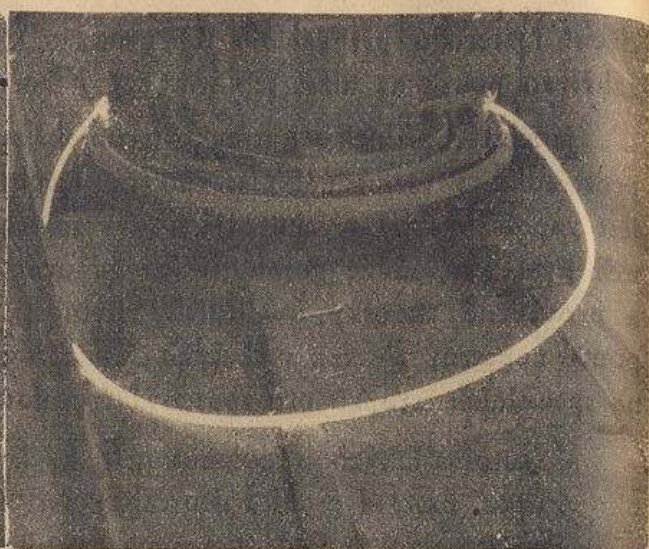


Zahřáté ingoty připravené k válcování

Na zdvihadle

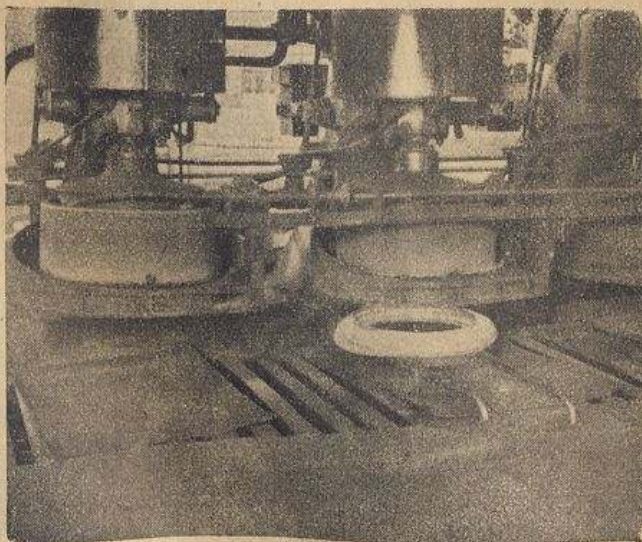


Ve válcovně drátu

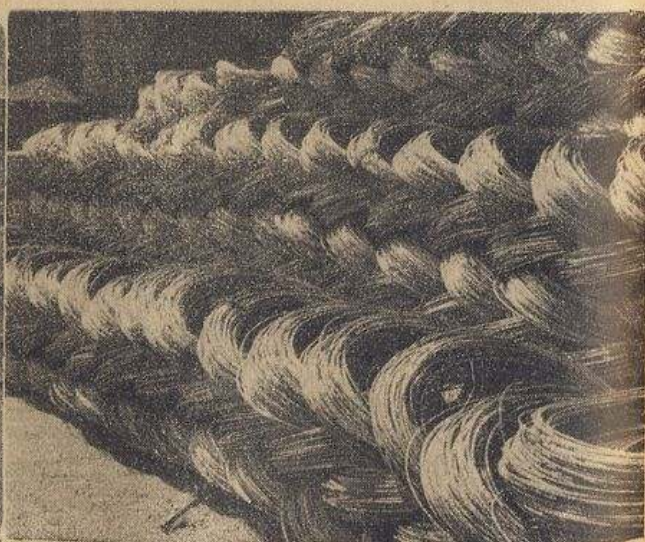


Ve válcovně drátu

se diamantových průvlaků. Přes tato opatření není možno zabrániti tomu, aby průvlaký během tažení nezměnily svoje rozměry, což by mělo za následek, že i tažený drát by vykazoval tyto úchylky v síle. Aby nyní bylo možno tyto dráty táhnouti v mezích přípustné tolerance, což jest zvláště důležité, neb hotové špice musí býti opatřeny přesným závitem, jest úlohou zvláštního oddělení pro vrtání a leštění průvlaků, tyto chybné průvlaký a protahovadla čas od času převrtati a přebrousiti na přesných automatických strojích, aby drát podržel předepsanou toleranci. V případě, že by se vyskytly v postupu při tažení na povrchu drátu jen sebemenší vady, jako švy od válcování, neb stopy okují, musilo by nastati okamžité zničení těchto neobyčejně drahých průvlaků, což by znamenalo velkou, pro závod nenahraditelnou škodu. Ale také jen o něco větší zahřátí těchto průvlaků má za následek poškození jakosti materiálu a náradí, které jsou při tažení v použití.



Hotový drát na navijecím stroji



Hotový drát

Po krátké době tažení nastává tak značné přetvořování materiálu za studena, že další tažení materiálu již není možné. Drát musí být dodán, aby mohl být dále zpracován, do oddělení pro zušlechťení a probíhá zde velmi komplikovaným postupem, jenž má za účel změnu krystalizačního složení. Tento postup koná se za stálé kontroly teploty pomocí automatických usměrňovačů, které opticky a graficky naznačují správné udržení určeného bodu tepelného v jednotlivých částech pecí. Teprve, až materiál vykazuje ideální sorbotický celek, prostý ferritových zbytků, jest provedena jen část rozsáhlého zušlechťovacího postupu, který se musí až k dosažení hotového tovaru několikrát opakovati.

V rámci tohoto nekonečného zušlechťovacího postupu, který pokračuje dnem i nocí a nesmí být přerušen, provádějí se v laboratoři neustále zkoušky trhací, ohýbací a kroucením, kteréžto výsledky jsou směrodatny pro další zušlechťování. Mimo toho se provádějí též zkoušky metalografické k posouzení krystalizačního složení, ježto i tyto výsledky mají značný vliv na docílení dobré jakosti materiálu.

V předpokladu, že bylo docíleno vysokohodnotného materiálu a po přezkoušení, přípustnou tolerancí předepsaných rozměrů, nastane teprve vlastní postup výroby tangentních špicí.

Poslední fáze výroby provádějí se v duchu moderní techniky na automatických strojích, potřebných pro docílení skutečného výkonu, schopného hromadné výroby. Každá špice, a každý nipl probíhá kontrolou co do rozměrů, jakož i optickou zkouškou, kteréžto zařízení účinkuje ponejvíce samočinně. Jen tím způsobem bylo umožněno zhotoviti jakostně hodnotné špice, odpovídající i nejvyšším požadavkům.

V závěru se připojuje, že s ohledem na velké požadavky, kladené na rezuvzdornost špicí provádí se elektrolytické galvanisování v dílnách pod dozorem vědecky vzdělaných elektrochemiků, za použití nejnovějších elektrochemických metod. Tím jest krátce slovy naznačeno, jakého komplikovaného postupu jest zapotřebí k výrobě jakostních známých značek

„SEM“, kvalitní špice

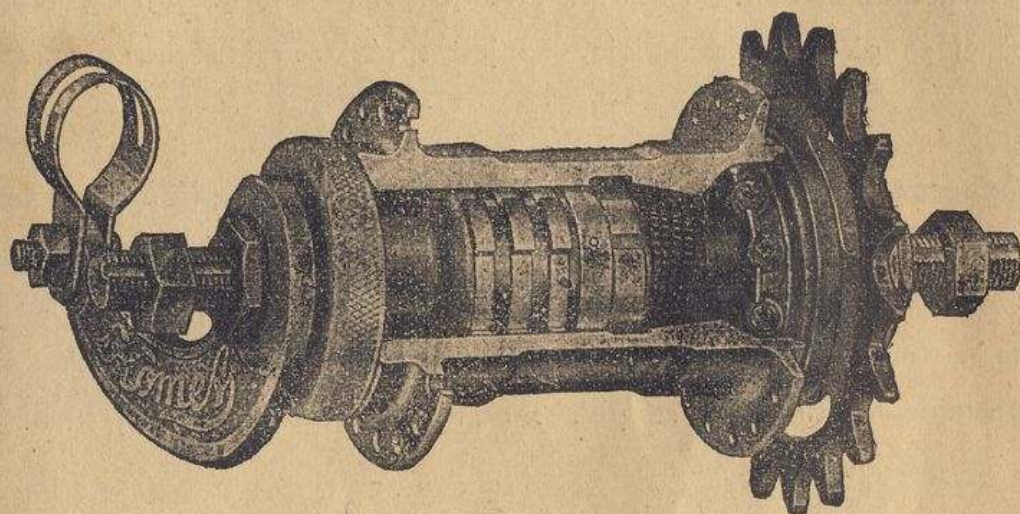
„BOLO“, rezuvzdorující chromniklové špice.

Značky „SEM“ a „BOLO“ prokázaly svoji spolehlivost při veřejných soutěžích tím, že jak jízdní, tak i motorová kola, vybavená těmito špicemi, vyhověla i nejvyšším na ně kladeným požadavkům, což jest zajisté nejlepším důkazem při posouzení jakosti, která jest dokázaná při trvalém provozu. Můžeme tedy plným právem tvrditi, že uvedené značky osvědčily se svojí prvotřídní jakostí.

Tyto značky, které dnes zná každý mechanik a konsument a které svojí jakostí mluví samy za sebe, dodávají se za tak výhodných podmínek, že byla na tuzemském trhu vyloučena každá cizí konkurence. Mimo to se tyto druhy uplatnily v soutěži s mnoha cizími továrnami na světovém trhu a jest zajisté zajímavo zjistiti, že se čl. závodu svojí výkonností a technickou převahou podařilo získati tak pozoruhodného postavení. Každá továrna na jízdní kola, každý obchodník a mechanik doporučuje proto s dobrým svědomím svým zákazníkům tyto druhy „SEM“ a „BOLO“ jako nejlepší výrobek v tomto speciálním oboru a může převzít za spolehlivost těchto špicí plnou záruku a to tím spíše, že pro tyto druhy jsou dodávající firmou přiloženy ke každé zásilce záruční listiny.

Š. SEMLER-PLZEŇ ODD. TOV. NA ŠPICE
A NIPLÉ - Č.S.R.

„KOMET“



Hodnotná volnoběžka
se zpětnou brzdou,
výrobek F & S.

Návod montáže a demontáže balonových velocipedových plášťů s drátem na ráfek s rovnou stranou.

U plášťů s drátem vzniká nejvíce defektů při montáži na kolo a to vinou neznalosti montážních předpisů. Poradíme Vám, jak se tyto pláště na ráfek s rovnou stranou montují, ale přesto doporučujeme, aby každý začátečník nechal si jednu montáž a demontáž ukázati od odborníka (obchodníka velo-pláští). Obvykle špatnou montáží zničí se plášť tak dokonale, že jest správká vyloučena a nutno koupiti nový plášť.

Jako zásadní pravidlo jak při montáži tak i demontáži plášťů s drátem si pamatujte: „Bez násilí“. Násilná montáž montovací pákou, nebo dokonce ještě s pomocí druhé osoby, jest bezúčelná a plášť se poškozuje. Způsob montování plášťů s drátem vězí v tom, že na jedné straně se vtlačí patka pláště do prohloubeniny ve středu ráfku a protější strana pláště se pak snadno přesune přes okraj ráfku. K tomu není třeba ani náčiní.

Montáž.

1. Plášť se vloží jednou stranou do prohloubeniny ráfku a rukou se tato strana pláště přesunuje na ráfek.
2. Plášť leží nyní jednou stranou na ráfku. Duše se slabě nahustí, vloží do pláště, ventil se prostrčí ventilovou dírou v ráfku a přitáhne se maticí.
3. Nyní, dosud mimo ráfek se nalézající jedna strana pláště vtlačí se přesně naproti ventilu do prohloubeniny ráfku a pokračuje se rukou postupně na levo i na pravo od toho místa na přesunování další části pláště přes okraj na ráfek. Tak se přiblížíme s obou stran ventilu asi na 15 cm od ventilu na obě strany.

KVALITNÍ KOLA „PREMIER“ JSOU

Nyní začíná nejtěžší část montáže. Musíme hleděti, aby protější strana pláště byla vtlačena do prohloubeniny ráfku a při tom druhou rukou pozvolna přesunovati zbylou část pláště na ráfek. Nemá-li někdo dost síly bez násilí dostat plášť na ráfek jen rukou, může si pomoci malou montovací pákou, ale velmi opatrně a opět kousek z leva, pak kousek z prava postupovati od zasunuté části pláště k ventilu.

4. Přihustíme lehce plášť, dobře se podíváme, zda-li někde nevykukuje duše zpod patky pláště a plášť dohustíme. Jest lepší plášť silně nahustiti, aby se dobře posadil do ráfku a pak opět trochu vypustiti až na potřebný tlak.
5. Musí se dáti pozor, aby patka pláště dobře a stejnoměrně seděla v ráfku. Kontrola toho jest velmi ulehčena kontrolním páskem na plášti, běžícím kolem dokola po obou stranách. Tento kontrolní pásek musí býti od kraje ráfku kolem dokola stejně vzdálen.

Montování plášťů pochopíte velmi snadno, když si necháte od odborníka jednou montáž provésti.

Demontáž.

1. U pláště, ve kterém již není žádný vzduch, uvolní se ventilová matka a ventil se vtlačí dovnitř pláště.
2. Se dvěma lehkými montovacími pákami podchyťme as 10 cm od ventilu patku pláště a mezitím stranu pláště tlačíme do prohloubeniny ráfku, snažíme se lehce pomocí montovacích pák přesunouti podchycenou část pláště přes hranu ráfku. Jest nezbytné, držeti při tom protilehlou část pláště v prohloubenině ráfku a pak se přesunouti přes kraj resp. vysunutí jedné strany patky lehko podaří.
3. Opět pomocí obou pák rozšíříme vysunutou část pláště.
4. Když dostaneme s ráfku as 30 cm jedné strany pláště, zbytek nechá se již snadno rukou sejmuti.
5. Nyní se vyjme duše z pláště. Zbývající jedna strana pláště se opět tím způsobem sejme s ráfku, ale opět jest nutno vždy jednu část tlačiti do prohloubeniny ráfku a na protilehlé straně plášť snímati s ráfku.

Jízda na kole je zdravá.

Sportem dnes žijeme, sport udržuje člověka v dobré fyzické kondici. Kdo provozuje sport, dostane se v životě nejdále. Je zdatný, vydrží, dovede bojovat, vítězí!

Výběr druhů sportů je velký, ale ani jeden ze sportů není tak všestranný jako jízda na kole! Kdo ji rozumně pěstuje posiluje své zdraví, zbavuje se nervosity, získává v přírodě nové síly a potřebný blahodárny klid. Čistý, bohatě okysličený vzduch lesa, vdechovaný cyklistou důkladněji než chodcem, podporuje proměnu látek, zvyšuje oběh krve v jednotlivých partiích ústrojí, usnadňuje odchod látek spotřebovaných.

Krev cyklisty, vydatněji a častěji okysličovaná, získává zvětšené množství krvinek, důležitých nositelů hemoglobinu, čímž se s úspěchem čelí nervositě a chudokrevnosti. Jízda na kole podporuje trávení, správné zažívání a celkový stav jezdce se zlepšuje o 100 procent!

Jízda v neděli po celotýdenní práci v dílně, či kanceláři osvěžuje v nejvyšší míře, uvolňuje napětí ducha, vrací chuť k práci i k životu. Domů s výletu vrací se jiný člověk, radostný, spokojený, připravený na další životní boj, odpočatý, silný, získávající svět!

Nerozmýšlejte se tedy více a staňte se co nejdříve členem velké rodiny jezdců „Premier“. Kolo „Premier“ poskytuje Vám vše co potřebujete a bude Vám vždy působiti jen radost.

*

*Kupte si „Premiera“
bude to nová éra
pro život Váš, jenž zkrátí
a bude pro Vás básní!*



Cyklistika je královským sportem

Dnes nelze věru pohlížeti na cyklistiku jako na přežitek doby. Dělo se tak ale před několika lety, v době prvotního největšího rozmachu motorismu. Dnes ale, kdy tento je zatěžován daněmi, vracejí se lidé opět k velocipedu, a to plným právem. Je to nejlevnější a nejspolehlivější dopravní prostředek a současně nejvhodnější vozidlo sportovní.

Že je cyklistika sportem královským, potvrzují četné doklady. Zesnulý anglický král i jeho žijící dosud choť byli v mladších letech oba vášnivými cyklisty. Náš president-Osvoboditel T. G. Masaryk miloval též jízdu na kole. Holandská princezna Vilemína jezdí denně na projížďku na velocipedu ulicemi hlavního města. Zesnulý přítel českého národa a president Ameriky Wilson byl rovněž vášnivým cyklistou. Za svého mládí procestoval na kole celou Anglii od severu k jihu. I náš nesmrtelný pěvec „Slávy dcery“ Kollár jezdil na — drezině, již věnoval i místo v některých svých verších. V Hollywoodu, ve filmovém městě je cyklistika velice oblíbeným sportem nejvýznačnějších filmových starů a vůbec celá Amerika začíná se vraceti ke kolu jako praktickému a rychlému sportovnímu vozidlu. Italský diktátor Mussolini též velice rád projel se na kole a zkusil to dokonce i na jeho nejnovější „odručě“ — velocině!

U nás v letech devadesátých, v době vynálezu nízkého kola, byla cyklistika vyhražena pouze nejvyšším vrstvám pro vysokou cenu tehdejších bicyklů. Postupným zlevněním kol pronikala do těch nejšířších vrstev a dnes jezdí na kole již kdekdo. Ba ještě se ke kolu vracejí ti, kdož nemohou snést značné zdanění motorismu a pak i ti, kteří seznali, že je to sport levný a zdravý, opravdu sport budoucnosti!

*

*Kolečko „Premier“ potěšit umí,
výkony zaručí, nácazy tlumí.
Proto si opatřte - radíme znova -
jen kolo, jež značku „Premier“ chová!*



Jízda za větru.

Vítr není vždy přítelem cyklisty. Fouká-li jezdcí do zad, jest vítán, ale se strany nebo dokonce ze předu nebývá jezdcí vítr dvakráte vhod. Jezdec si ovšem nemůže vítr a jeho směr vždy vyhledati a nemůže si také voliti cestu po větru, neboť by nazpět musel jeti stejně proti větru. Jízdu proti větru lze však ulehčiti, známe-li drobné úskoky, jimiž bojují závodníci proti panu „FUKAČI“, jak boha větru nazývají.

Jak známo, zdoávají závodníci odpor vzduchu pokud možno nejnížší polohou za jízdy. Skloní se až na řídítka, aby vzduchu či větru kladli co nejmenší oporu. Pro jezdcce se řídítka nahoru ohnutými byla by ovšem takováto sehnutá poloha přímo utrpením a musí si proto s bohem větru věděti jiné rady. Především nesmí míti jezdec na sobě žádný volný, třepetající se oděv a žádná větší zavazadla před sebou. Třepetající se oděv poskytuje větru oporu a zavazadla umístěná před jezdcem kladou mu přímý odpor. Dokonce i příliš široké blatníky na předním kole mohou býti na závalu při delší jízdě proti větru, ale tento odpor jest nepatrným oproti oněm, jež se větru poskytují oděvem nebo zavazadlem umístěným před jezdcem.

I zde se musí využití pozorování učiněných na závodních jezdcích. Závodníci nosí úzký, pevně přiléhající oděv a věci, které musí vzíti nezbytně sebou, jako rezervní pneumatiky, jídlo, pláštěnky atd. upevňují vzadu na rámu pod sedlem. Při jízdě sehnou se až na řídítka a snaží se uvésti nohy do automatické činnosti. Fouká-li vítr ze předu, musí jezdec uchopiti pevněji řídítka a stejnoměrným šlapáním pustí se s ním do zápasu. Fouká-li vítr místy předčejí, pak se ovšem ničeho nezmůže. Zachováme se však moudřeji a polevíme, ale ne opět tolik, aby nás vítr přefoukal. Zmírní-li se vítr poněkud, nešlapejme hned zuřivě do pedálů, nýbrž jedme klidně stejnoměrným tempem dále a držme se při tom starého přísloví: „Čím pomaleji zde půjdeš, tím čerstvěji přijdeš cíli.“

D O B R Á R A D A A K O L O

Při jízdě proti větru hraje také velkou roli převod. Zrovna tak jako se hory jen ztěžka zdolají velkým převodem a mnohdy vůbec ne, nezmůže se nic velkým převodem, jímž se rozumí všechny převody větší než 68", ani proti větru. Továrny na výrobu nábojů vyřešily tuto věc vynalezením nábojů o několika převodech. Fouká-li vítr ze předu zařadí se malý „chod“, fouká-li do zad, jede se na velký „chod“.

Příjemnější než jízda proti větru jest pochopitelně jízda po větru. Vše nepříznivé při zápolení s bohem větru změní se v příznivé. Zavazadla upevněná vzadu působí jako větrný štít a napneme-li rozepjatý kabát do stran, pojedeme ještě rychleji. Máme-li pak ještě náboj s více převody, docílíme tempa, jakého bychom bez pomoci větru nikdy nedosáhli. Vítr se tedy nemá eo ipso zatracovati; může jezdcí způsobiti těžké chvíle, ale může mu býti právě tak i prospěšným, na což máme mysletí vždy, když se nám staví v cestu.

Zmiňme se ještě o jednom malém úskoku závodníků. Fouká-li vítr s pravé strany, jedou závodníci stupňovitě, což znamená, že se staví na levou stranu prvního jezdce, fouká-li pak vítr s levé strany, řadí se opačně. Tímto stupňovitým řaděním zadržují jeden druhému vítr a ulehčují si tak jízdu. Ve vedení se musí ovšem jezdcí střídati, aby úloha rozrážení vzduchu neležela jenom na jednom jezdcí. Tento způsob jsme odkoukali přírodě. Jak známo, létají mnozí ptáci v tomto stupňovitém seřadění a ze způsobu letu ptactva naučili jsme se této stupňovité jízdě proti větru.

Při jízdě ve skupinách a po větru, řadíme se také stupňovitě, aby neměl v zádech vítr jen poslední jezdec, který by pak na jezdce předposledního neustále najížděl. Při stupňovité jízdě mají pak vítr v zádech všichni. Cyklista musí býti člověkem přírodním, musí si býti vědom toho, že vše na světě má svůj účel, že člověk se musí přizpůsobiti přírodě, neboť příroda nemá toho zapotřebí, aby se přizpůsobila jemu.

S kolem na dovolenou



Cyklista je pánem času — kolo je jeho poklad! Jaký to skvělý pocit mít své kolo a vyjetí si s ním do dálek, do krásného světa! Netřeba se vázati na jízdní řády, tísniti se v autobusech, vlacích — cyklista je pánem, cestuje volně, netísněn, na čerstvém vzduchu a má přímé a nejpůsobivější dojmy z krásou hýřící přírody. Ať již projíždíte svoji vlast, nebo se pustíte do ciziny, do hor, k moři, všude vás nenáročně a bezpečně doveze váš věrný druh — vaše kolo „PREMIER“. Zažijete na své cestě stoprocentně to, o co jste ochuzeni při jízdě jinými dopravními prostředky, musíte ale jeti rozumně, abyste vychutnali vše až do dna.

Nejlépe se jede časně z rána a v navečerních hodinách. Je to opravdu jedinečná rozkoš jeti ráno osvěženou přírodou při východu slunce. Dlouhá, rovná a čistá silnice leží před vámi, vzduch voní, kdesi vysoko trilkuje skřivan. Paprsky vycházejícího slunce nadělají z kapek miliony a miliony brilantů, které na vás svítí z příkopů, luk i stromů. Vesele, radostněji rozbuší se srdce, vdechujete ozon projížděných tichých lesů a cítíte se být pánem a vládcem toho všeho kolem. Krajina se kolem vás stále mění, nacházíte nové krásy, roste ve vás síla a hravě točíte pedály za tichého šustotu pneumatik. Cesta ubíhá, díváte se na hodinky — hele, jedete již dvě hodiny a nejste unaveni ani dost málo! Cyklometr ukazuje již 35 ujetých km! Tedy si uděláme první malý odpočinek, třebaže nejsme znaveni. Tento první odpočinek je velice důležitý pro každého jezdce. Právě ráno nutno hleděti, abychom se neunavili, neboť to se pak obráží v našem výkonu celý den. Třeba se přihlásí i žaludek ke svému právu. Ten hraje vůbec důležitou úlohu na cestách cyklisty. Je přežitkem mínění, že je třeba hodně jísti, aby byl „náležitý podklad“. Již dávno tomu je odzvoněno. Naopak v prvních hodinách lépe se jede s prázdným žaludkem. Je k tomu zapotřebí jen trochu vůle si přivyknouti. Pak ujedete takových 60—70 km

— do dálek . . .

bez potravy, aniž byste to nějak pocívali. A po několika vyjíždkách seznáte blahodárný účinek této ranní diety ve svém výkonu, lehkosti a pružnosti.

V časných ranních hodinách je nejlépe ujetí cca 70 km. Odstartovali jsme v 6 hodin ráno, máme za sebou jeden delší a jeden kratší odpočinek, při kterém jsme obhlédli nejbližší okolí a pomalu blíží se poledne. Nyní dáme si odpočinek delší. Seskočíme s kola, protáhneme se a adychneme si. I správný odpočinek je umění! Tělo si nejlépe odpočine ve vodorovné poloze, tedy lépe v leže než v sedě. Zvláště cyklista, na jehož srdce klade jízda zvýšené požadavky, neměl by toho zapomínati. Před polednem po určité únavě je tedy příležitost k odpočinku. Stejně nemá se nikdy jísti, je-li člověk unaven; nejnovější věda lékařská všeobecně doporučuje odpočinek před a ne po jídle.

Vyhledáme si tedy vhodné místo někde v ústraní silnice a lehne si na trávu. Ruce i nohy pohodlně rozložíme, uvolníme svalstvo a oddáme se božskému klidu. Nad námi na modré obloze honí se mráčky, bzukot hmyzu zalétá v náš sluch . . . Odpočíváme . . . Po hodině se probouzíme s údivem, jak tvrdě jsme usnuli. Ale vstáváme čerství, posílení a máme nějaký zpropadeně dravý hlad.

Posílíme se tedy důkladněji ze svých zásob, nebo někde v blízkém hostinci. A po obědě velmi nám poslouží procházka okolím, která může trvati hodinu i déle.

Když pak odpoledne kolem 16. hodiny, kdy už slunko tak nehýří svými paprsky, nasedneme na kolo, seznáme, že jsme ve výborné kondici, úplně neznaveni. Jede se nám lehce a můžeme znovu ujetí takových 50—60 km, zvláště, uděláme-li opět jednu nebo dvě kratší pausy mezi jízdou. Kolem 20. hodiny máme svůj denní kilometrový úkol za sebou. Při navečerní jízdě prožíváme opět skvělé zážitky. Opět vidíme slunce na obzoru — nyní zapadá — vše je jinak krásné než ráno! Stíny stromů se prodlužují, louky i lesy vypařují omamné vůně, obloha rudne, temní se, život v přírodě pomalu umlká a klid lehá na vše kolem jako lehký závoj.

Ohlížíme se po noclehu. Stavíme buď stan, nebo uchylujeme se do některého útulného hostince na nocleh. Jen uléháme a blahodárný, posilující spánek klíží naše oči. V hlubokém, pravidelném oddechování čerpáme sílu k úkolu, čekajícímu nás druhý den, o jehož nových krásách budeme již třeba i snít.

Kdo chce pěstovati cyklistiku pro radost a své zotavení, neměl by ji nikdy přepínati. Chcete-li mít z jízdy požitky, osvěžení a chcete-li i po několikadenní prázdninové tuře býti neznaveni, zařídte se podle výše uvedeného. Nejezděte denně více jak 100—130 km, maximálně 150 km. Budete jezdit radostně, dostanete se daleko, budete neznaveni a kolečko bude vám ne přítěží, ale stále milým a věrným kamarádem!

*7 k dalekému moři
jen na „Premier“ oči!*



Desatero pro cyklisty na silnicích.



Sestavil vrchní polic. komisař Frant. Rosenbach, Praha.

Budete-li se jím přesně řídit, budete gentlemanem silnice!

- 1.** Před jízdou zkontrolujte velociped, hlavně brzdy, pneumatiky, zvonek a osvětlení.
- 2.** Jezděte jen po levé straně silnice a držte se co nejtěsněji vedle levého banketu. Nejezděte ve skupinách a neroztahujte se po celé šířce jízdní dráhy. Cestou se nebavte!
- 3.** Neposazujte na řídítka aneb na rám jiné osoby. Vezete-li zavazadla, upevněte je na zvláštní nosíky a to tak, aby vám při jízdě nijak nepřekážela.
- 4.** Řiďte se podle mezinárodních výstražných značek, pořízených pro automobilisty. Místa nebezpečná pro automobily jsou nebezpečná i pro vás.
- 5.** Nepředjíždějte jiných vozidel, uslyšíte-li výstražné znamení automobilu. Varujte se, jakmile na vás auto zatroubí, odbočíte napravo.
- 6.** Na křižovatkách ukažte včas rukou, kam pojedete!
- 7.** Nezavěšujte se na jedoucí vozidla, zejména na nákladní automobily neb autobusy.
- 8.** Nepouštějte ruce s řidítek ani nohou se šlapadel!
- 9.** Mějte ohled na chodce a na ostatní provoz. Tam, kde pokračování v cestě je nebezpečné, sestupte s kola a ved'te je. Je-li třeba, dávejte včas výstražné znamení zvonkem.
- 10.** Opatřte svá kola spolehlivým prismatickým sklem; úspora na tomto skle může vás připravit o život. Máte-li oslnivá světla, ztlumte je při setkávání s jinými vozidly!

J M É N O „ P R E M I E R ” R U Č

Z říše paragrafů.

Pro řízení jízdních kol s pomocným motorem o obsahu válců do 0.1 l § 16, odst. 1 vl. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n., stanovena věková hranice 14 roků. Osoby mladší 14 let nesmějí tedy řídit kola s pomocným motorkem.

///

Výhody kol s pomocnými motorky vztahují se také na tříkolky nebo na velocipedy s přivěsnými vozíky. Pojem jízdního kola s pomocným motorem jest definován v § 1, odst. 1, vl. nař. č. 203/1935 Sb. z. a n.; podle tohoto ustanovení jest jízdní kolo s pomocným motorem takové jízdní kolo (bicykl, velociped), které je opatřeno pomocným motorem a má i šlapadla a příslušný převod, takže lze je poháněti jak motoricky, tak i lidskou silou. Jiných pojmových znaků právní řád pro jízdní kolo s pomocným motorem nepředepisuje a zejména neobmezuje právní řád počet kol. Následkem toho výhody, které byly přiznány velomotorům o obsahu válců do 0.1 l, se vztahují také na jízdní tříkolky s pomocnými motory a na pomocné motory s přivěsnými vozíky. Předpokladem zde ovšem jest, aby obsah válců nebyl větší než 100 ccm.

///

Řidič motorového vozidla (automobilista a motocyklista) je povinen při setkání se s protijedoucím cyklistou ztlumiti světla, a to bez ohledu na to, má-li cyklista svůj vehikl osvětlen či ne.

///

Jistě víte, že musíte míti na kole dobrou svítilnu a vzadu červené odrazové sklíčko. Lampa musí býti připevněna na kole a ne držena v ruce nebo zavěšena na klopě kabátu! To nedělejte! Červené sklíčko mějte vždy čisté a upevněné ve správném úhlu, aby opravdu paprsky naň dopadající odráželo. Kupte si raději dražší — laciná sklíčka nemají toho účinku. Před cestou sklíčko vždy očistěte. A nezakryjte je zavazadly!

*Nezapředni v paragrafů spleť,
kola „Premier“ si vždy jen hled!*

Z A P R V O T Ř Í D N Í K V A L I T U

Jídla a nápoje na cestách.

Člověku dnešní doby, který jde současně s vývojem a pokrokem, je jasno, že jeho zdraví poslouží pouze jednoduchá, nekombinovaná strava. A přece často slyšíme kolem sebe nářky na žaludeční potíže. Platí-li toto pravidlo pro každého, tím více platí pro cyklistu na výletě nebo na dlouhé cestě.

Znáte to jistě z praxe, ty nářky na žaludek. Váš druh nebo vy sami náhle se na výletě po několika kilometrech hroučíte, přichází nevolno atd. To vše je z přemíry „péče“, aby byl žaludek dostatečně napěchován. Je to velice mylný předpoklad, že na cestu se musí člověk najíst, „aby měl sílu“! Cyklista především má dbáti, aby požíval pouze lehce stravitelných, žaludek příliš neobtěžujících jídel. Každé zbytečné zatížení žaludku má v zápětí vliv na výkon jezdce a může jej značně zeslabiti, ano i ohroziti.

Abyste měli ze své „Premiérky“ radost a abyste na ní viděli hodně krásných krajin a zažili opravdu pěkné výlety, zapamatujte si těchto několik rad:

Ráno po celonočním klidu, když spánkem načerpalo tělo dostatek nových sil, nebudeme mu přiváděti zbytečných dalších a žaludek obtěžovati. Před dlouhou cestou se těžká jídla rozhodně nehodí a zvláště ne ráno. Také mnohými doporučovanou syrovou stravu nesnáší každý stejně a mnohým spíše uškodí než prospěje.

Chceme-li svůj organismus přivyknouti na jiný způsob výživy, musí se tak díti pozvolna, ne náhle. Pouze postupně tělo odvykáme nadměrnému a zbytečnému proto přijímání potravy. Ze dvou dopoledních svačinek uděláme nenápadně jednu a z ní postupem doby zkonstruuje oběd. Nesnídejte ihned jak vstanete. Pohostěte žaludek teprve tak za dvě hodiny. Nejvíce lze k takovéto snídani doporučiti chléb, pokud možno nenakyslý, máslo, ovoce, pak čaj, kakao neb mléko, podle toho, na co jste uvyklí. Dobře chutnající snídaně, lehká a vydatná je též nevařené mléko, studené neb mírně zahřáté, do něhož přimícháme syrové ovesné vločky a nějaký druh ovoce (banány, jablka, hrušky, hrozinky, hrozny), vše promícháme a dobře třeme. Po takovéto snídani je o tělo dobře postaráno nejméně až do oběda a netřeba více jísti.

Oběd sestavte si libovolně, bez násilných změn. Na cestě je dobře těsně před obědem, tedy ne po, jako zákusek, snísti něco ovoce nebo salátu (tento vždy bez octa!). Reguluje a podporuje to žaludek v řádném trávení potravy později mu dodané. Chcete-li svoji výživu změnit radikálně, škrtněte ze svého jídelního lístku

KOLO „PREMIER“ - IDEÁL CYKLISTY

všechno, co souvisí s velice oblíbeným domácím štiřinatým zvířátkem.

Na výletech můžete pravidelný oběd vynechat vůbec. Lze se spokojit úplně potravou, kterou si vezete s sebou, jako: chléb, máslo, ovoce, sýr, uzeniny, ředkev, ředkvička, krátce co roční doba dá. Jste alespoň pány času, můžete se volně toulat a nemusíte v nejkrásnější době dne spěchat, abyste dostali kde oběd. Ve své termosce dovezete si buď kakao, mléko nebo čaj na zapití a buďte jisti, že žaludek vás po tomto obědě, požitím někde v přírodě ve stínů stromů, jistě nebude zlobit.

Cyklista sportovec zná disciplinu. Večer, u cíle své cesty, očistěte nejdříve své kolo, pak sebe, a teprve potom věnujte péči svému žaludku. Večeře na cestě má být vydatná. Obešli jste se lehce po celý den, nyní si to můžete poněkud vynahradiť. Večeře má být dobře upravená, pokud možno teplá, aby tělo alespoň jednou za den dostalo teplou potravu. Po dostatečné večeři ovšem neulehejte ihned, i když jste znaveni. Dopřejte žaludku alespoň hodinu času ke ztrávení potravy. Probudíte se pak druhý den vždy odpočati, s novými silami a bude se vám projížděný svět líbit ještě více!

Pokládejte těchto přečtených několik slov a rad za základ, z něhož budete vždy vycházeti. Nelze vše na světě stěsnat do pravidel. Vezměte si vždy jen to, co snáší dobře váš organismus. Jistě i vy dobře víte, co vaše tělo snese. Pamatujte si ale, že střídme provádění sportu, střídmost v jídle i pití a dostatečný odpočinek zajistí vám radost z cyklistiky.



Co má vědět každý cyklista?

Pročtěte si dobře těchto 10 rad a zapamatujte si je! Jednejte podle nich — zajistíte si život, zdraví a uchráníte se trestů!

1. Dbejte o to, aby výzbroj vašeho kola odpovídala zákonným předpisům:
 - a) Každé kolo musí mít nejméně jednu účinnou brzdu. Protišlapací brzda úplně vyhovuje;
 - b) kolo při jízdě (tedy ne vedené) musí při tmě nebo mlze mít dobře svítící lampu;
 - c) každé kolo musí mít vzadu červené sklíčko, jež osvětleno cizím zdrojem světla vrhá zpět intenzivně červené paprsky;
 - d) každé kolo musí být opatřeno hlasitě znějícím zvonkem vysokého tónu.
2. Jezděte vždy a za všech okolností přísně při levé straně ulice, silnice neb cesty. Nejezděte se svým kamarádem vedle sebe, ale vždy za sebou!
3. Nezvoňte zbytečně — ale zvoňte vždy včas, abyste na sebe upozornili!
4. Při předjíždění a na křižovatkách nebo odbočkách jezděte zvláště opatrně. Předjíždějte vždy vpravo — nepodjíždějte; — raději počkejte. Než někoho předjedete, ohlédněte se, zda nepřijíždí za vámi rychlejší vozidlo. Chcete-li změnit směr své jízdy nebo zastaviti, dejte vždy včas a znatelně rukou patřičné znamení!
5. Na křižovatkách a odbočkách silnic má přednost jízdy vždy vozidlo přijíždějící od levé strany (není-li jinak zvláštním nařízením nebo značkou předepsáno). Silostroje a kolejové dráhy mají přednost před všemi vozidly. Jezdci na hlavních silnicích mají vždy přednost před jezdci přijíždějícími se silnic neb cest vedlejších!

KVALITNÍ KOLA „PREMIER“ JSOU

6. Na křižovatkách opatřených světelnými signály nebo dopravní stráží, si pamatujte:
- a) Pokyn ruky nebo obou ve směru vaší jízdy (zelené světlo) značí: Jízda volná!
 - b) Do výše zdvižená ruka strážce (žluté světlo) značí: Pozor! Zastavit! Zatačeti volno!
 - c) Do stran upažená ruka strážce, zabraňující vašemu směru (červené světlo) značí: Stát!
7. Necháte-li své kolo stát, tedy vždy při levé straně silnice nebo ulice. Nestavte kolo v ulicích před vjezdy a výjezdy domů. Rovněž zachovejte vždy vzdálenost nejméně 5 m před nebo za stanicí veřejných dopravních prostředků. Kolo před opuštěním vždy zajistěte dobrým zámkem.
8. Při jízdě nepouštějte nikdy z rukou řídítka; rovněž ne nohy s pedálů. Nejezděte těsně za jinými vozidly a také se jich nezachycujte při jízdě! Nevozte na rámu kola nebo jinde druhé osoby! Chcete-li dopravit na kole nějaký předmět, dbejte vždy, abyste kolo dobře mohli ovládat a neohrožovali jiné pasanty.
9. Jezdíte na kvalitním kole „Premier“, které vyhovuje všem zákonným předpisům. Dodržujte proto v zájmu bezpečnosti vaší i jiných výše uvedená pravidla a dokažte tak, že jste i kvalitní jezdec.
10. Na hodnotných kolech „Premier“ jezdí občané všech vrstev a ve všech krajích naší republiky i za hranicemi. Buďte proto hrdým na to, že jste členem velké a spokojené rodiny „Premierů“!



Co nutno vědět o kole.

Snad to je již od přírody v povaze člověka dělat si starosti, nemá-li žádné. Je jistě mnoho lidí, kterým by se líbilo jezdit na velocipedu, třeba by ho docela nutně potřebovali ke svým cestám, ale velociped připadá jim strašně komplikovaný a netroufají si, že mají dosti důvtipu pro tuto líbivou a praktickou věcíčku, z ocele a gumy zhotovenou. Jsou nad tím celí ustaraní, a pouhá myšlenka na čištění kola postačí, aby daleko odsunula event. myšlenku na jeho zakoupení. Jakmile ale se odhodlají a kolo si zakoupí, musí se po krátké době sami smát sobě a svým zbytečným starostem.

O kole možno opravdu říci, že je to vozidlo nejméně náročné. Nepotřebuje ani péči jako tažné dobytče, ani benzin jako moto nebo auto, ani stáj nebo garáž, ani zvláštního opatrovatele, a přece skvěle plní vše to, co od něho jeho majitel vyžaduje. Jeho čistota dovoluje nám umístiti je kdekoliv v příbytku, kde nezabere mnoho prostoru, jeho lehkost dovolí nám vynésti ho po schodech i do několika pater a ani nejpečlivější a nejčistotnější hospodyňka nebude jistě nic namítati proti umístění velocipedu v bytě.

Čištění kola je téměř hračkou pro děti. Kouskem vlněného hadru očistíme lehce smaltované části kola, jako když hospodyně stírá prach s nábytkem. Niklované nebo chromované části vyčistíme jakýmkoliv leštícím prostředkem, jako kliky u dveří. Nedřeme je ale příliš často, neboť nikl i chrom našich výrobků jsou tak dobré, že se nemusíme i po delší době obávat jich zrezivění. Po jízdě v dešti je dobře přetřítí lesklé součástky kola slabě naolejovaným hadříkem. Rozebírání kola po jízdě v dešti není dnes již nutné. Dříve, dokud nebyla známa hermeticky uzavřená ložiska, bylo nutno kolo rozebrati, díl od dílu, abychom je mohli dobře vyčistiti, dnes ale stačí vstříknouti několik kapek benzínu do otvoru pro mazání olejem, čímž všechnu nečistotu rozpustíme a ona z ložiska vyplave. Po vystříkání benzinem kápneme do mazničky několik kapek oleje a kolo běží lehce jako dříve.

Poněkud jiné ošetření potřebuje převodní řetěz, ale ani jeho čištění netřeba se nijak zvláště obávat. Uvolníme malou matičku nebo zásuvku, která přidržuje spojovací články řetězu a máme řetěz v ruce. Stočme ho dohromady a ponořme jej do benzínu nebo ještě lépe do petroleje, aby se na něm usazená nečistota ve všech záhybech dokonale rozpustila. Po této lázni, nejlépe 24 hodiny trvající, vyjmeme řetěz dokonale očistěný. Chceme-li, aby řetěz běžel tiše po zubech převodu, tedy aby byl „měkký“, ponoříme jej do roztopeného skopového loje, kde jej necháme mírně zahřáti a po vyjmutí lůj s něho odkapat. Zbýlý lůj na povrchu je dobře hadrem vytřítí, aby se naň zbytečně nechytal prach. Stačí také řetěz po vyjmutí z petrolejové lázně osušiti a namazati přípravkem, který možno zakoupiti v obchodě. Nyní ošetřený řetěz nasadíme na předem též očistěné zadní a přední převodníky

„PREMIER“, KVALITNÍ KOLO

a dole mezi oběma řetěz spojíme opět maticí nebo zásuvkou spojovacího článku. Poté přitáhneme povolené předtím napínače řetězu a řetěz seřídíme, aby měl mírnou vůli.

Vyjmutí zadního kola není rovněž tak obtížné, jak si mnohdy laici představují. Uvolněním obou buď obyčejných matek klíčem, nebo křídlových matek rukou a při volnoběžce ještě uvolněním maticí na brzdové páce, máme kolo k vyjmutí připraveno. Poněkud těžší je uložení kola zpět do správné polohy. Dělá to snad po prvé určité potíže, ovšem zcela nepatrné, neboť naše kola jsou tak pečlivě a přesně konstruována, že tyto montáže nedají velkou práci ani naprostému laikovi.

Vyjmutí i zasazení předního kola je rovněž velice snadné, neboť jedná se zde o povolení resp. utažení pouze dvou matek.

Manipulace s řídítky je rovněž snadná. Chceme-li řídítka posunouti buď níže nebo výše, uvolníme svěrací šroub po straně nebo šroub zapuštěný nahoře ve středu řidítek, podle druhu systému. Po uvolnění příslušného šroubu sevřeme přední kolo pevně mezi nohama a otáčivými pohyby posuneme řídítka do zamýšlené polohy. Poté utáhneme dobře příslušný šroub. Rovněž tak postupujeme při event. posunování sedla. Nohama sevřeme při tom zadní kolo, když jsme před tím povolili sedlovou matku a po otáčivém pohybu a posunutí sedla do žádoucí polohy matku opět utáhneme.

V nejhorším případě máme dnes spoustu odborných dílen a mechaniků, kteří veškeré potřebné opravy provedou rychle, odborně a za mnohdy směšný pakatel. Není tedy v žádném případě na místě strach z komplikovaného zacházení s kolem. To nemělo by nikoho odradit a jistě každý, ať začne jezdit dříve či později, najde v kole „Premier“ toho nejlepšího a nejméně náročného druhu!



Na „Premierce“ jede se lehce!



Barevné označení silnic

Všimli jste si jistě, že na silničních kamenech, označujících kilometrové vzdálenosti státních silnic v Čechách a na Moravě, jsou barevné pruhy. Toto barevné označení silnic má tento význam:

Modrá barva značí, že silnice vede od severu k jihu.

Červená barva značí směr od západu k východu.

Žlutá barva označuje směr od severovýchodu k jihozápadu.

Zelená nebo fialová barva značí směr od severozápadku k jihovýchodu.

*Ze všech značek na výběr
Premier si vždy vyber!*

Jakým směrem se jezdí v cizině?

Vpravo se jezdí v Alžírsku, Belgii, Bulharsku, Dánsku, Estonsku, Finsku, Francii, Holandsku, Itálii, Jugoslavii, Lotyšsku, Lucembursku, Nizozemí, Německu, Norsku, Polsku, Rakousku, Rusku, Řecku, Španělsku, Švýcarsku a Turecku.

Vlevo se jezdí v Anglii, Československu, Irsku, Maďarsku, Portugalsku, Rakousku, Rumunsku a Švédsku.

Jistou kuriozitou, co se směru jízdy týče, je Rakousko. Všimli jste si jistě, že je uvedeno pod oběma směry jízdy. Jezdí se tam vlevo i vpravo. Vlevo, tedy jako u nás, jezdí se v Horních i Dolních Rakousích, ve Štyrsku a ve východní části Solnohrad, vpravo se jezdí v Korutanech, v západní části Solnohrad, v Tyrolích a Vorarlbergu.

J M É N O „ P R E M I E R ” R U Č Í

Chcete jeti na kole za hranice?

Jeďte — je to krásné a pro cyklistu snadné. Abyste mohli překračovati bez nesnázi hranice cizích států s kolem, musili byste na každém pohraničním celním úřadě složit kauci za kolo jako záruku, že se s týmž kolem opět vrátíte. Tato kauce činí cca 450—750 Kč. Tyto obnosy nemá ovšem každý k dispozici a tak mnohý se cesty raději zřekne.

Je ale snadná pomoc. Na cestu stačí cestovní pas a pro kolo triptyk. Co je to triptyk? Je to záruční listina, která je nejideálnější vymožeností cestovní a proto je v zájmu každého cykloturisty, aby si ji zaopatřil, už jen proto, aby nemusil být při přísných devisových předpisech hned na první hranici ochuzen o vysokou částku na kauci.

Triptyky na kola vydává u nás Československá ústřední jednota velocipedistů v Praze II., U sv. Jindřicha 32, do těchto států: Rakousko, Maďarsko, Itálie, Švýcarsko a Jugoslavie. Do Německa triptyků zapotřebí není. Blanket žádosti — doručený sekretariátem ČsÚJV. — nutno podepsat spolehlivým ručitelem nebo cyklistickým klubem; přesné informace podá o tom zmíněný sekretariát. Poplatek za každý triptyk činí 16 Kč pro členy Jednoty, jinak 26 Kč. Při používání triptyku nutno ovšem dbát toho, aby byl na hranicích ověřen v něm řádně výstup i návrat kola, triptyk musí pak být nejpozději do 15. prosince vrácen ČsÚJV.

Je to jednoduchá a levná procedura. Upozorňujeme na ni proto, že na hranicích dochází stále k řadě nedorozumění a nářkům těch, kdož řádně se předem o věci neinformovali. Vaše dotazy v tomto směru zodpoví ochotně sekretariát ČsÚJV. v Praze.

Vesele do světa na kole „Premier“!

*

*Martan shlíží zamýšlen na Zemi, naši máti,
dumá jak by nemožné se možným mohlo státí.*

*Rád by kolo „Premier“ dostal na Mars vzhůru,
Jak to ale navléknouti? Na čele má chmuru.*

*Pozemšťan však ví si rady, ten ví, jak jít na to.
Vymyslel si raketu - rozřešené má to.*

*Až zapálí knof rakety, pak v Marsu na mou věru,
budou moci jezdit na kole „Premieru.“*



Z A P R V O T Ř Í D N Í K V A L I T U

Něco o správném a nesprávném šlapání za jízdy na kole!

Budeš-li mít jednou čas a náladu k pozorování dopravního ruchu na silnici pak věnuj prosím trochu pozornosti jiným jezdcům na kole. Nenech se však zaujmouti jejich dovedností, se kterou se proplétají v největších chumlech kupředu nebo jejich odvahou při různých příležitostech. Věnuj tentokrát trochu pozornosti jejich nohám, dojdeš k pozoruhodnému srovnání:

Pekařský učeň, pohvizdující si za jízdy, rozvažec novin, kterého jeho břímě vtlačuje do sedla, který s námahou jede se svojí trojkolkou nebo dopravní dvoukolkou s plně naloženým košem nad předním kolem, ti všichni trpí zakořeněným zlovykem — nesprávným šlapáním. Upozorníš-li někoho z nich a (nesetkáš-li se s nedůvěrou a podezřením) a nenamítne-li ti, že on jako jezdec musí lépe vědět než ty, jak má jeti, pak bude jistě překvapen, že již tak dlouho jezdí nesprávně.

Plná čtvrtina jezdců na kole šlape nesprávně! Jak z dlouhých pozorování shledáno, navykne si průměrně 25 ze 100 jezdců na kole na nesprávné šlapání v klenku t. j., že střevíc se opírá na pedálu podpatkem. Nehledě k tomu, že noha v této poloze přečnává na pedálu značně kupředu, což jistě hezky nevypadá a působí jaksi těžkopádně, dochází k tomuto způsobu šlapání jen z nevědomosti o správném držení nohy na šlapáku. Jsou jen řídké případy, kdy se toto dá označiti vrozenou slabostí nohou nebo špatně vyvinutým nožním svalstvem. Ponejvíce to však bývá zlovyk, který v každém případě znamená plýtvání silami. Nesprávné šlapání jezdce na kole znamená nejnevýhodnější využití sil jeho svalstva, kdežto při správném šlapání bříškem chodidla (špičkou) se překonají mrtvé body kliky docela hravě. Při jízdě proti větru, při stoupání neb jiných, jízdu ztěžujících vlivech nedostaví se pak při stejnoměrném a důrazném šlapání předčasná únava. Opak se však projevuje při nezdravém a nehezkém šlapání středem chodidla, dupavým, těžkopádným a vysilujícím pohybem, při kterém klouby a svaly nohou neúplně, lépe řečeno neekonomicky pracují.

Nech si na jízdě na kole více záležeti!

Každý jezdec, lhostejno zda svého kola používá ve svém povolání nebo ze sportu, který nechce upadnouti do podezření, že trpí slabostí nohou nebo že je slabochem, ač je jinak normálně rostlý a má zdravé nohy, vystříhá se v budoucnu takovéto nehezké a nezdravé chyby. Nepovažuj svoje kolo jen za prostředek k rychlé přepravě, nýbrž také i za orthopedické náradí pro zesílení nohou.

K V A L I T N Í K O L O „ P R E M I E R ”

Chcete jezdit bez únavy?

Přesto že kola „Premier“ mají lehký, hravý a tichý chod, přece jen nevhodný převod může učinit jízdu namáhavou. V továrně „Premier“ jsou montovány na všechna kola převody, které nejlépe vyhovují. Jsou ale různé terény, rovinaté i kopcovité, a tu si musí jezdec sám zvolit vhodný pro něho převod.

Není to tak obtížné a abychom vám to usnadnili, máte zde k tomu podrobný návod.

Jak vypočteme převod svého kola?

Nejlépe a nejsnadněji takto: Počet zubů předního velkého převodního kola dělíme počtem zubů zadního malého převodního kolečka a cifru, která nám vyjde, násobíme obvodem zadního kola velocipedu.

Na příklad přední velké převodní kolo má 48 zubů, zadní malé 18 zubů.

Obvod zadního kola velocipedu měří 2.24 m.

Převod jest tedy následující:

$$48 : 18 = 2.66$$

$$2.24 \times 2.66 = 5.96 \text{ m.}$$

Chceme-li docílit zcela přesného resultátu, doporučuje se obvod pneumatiky zadního kola přeměřiti přesně motouzem. Přesto nížeji uvedené míry možno pokládati za úplně přesné:

Zadní kolo 28" má obvod 2.24 m,

" " 27" " " 2.14 m,

" " 26" " " 2.07 m.

Pro silniční poměry v Československu doporučujeme jako nejvhodnější převod 5.02 až 5.07 metrů.

*

*Zříš-li jezdce s' smíchem v tváři,
jemuž zrak zjasněně září,
příčinu si zjistíš lehce,
neb jede na „Premiere“.*

V Á S N I K D Y N E Z K L A M E

Správné postavení sedla a řidítek.

Nějaké pravidlo pro správné postavení sedla a řidítek neexistuje. Převod kola, postavení sedla a řidítek řídí se více méně postavou jezdce, jeho věkem a temperamentem. Ovšem při všech těchto věcech nutno hlavně hleděti též k praktickému užití velocipedu.

Pro cykloturisty doporučuje se sedlo postavit tak, aby jeho špička byla asi 40 mm za myšlenou kolmicí od středu šlapacího ložiska vzhůru. Držátka řidítek mají býti ve stejné rovině se sedlem. Forma řidítek budiž taková, aby jezdec s poněkud mírně nakloněným trupem mohl jimi lehce nepatrným pohybem ruky otáčeti libovolným směrem. Řidítka nemají býti úzká, aby neztěžovala jezdci správné a hluboké dýchání.

Jak vysoko upevniti sedlo, o tom jsou různá mínění. Má býti tak vysoko, aby jezdec ze sedu na sedle špičkou nohy lehce dosáhl místa dole pod pedálem, stojícím v nejnižší poloze v mrtvém bodě. Pro jízdu v městě je ale toto postavení sedla dosti vysoké. Doporučuje se pro tento případ, aby sedlo bylo sníženo, tak aby jezdec s něho dosáhl pohodlně špičkou nohy země, aby nebyl nucen k častému sestupování v živé frekvenci. Pro jízdu městem doporučovalo by se vůbec kolo s nízkým šlapacím ložiskem.

Aby jezdec nesjížděl při jízdě se sedla dopředu, doporučuje se toto mírně skloniti dozadu. Není správné seděti na kole tak, abychom stále se musili opírat rukama o řidítka. Ne na rukou, ale na sedle má spočívati váha jezdce. Je to také správné pro práci rukou, jimiž se jezdec při jízdě do vrchu může přitahovati k řidítkům, čímž značně zvýší šlapací sílu!

To všechno je šťastně a dobře vyřešeno na kvalitních kolech „Premier“!

K V A L I T N Í K O L O „ P R E M I E R ”

Jak zacházet s hustilkou?

Třebaže upotřebení hustilky zdá se zcela jednoduché, přec, chceme-li, aby nám dlouho vydržela a dobře fungovala, nutno s ní zacházeti opatrně a s jistými ohledy. Při hustění pneumatiky dbejme dobře toho, abychom gumovou rourku, od hustilky k ventilu pneumatiky vedoucí, příliš neohýbali anebo dokonce nelámali. Hustilku je nutno držeti vždy v největší čistotě; rovněž tak ventily u pneumatik. Jelikož hustilku vozíme s sebou, v nejčastějších případech vždy upevněnou na rámu kola, takže je vystavena silničnímu prachu, který vniká i do těch menších závitů, dovnitř, krátce všude, je dobře, jestliže před upotřebením hustilku krátkými, ale prudkými pohyby napřed vzduchem pročistíme. Tím odstraníme z vnitřku hustilky, jakož i z její přívodní rourky, všechen prach a event. nečistotu, kterou vyfoukáme ven. Zamezíme tím také usazení se všeho prachu a nečistot ve ventilu pneumatiky.

Nemažte hustilku olejem, neboť olej jest velký nepřítel gummy a rozkládá její tkáň, ničí ji, přijde-li s ní do styku. K mazání hustilky je dobře použití sporého nánosů vaseliny. Ještě lépe, použijeme-li k namazání hustilky glycerinu. „Netáhne-li“ hustilka, je třeba vyměnit vnitřní koženou vložku. Mnohdy hustilka upevněná na rámu kola jízdou způsobenými otřesy se pohybuje a chrastí. V tom případě je nejlépe vložit mezi rám a hustilku kousek korku, prohloubeně seříznutého, jehož výřez přilehne mezi rám kola a hustilku a tak zamezí její pohyb a nepříjemné chrastění. Rovněž držáky hustilky, upevněné na rámu kola, nutno seříditi a posunouti tak, aby hustilka mezi nimi držela pokud možno pevně a nepohybovala se.

Pneumatiky hustíme dlouhými rychlými pohyby. Aby vzduch při hustění neunikal, přitáhněte dobře gumovou rourku jak k ventilu, tak i k hustilce. Je dobře, abychom spojení rourky s hustilkou náležitě utěsnili, vpraviti na její závit koženou nebo gumovou vložku, která při správném dotažení závitu unikání vzduchu při hustění úplně zamezí. Tak ušetříte si mnoho času a zbytečné námahy.

Jak zacházeti s velocipedovým sedlem.



V první řadě musí se sedlo chrániti před každým mokrem. Sedlové kůže zhotovují se dnes téměř výhradně z přírodně zbarvené jadrné kůže a to lisováním za mokra. Nenechá se samozřejmě zameziti, aby kožní pory nezůstaly více neb méně otevřeny. Přihodí se často, že leckterý jezdec nechá kolo státi někde na dešti. Za nedlouho vnikne voda do porů a tu se i ta nejsilnější kůže dříve či později rozmočí. Nyní však, namísto aby nechal sedlo uschnouti, vsedne jezdec se svými 70 kg na rozmočené sedlo a později se diví, že se kůže zdeformovala. Právě tak jako na počátku výroby, kdy rozmočená kůže se lisuje pod tlakem do sedlové formy, musí se přirozeně zase obráceně, zformovaná sedlová kůže, při zatížení v rozmočeném stavu opět zdeformovati.

Má-li tedy sedlo udržeti svoji původní formu, musí jezdec dbáti, aby sedlová kůže byla podle možnosti chráněna před jakýmkoliv vlivem vody.

Assmannovy závody v Horní Polici používají na základě 50leté zkušenosti k výrobě sedlových kůží jen prvotřídního a zvlášť vhodného materiálu. Při závodních sedlech používají tyto závody zvlášť jadrné hřbetové kůže, neb u závodních sedel není žádných napinačů, takže kůže musí napjetí vydržeti sama.

Za zmínku ještě stojí, že sedla Assmann jsou vespod zvláště upravena, aby se při zastříkání blátem ze zdola nerozmočila.

D O B R Á R A D A A K O L O

JAK PEČOVATI O KOLO.



Věnujeme-li kolu jen trochu péče, uchováme je vzhledným po dlouhá léta a zůstane nám třeba po celý život věrným a spolehlivým pomocníkem.

Matky: Před každou jízdou prohlédneme všechny matky, jsou-li dobře utaženy a podle potřeby je dotáhneme. Netrpme větší vůle ani v řízení, ani ve středovém ložisku.

Přední a zadní kolo: Uvolněné dráty přitáhneme a dbáme toho, aby ani zadní, ani přední kolo „neházelo“, což zjistíme při otáčení kola tím způsobem, že přiložíme prst k vidlici proti pneumatice a zkoumáme vzdálenost mezi otáčející se pneumatikou a prstem. Přesné vycentrování kola přenecháme v případě potřeby odborné dílně.

Řetěz: Řetěz namažeme po každých ujetých 200 km grafitovanou vaselinou.

Niklované a chromované součásti: Řídítka, zvonek, spojky, dráty atd. vždy hned po skončení jízdy, zvláště po dešti, vytřeme do sucha měkkým flanelem a občas je přešetíme polírkou na nikl a chrom aneb namázneme jemnou vaselinou.

Smaltované části zbavíme prachu a nečistoty rovněž vždy hned po skončené jízdě měkkým flanelem a můžeme je občas přešetit polírkou.

Mazání kola: Po každých ujetých 100 km mažeme dobrým, pryskyřice prostým vaselinovým olejem tyto součástky: Středové ložisko, přední náboj, zadní náboj a pedály (při nahnutém kole). Občas kápneme trochu oleje do řízení kola (nad vrchní a pod spodní spojku hlavovou, při čemž kolo obrátíme), dále občas do brzdy, případně i do zvonku a tachometru.

Pneumatiky: Pneumatiky hustíme podle denní teploty, neboť se při jízdě zahřívají a jsou-li příliš nahuštěny, stává se jízda tvrdou. Nejezděme však na podhuštěných pneumatikách, jinak je brzy zničíme. Dbejme toho, aby pneumatiky nebyly znečišťovány olejem.

Při montáži pneumatik počínáme si takto: Vložíme část duše s ventilem do pláště, přiložíme tuto část pláště k ráfku, vsuneme ventilek do ráfkového otvoru, zamáčkneme oba okraje pláště do ráfku v délce asi 20 cm po obou stranách ventilu a ihned přitáhneme pevně spodní ventilovou maticku. Pak natáhneme okraj pláště

po celé jedné straně na ráfek, načež zatlačujeme postupně druhý okraj pláště do ráfku počínaje od ventilu, při čemž současně vkládáme duši do pláště až do úplného jeho natažení. Dbejme toho, aby okraje pláště vždy stejnoměrně přes sebe v ráfku ležely, a aby se při vkládání nekřížily. Při vkládání duše dbejme toho, aby se duše nezkroutila neb nepřeložila a aby vždy byla úplně schována pod okraj pláště při vkládání a nikde jej nepřechýlala, jinak ji uskřípneme. Po vložení pláště s duší do ráfku pneumatiku mírně nahustíme a stlačováním pneumatiky se strany na stranu docílíme správného vmáčknutí okrajů pláště do ráfku. Pneumatiku pak dohustíme a kolo namontujeme.

Při opravě poškozených pneumatik vyjmemе nejdříve kolo, plášť s duší sejmemе a vyhledáme poškozené místo. Nelze-li naléztí malé píchnutí, nahustíme duši a vkládáme ji postupně do mísy s vodou, při čemž z pichnutého místa vystupují bublinky. Toto místo označíme si hned tužkou. Okolí poškozeného místa otře se benzinem, aneb se očistí skelným papírem. Pak natřeme jak záplatu, tak i poškozené místo na duši dobrým lepidlem a přitlačíme na několik minut. Doporučujeme speciální záplaty, které se nekrouťí a rychle a spolehlivě přilnou.

KOLO V ZIMĚ.

Před uložením kola nastříkáme olejničkou čistý petrolej do středového ložiska, do předního a zadního náboje i do pedálů a protáčením je vyčistíme, což několikrát opakujeme, při čemž kolo kloníme na obě strany. Řetěz sejmemе a vložíme jej na deset minut do čistého petroleje, který odstraní nečistoty a mastnotu. Pak ponoříme řetěz do rozpuštěného loje nebo grafitové vaseliny na pět minut a po vyjmutí necháme jej oschnouti. Niklované nebo chromované součásti očistíme a namažeme slabou vrstvou jemné vaseliny. Pneumatiky sejmemе s kola a zavěsíme je na kulatou tyč o průměru nejméně 5 cm v tmavé, chladné místnosti, aneb alespoň z nich vypustíme trochu vzduchu a kolo pak celé zavěsíme, aby na pneumatikách nespočívalo přes zimu. Kolo uschovávejme vždy v suché místnosti. Na jaře promážeme ložiska olejem a řetěz promázneme grafitovanou vaselinou.

Nejlépe ovšem jest svěřiti prohlídku a ošetření kola v zimních měsících odborné dílně, která rozebere i volnoběžku, jakož i středové ložisko a odstraní případně všechny závady, které během používání kola v letních měsících na něm se objevily.

Budete-li se řídití těmito pokyny, budete se svou „Premierkou“ na výsost spokojeni.

K U P T Ě S I K O L O „ P R E M I E R ”

Co mám vědět o elektrickém osvětlení?

Správné upevnění: Rýhovaná plocha pohonného kolečka musí se dotýkati celou šířkou obruče. V klidu musí být pohonné kolečko vzdáleno od obruče 2 až 3 cm. Prodloužená osa dynama má protínati osu kola.

Spojení s hmotou rámu. Kontaktní šroubek na držáku dynama utáhne se tak, až jeho hrot pronikne smaltem vidlice, čímž docílí se spojení dvou nesmaltovaných míst.

Seřízení svítilny: Kolo se postaví na rovině ve vzdálenosti asi 10 m od nějaké světlé plochy (stěna domu a p.). Otočením páčky vlevo zapojí se baterie na velké světlo! Po uvolnění upevňovacího šroubu nastrčí se svítilna na držák. Svítilna se pak seřídí tak, aby jasné jádro světelného kužele dopadalo asi do poloviny výše, kterou jest od země vzdálen střed svítilny. Potom se upevňovací šroub pevně utáhne.

Mazání dynama: Maže se asi po 100 km běhu dynama. Odstraní se uzavěrka otvoru pro mazání, nakape se několik kapek dobrého čistého oleje a otvor se opět uzavře. Dynamo se pak již za jízdy promaže stejnoměrně samo.

Závady u samotných dynam se nevyskytují a když již se tak stane, pak nutno přičítati vinu jen vnějším vlivům. Dynamo jsou pečlivě seřizena a nemají se vůbec otevírati. Pohonné kolečko se lehce vymění uvolněním óhranné matky.

Všeobecné upozornění: Na každém dynamu jest označen jeho výkon. S výkonem dynama musí také bezpodmínečně souhlasiti výkon žárovky. V důsledku toho musí se při obnově žárovky dbáti na to, aby nebylo použito žárovky slabší, která by se lehce přepálila, nebo zase silnější, při které by bylo světlo nedostatečné.

Poruchy: Nejdříve se přesvědčíme, není-li žárovka uvolněna v objímce, při čemž bychom ji opětně zašroubovali, nebo není-li přepálena. Neshledáme-li zde žádné závady, musíme prohlédnouti kabel. Odpojíme kabel s dynama, přidržíme jej na jednom kontaktu kapesní baterie a druhým kontaktem baterie dotkneme se nesmaltované části kola. Jestliže žárovka v reflektoru nehoří, jest kabel vadný a musí se vyměnit. Neodstraní-li se však porucha ani tímto způsobem, musí se zaslati dynamo k opravě do továrny. Reflektor musí být nakloněn poněkud dopředu. Při výměně žárovek se přezkouší, zda tato jest správně v ohnisku, aby bylo docíleno správného osvětlení. Seřízení žárovky na vzdálené nebo blízké osvětlení docílí se povytažením nebo zašroubováním žárovky v objímce.

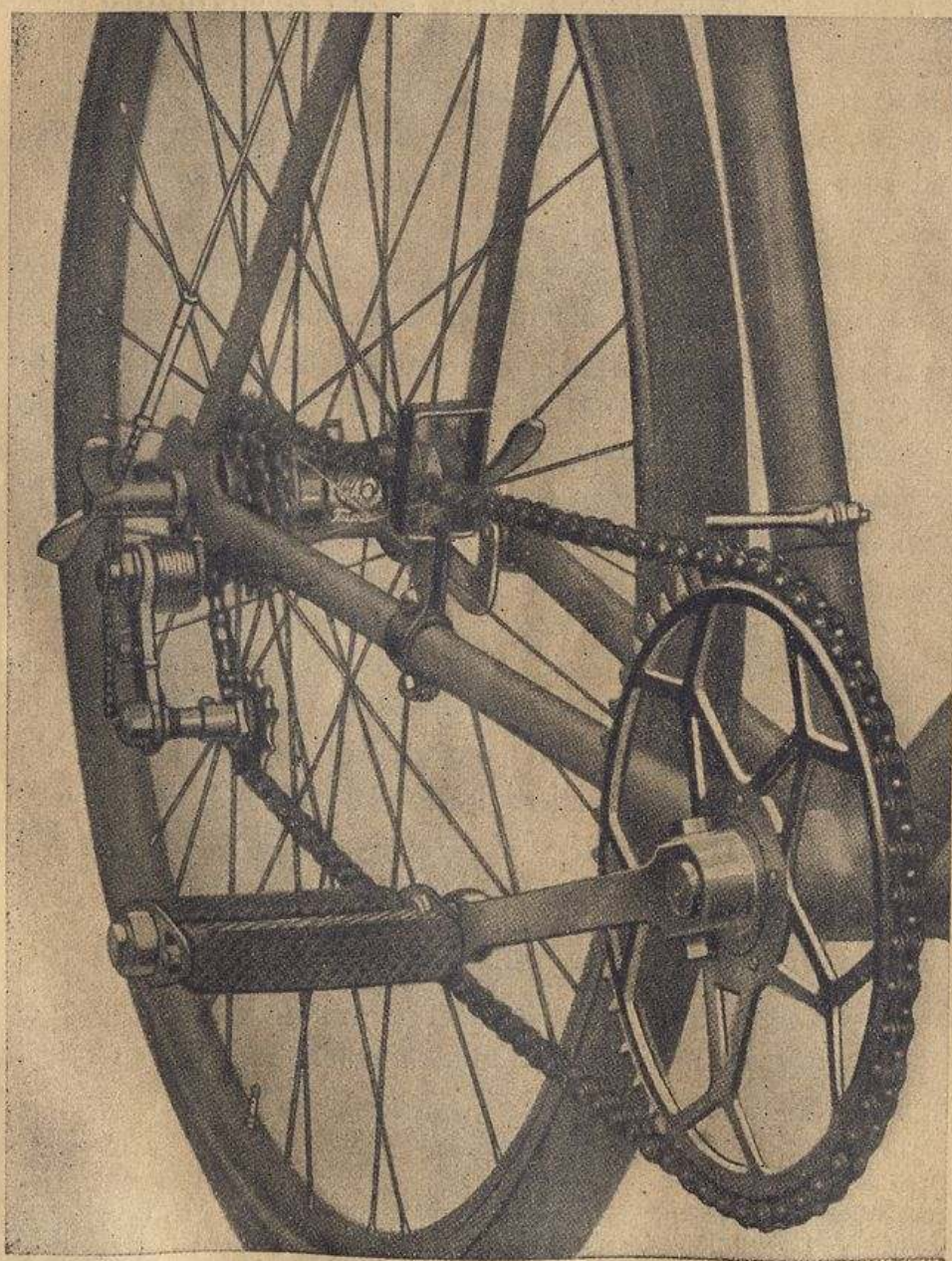
U reflektorů na baterii nutno dbáti toho, aby baterie nepřišla nějakým způsobem do spojení s dynamem, neboť nejnebezpečnější stejnosměrný proud, který by proběhl dynamem, jež vyrábí proud střídavý, měl by za následek odmagnetisování magnetu dynama.

V Á Š Ž I V O T B U D E P R U Ž N Ě J Š Í !

F & S přehazovač řetězu u Torpeda s trojitým kolečkem.

Po důkladných pokusech vyrobila fa F & S přehazovač řetězu, který je dokonalým řešením tohoto starého problému. F & S přehazovač řetězu je první přehazovací zařízení kombinované s volnoběžkou Torpedo a umožňující tudíž i používání zpětné brzdy.

Přehazování řetězu provádí se pomocí páky a táhla, ovládajícího ozubené kolečko, takže řetěz vede a přesunuje na tři různá řetězová kolečka náboje. Napínání řetězu je automatické zkrutným perem. Zařízení dovoluje současně použití zpětné brzdy. Při tom opře se horní volná část řetězu o vo-



dicí plech upravený na rámu kola, zatím co spodní část řetězu se napíná.

Pro toto zařízení s přehazováním řetězu dodává fa Fichtel & Sachs speciální náboj Torpedo, upravený pro trojité řetězové kolečko (závodní provedení).

Může však býti použito i normálního náboje Torpedo použitím zvláštního základního kolečka, připustíme-li malou odchylku osy řetězu.

TEMPEROVANÁ-LITINA / Bratři Uxové, Brno

Z temperované litiny vyrábí se celá řada surových odlitků pro velocipedové součástky.

Temperovaná neboli kujná litina, jak se správně nazývá podle ČSN. 1122-1933, odlévá se z bílé litiny vhodného složení a je v tomto stavu tvrdá a neopracovatelná. Temperováním se uhlík v odlitcích buď částečně odstraní nebo vyloučí v takové podobě, že se odlitky stanou houževnatými a dají se obráběti i částečně kovati. K dosažení tohoto výsledku musíme pracovati s vybranými surovinami a surovými železy. Zlomková litina, které se užívá při odlévání šedé litiny, zde vůbec nepřichází v úvahu.

Za to ale je temperovaná litina výrobek, který vyhovuje vysokým jakostním nárokům, což se dá vysvětlit velkou pevností asi 45 kg na mm² a tažností až asi 9%. Temperovaná litina se hodí zvláště pro tenkostěnné odlitky a představuje proto ideální hmotu pro součástky jízdních kol, na příklad pro výrobu rámových spojek, středových pouzder, vidlicových hlav, nábojů předních kol a t. d.

Výroba temperované litiny vyžaduje na závodech, jí se zabývajících, největší péči a znalosti postupu práce. Kromě shora uvedeného výběru materiálu jsou nutny velké zkušenosti v oboru formování a slévání samotném. Sklovitě tvrdá a křehká surová litina se nesmí poškodit při čistění a dopravě do temperovacích pecí, zatím co samotné temperování, odehrávající se při teplotách 950 až 1000° C při úplném uzavření přístupu vzduchu, musí zůstat ve správných mezích, při čemž trvá žihání asi 72 až 96 hodin.

Po vytemperování se odlitky čistí na pískovém tryskači a rozesílají se pak k dalšímu zpracování.

Možnosti použití temperované litiny jsou velmi rozsáhlé, od prostého stavebního kování až po nejsložitější automobilovou součást, všude tam, kde jde o značně namáhané dílce, které mají býti co nejlehčí.

Známe dva druhy temperované litiny, s bílým lomem a s černým lomem. Bílá temperovaná litina je příbuzná oceli, má větší pevnost, kdežto u černé temperované litiny se zvyšuje tažnost na úkor pevnosti. Novodobá bílá temperovaná litina ale již značně zmenšila rozdíly v tažnosti mezi oběma druhy, aniž by se tím byla zmenšila její pevnost. Náš závod vyrábí od založení temperovanou litinu s bílým lomem, které dává přednost před černou temperovanou litinou pro různé výhodné vlastnosti.

Připojená tabulka udává hodnoty pevnosti a tažnosti temperované litiny podle norem v Československu, v Německu a naší temperované litiny.

Normální zkušební tyč	pevnost v tahu	tažnost
12 mm	1. obchodní litina 32 kg/mm ²	2%
12 mm	2. hodnotná litina s bílým lomem 38 kg/mm ²	4%
12 mm	3. hodnotná litina s černým lomem 35 kg/mm ²	9%

Roční průměr.		Denně se zkouší 18 tyčí.
Normální zkušební tyč	pevnost v tahu	tažnost
Hodnotná litina o velké pevnosti		5%
12 mm	47 kg/mm ²	
Hodnotná litina o velké tažnosti		8%
12 mm	44 kg/mm ²	

První pomoc při úrazech.

Při vši opatrnosti se někdy přihodí, že bujný ocelový oř svého jezdce nepěkně složí. Každý cyklista měl by mít proto sebou vždy několik balíčků obvazů a kapesní lékárníčku. Ve většině případů musí spolujezdec svému kamarádu poskytnouti první pomoc sám, než se dostaví rychle přivolaný lékař. K poskytnutí první pomoci jest ovšem také zapotřebí alespoň těch nejnnutnějších odborných vědomostí.

Při odřeninách a lehčích otevřených ranách jest především nejdůležitější nedotýkati se ran a ovázati je naprosto čistým, sterilisovaným obvazem. Obvyklé vymývání a vyplachování ran více škodí než prospívá, neboť tím dostanou se do ran veškeré zárodky nemocí usazené na kůži kolem ran a hojení se tím mnohdy značně ztíží. Je-li rána pokryta nečistotou, bohatou na bakterie (ku př. koňský trus), musí se rychle vyhledati pomoc lékaře, neboť v takových případech jest často nutno dáti protitetanovou injekci.

Při krvácení přijde na to, zda krev vytéká ze žíly či z tepny. Krev vytékající ze žíly jest tmavěčervená, kdežto krev z tepny jest světle červená a vystřikuje z rány mocným proudem. Při poranění žil (tmavěčervená) stačí, když se obvaz na ráně pevně utáhne. Těžší už je to však při zranění tepen (světle červená, stříkající). Zde nutno zavolati ihned lékaře. Mezitím se musí krvácení jak možno nejlépe podvázati. Při zranění tepny na ruce neb noze možno zastaviti krvácení tím způsobem, že se úd nejdříve zvedne poněkud do výše a potom se blízko ramene resp. kyčle podváže. Nejlépe ze zde hodí k použití pružné předměty (šle, opasek, stočené plátno atd.). Nejpozději za 1½ hodiny musí se dostaviti lékař, neboť jinak nastává nebezpečí pro celý úd. Tepny na krku, hlavě neb trupu nemohou se podvázati. V takovém případě nutno držeti na ráně, pokud možno nejpevněji, čistý obvaz až do příchodu lékaře.

Zlomeniny kostí. Tyto rozeznají se ihned podle vzniklého přesunutí kostí, podle toho, že úd není schopen pohybu a dále dle toho, že úd v místě zlomení jest pohyblivý. První pomoc pozůstává z přiložení nouzového obvazu. Tímto obvazem rozumí se tak zvaná dlahá (hustilka, rovné větévky neb silná větev, prkénko atd.). Dlahá musí býti dobře vyložena vatou, plátnem, mechem, slamou, senem, travou a p. Oděv nad zraněným údem se rozstříhne. Při otevřené ráně přiloží se ochranný obvaz a potom se úd jemně s citem natáhne a drží tak dlouho, dokud dlahá není přiložena a připevněna obvazy, kapesníky, slaměnými víchy neb i dlouhou travou.

K přepravě zraněného používají se — pokud jsou po ruce — nosítka. Poraněný položí se tak, aby zraněný úd ležel pokud možno výše. Potřebné polohy docílí se podložením různých částí oděvu, trávy, sena a p. Zvedání na nosítka provádí se tak, že dvě osoby vsunou ruce se zdravé strany pod zraněného, kdežto na druhé

straně třetí osoba podpírá poraněnou část těla. Nosítka nesou se pak v tak zv. horském kroku, t. j. že nosiči nesmějí jíti stejným krokem. Není-li po ruce normálních nosítek, zhotoví se nosítka nouzová. Stačí k tomu dvě tyče, které se vhodně spojí pláští, pytlí, řemeny, provazy a p. Nouzová nosítka musí se dobře vyložit. Také rohože neb velkého prostěradla se zauzlovanými konci, kterými se prostrčí tyče, možno v nouzi použít k dopravě.

Zlomeniny žeb er nejsou všeobecně nebezpečné. Nejsou-li zrovna konečky zlomenin roztržštěné a není-li žádného vnitřního zranění, nemusí se na místě úrazu ničeho zvláštního podnikati. Stačí rychlé dopravení zraněného k lékaři. Tento obvázé hrudní koš vhodným způsobem a po několikadenním klidu na lůžku může zraněný opět povstati.

O vymknutí neb pohmoždění některého údu lze mluvit všeobecně tehdy, když kloub jest oteklý a bolestivý. Vymknutí vzniká vystoupením hlavice kloubu z kloubové pánve a pozná se dle toho, že úd nezaujme již v kloubu svoji normální polohu. Pohmoždění vzniká násilným porušením vaziva kloubového. V tomto případě podrží kosti normální polohu a jest možno pozorovati jen otok. Jak při vymknutí tak při pohmoždění jest záhodno vystříhati se dotyků zraněného kloubu až do příchodu lékaře. V žádném případě se nesmí dít pokusy o srovnání kloubu. Při zranění nohou nutno zameziti jakékoliv pokusy zraněného o chůzi. Zraněný úd se jen pohodlně uloží a na zraněné místo přikládají se studené obklady.

Jednoduché pohmožděnin y ošetřují se jen studenými obklady. Možno-li podle celého způsobu úrazu neb dle stížností zraněného souditi na zranění (pohmoždění) vnitřních orgánů, páteře neb pánve, nutno ponechati zraněného pokud možno v zaujaté jím poloze a před příchodem lékaře ho nikam nedopravovati.

Při otřesu mozku neb prolomení lebeční kosti nutno upustiti ode všech násilných pokusů přivésti zraněného opět k vědomí. V takovém případě položme zraněného klidně hlavou a vrchní částí těla poněkud výše a zavolejme co nejrychleji lékaře. Nanejvýše mohou se ještě přikládati na hlavu studené obklady.

Sluneční úžeh může dostati cyklista jen po přespřílišné námaze za zvláště velkého vedra, při jízdě s nepokrytou hlavou. Příznaky jsou: nejdříve závrať, mučivá žízeň, potom náhlé zhroucení s modročerveným obličejem a povrchní, zrychlený dech. První pomoc poskytne se postiženému tím, že se položí pokud možno vodorovně s poněkud vyvýšenou hlavou a to ve stínu. Potom se uvolní těsné části oděvu a hlava a prsa omývají se studenou vodou. Může-li postižený pít, nechme mu vypít hodně vody (ale ne příliš studené) s přísadou Hofmanských kapek. Jen při ochabnutí tlukotu srdce možno také poskytnouti alkoholu ve formě vína neb koňaku, případně podati lok silné zrnkové kávy. Jinak ale raději od takovýchto prostředků upustiti, neboť tělo ještě více zahřeje.

Převážná většina úrazů připadá à konto „nedostatečného osvětlení“. Každý cyklista nechť proto pomáhá zameziti úrazy včasným zaopatřením lepšího osvětlení.



Od kdy jsou sjízdné alpské silnice?

Vysoké horské alpské silnice leží většinu roku pod sněhem. Jsou sjízdné pouze v nejteplejších jarních a letních měsících. Uvádíme v tabulce nejdůležitější z alpských vysokých silnic, s udáním jejich výšky a doby otevření, tedy sjízdnosti:

Maloja	1817 m	počátkem dubna	Lukmanier	1917 m	počátkem června
Ofen	2155 „	koncem dubna	Flüela	2388 „	počátkem června
Simplon	2009 „	počátkem května	Oberalp	2046 „	počátkem června
Julier	2287 „	počátkem května	Furka	2436 „	v polovici června
Gotthard	2114 „	v polovici května	Umbrail	2512 „	v polovici června
Splügen	2117 „	koncem května	Klausen	1952 „	v polovici června
St. Bernhardin	2063 „	koncem května	Grimsel	2176 „	v polovici června
			Mosses	1448 „	v polovici června



Nejstarší a nejrozšířenější cyklistický list je „Cyklista“. Vychází 14 denně. Předplatné i s poštovním Kč 15.— ročně. Ukázkové číslo zašle zdarma: Redakce a administrace „Cyklisty“, Praha X., Vinohradská 143. Telefon 30032.



Stálý kalendář 1801-1980

A Roky							B Měsíce												
1801—1900				1901—1980			Leden	Únor	Březen	Duben	Květen	Červen	Červenec	Srpen	Září	Říjen	Listopad	Prosinec	
01	29	57	85		25	53	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	
02	30	58	86		26	54	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3	
03	31	59	87		27	55	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	
04	32	60	88		28	56	0	3	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6	
05	33	61	89	01	29	57	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0	
06	34	62	90	02	30	58	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1	
07	35	63	91	03	31	59	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	
08	36	64	92	04	32	60	5	1	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	
09	37	65	93	05	33	61	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5	
10	38	66	94	06	34	62	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6	
11	39	67	95	07	35	63	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0	
12	40	68	96	08	36	64	3	6	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	
13	41	69	97	09	37	65	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3	
14	42	70	98	10	38	66	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	
15	43	71	99	11	39	67	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5	
16	44	72		12	40	68	1	4	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0	
17	45	73		13	41	69	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1	
18	46	74		14	42	70	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	
19	47	75		15	43	71	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3	
20	48	76		16	44	72	6	2	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5	
21	49	77	00	17	45	73	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6	
22	50	78		18	46	74	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0	
23	51	79		19	47	75	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1	
24	52	80		20	48	76	4	0	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3	
25	53	81		21	49	77	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	
26	54	82		22	50	78	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5	
27	55	83		23	51	79	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6	
28	56	84		24	52	80	2	5	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1	
C Dny v týdnu	N	1	8	15	22	29	36												
	P	2	9	16	23	30	37												
	Ú	3	10	17	24	31													
	S	4	11	18	25	32													
	Č	5	12	19	26	33													
	P	6	13	20	27	34													
	S	7	14	21	28	35													

Vysvětlení: Na který den připadl 1. květen 1937?
 V tabulce A najdeme rok (37), v tabulce B v téže řádce v příslušném měsíci (květen) číslici (6).
 Připočteme ji k číslici data ($1 + 6 = 7$) a 7 v tabulce C ukazuje sobotu. 1. května 1937 byla sobota.

Pozorhodné rychlosti

Pohybuje se	za vteřinu metrů	za hodinu kilometrů	Pohybuje se	za vteřinu metrů	za hodinu kilometrů
Hlemýžď	0.0016	0.00576	Auto cestovní	21	75.0
Voda v řece v rovině	0.90	3.2	Cyklista vytrvalec, za vodičem	22	78.5
Plavec	1.0	3.6	Rychlovlak	25.0	90.0
Kůň krokem	1.1	3.96	Závodní kůň v trysku	25.3	91.08
Turista	1.2	4.32	Motocykl	30.0	108.0
Velbloud krokem	1.22	4.4	Orel	31.2	112.0
Chodec rychle jdoucí	1.7	6.12	Poštovní holub (nejvyšší výkon)	32.0	115.0
Vítr průměrný	2.0	7.2	Auto v závodech	34	120.96
Kůň v klusu	2.1	7.56	Cyklista vytrvalec, za krytým vodičem	34.1	122.7
Chodec v závodech	3.75	13.5	Lyžař při sjezdu	37.5	135.0
Kůň ve cvalu	4.5	16.20	Vzducholod' Zeppelin	37.5	135.0
Lyžař na rovině	4.8	17.28	Orkán	41.66	150.0
Cyklista (turista)	5.5	19.8	Motorový člun	55.42	199.0
Velbloud jezdecký	6.2	22.3	Motocyklový závodník	68.42	246.0
Plachetní člun	6.5	23.4	Motocyklový závodník (rekord)	90.0	324.0
Běžec (sprintér)	7.2	25.9	Dopravní letadlo	106.4	380.0
Bruslař	9.5	34.20	Závodní auto (rekord)	125.0	460.0
Oceánský dopravní parník	10.8	38.88	Hydroavion	197.0	709.2
Kůň závodní v klusu	11.7	39.6	Zvuk	330.0	1118.0
Nákladní vlak	12.5	45.0	Pohyb zemské osy	465.0	1674.0
Cyklista závodník	12.7	45.4	Střela děla	610.0	2196.0
Rychloparník	13.1	47.16	Střela vojenské pušky	645.0	2322.0
Bouře	16.0	57.6	Zeměkoule na cestě kolem slunce	30000.0	108000.0
Poštovní holub	17.2	61.8	Elektřina v měděném drátě	150 milionů metrů	540 milionů km
Osobní vlak	18.0	65.0	Světlo	300 milionů metrů	1.1 miliardy km



Chceš-li pěstovati cyklistiku, svěř se kolu „Premier“ a každá vzdálenost či rychlost bude ti hračkou.

TABULKA PRO URČENÍ RYCHLOSTI.

1 kilometr ujetý za		odpovídá hodinové rychlosti v kilometrech	1 kilometr ujetý za		odpovídá hodinové rychlosti v kilometrech
minuty	vteřiny		minuty	vteřiny	
5	00	12	1	39	36
4	30	13	1	36	37
4	10	14	1	34	38
3	55	15	1	32	39
3	40	16	1	29	40
3	30	17	1	27	41
3	20	18	1	25	42
3	10	19	1	23	43
3	00	20	1	21	44
2	50	21	1	20	45
2	40	22	1	18	46
2	35	23	1	17	47
2	30	24	1	15	48
2	25	25	1	13	49
2	20	26	1	12	50
2	15	27	1	00	60
2	10	28	0	51	70
2	05	29	0	45	80
2	00	30	0	40	90
1	54	31	0	36	100
1	51	32	0	30	120
1	48	33	0	24	150
1	45	34	0	18	200
1	42	35			

*Máš-li více značek na výběr,
vol z nich jenom kolo „Premier“*



Jízdní kolo jako zavazadlo.

Přihodí se, že vás někdy překvapí venku dešť, se kterým jste vůbec nepočítal, neboť když jste ráno vyjžděl, byl přece nádherný den. Den se však chýlí ke konci a nezdá se, že dešť, který vás překvapil, by chtěl vůbec ustati. V dešti nechcete jeti, neboť jste si tentokráte nevzal sebou pláštěnku a není tedy jiného vyhnutí než, že buď venku přenocujete a nebo tentokráte použijete k jízdě domů dráhy. Někdy vás konečně přinutí i jiné nepředvídané důvody alespoň k částečnému použití dráhy.

V níže uvedené tabulce naleznete, jaký poplatek byste na našich drahách zaplatil, kdybyste musel vzít sebou kolo jako zavazadlo:

Vzdálenost v km	Poplatek za zavazadlo v Kč					
	osobním neb spěšným vlakem*)			rychlíkem**)		
	15 kg	20 kg	přes 20kg za každých dalších 10kg	15 kg	20 kg	přes 20 kg za každých dalších 10 kg
1—10	*) Nejmenší poplatek Kč 4.—	*) Nejmenší poplatek Kč 4.—	—*80	**) Nejmenší poplatek Kč 6.—	**) Nejmenší poplatek Kč 6.—	1.—
11—20			1.—			1'30
21—30			1'10			1'50
31—40			1'50			2.—
41—50			1'80			2'40
51—60		4'40	2'20			2'90
61—70		5'20	2'60		6'80	3'40
71—80	4'40	5'80	2'90		7'80	3'90
81—90	5.—	6'60	3'30	6'60	8'80	4'40
91—100	5'40	7'20	3'60	7'20	9'60	4'80
101—110	5'90	7'80	3'90	7'80	10'40	5'20
111—120	6'20	8'20	4'10	8'30	11.—	5'50
121—130	6'60	8'80	4'40	8'70	11'60	5'80
131—140	6'90	9'20	4'60	9'20	12'20	6'10
141—150	7'20	9'60	4'80	9'60	12'80	6'40
151—160	7'70	10'20	5'10	10'20	13'60	6'80
161—170	8.—	10'60	5'30	10'70	14'20	7'10
171—180	8'40	11'20	5'60	11'10	14'80	7'40
181—190	8'70	11'60	5'80	11'60	15'40	7'70
191—200	9.—	12.—	6.—	12.—	16.—	8.—
201—210	9'50	12'60	6'30	12'60	16'80	8'40
211—220	9'80	13.—	6'50	13'10	17'40	8'70
221—230	10'20	13'60	6'80	13'50	18.—	9.—
231—240	10'50	14.—	7.—	14.—	18'60	9'30
241—250	10'80	14'40	7'20	14'40	19'20	9'60
251—275	11'40	15'20	7'60	15'20	20'20	10'10
276—300	12.—	16.—	8.—	15'90	21'20	10'60
301—325	12'60	16'80	8'40	16'70	22'20	11'10
326—350	13'20	17'60	8'80	17'40	23'20	11'60
351—400	14'40	19'20	9'60	18'90	25'20	12'60
401—450	15'60	20'80	10'40	20'40	27'20	13'60
451—500	16'80	22'40	11'20	21'90	29'20	14'60
501—550	18.—	24.—	12.—	23'40	31'20	15'60
551—600	19'20	25'60	12'80	24'90	33'20	16'60
601—650	20'40	27'20	13'60	26'40	35'20	17'60

Kolkovné 50 haléřů. Jako průměrná váha počítá se kolo za 20 kg.

KOLO „PREMIER“ - IDEÁL CYKLISTY



Moje cesty

Datum	Trac	

J M É N O „ P R E M I E R ” R U Č Í

a vyjíždky.

ujeto km	výška n. m.	Poznámky (stav silnice, počasí, doba jízdy, příhody atd.)

Z A P R V O T Ř Í D N Í K V A L I T U



Moje cesty

Datum	Trať	

J M É N O " P R E M I E R " R U Č Í



Moje cesty

Datum	Trat	

TEPRVE PŘI JÍZDĚ NA KOLE PREMIER

a vyjíždky.

ujeto km	výška n. m.	Poznámky (stav silnice, počasí, doba jízdy, příhody atd.)

POZNÁTE, CO TO JE PŘÍJEMNÁ JÍZDA



Vydání

Datum	Nové nákupy (předmět)	Kč	h

VŠECHNY VÝROBKY PREMIER



s mým kolem.

Datum	Opravy (bližší označení)	Kč	h

JSOU OZNAČENY





Vydání

Datum	Nové nákupy (předmět)	Kč	h

VŠECHNY VÝROBKY PREMIER

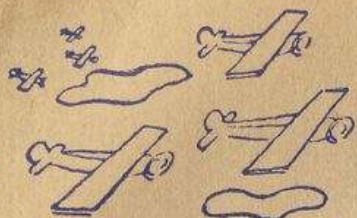
s mým kolem.



Datum	Opravy (bližší označení)	Kč	h

JSOU OZNAČENY 

A



Při útoku letadel
rychle, rychle z bytu
a na kole „Premier“
do blízkého krytu!





Při útoku letadel
rychle, rychle z bytu
a na kole „Premier“
do blízkého krytu!

