

Niedziela
25
wrzesień
2011

Śremski Kurier Biblioteczny Nr 3

 **Biblioteka**
Publiczna Miasta i Gminy
im. Heliodora Świącieckiego
w Śremie

NAJLEPSZE

W POLSCE

 **ŚREM**

REDAKCJA: Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy im. Heliodora Świącieckiego,
ADRES: 63-100 Śrem, ul. J. Kilińskiego 2, tel.: 61 28 35 467, e-mail: dyrektor@biblioteka.srem.pl, www.biblioteka.srem.pl

Jak za dawnych lat
Zapraszamy na Promenadę

AUTOMOBILI CZAR
niedziela, 25 września 2011 r.
od godz. 15:00 do 19:00



Zapraszamy w strojach retro (lata 20. - 30.)

więcej informacji na
www.biblioteka.srem.pl

*To był świat
W zupełnie starym stylu,
To był świat
Zza szyb automobilu,...*

PROGRAM IMPREZY

PROMENADA JAK ZA DAWNYCH LAT – AUTOMOBILI CZAR

Śrem, 25 września 2011

Wzdłuż promenady (godz. 14:00 – 19:00):

- rejsy statkiem „Bajka” (od godz. 13:00)
- bulwar sztuki (stoiska z rękodziełem artystycznym: malarstwo, haft, rzeźba, decoupage, biżuteria i inne)
- atelier fotograficzne (zdjęcia retro wykonuje studio fotograficzne „Złoty Liść”)
- kiermasz książek (wymiana używanych, książki za złotówkę, sprzedaż nowych, wydawnictwa biblioteki)
- wędrujące kapele: „Śrymioki” i „Chabry”
- melodie ze stuletniej katarynki Pana Tadeusza
- przejażdżki riksą
- domowe placki, kawa oraz frykasy ze spiżarni Koła Gospodyń Wiejskich z Mechlina
- dla pań strojnych bukietki od kwiaciarek
- Śremski Kurier Biblioteczny (pismo okolicznościowe - gratis)

Promenada - plener przy zejściu od willi oficerskich:

- 15:00 – 19:00 - wystawa i prezentacja zabytkowych i unikalnych samochodów
- 15:00 – 16:00 - koncert orkiestry Tow. Muz. im. Mariana Zielińskiego w Śremie
- 15:30 – pokaz mody retro (prezentują uczennice z Zespołu Szkół Politechnicznych w Śremie)
- 16:00 – rozstrzygnięcie konkursu mody RETRO lata 20. – 30. (dla laureatów kursu po Śremie oryginalną LONDON TAXI oraz nagrody rzeczowe)
- 16:30 – 17:30 – koncert uczestników Konkursu Piosenki Retro „Gajówka 2011” (podczas koncertu pokaz tańca w wykonaniu uczniów Gimnazjum nr 1 im. Polskich Noblistów w Śremie)
- 17:30 – 18:30 – koncert zespołu JiM-BAND
- 18:30 – losowanie głównych nagród w zabawie fantowej (m.in. Sylwester w Wiedniu!)
- 18:45 – 19:30 – c.d. koncertu, potańcówka przy zespole

Podwórze za Biblioteką (godz. 14:00-19:00)

- kawiarenka „U Heliodora” (w piwnicy Biblioteki – kawa, herbata, zimne napoje, ciasta)
- podwórkowe kasyno gry (gra w kości, karty, warcaby, szachy, fortuna szczęścia, loteryjki, scrabble)
- strzelnica sportowa (strzelanie do kwiatków, baloników i tarcz)
- teatr podwórkowy (impro wizowane zabawy teatralne dla dzieci)
- książka z autografem - spotkanie z Pawłem Beręsewiczem autorem książek dla dzieci (kiermasz)
- stare melodie z pateronu

ZAPROSZENIE

Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy oraz Urząd Miejski w Śremie zapraszają 25 września 2011, w godz. 15:00 – 19:00 na promenadę, gdzie odbędzie się kolejna impreza w stylu retro p.t. AUTOMOBILI CZAR. Tym razem uczestnicy zabawy nad Wartą przeniosą się w lata 20. – 30. ubiegłego wieku. Niewątpliwą atrakcją wydarzenia będzie pokaz unikalnych samochodów z kolekcji pana Tomka Kocemby i Darka Szymczaka. Wśród wystawionych aut znajdują się takie marki, jak: CHRYSLER z 1928 r., DAIMLER (limuzyna wytwarzana ręcznie), ALFA ROMEO, MERCEDES ADENAUER czy CADILLAC DEVILLE. Dla osób, które zaprezentują się w strojach retro i zdobędą trzy pierwsze miejsca w konkursie na najlepsze przebranie przewidziana jest nagroda specjalna: kurs po Śremie oryginalną LONDON TAXI. W muzycznych retro-prezentacjach wysłuchamy m.in. Orkiestry Towarzystwa Muzycznego w Śremie, uczestników konkursu piosenki retro organizowanego w „Gajówce” przez pana Romana Wiśniewskiego oraz zespół JiM-BAND, który typowymi utworami retro zachęcać będzie do potańcówki. Wzdłuż promenady nie zabraknie wyrobów rękodzieła artystycznego. Nad Wartą zagra kapela ŚRYMIOKI oraz kapela CHABRY. Na podwórzu za biblioteką trwać będą zabawy i występy dla dzieci, czynna będzie strzelnica sportowa, a do piwnicy jak zwykle zaprosi kawiarenka „U HELIODORA”.

REGULAMIN KONKURSU NA STRÓJ RETRO (lata 20. - 30.)

1. Do konkursu zapraszamy uczestników indywidualnych, pary, jak również grupy prezentujące się w strojach nawiązujących do mody lat 20.-30.
2. Przed pokazem konkursowym należy zarejestrować się na stoisku biblioteki przy atelier fotograficznym (KONKURS RETRO – REJESTRACJA) do godz. 15:45
3. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi o godz. 16:00 na głównej scenie (przy wejściu do „willi oficerskich”)
4. Wyboru najlepiej prezentującej się osoby, pary lub grupy dokona jury powołane przez organizatorów.
5. Osoby w najlepszych kreacjach otrzymają nagrody niespodzianki. Dodatkową nagrodą specjalną za 1., 2., i 3. miejsce jest kurs po Śremie oryginalną LONDON TAXI!

MODA

W początkach lat 20. nowatorski i odważny kanon mody rodem z Francji, zapoczątkowany przez Coco Chanel, po raz pierwszy pozwolił kobietom odkryć nogi. Popularne stały się „małe czarne” - krótkie, proste i dopasowane sukienki z czarnej krepy o długich rękawach i wycięciu przy szyi. Wersja wieczorowa „małej czarnej” uszyta z jedwabiu lub szyfonu to krótsze rękawy i większy dekolt. Popularne stały się bardzo krótkie fryzury - „na chłopczyce”. Nastąpił również kres świetności gorsetów. Królowały proste kroje i kapelusiki w kształcie hełmu.

W późnych latach dwudziestych sukienki znacznie się wydłużyły i zaczęły być mniej obcisłe, szczególnie w okolicach biustu. Swobodnie opadały z ramion, a nieodłącznym elementem stały się rękawiczki. Modne były jasne, pastelowe materiały, często sprowadzane z zagranicy. Makijaż przestał być tak wyrazisty jak kilka lat wcześniej.



KRÓLOWA, KANCLERZ, POLICJANT, AL CAPONE ...

to pieszczotliwe nazwy zabytkowych samochodów w kolekcji Tomka Kocemby, które będą główną atrakcją imprezy nad Wartą pt. „Promenada jak za dawnych lat – Automobili czar” w dniu 25 września 2011 roku.

- Jak nazwać twoją kolekcję aut, bo z określeniem „stare samochody” się nie zgadzasz?

- Może lepiej zabytkowe. Stary może być każdy samochód, którym się jeździ 20, czy więcej lat. Ja wyszukuję samochody, które są unikalne na rynku motoryzacyjnym. Każde z moich aut, z różnych względów, jest niepowtarzalne. Wiek pojazdu oczywiście się liczy, ale ważna jest również jego historia, właściciele czy jakieś nietypowe rozwiązania techniczne.

- Czy pamiętasz jak się zrodziła ta wielka pasja? Które z tych aut było pierwsze?

- Zawsze mnie pociągały zabytkowe samochody. Pierwszym, który nabyłem, a miałem wtedy 22 lata, był „Hansa Lloyd” z 1938 r. Przez kilka lat jeździłem nim jako samochodem użytkowym. Potem miałem samochody współczesne, ale również zabytkowy dwuosobowy kabriolet BMW Dixi Da-1 z 1928 r., który był jedynym egzemplarzem w Polsce. Gdy w latach osiemdziesiątych nadeszły ciężkie czasy finansowe w prowadzonej przeze mnie działalności gospodarczej, musiałem sprzedać swoje auta i przesiedłem się na... „Syrenkę”.

- Ale udało się odbudować kolekcję, a nawet ją powiększyć już do 11 egzemplarzy.

- Tak. Obecne samochody zacząłem kolekcjonować 15 lat temu. Pierwszym był Daimler z 1971 r., 8-osobowa limuzyna produkowana ręcznie w Anglii. Nabywana była przez rody królewskie i ambasady wielu państw. Takich dyplomatycznych wersji wyprodukowano tylko 72 sztuki. Jestem drugim właścicielem. Pierwotnie samochód ten służył w dyplomacji w Generalnym Konsulacie Angielskim w Genewie. Podczas pobytu w Szwajcarii tym samochodem podróżowała królowa matka angielska Viktoria i Margaret Thatcher. Na co dzień samochód ten nazywamy „Królowa”.

- Który z samochodów jest najcenniejszy?

- Najcenniejszy? Na pewno „Kancelarz”, czyli mercedes Adenauer z 1958 r. Samochód używany przez rządy wielu państw i wiele sławnych osobistości. Nazwa Adenauer pochodzi od nazwiska kanclerza Niemiec Konrada Adenauera, który posiadał także prywatnie taki wóz i sam nim jeździł. Rząd niemiecki miał 7 takich aut. Jest to super luksusowa 5-osobowa limuzyna.

- A który uważasz za najbardziej oryginalny?

- Wszystkie są oryginalne, ale najradszym jest Chevrolet fleet line z 1946 r. Jest to samochód policyjny ze wszystkimi atrybutami policji: z syreną, światłami migającymi, radiostacją, napisami. Z tego co wiem, jest to jedyny taki samochód w Europie. Używany był przez policję amerykańską, a odkupiony został w USA od emerytowanego policjanta polskiego pochodzenia. Stąd też prywatna nazwa samochodu to „Policjant”.

- Próbowaleś wykorzystać urządzenia „Policjanta” gdzieś na drogach?

- Zabawowo trochę tak. Naprawdę wszystko działa.

- Pora zapytać o najstarsze auto.

- Najstarszy w kolekcji jest „Al Capone” tzn. Chrysler 62 Six z 1928 r., 5-osobowy sedan. Jest w 100 procentach oryginałem, no może w 99,



jakby ktoś chciał doszukać się czegoś nieoryginalnego. Jest to samochód z czasów wielkiego kryzysu lat 20. i 30., prohibicji, gangów i gangsterów. Stąd „pieszczotliwa” nazwa tego auta „Al Capone”. Oryginalnym autem jest także taksówka angielska „London Taxi”, wyprodukowana w rzadkiej wersji europejskiej, to znaczy z kierownicą po lewej stronie.

- Czy „przewietrasz” czasami swoje auta, czy też cały czas trzymasz w zamknięciu w okazałym garażu? Mam na myśli jakieś rajdy, wystawy, pokazy.

- Jeżeli chodzi o udział w pokazach czy wystawach, to biorę w nich udział. Należę do Automobilklubu Wielkopolskiego i uczestniczę w rajdach samochodów zabytkowych, terenowych i militarnych, bo w swojej kolekcji mam także Mercedesa G w wersji militarnej wolf. Ostatnio uczestniczyłem w zlocie samochodów militarnych Borne Sulino 2011 i przejechałem na poligonie wszystko to, co pokonywały czołgi i transportery opancerzone. Dodatkowo przewietrza je mój syn Damian, który zarejestrował działalność gospodarczą „autodlawas.pl” i świadczy usługi przewozy ślubne i okazjonalne.

- Czy myślisz o powiększeniu swojej „stajni”?

- Nadal wyszukuję samochody mało spotykane i myślę, że moja kolekcja aut unikalnych będzie się powiększać.

- A czy żona nie jest zazdrosna o te cacka?

- Żona Krystyna podziela moje hobby, na pewno czuje do nich słabość, bo też lubi przejażdżki unikalnymi autami.

- Zgodziłeś się pokazać wszystkie auta podczas

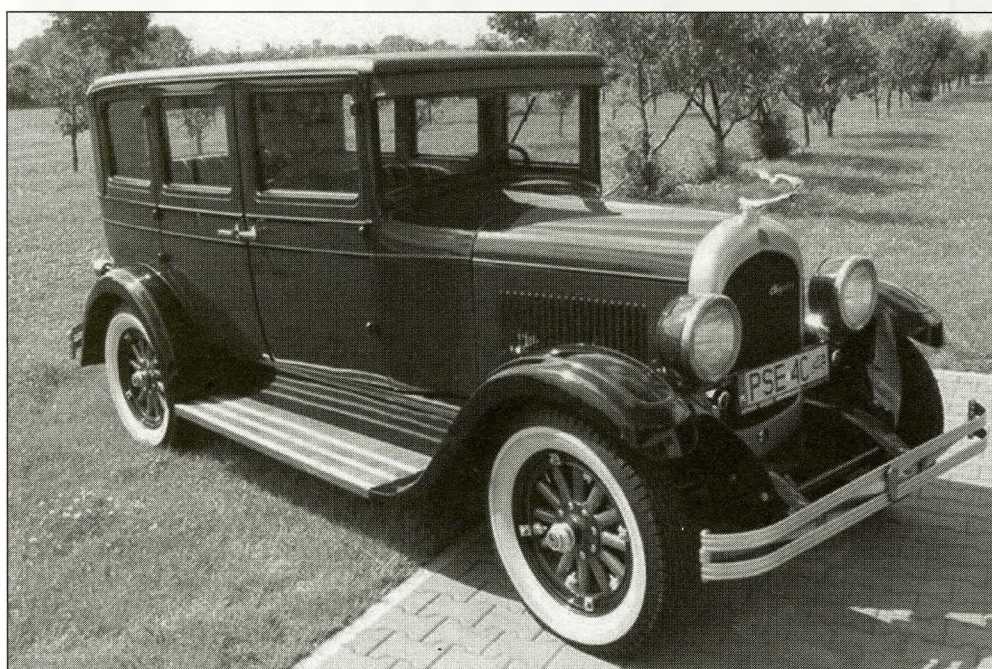
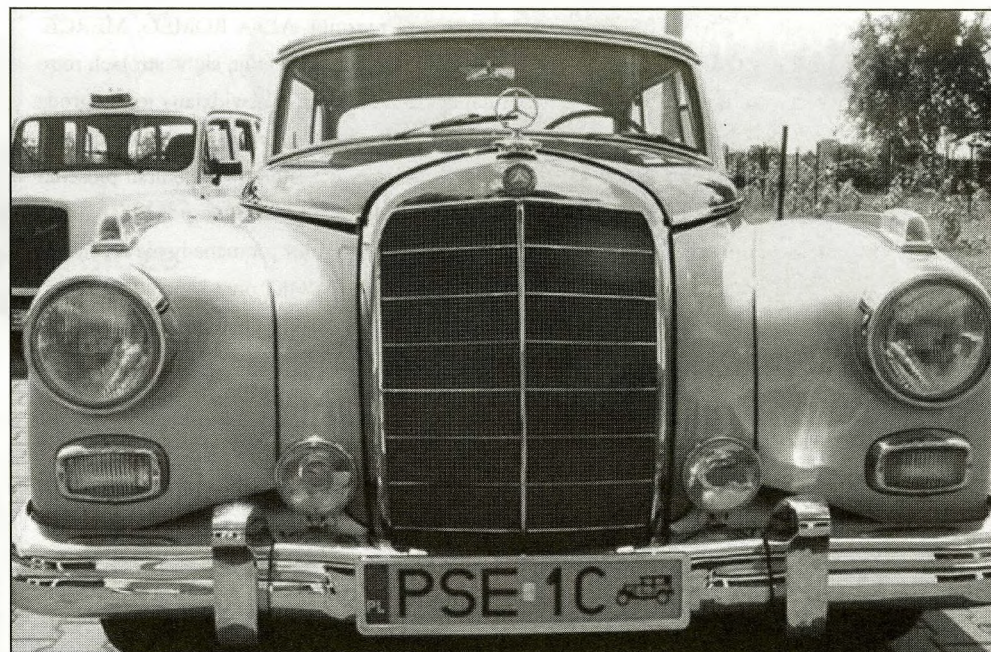
imprezy pt. Automobili Czar na promenadzie 25 września. Nie obawiasz się o ich bezpieczeństwo?

- Z chęcią przyjąłem zaproszenie do uczestniczenia w imprezie organizowanej przez bibliotekę i zawsze z przyjemnością będę uczestniczył w imprezach organizowanych w moim mieście. Wierzę, że organizatorzy zadbają o bezpieczeństwo, a uczestnicy imprezy wykażą się zrozumieniem i będą traktować auta prawie jak eksponaty muzealne. Podczas pokazu mojej kolekcji będzie

możliwość robienia zdjęć na tle samochodów, a indywidualnie będzie można uzyskać szczegółowe informacje o poszczególnych modelach. Dla zwycięzców konkursu na przebranie retro zafunduję przejażdżkę po Śremie „London Taxi”.

- Dziękuję za rozmowę. Do zobaczenia na promenadzie.

Rozmowę z posiadaczem unikalnych aut Tomkiem Kocembą przeprowadził Jerzy Kondras.



SZCZĘŚLIWE LATA DWUDZIESTE

Ten okres w historii niewątpliwie ma swój nieodparty urok, niepowtarzalny, ulotny klimat i nastrój. Blichtr i splendor, jakiego nie znały ani wcześniejsze, ani żadne z późniejszych pokoleń. Prohibicja, fantastyczne kariery ludzi budujących od zera wielomilionowe fortuny. Gwiazdy kina i estrady, które pozostały żywe po dziś dzień. Nowe kanony mody i przełom w literaturze. Ogromne zmiany w życiu codziennym. Wyzwolenie kobiet. Wszystko, co wydarzyło się w krótkim okresie lat 20. pozostawiło niezatarty ślad w historii i świadomości ówczesnego człowieka i w znacznym stopniu wpłynęło na życie następnych pokoleń.

Europa wchodząc w lata 30. miała za sobą doświadczenia wojenne, ale także wspomnienie „szczęśliwych lat 20.”. Mimo iż rok 1929 przyniósł wielki kryzys, ludzie wciąż z ufnością spoglądali w przyszłość. Nie mogli przecież wiedzieć, jak wielkie czyha na nich nieszczęście...

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

LITERATURA

Koszmar I wojny światowej zachwiał kanonem tradycyjnych norm moralnych, dlatego największe dzieła lat 20. ukazują ów przełom w sposobie myślenia i obyczajowości. Pisarze podjęli często udane próby przekształcenia literatury w narzędzie badania najgłębszych zakamarków ludzkiej psychiki. Zrezygnowali z tradycyjnej narracji by wyeksponować znaczenie ulotnych wrażeń i podświadomości w życiu człowieka. Mimo tego w dziedzinie prozy i powieściopisarstwa ciężko było twórcom zdobyć uznanie w oczach krytyków i czytelników. Nowatorskie zabiegi były bowiem często wyszydzane i niedoceniane.

Przykładem „pisarza wyklętego” jest Irlandczyk, **James Joyce**. Jego powieść pt.: „Ulisses”, wciąż zrozumiata dla nielicznych, wywołała oburzenie nie tylko wśród Amerykanów, którzy publicznie spalili cały nakład, ale również Brytyjczyków, którzy wydali zakaz przywożenia do kraju zagranicznych wydań książki. Głównym powodem oburzenia opinii publicznej był nowatorski język i styl Joyce’a wzorowany na niedawno „odkrytych” kobiecych czasopismach, łączący w sobie również elementy języka ulicy, a także cytaty z literatury i mitologii. Nie więcej szczęścia niż Joyce miał inny pisarz, Anglik - **David Lawrence**. Artysta, świadek nieludzkich mordów dokonanych na żołnierzach i więźniach podczas I wojny światowej, tworzył dzieła przepełnione pesymizmem, w których żaden z bohaterów nie jest człowiekiem w pełni szczęśliwym („Synowie i kochankowie”, „Tęcza”). Wszystkie procesy społeczne opisane w jego książkach dążą do uświadomienia czytelnikowi zbliżającego się upadku zachodniej cywilizacji. Do najznakomitszych pisarek owego okresu zalicza się **Gertrudę Stein**, która dzięki rozwinięciu eksperymentalnych technik narracji już za życia zyskała sobie przychylną krytyków. W końcu lat 20. wykorzystwała swoją silną pozycję na rynku literatury światowej by wspierać wschodzące gwiazdy, m.in. Ernesta Hemingway’a. Nie udało jej się jednak zyskać miana „naj” lat 20. Obecnie za najznakomitszą piszącą kobietę tego okresu uważa się **Virginie Woolf**. Nowatorski typ narracji, czyli wykorzystanie wyłącznie monologów wewnętrznych bohaterów, zastosowany już w pierwszym dziele („Pokój Jakuba”), przyniósł Woolf światowy rozgłos. Dzięki swojej powieściowej rzeczywistości składającej się ze strzępów rozmów, urwanych monologów wewnętrznych oraz przelotnych skojarzeń Woolf stworzyła własny, niepowtarzalny styl, który doskonale odzwierciedlał stan duszy pierwszego powojennego pokolenia.

W latach 20. równie dobrze jak proza rozwijała się poezja. Tu również królowały nowatorskie rozwiązania. Dzięki zerwaniu z tradycją romantyczną, sławę zyskał irlandzki poeta - **William Yeats**. Poprzez odwoływanie się do ludowych mitów i baśni zwrócił się ku rzeczywistości dnia codziennego, która niewiele miała wspólnego z tajemniczą atmosferą romantyzmu. Poprzez prostą formę i język nierzadko zaczerpnięty z języka kolokwialnego bardzo realistycznie ukazał apokaliptyczną wizję upadku cywilizacji („Drugie przejście”) i wpisał się tym w kanon poezji XXw.

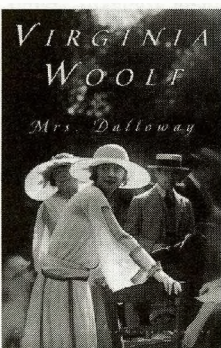
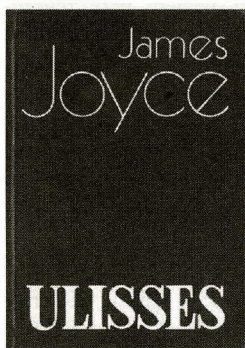
Za drugiego giganta owego okresu uważa się **Thomasa Eliota**, który również rozstał się z tradycyjną poezją liryczną. „Jałowa ziemia” dzięki erudycji autora stała się ponadczasowym dziełem pełnym wielostronnych skojarzeń, wyrazistych metafor i symboli. „Jałowa ziemia” to poezja na wskroś nowatorska, która burzy granice pomiędzy czasem, a przestrzenią, co pojawiło się wówczas w poezji po raz pierwszy.

Odkroczyli od poważnej, przesycionej pesymizmem literatury lat 20. były bajki dla dzieci. Rok 1925 to narodziny postaci, która do dziś jest ulubieńcem wielu maluchów, a także ich rodziców. W Wigilię Bożego Narodzenia gazeta „Evening News” wydrukowała opowiadanie **A.A. Milne’a** „The wrong sort of bees”, w którym po raz pierwszy pojawiła się postać Kubusia Puchatka. A raczej Kubusi Puchatki. W końcu Winnie the Pooh to dziewczynka.



James Joyce

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste



SZTUKA

Dadaizm

Jeszcze przed końcem pierwszej wojny światowej, w Zurychu, mieście neutralnej Szwajcarii, grupa emigrantów: rumuński poeta Tristan Tzara i jego rodak malarz Marcel Janco oraz Francuzi m.in.: Jean Arp i Sophie Taeuber - stworzyli grupę artystyczną. Przerazeni tragizmem wojny postanowili przeciwstawić się sytuacji na świecie poprzez stworzenie nowego wymiaru sztuki i negowanie wszystkiego, co dotąd określano mianem „dzieła”. Nazwali się dada. Wystąpili przeciwko ideałom takim jak ojczyzna, patriotyzm, moralność. Urządzali wystawy i błazeńskie prowokacje. Stworzyli własne, nowe środki wyrazu artystycznego (m.in. fotomontaż), które doskonalone były potem przez autorów innych nurtów. Ruch dadaistyczny szybko rozprzestrzenił się na Niemcy, USA, Francję i przetrwał do 1922 roku. Jednak mimo iż dadaizm został z czasem wyparty przez surrealizm, popart i destruktywizm, to nieograniczona swoboda i demonstrowanie fantazji w pełnym absurdu dowcipie tej pory wzbudzają ciekawość krytyków.

Surrealizm

Kierunek ten powstał około 1923 roku w Paryżu. Wywodzi się, podobnie jak dadaizm, z ludzkiej tragedii i cierpienia okresu wojennego. Prawdopodobną inspiracją dla pierwszych twórców surrealistycznych były dzieła publikowane przez Zygmunta Freuda traktujące o złożoności ludzkiej natury. Zaczęto odkrywać nowe znaczenia słów, poeci stosowali zestawienia wyrazowe, które w surrealistycznym świetle nabrały całkiem nowych znaczeń. Wkrótce ruch ten przeniknął do sztuk plastycznych i zjednał sobie twórców dadaistycznych. Uważany za największego twórcę surrealistycznego - Salvador Dali zainteresowanie owym prądem wykazał dość późno, bo dopiero w 1928 roku. Obok Dalego, surrealizmem w swoich pracach zachwycają Rene Magritte’a i Paul Delvaux. Zanim jednak owi wielcy twórcy „zasmakowali” surrealizmu, główny teoretyk tego ruchu - Andre Breton napisał dzieło „Manifest surrealistyczny” przedstawiające artystyczne założenia nowego prądu. Obrazy inspirowane były marzeniami i intensywnymi przeżyciami wewnętrznymi człowieka. Starano się utrwalić na płótnie ulotne mignięcia chwili, powstały też nowe środki wyrazu artystycznego - kolaż, frotaż, a także fumaż.

Art Deco

Rozwinął się w Paryżu z początkiem lat 20., potem pojawił się w innych krajach Europy i USA. Objął malarstwo, rzeźbę, grafikę, ale królował głównie w architekturze i plakacie. Oddziałął również na modę kobiecą, scenografię teatralną, a nawet na karoserie samochodów. W art deco widoczne są wpływy kubizmu, ale również sztuki orientalnej i starożytnego Egiptu.

Dzięki art deco plakat, który był wówczas stosunkowo nową formą wyrazu artystycznego, osiągnął perfekcję. Królowało w nim wszystko, co ma związek z podróżowaniem. Podróż przedstawiona była jako największe szczęście i oznaka dobrobytu. Ze wszystkich plakatów tryskała energia, radość życia i poczucie wolności. Plakaty charakteryzowały się wyrazistymi, prostymi wzorami oraz zdecydowanymi, czystymi, jaskrawymi kolorami. Pismo pozbawiono ozdóbek. Najbardziej znanymi twórcami plakatów byli Adolphe Jean-Marie Mouron, McKnight Kauffer i Cassandre.

Drugim, tuż po plakacie, głównym środkiem wyrazu art deco stała się architektura i projekty wnętrz. Budowle tamtych lat to proste, zgeometryzowane bryły o gładkich powierzchniach. Doskonałym przykładem architektury art deco są amerykańskie drapacze chmur - z Empire State Building na czele - wszystkie ładujące do siebie podobne. Domowe wnętrza projektowano również według ściśle określonych zasad. „Pięć zasad architektury współczesnej” autorstwa Le Corbusiera - dom na słupach, ogród na dachu, wolny plan, podłużne okno, konstrukcja szkieletowa - zdominowały projekty wszystkich architektów okresu lat 20. Podstawowym materiałem budowlanym stało się ukończony przez Le Corbusiera żelbet. Tylko projekty wnętrz wykazywały pewną swobodę, dopuszczano nowatorskie pomysły rozlokowania pomieszczeń i kolorytu ścian.

Fotografia

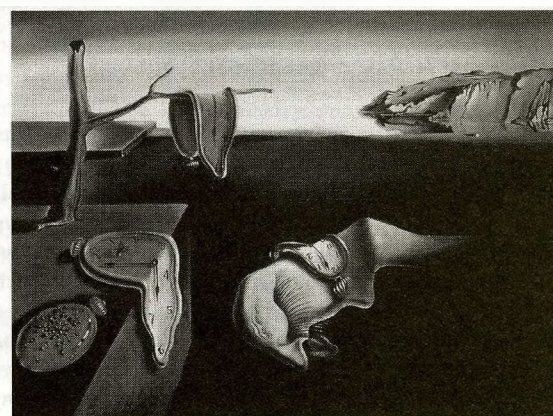
Rok 1925 to przełom w dziedzinie fotografii. Chociaż wynalazek aparatu fotograficznego liczył sobie już 99 lat, dopiero w latach 20. sztuka ta została rozpowszechniona. Do tej pory robienie zdjęć było domeną specjalistów, lecz gdy Oskar Barnack skonstruował i udoskonał aparat małobrazkowy, produkowany potem przez firmę Laica, fotografowanie stało się pasją wielu (nie tylko bogatych) ludzi 20. dziesięciolecia.

Ówczesne fotografie artystyczne inspirowane były głównie abstrakcją oraz kubizmem. W późnych latach 20. pojawił się nowatorski styl stworzony przez Gustava Hartlaubza („Neue Sachlichkeit”) charakteryzujący się ścisłą wiernością i opozycją wobec wszelkich oznak braku autentyzmu. Inny znany fotografik - László Moholy-Nagy - zaczął eksperymentować ze światłem w dziedzinie zarówno fotografii, jak i fotomontażu oraz fotogramu stwarzając w ten sposób ciekawy dla oka efekt.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste



M. Duchamp, „Fontanna”, 1917



obraz Salvadora Dali pt.: „Trwałość pamięci”

MUZYKA

W okresie lat 20. nastał czas nieograniczonej zabawy. Ludzie pragnęli odreagować trudny czas I wojny światowej. Powstały wtedy pierwsze kapele, a w USA narodziła się muzyka nazwana „muzyką czarnych”. Ów nurt szybko zyskał zwolenników również w Europie. Jazz - połączenie muzyki europejskiej, afrykańskiej i amerykańskiej, która zawiera w sobie europejską melodykę, harmonikę i instrumentację oraz pieśni religijne i folklorystyczne Murzynów. Jazz urzekł ludzi przede wszystkim niesamowitą pulsacją rytmiczną, improwizacją i szczególną, murzyńską intonacją głosową. Uznany za najwybitniejszego jazzmana - **Louis Armstrong** stworzył unikatowy, do tej pory rozpoznawany na całym świecie styl. Grał doskonale nie tylko na trąbce, ale i świetnie opanował tamburyn i bębny. Zasłynął z wirtuozerskich solowych partii wokalnych i charakterystycznej barwy głosu. Najbardziej znanym utworem Armstronga stał się „What a wonderful world”, który bardzo długo gościł na szczytach list przebojów.

Za największego jazzowego „konkurenta” Armstronga uważany jest **Duke Ellington**. Mimo sprzeciwu bliskich, na szczęście dla potomnych, Ellington postanowił na poważnie zająć się jazzem i dzięki temu na stałe wpisał się w historię tej muzyki. Uważał, że do muzyki należy dochodzić samemu, a nie poprzez spisane przez kogoś nuty. Dzisiaj pamiętany jest jako autor trzypięciominutowych kompozycji m.in.: „Sophisticated Lady” i „In a sentimental mood”.

Oprócz jazzu w okresie lat 20. królował ragetime i blues. Ragetime uważany był za najważniejszy nurt muzyki jazzowej. Odnaczał się regularnie akcentowanym basem. Niezdetronizowanym królem ragtime’u był jego twórca - Scott Joplin.

Najlepszą piosenkarką bluesową była **Bessie Smith**.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

PROHIBICJA

W okresie międzywojennym ważnym elementem życia ludzi były przyjęcia, nierzadko suto zakrapiane alkoholem. Niestety rząd USA, jeszcze przed końcem I wojny światowej, wprowadził przepis, który uniemożliwiał rozrywkowym Amerykanom urządzenie alkoholowych libacji. Odąd każdy uczestnik alkoholowego przyjęcia był w świetle prawa przestępcą...

O północy 16 stycznia 1916r. zaczęła w całych Stanach Zjednoczonych obowiązywać ustawa zakazująca sprzedaży i produkcji trunków zawierających powyżej 0,5% alkoholu (z wyjątkiem tego przeznaczonego do celów medycznych, technicznych i liturgicznych; zezwolono również na wyrób na własny użytek napojów alkoholowych z owoców). Tak rozpoczęła się w USA era prohibicji. Celem jej wprowadzenia było ograniczenie spożycia alkoholu przez Amerykanów, którego wskaźnik rósł w zastraszającym tempie. Co prawda spadek ów zarejestrowano, lecz prohibicja przyczyniła się również do długotrwałego umocnienia się pozycji świata przestępczego w USA. Do rangi legendy urosł Al Capone. Zwykły gangster, „człowiek z blizną”, który zbił majątek w okresie prohibicji na organizowaniu przemytu alkoholu. Dzięki krwawym aktom zbrodni na konkurencyjnych rodzinach mafijnych stał się postrachem całych Stanów Zjednoczonych i „alkoholowym potentatem”. Bezradna, w większości przekupiona policja, nie była w stanie pociągnąć go do odpowiedzialności karnej. Dopiero specjalnie powołana policyjna grupa „nietykalnych” zdołała postawić Capone w stan oskarżenia. Został skazany za oszustwa podatkowe na 10 lat więzienia. Przedterminowo zwolniony, zmarł sparaliżowany i zapomniany w Miami.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

MEDIA

W latach 20. powstają pierwsze wyspecjalizowane czasopisma. W 1923 roku dwóch młodych absolwentów Uniwersytetu Yale zakłada magazyn „Time”, który ma o tyle szczególne miejsce w dziejach prasy, że dał początek podobnym czasopismom informacyjno-politycznym na całym świecie. „Time” publikował początkowo streszczenia artykułów zamieszczanych w gazetach codziennych, analizował sytuacje w świecie, rychle stworzył potężną agencję informacyjną i sieć korespondentów w większych państwach.

Drugim, równie ważnym środkiem przekazu stało się w latach 20. radio. Już w roku 1920 powstała w Pittsburgu pierwsza na świecie rozgłośnia radiowa (KDKA), która opublikowała swój program w gazecie i nadawała codziennie. Innowacyjność KDKA polegała na równoległej produkcji specjalnych domowych odbiorników, które można było kupić za 10\$. Była to także pierwsza stacja komercyjna, która nastawiona była nie na eksperymenty, ale na finansowe zyski właścicieli.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

KINO

Chociaż koniec lat 20. to narodziny filmu dźwiękowego, ich początkowa faza to świetność obrazów niemych.

Geniusz Charliego Chaplina pozwolił rozpowszechnić kino bezdźwiękowe jeszcze przed początkiem lat 20. W ciągu całego swojego życia Chaplin nakręcił mnóstwo filmów i stworzył bohatera rozpoznawanego do tej pory na całym świecie. Za duże spodnie, melonik, żakiet, laska i wąsiki - Chaplin jako bohater obrazów wszech czasów. Miał śmieszyć i zabawiać. Natomiast specjalistą od rozkochiwania w sobie zarówno panien, jak i dojrzałych kobiet był **Rudolf Valentiono**. Miał szczęście, gdyż po I wojnie światowej potrzebny był nowy rodzaj amanta. Ktoś niezwykle i romantyczny. „Latain lover”. Po premierze „Czterech jeźdźców apokalipsy” Valentiono stał się bożyszczem kochanym przez miliony kobiet i nienawidzony przez równie okazałą grupę mężczyzn. Swoimi rolami, które po latach uznawane są za całkowicie przeciętne, przyczynił się do powstania wielkiego przemysłu filmowego.

Pozycja kobiet w filmie końca lat 20. była silniejsza niż mężczyzn. Dwie osobowości ekranu i dwa odrębne style ścierające się ze sobą od połowy lat 20. kreowały modę tamtych lat.

Greta Garbo dzięki swojemu mężowi zaistniała w filmie w 1922r. Za jej sprawą do Hollywood przyszła moda na wampy; kobiety tajemnicze i nieprzystępne. Z czasem Garbo stała się kimś więcej niż tylko gwiazdą filmu. Urosła do rangi mitu. Fascynowała ludzi swoich lat, a jej kreacje stały się wzorem erotycznego savoiu-vivre’u. Była aktorką, która wywarła wielki wpływ na modę. Wylansowała olbrzymie kołnierze, a potem kapelusze w kształcie hełmu. Za jej największą konkurentkę, gwiazdę wczesnych lat 30., uważa się **Marlenę Dietrich**. Została wykreowana przez wytwórnię, która konkurowała z wytwórnią Garbo. Chociaż bezpruderyjne ekscesy Dietrich - pierwszy na ekranie pocałunek z kobietą, a także założenie spodni - wzbudziły zainteresowanie opinii publicznej, największą gwiazdą w ich oczach pozostała niezaprzeczalnie Greta Garbo.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

LOTNICTWO

Lata 20. to okres świetności samolotów. Powstają pierwsze regularne linie lotnicze przewozu pasażerów i towarów. Początkowo pasażerowie samolotów zmuszeni są nosić kombinezony lotnicze, hełmy, okulary oraz futrzane buty. Budowane są wielkie porty lotnicze, rusza przemysł samolotowy i otwierane są specjalne szkoły lotnicze. Regularnie pobijany jest rekord szybkości samolotu. Już w 1927 roku amerykański pilot - Charles Lindbergh - dokonuje samotnego przelotu przez Atlantyk, a rok wcześniej włoski konstruktor - Umberto Nobile odbywa lot nad Arktyką. Rozwijający się przemysł lotniczy staje się w latach 30. prawdziwą żyłą złota.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

WYŚCIGI SAMOCHODOWE

Przed stu laty wyścigi automobilów zwano rajdami i dopuszczano do nich wszystkie samochody bez względu na wielkość i moc silnika. W 1907 r. odbył się pierwszy wielki rajd z Paryża do Pekinu. Tyle że wówczas bogaty właściciel samochodu siedział wygodnie na tylnym siedzeniu, a prowadził wynajęty kierowca. Współcześnie wyścigi rozgrywane są w różnych klasach sportowych. Uczestniczą w nich przede wszystkim ekipy producentów samochodów, chcących przetestować nowe rozwiązania techniczne i przekonać nabywców, że ich produkt jest najlepszy. Wyścigi organizowane są na publicznych drogach i bezdrożach (rajdy) oraz na specjalnych torach. Do pierwszych dopuszczone są auta fabryczne, jakie może kupić każdy Kowalski, trochę tylko ulepszona. Ale na tory wpuszczane są specjalne samochody wyścigowe. Najbardziej prestiżową klasą wyścigów jest Formuła 1. Składa się z kilkunastu wyścigów zwanych Grand Prix, w których biorą udział jednomiejscowe bolidy potężnej mocy. Konstrukcja każdego bolidu oraz moc jego silnika musi być zgodna z precyzyjnymi przepisami.

„Leksykon sportu”
Piotr Skurzyński

TRANSPORT I KOMUNIKACJA W ŚREMIE

Transport i komunikacja w Śremie w okresie międzywojennym początkowo działały na tych samych zasadach, jak w końcowym okresie zaboru. W dalszym ciągu funkcjonowały połączenia drogowe i port rzeczny, działała linia kolejowa łącząca Czempin z Jarocinem przez Śrem. Jednak połączenie kolejowe, choć stanowiło ważny element kontaktu Śremu ze światem, przy ówczesnych normach prędkościowych z czasem stało się zbyt powolne i kolej zaczęła być tematem anegdotek. Poszukiwano więc rozwiązania alternatywnego dla kolei, znacznie szybszego, jak na owe czasy. Otworzyła się droga przed rozwojem komunikacji autobusowej. W 1926 r. Stefan Pawlicki, właściciel hurtowni artykułów spożywczych, uruchomił pierwszą linię autobusową łączącą Śrem z Poznaniem. Przystanek znajdował się na Rynku, u wylotu ul. Kościuszki. Jednorazowo zabierano około 30 pasażerów, bilet do Poznania w jedną stronę kosztował 2,50 zł. W trzy lata później kolejną linię autobusową, łączącą Śrem z Manieczkami, Brodnicą i Żabnem, uruchomiła firma Tobolskiego. W 1930 r. Firma Autobusowa Staniszewskich rozpoczęła kursy autobusowe łączące Poznań z Gostyniem przez Śrem.

„Dzieje Śremu”
pod red. Marka Rezlera

LATA 20. – 30. WYDARZENIA

w Polsce

- 18 października 1920 - zwycięstwo Polski z bolszewicką Rosją w wojnie polsko-bolszewickiej.
- II (sierpień 1920) i III (maj-lipiec 1921) powstania śląskie.
- 16 grudnia 1922 - pierwszy prezydent Rzeczypospolitej, Gabriel Narutowicz, zginął w zamachu.
- przewrót majowy.
- budowa portu w Gdyni.
- złoty zastąpił markę polską.

Na świecie

- narodziny faszyzmu we Włoszech.
- śmierć Lenina; sekretarzem generalnym partii bolszewickiej został Józef Stalin.
- wprowadzenie prohibicji w Stanach Zjednoczonych.
- Charles Lindbergh dokonał pierwszego przelotu nad Atlantykiem bez międzylądowań.
- Alexander Fleming odkrył pierwszy antybiotyk - penicylinę.
- radio stało się popularnym medium.
- 1924 - pierwsze Zimowe igrzyska olimpijskie w Chamonix.
- 1924 - powstało Studium Biblicum Franciscanum w Jerozolimie.
- 1927 - początek kina dźwiękowego. Pierwsze rozdanie nagród Akademii Sztuki i Wiedzy Filmowej (późniejsze Oscary) w Hollywood.
- październik 1929 - początek wielkiego kryzysu.

HISTORIA POLSKIEGO SPORTU SAMOCHODOWEGO PRZED 1940 r.

Dnia 10 lipca 1897 roku o godzinie 8 rano z ulicy Senatorskiej w Warszawie wyruszył do Paryża polski automobilista - Stanisław Grodzki. Podróż odbywał samochodem Peugeot z 3,25 konnym silnikiem Daimlera. Wraz z nim jechali: redaktor pisma „Cyklista” – Zygmunt J. Naimski, oraz mechanik Emil Kraentler. Podzieloną na 11 etapów podróż ukończyli 26 lipca.

Stanisław Grodzki był pierwszym polskim kierowcą odnotowanym przez historię.

Jak wyglądał polski automobilizm przed wybuchem „Wielkiej Wojny” trudno powiedzieć, ale w roku 1908 powstaje Galicyjski Klub Automobilowy w Krakowie, a w 1909 - Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Była to pierwsza (choć pod rosyjskim protektoratem) polska organizacja zrzeszająca właścicieli i użytkowników pojazdów mechanicznych. Wiadomo, że przed wybuchem wojny, zorganizowano kilka udanych imprez samochodowych o charakterze turystycznym - sportowym.

Przed rozpoczęciem działań wojennych nastąpiły rekwizycje samochodów, tak więc po odzyskaniu niepodległości, prywatnych samochodów praktycznie nie było. Dopiero pod koniec 1919 roku zaczęto kupować pierwsze pojazdy. Na czele odradzającego się ruchu automobilowego stanął Karol hr. Raczyński – jeden z pierwszych posiadaczy samochodu w Polsce.

Wojna roku 1920 ponownie „ogłociła” kraj z samochodów. Odrodzenie automobilizmu nastąpiło dopiero wiosną 1921 roku. Mimo braku pojazdów Towarzystwo działało. Z chwilą odzyskania niepodległości generał Włodzimierz Ostoja-Zagórski organizuje Komisję Sportową Automobilklubu Polski. Organizacja ta zostaje przyjęta do AIACR – Międzynarodowego Związku Samochodowych Klubów Uznanych, z siedzibą w Paryżu. Prezesem nowopowstałego Automobilklubu Polski został wybrany Karol hr. Raczyński.

Automobilklub lat dwudziestych był organizacją bardzo elitarną. Niewielu stać było na kupno samochodu, a uczestnictwo w imprezach klubowych wymagało opłacenia bardzo wysokiego „wpisowego”. Jednak członków przybywało – z 50 osób w chwili powstania, do około 500 w początku lat trzydziestych.

Pierwszą imprezę automobilową zorganizowano już latem 1921 roku. Był to rajd na trasie Warszawa – Białowieża – Warszawa. Do zawodów stanęło 6 samochodów. Rajd wygrał inż. Tadeusz Heyne prowadzący amerykańskiego Dodge’a. W roku 1922 zorganizowano rajd na trasie: Warszawa – Morskie Oko – Warszawa. Wystartowało 9 samochodów. Pierwsze i drugie miejsce zajęli kierowcy z Austrii: Lorenz i Siercke na samochodach Steyer. Ponadto Albert Lorenz wygrał próbę prędkości na dystansie 1 km, osiągając prędkość 101 km/h.

Należy zauważyć, że imprezy ówczesne odbywały się na drogach nie zamkniętych dla ruchu, wąskich i „automobilista polski jeździ bowiem przeważnie po wybojach, po straszliwych kocich łbach, a nierazko przez piasek lub po grubym podkładzie błota czy śniegu”- pisano już w latach dwudziestych.

Rajdy automobilowe organizowano co roku. W roku 1923 zmieniono regulamin zawodów dopasowując się do międzynarodowych standardów. Wprowadzono podział na klasy, w zależności od pojemności silnika. W roku 1925 startują w rajdzie auta polskiej konstrukcji- Ralf-Stetysz i CWS. Doskonale dają sobie radę na trudnej trasie. Oprócz rajdów organizowane są wyścigi. Pierwszy odbył się w Strudze koło Warszawy w 1922 roku. zwyciężył Henryk Liefeld - na samochodzie Hispano-Suizia.

W następnych latach wyścigi organizowano pod Poznaniem, Bydgoszczą i we Lwowie. Wyścig Lwowski stał się imprezą znaną w Europie, o stopniu trudności zbliżonym do wyścigu ulicznego w Monte Carlo. W roku 1927 zorganizowano po raz pierwszy Wyścig Tatrzański. Rozgrywany był na trasie między Łysą Polaną a Morskim Okiem. Wystartowało 22 zawodników. Zwyciężył Jan Ripper na Bugatti, drugi był Liefeld na Austro-Daimlerze, trzeci Szwajcar Veterle na Bugatti. Średnia prędkość J. Rippera wyniosła 78 km/h. W następnym sezonie Wyścig Tatrzański stał się imprezą międzynarodową, a w roku 1930 został zaliczony do rozgrywek o Mistrzostwo Górskie Europy. Patronat nad imprezą objął prezydent Ignacy Mościcki. W styczniu 1929 roku w prestiżowym Rajdzie Monte Carlo brało udział polskie auto Raf-Stetysz kierowane przez Stanisława hr. Ostroroga- Gorzeńskiego. Samochód zdobył pierwszą nagrodę w konkursie komfortu i wytrzymałości.

Zorganizowany czerwcem 1929 roku VIII Rajd AP przekroczył granice państwa. Trasa wiodła przez terytoria Czech i Niemiec. Startowało 25 aut, w tym zagraniczni kierowcy.

Wielki kryzys gospodarczy skutecznie zahamował rozwój sportu samochodowego. W latach 1932 – 1935 wiele międzynarodowych imprez nie odbyło się. Lokalne automobilkluby organizowały niewielkie imprezy, często o charakterze bardziej turystycznym niż sportowym. Pewną atrakcję stanowiły tzw. gymkhany – automobilowe turnieje, gdzie za niewielką opłatą mógł startować każdy posiadacz samochodu. Były to jazdy zręcznościowe, pogonie za balonami, konkursy elegancji.

Po zakończeniu kryzysu sport zaczął się odradzać. Prezesem Automobilklubu Polski został inż. Julian Piasecki – wiceminister komunikacji.

Rok 1937 przyniósł wiele zmian. Zmieniono regulaminy, zwracając większą uwagę na bezpieczeństwo. Rajdy stały się poligonem doświadczalnym, pojawiają się zespoły fabryczne, profesjonalnie przygotowujące samochody do startu. Na trasach rajdowych pojawiają się Polskie Fiaty. W maju 1939 Aleksander Mazurek wygrywa Rajd Północnej Afryki, a w sierpniu rajd Liege – Rzym - Liege, ale o tym sukcesie polska prasa nie zdążyła już donieść.

http://www.sciaga.pl/tekst/24157-25-lata_dwudzieste

PRÓBA STWORZENIA POLSKIEGO SAMOCHODU OSOBOWEGO W LATACH 1918 DO 1939 r.

Mało kto wie, że tuż po odzyskaniu niepodległości w roku 1918 uaktywnili się polscy konstruktorzy. Dwaj znani warszawscy specjaliści samochodowi: Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski postanowili stworzyć pierwszą w kraju fabrykę samochodów. Mieścić się miała w Warszawie przy ulicy Rakowieckiej 23. Miała ona produkować małe samochody pod nazwą S.K.A.F. Pierwszy próbny egzemplarz był dwuosobowym pojazdem o rozstawie osi 2,2 m. Napędzał go jednocyldrowy silnik o pojemności 500 ccm, chłodzony wodą. Samochód rozwijał podobno prędkość 40 km/h. Pojazd palił 8 l benzyny aptecznej na 100 km, oraz 1 litr „oliwy”. Fabryka miała dodawać ponadto bezpłatnie: pompkę, klucz francuski., towotnicę, śrubokręt, młotek i przecinak, oraz dwie łyżki do „gum”. Dodawać też zamierzano instrukcję, jak samodzielnie wykonać garaż w postaci skrzyni zamykanej na kłódkę. Los nie był jednak łaskawy dla konstruktorów i ich fabryki – samochody S.K.A.F.- nie pojawiły się na drogach.

Następną próbą stworzenia polskiego samochodu była konstrukcja majora wojsk samochodowych inż. Mikołaja Karpowskiego. Zbudowany przez siebie prototyp sześciuosobowego torpeda o nazwie ”Polonia” zademonstrował prasie i zainteresowanym specjalistom 1 czerwca 1924 roku. Nie znalazł jednak nikogo chętnego do sfinansowania dalszych prac nad tą konstrukcją. Los prototypowej „Polonii” dopełnił się w witrynie sklepu ze słodyczami „Franboli” – Marszałkowska - róg Złotej. Została ona zakupiona od konstruktora jako główny fant na dobroczynną loterię. Ślad po niej zaginął.

Kolejną, tym razem udaną próbą była inicjatywa hrabiego Stefana Tyszkiewicza – inżyniera konstruktora. W latach 1924 – 1926 skonstruował on bardzo udane podwozie samochodowe przystosowane do ówczesnych polskich dróg. Samochody o nazwie Ralf – Stetysz początkowo z amerykańskimi silnikami Continental produkowane były we Francji, potem produkcje ich przeniesiono do Polski. Fabryka korzystała z pomieszczeń fabryki Konstrukcji Mostowych „K. Rudzki i S-ka” przy ul. Fabrycznej 3 w Warszawie. Wyposażenie fabryki dało możliwość produkcji własnych silników. Nadwozia produkowała Lubelska Fabryka Samolotów - E. Plage i T. Laśkiewicza. Po zniszczeniu warszawskiej fabryki przez pożar zaprzestano produkcji. Szacuje się, że wyprodukowano w Polsce i Francji łącznie około 200 sztuk tych dobrych jak na tamte czasy samochodów.

W roku 1919 powraca Polski inż. Tadeusz Tański. Początkowo buduje samochody pancerne na podwoziach Forda T, następnie w 1922 roku wraz z Robertem Gebeau wykonuje rysunki projektowe samochodu osobowego, możliwego do produkcji w polskich warunkach, w Centralnych Warsztatach Samochodowych (CWS) w Warszawie przy ul. Mińskiej 25. Przy współpracy z Władysławem Mrajskim, powstaje w roku 1925 prototyp samochodu z prowizorycznym nadwoziem, który bardzo dobrze wypada w rajdach i konkursach. Dokumentacja tego samochodu o nazwie CWS T-1 przedostała się do niemieckiej prasy technicznej, gdzie została bardzo dobrze oceniona. Niemiec specjaliści uznali konstrukcję Tańskiego za bardzo nowoczesną, o kilka lat wyprzedzającą swoją epokę. Samochód CWS T-1 po otrzymaniu nadwozia projektu inż. Stanisława Panczakiewicza wszedł do produkcji. Produkowany był w krótkich seriach jako samochód osobowy, oraz ambulans PCK. Swoimi własnościami i niezawodnością przewyższał lansowane wówczas Fiaty 514 i 518. Nie jest wykluczone, że te właśnie cechy sprawiły, że Włosi wchodzący właśnie na polski rynek ze swymi Fiatami, wymogli na polskich władzach gospodarczych wstrzymanie produkcji zdecydowanie lepszych samochodów CWS, których wyprodukowano około 300 sztuk.

Kolejną próbę zbudowania polskiego auta podjęto w 1927 roku. Władysław Mrajski i Tadeusz Paszewski postanowili stworzyć mały i popularny samochód z nadwoziem dla dwóch osób dorosłych i dwójki dzieci. Wykonano dwa egzemplarze tego pojazdu, o nazwie WM, jednak produkcji nie podjęto. Na przeszkodzie stanął kryzys, oraz niechętna postawa decydentów gospodarczych. Samochód WM mógł być konkurencyjny dla Fiata 508.

W tym samym 1927 roku, Jan Łaski założył w Warszawie - Towarzystwo Budowy Samochodów AS. Na podwoziu projektowanym przez Aleksandra Libermana montowane były nadwozia wykonane w Szydłowieckiej Fabryce Powozów. Napęd stanowiły silniki Francuskie : Chapuis-Dornier, Ruby oraz CIME. Samochody te produkowano w niewielkich seriach jako taksówki i samochody dostawcze. Warsztaty Towarzystwa mieściły się w Warszawie przy ulicy Złotej 64. Wiele z tych pojazdów dotrwało do wybuchu II wojny.

Krakowski inżynier Adam Gluck-Głuchowski pracował nad małym „mini” samochodem, który był by specjalną konstrukcją, a nie zminiaturyzowanym normalnym samochodem. Efektem tych prac był samochód „Iradam”. Był to trzyosobowy pojazd, w układzie miejsc: kierowca z przodu i dwa miejsca z tyłu.

Ten sam Adam Gluck-Głuchowski w 1935 roku zbudował normalny 4-osobowy samochód z silnikiem własnej konstrukcji. Był to boxer o pojemności 1000 cm, z wtryskiem paliwa. w samochodzie zamontowana była hydrauliczna skrzynia biegów. Samochód ten nosił nazwę Adam Gluck. Obydwa pojazdy tego konstruktora nie zyskały uznania. Dalszych prac nad nimi zaniechano.

W roku 1937 Antoni Więkowski zaproponował grupie czołowych polskich konstruktorów wykonanie projektu taniego samochodu nadającego się do seryjnej produkcji. Samochód o symbolu AW z prowizorycznym nadwoziem przejechał testowo do chwili wybuchu II wojny ponad 30000 km.

W roku 1934 przystąpiono do budowy wysokiej klasy samochodu dla dygnitarzy państwowych. Pojazd otrzymał nazwę „Lux-Sport”- on również nie wszedł do produkcji.

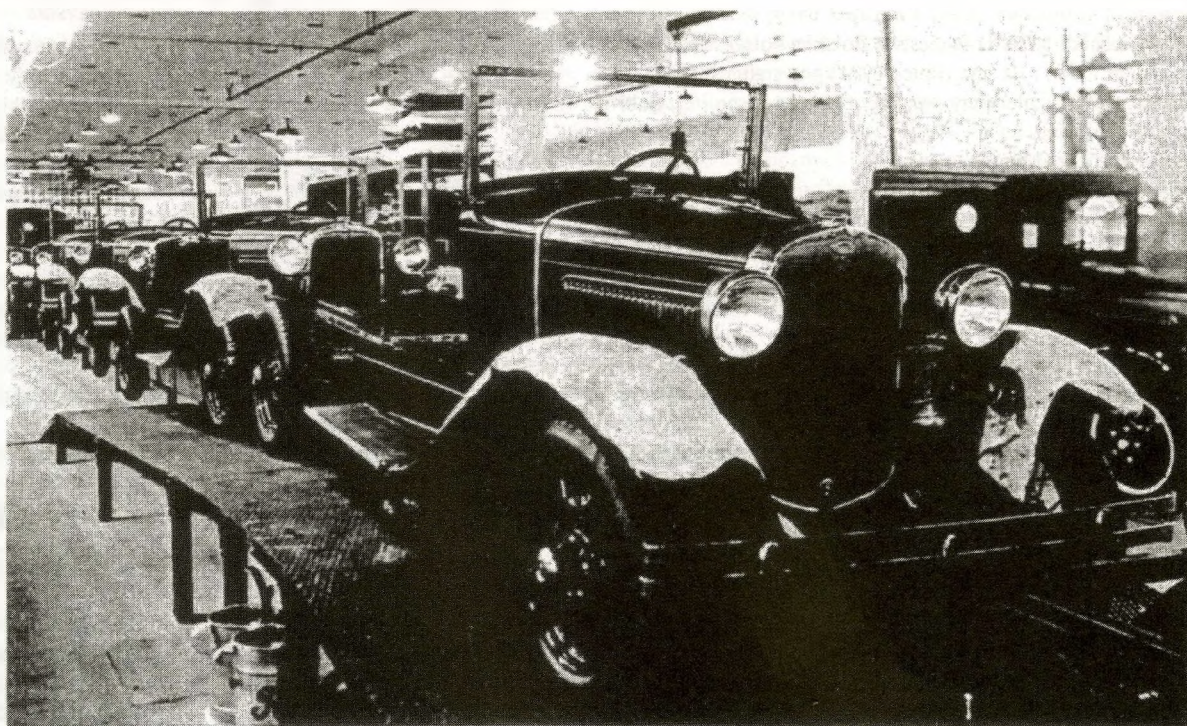
<http://artelis.pl/artykuly/12821/proba-stworzenia-polskiego-samochodu-osobowego-w-latach-1918-do-1939r>

Nowości przemysłu samochodowego

1928. W USA Ford Motor Company (→ 1913) wprowadziła na rynek nowy samochód, czterocylindrowy model "A". Jego prototyp "T" został od 1908 r. sprzedany przez firmę w ilości 15 milionów egzemplarzy. Również na amerykańskie rynki wkroczył nowy model Cadillac Motor Car Company z Detroit, pierwszy samochód z napędem synchronicznym. Poza tym producenci przestali robić części błyszczące z niklu, a zaczęli je chromować.

Od 1913 r. w budowie samochodów można było zaobserwować liczne modyfikacje. Najważniejsze z nich: 1914 r. - brytyjski inżynier Malcolm Loughead (później Lockheed) skonstruował hamulce hydrauliczne do samochodów ciężarowych. Gwarantowały one jednakową siłę hamowania wszystkich kół.

1915 r. - pojawiły się na amerykańskim rynku pierwsze, jeszcze ręcznie poruszane wycieraczki, w 1923 r. poruszane już były elektrycznie. 1919 r. - firma Hispano-Suiza zaprezentowała po raz pierwszy pojazdy ze wspomaganiem hamulca na cztery koła. W tym samym roku włoska Isotta-Fraschini



Po wyprodukowaniu 15 mln egzemplarzy modelu Forda "T", w 1928 r. w Berlińskich Zakładach przystąpiono do seryjnej produkcji modelu "A"

wyprodukowała pierwszy samochód z silnikiem ośmiocylindrowym. Hamulce hydrauliczne do samochodów osobowych wprowadziła w 1921 r. amerykańska firma Nobel w Duesenberg. W 1922 r. pracowano we Włoszech nad samonośną karoserią do samochodu Lancia. Firma zamontowała ją do modelu "Lambda". W 1923 r. austriacki inżynier Ferdinand Porsche skonstruował pierwszy samochodowy silnik z

kompresorem. W Niemczech powstało bezpieczne szkło złożone z dwóch szyb i z położonej między nimi folii poliwinylowej, która następnie zastąpiona została przez wkładkę polimetakrylatu. 1925 r. - stuttgardzka firma Roberto Boscha dostarczyła pierwsze elektryczne kierunkowskazy. W tym samym roku zastosowano w USA zderzaki. W 1926 r. również w USA upowszechniły się gumowe tulejki do zawieszenia silnika.



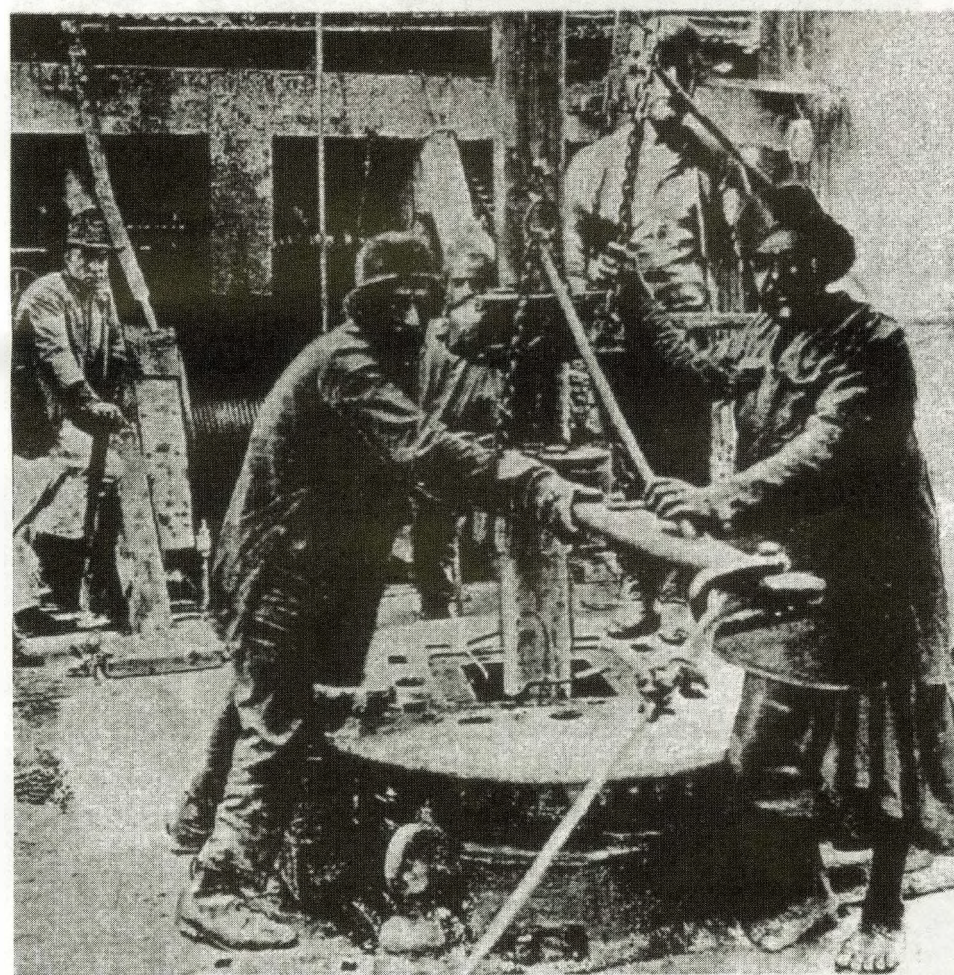
Samochód-rakieta Opla osiąga prędkość 195 km/h

1928. Niemiecki inżynier Fritz von Opel, wnuk samochodowego przemysłowca Adama Opla, zaskoczył opinię publiczną swym samochodem rakietowym. 11 kwietnia kierowca Kurt Volkhart przetestował ten samochód podczas jazdy próbnej na zakładowym torze Opla w Rüsselsheim. W samochodzie zamontowane były cztery silniki rakietowe. Automobil osiągał prędkość 120 km/h. 23 maja na berlińskim autodromie oglądało go 3000 zaproszo-

nych gości (→ 1913). Ten rakietowy samochód Opla RAK 2 z konstruktorem za kierownicą podczas trwającej 2 minuty jazdy pędził z prędkością 195 km/h. Po tym bardzo krótkim spektaklu zostały puste 24 rakiety na paliwo stale. Samochód spalił 120 kg paliwa. Kiedy jeszcze w tym samym roku wystartował RAK 3 - zrezygnowano z kierowcy. Rakietowy samochód pędził po szynach osiągając prędkość 281 km/h.



Angielsko-Irańska Spółka Naftowa zakłada wiertło na nowo odkrytym polu naftowym



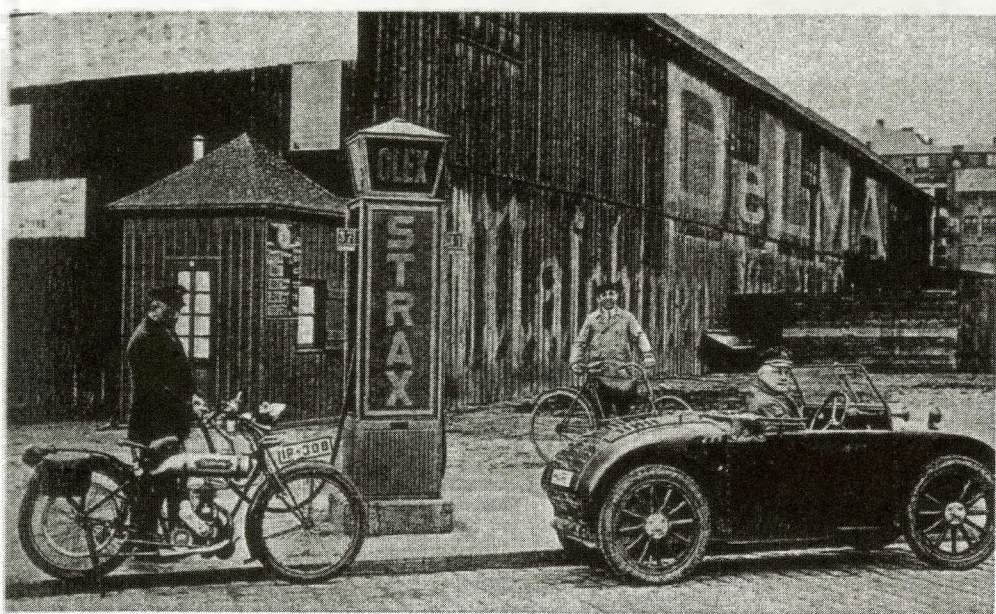
Wiercenie na terenie złóż ropy naftowej w Iranie



Wizja komunikacyjnej przyszłości przedstawiona w satyrycznym czasopiśmie z 25 kwietnia 1927 r.

Od cysterny do stacji paliw

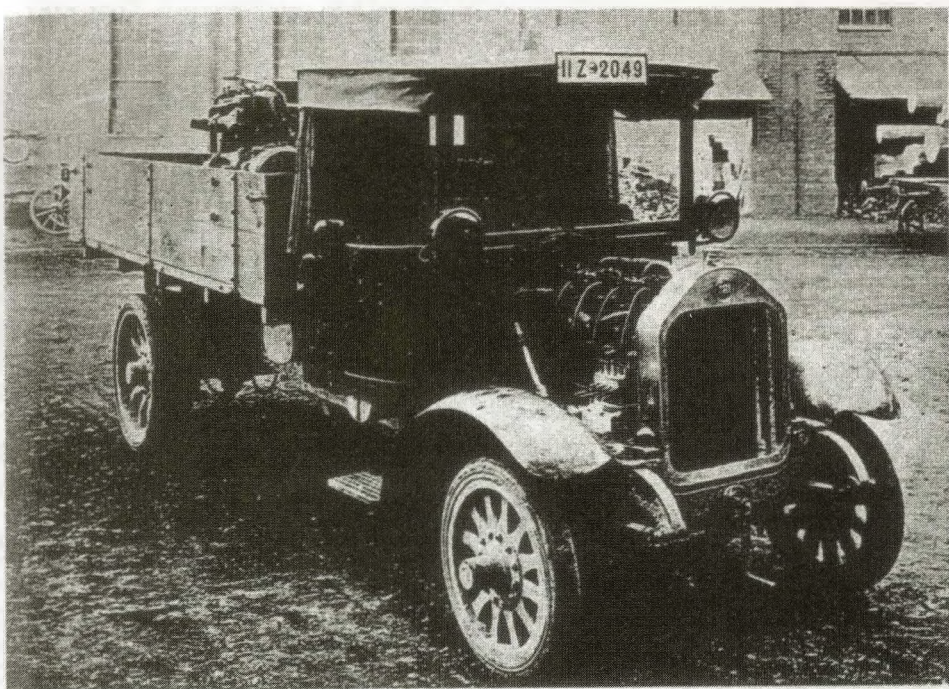
Produkty powstałe z ropy naftowej, przede wszystkim benzyna, musiały być rozwiezione, gdyż użytkownikami byli najczęściej rozproszeni drobni odbiorcy. Wykorzystano do tego celu istniejący już system dystrybucji, wprowadzony przez Towarzystwo Naftowe (paliwo do lamp). W 1927 r. korzystano z drewnianych beczek, transportowanych głównie pojazdami konnymi. Dostarczano w ten sposób odbiorcom naftę. Benzynę przechowywano w drewnianych zbiornikach w piwnicach. W 1923 r. zbudowano w Hanowerze pierwszą publiczną stację benzynową. W USA stacje benzynowe powstały już kilka lat wcześniej. Odbiorcami w tych stacjach byli początkowo prywatni przedsiębiorcy transportowi.



Typowa stacja benzynowa z okresu międzywojennego (1928)



Cysterna konna (1906), poprzednik stacji benzynowej



Pierwszy samochód ciężarowy z silnikiem Diesla (niemieckiej firmy MAN) z roku 1923; maszyna działała z bezpośrednim wtryskiem paliwa

Auto z silnikiem Diesla

1923. Fabryka Maszyn Augsburg-Norymberga zbudowała pierwszy pojazd drogowy z silnikiem Diesla (→ 1897). Silnik samochodu ciężarowego przy 900 obrotach/min. ma moc 40 KM. Do tej pory paliwo silnikowe ze sprężonym powietrzem było wdmuchiwane do komory spalania silnika Diesla. Zużycie mocy do napędzania koniecznej do tego

sprężarki wynosiło aż do 15% mocy silnika. Nie dysponowano jeszcze dojrzałymi technicznie pompami paliwowymi. Teraz to się zmieniło. Pojawiły się uszczelniane metalicznie pompy i pozwoliły na budowę bezsprężarkowych silników Diesla. Pompa tłoczyła materiał pędny bezpośrednio do komory spalania. Silniki stały się prostsze, mniejsze i tańsze.

Paliwo silnikowe z dodatkiem ołowiu

1923. W USA wprowadzono etylowe paliwo silnikowe z dodatkiem ołowiu, aby zmniejszyć tak zwane "stukanie" silników Otta.

Stukanie silnika czterosuwowego (→ 1862), łomocący bądź dzwięczny hałas, było spowodowane tym, że część mieszanki powietrzno-paliwowej zapalała się sama przez się, spalała się w sposób wybuchowy. Przy tym następowało zwiększenie ciśnienia w cylindrze, które z jednej strony zmniejszało moc silnika, a z drugiej zaś strony mogło uszkodzić maszynę. Stukanie wzrastało przy niskiej liczbie obrotów i jednocześnie przy wyższym obciążeniu silnika i zależało od składu materiału pędnego. Dodanie czteroetylu ołowiu poniżej 1%, jak stwierdza Amerykanin Pratt, znacznie zmniejsza skłonności do stukania. Czteroetylek ołowiu jest jednak związkiem trującym.

Serwo hamulcowe i wycieraczki

1923. W Stanach Zjednoczonych wyprodukowano pierwsze elektryczne wycieraczki do samochodów. Poza tym firma Farman wypuściła serwo hamulców. Gwałtownie wzrastający ruch uliczny wymagał polepszenia środków bezpieczeństwa. Oznaczało to z jednej strony troskę o lepszą widoczność także przy złej pogodzie, zaś z drugiej strony konstrukcję niezawodnych hamulców. Wprawdzie w 1895 r. Niemiec Hugo Mayer wynalazł hamulce hydrauliczne, jednakże nie udało mu się wtedy wprowadzić ich na rynek. Zasluga ta przypadła brytyjskiemu inżynierowi Malcolmowi Loughheadowi (Lockheed), który wypuścił teraz skonstruowany przez siebie system hamulców hydraulicznych. W 1924 r. zainstalował go po raz pierwszy Chrysler - jako "ekstra luksusowy" - w swoim samochodzie.



Clärenore Stinnes za kierownicą

Clärenore Stinnes jedzie dookoła świata

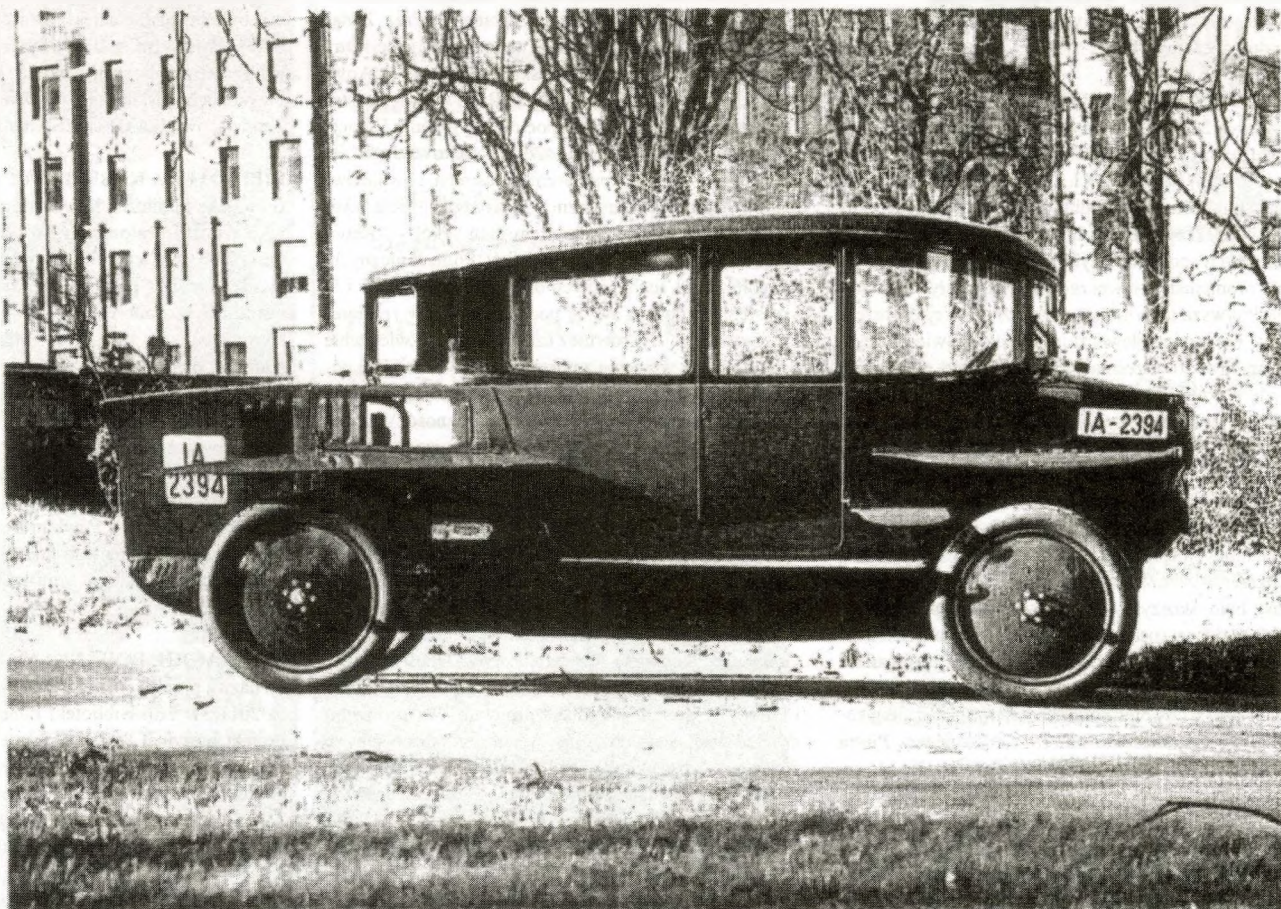
25 maja. Clärenore Stinnes, córka zmarłego w 1924 r. magnata przemysłowego Hugo Stinnesa, wystartowała najnowszą limuzyną „Standard 6” z Zakładów Adlera we Frankfurcie w podróż dookoła świata.

W ciągu 760 dni Clärenore Stinnes w towarzystwie dwóch fabrycznych mechaników oraz Szweda Carla Axela Söderströma, przejeżdża przez 23 kraje. 28 maja 1929 r. wraca do Berlina. Nieco później wychodzi za mąż za Söderströma.

Opływowe kształty karoserii aut

1921. Inżynier austriacki Edmund Rumpler wypuścił na rynek krótką serię samochodów osobowych o opływowej karoserii w kształcie kropli wody.

Austriacki konstruktor już w 1920 r. wymyślił hiperaerodynamiczny pojazd przenosząc wypróbowany w kolejnictwie opływowy kształt (→ 1905) na karoserię samochodu osobowego. Jego pojazd cechował się wartością c_w wynoszącą 0,28, a więc nie osiągniętą w 50 lat później przez samochody osobowe. Wartość c_w (współczynnik oporu powietrza) jest to bezwymiarowy wskaźnik aerodynamicznej jakości pojazdów.



"Samochód kropla" austriackiego konstruktora samochodów i samolotów Edmunda Rumplera; kształt miał minimalizować opór powietrza



W latach 20. i 30. zajęcia na świeżym powietrzu stawały się coraz popularniejsze. Zapożyczone z mody angielskiej spodnie-pumpy stanowiły podstawę ubioru sportowego. Ówczesnym oczom nie wydawały się śmieszne. Wręcz przeciwnie – nosili je panowie podziwiani za osobisty styl i cieszący się powodzeniem u dam.

Działo się w bibliotece ...

(kronika najważniejszych wydarzeń od czerwca 2010 roku do września 2011)

BULWAR SZTUKI NA PROMENADZIE

27 czerwca 2010 r., odbyła się w Śremie druga impreza w stylu retro pt. PROMENADA JAK ZA DAWNYCH LAT – BULWAR SZTUKI. Organizatorami przedsięwzięcia była Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy oraz Urząd Miejski w Śremie. Inspiracją do organizowania plenerowych spotkań w stylu retro był pomysł ustawiania na promenadzie ławeczek-pomników słynnych śremian. Pierwsza taka impreza, podczas której zaprezentowany był projekt ławeczki Heliodora Świącickiego, miała miejsce 27 września 2009 r. Wtedy też podjęliśmy decyzję o wpisaniu projektu na stały kalendarz imprez kulturalnych Śremu.

Impreza zaplanowana była na 30 maja, jednak powódz spowodowała konieczność przesunięcia terminu. Po długich przygotowaniach, w których uczestniczyli wszyscy pracownicy śremskiej biblioteki i wiele zaprzyjaźnionych z instytucją osób, zaprosiliśmy śremian do udziału w zabawie w stylu retro. Już od godz. 13:30 można było skorzystać z rejsów statkiem „Bajka”. O 15:00 oddana została do użytku ławeczka Heliodora Świącickiego, którą, w obecności licznie zgromadzonych śremian, przy salwie armatki Kurkowego Bractwa Strzeleckiego, odsłonił burmistrz Śremu Adam Lewandowski, w towarzystwie autora i wykonawcy Piotra Garstki oraz dyrektora biblioteki Jerzego Kondrasa. Podczas uroczystości ławeczkę poświęcił proboszcz dekanatu śremskiego ks. prałat Marian Brucki.

Na podwórzu biblioteki, dla najmłodszych uczestników, stworzony został „baśniowy zakątek”, dekoracją którego zajęła się pani Regina Stankiewicz. Dzieci mogły uczestniczyć w zabawach przygotowanych przez panie bibliotekarki oraz sklep „Major”, obejrzeć spektakl „Smok wawelski” teatru „Art.-Re” z Krakowa i spotkać się z Panem Kleksem, czyli Piotrem Witoniem z Agencji Artystyczno Reklamowej „Pierot”.

Wzdłuż promenady ożył „bulwar sztuki”, gdzie na kramach i stoiskach prezentowane były przedmioty rękodzieła artystycznego (malarstwo, decoupage, biżuteria, wikliniarstwo) . Na stoisku śremskiej biblioteki wiele osób uzupełniło swoje biblioteczki o najnowsze wydawnictwa (m.in. książki z serii „Śrem w małych monografiach”). Powodzeniem cieszyła się zwłaszcza książka „Śremianin w rektorskiej tozde - Heliodor Świącicki (1854-1923)” Adama Podsiadłego oraz duka-ty „heliodory”. Można było też wymienić się książkami bądź porozmawiać na temat działającego Dyskusyjnego Klubu Książki. Dostępny był drugi bezpłatny okolicznościowy numer „Śremskiego Kuriera Bibliotecznego”, rozdawany przez „gazeciarki”. Swoją kram z książkami urządziła także „Księgarnia Przy Rynku”. Dzięki stoisku „Bukieciarni” oraz dziesięciu „kwaciarkom”, promenada rozkwitła gustownymi bukiecikami kwiatów. Przechadzali się z nimi wszyscy, którzy mieli w swoim stroju elementy retro. Uczestnikom ogłoszonego konkursu na najlepiej prezentującą się rodzinę w ubiorach retro, w plenerowym foto-atelier „Złoty Liść”, wykonywane były pamiątkowe zdjęcia. W konkursie retro zwyciężyła sześcioposobowa rodzina państwa Kaczmarków. Drugie miejsce zajęła trzyosobowa rodzina państwa Grzembowskich oraz czteroosobowa rodzina państwa Lewandowskich. W konkursie brały udział również rodziny: państwa Frydryk, państwa Bąk, dwie rodziny państwa Nówak oraz pani Krajewska. Wszyscy uczestnicy konkursu zaprezentowali się na scenie na swoistym pokazie mody oraz odebrali ufundowane przez organizatorów nagrody. Były to oczywiście przedmioty wykonane w dawnym stylu, między innymi: radio, telefony na korbkę, zegary, wiklinowe kosze. Serdecznie dziękujemy wszystkim rodzinom, Amatorzy Kompanii Teatralnej oraz indywidualnym osobom, które rozumiejąc ideę imprezy przyszły na promenadowe spotkanie w dawnych ubiorach. To właśnie te osoby tworzyły klimat tego popołudnia na Promenadzie oraz wzbudzały największy podziw i zainteresowanie mediów oraz dziesiątków fotoamatorów. Wszystkie przebrane osoby organizatorzy zaprosili na degustację pieczonych prosiąt, które serwowały kelnerki firmy „Gajówka” ze Zbrudzewa. Niedzielny spacer nad Wartą umiłał dźwiękami ponad stuletniej katarynki pan Tadzio z Leszna, dudziarze biskupiańscy, kapela „Śrymioki”, kapela „Chabry” oraz Orkiestra Towarzystwa Muzycznego im. Mariana Zielińskiego. O godz. 19:00 Teatr „Na Bruku” z Wrocławia zaprezentował zdarzenie teatralne w konwencji kina niemego p.t. „Charlie pomywaczem”. Podczas imprezy można było odpocząć w urzędzonej w piwnicy biblioteki przez „Cafe Ole!” kawiarence „U Heliodora”. A o godz. 22:00 do swojego lokalu zaprosiła kawiarenka „Zapomniana melodia”, gdzie odbyła się projekcja niemego filmu.



XXXIII LISTOPAD POETYCKI

4 listopada 2010 r. podczas XXXIII Międzynarodowego Listopada Poetyckiego, organizowanego przez Związek Literatów Polskich oddział w Poznaniu, gościliśmy w Śremie Danutę Perier-Berską, sekretarza krakowskiego oddziału ZLP, Olgę Marię Bąkowską z Częstochowy oraz wielkopolskich poetów: Zygmunta Dekier-ty, Bogusława Chmiela i Jerzego Fryckowskiego. Po spotkaniu z burmistrzem Śremu Adamem Lewandowskim w Bibliotece Publicznej, zaproszeni goście udali się na lekcje poetyckie do śremskich szkół - Liceum Ogólnokształcącego, Zespołu Szkół Politechnicznych, Zespołu Szkół Technicznych oraz Gimnazjum nr 1 i 2, a następnie spotkali się na podsumowaniu w restauracji „Cafe ole!”. Był również czas na krótkie zwiedzenie Śremu. Swoje wrażenia z pobytu w naszym mieście poeci wyrazili w kronice biblioteki: „Dziękuję bardzo za wspaniałe przyjęcie, gościnność i serdeczność. W mojej pamięci pozostanie piękne miasto Śrem oraz wspaniała młodzież, którą miałam przyjemność poznać na lekcji poezji w Gimnazjum nr 1. Ukłony w stronę gospodarzy miasta za wspaniałą ucztę duchową - Danuta Perier - Berska.”

W BAŚNIOWYM ŚWIECIE ANDERSENA

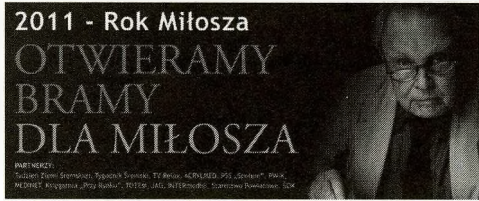
17 listopada w Klubie Garnizonowym odbył się finał Gminnego Konkursu Czytelniczego ANDERSENIA-DA, realizowanego przez Bibliotekę Publiczną Miasta i Gminy w Śremie w ramach projektu: W baśniowym świecie Andersena. Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Wyłonione w I etapie szkolnym 3-osobowe drużyny z 11 szkół podstawowych walczyły w dziewięciu konkurencjach. Pytania dotyczyły biografii Hansa Christiana Andersena oraz znajomości jego baśni. Trzeba było również rozwiązać krzyżówkę literacką, wysłuchać fragmentów utworów i odgadnąć ich tytuły. Zabawnym punktem programu okazały się kalambury. Uczniowie, jak wytrawni aktorzy, przy pomocy gestów pomagali odgadnąć pozostałym uczestnikom bohaterów baśni Andersena. Gratulujemy zwycięgom ogromnej wiedzy, jaką wykazały się podczas zmagani turniejowych. Wszyscy uczestnicy finału otrzymali słowniki ufundowane przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Śremie a pamiątkowe nagrody подарował Urząd Miejski w Śremie.

OTWIERAMY BRAMY DLA MIŁOSZA

20 stycznia 2010 r. w Kinoteatrze Słonko, wykładem dr. Dariusza Tomasza Lebiody, poety i krytyka literackiego, pracownika naukowego Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, zainaugurowany został w Śremie ROK MIŁOSZA.

Program całorocznych działań obejmował m.in.: styczeń - umieszczenie w mieście billboardów informujących o „Roku Miłosza”; styczeń – grudzień - całoroczny konkurs dla internautów na stronie www.biblioteka.srem.pl pt. „O Miłoszu wiem wszystko”, w dwunastu comiesięcznych odsłonach; luty – ogłoszenie Międzyszkolnego Turnieju Wiedzy pt. „Życie i twórczość Czesława Miłosza” (dla uczniów szkół ponadgimnazjalnych Powiatu Śremskiego); maj – finał Międzyszkolnego Turnieju Wiedzy p.t. „Życie i twórczość Czesława Miłosza”, otwarcie wystawy obrazującej całość twórczości Czesława Miłosza (Biblioteka Publiczna), prezentacja wystawy w bibliotekach powiatu i innych instytucjach; czerwiec/lipiec - wyjazd studyjny na Litwę: Kowno-Wilno-Troki; październik - konkurs recytatorski poezji Czesława Miłosza; listopad – wieczór poetycko-muzyczny poezji Czesława Miłosza; grudzień – podsumowanie projektu.

Zamierzenia te mogły być realizowane dzięki wsparciu finansowemu licznych firm i urzędów. Projektowi partnerują: Urząd Miejski w Śremie, Redakcja Tygodnia Ziemi Śremskiej, Tygodnika Śremskiego, Telewizji Relax, ACRYLMED, PSS Społem, Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji, Przychodnia MEDINET, Księgarnia Przy Rynku, TOTEM, JAG, INTERmedi@, Starosotwo Powiatowe, ŚOK.



Z KULTURĄ W KOSMOS

Siódmy już rok Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy w Śremie zaprasza na wykłady w ramach Uniwersytetu Ludzi Ciekawych Świat@, które cieszą się niesłabnącym zainteresowaniem. Indeksy uniwersytetu posiada już 320 osób, a średnia frekwencja na spotkaniach wynosi 100 osób. Cieszy nas fakt, że wielu wykładowców odnajduje nas w Internecie i sami proponują spotkania. Tematyka wykładów jest bardzo różnorodna, ale do historii przejdzie chyba 62 wykład pt. „Czarne dziury i supermaszyne czarne dziury”, który wygłosił młody astrofizyk Andreas Schulze z Instytutu Astrofizyki w Poczdamie (wykład był w języku niemieckim tłumaczony na polski). Dodatkową atrakcją spotkania stanowił koncert muzyki elektronicznej w wykonaniu Przemysława Rudziana z Gdańska, kompozytora i wykonawcy muzyki elektronicznej, popularyzatora astronomii, autora książek i przewodników (m.in. Niebo na weekend, Atlas nieba). Impreza, która odbyła się 24 lutego

w Kinoteatrze Słonko w Śremie trwała blisko 3 godziny i zgromadziła ponad 100 osób). Wstęp na wykład i koncert był bezpłatny dzięki finansowemu wsparciu firmy BASF Polska Sp. z o.o. w Śremie przy partnerstwie Biblioteki Publicznej, Urzędu Miejskiego, Pracowni Fizykochemii Materiałów i Nanotechnologii (Ośrodek Zamiejscowy UAM) oraz Śremskiego Ośrodka Kultury.

BIBLIOTEKA KUBUSIA PUCHATKA

Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy w Śremie w 2011 roku realizuje całoroczny projekt p.n. Biblioteka Kubusia Puchatka, czyli książkowe „małe co nieco”, którego celem jest promowanie literatury i czytelnictwa wśród dzieci i młodzieży powiatu śremskiego z okazji 55 rocznicy śmierci A. A. Milne’a. Kulminacyjnym punktem działań był happening czytelnicy Śremskie Puchatkowo (13 maja na śremskim rynku), z udziałem przedszkolaków i uczniów klas 0 – 3. Projekt obejmuje również inne działania: głośnie czytanie Kubusia Puchatka w bibliotekach, szkołach i przedszkolach, konkursy (plastyczny, czytelnicze, Pięknego Czytania), spotkania autorskie z Pawłem Beręsewiczem, wystawy, spektakle i spotkania teatralne. Program otrzymał dofinansowanie ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

LITERACKIE PORANKI MALUCHA

To nazwa projektu realizowanego od stycznia do czerwca 2011r. w Fili Biblioteki Publicznej na Jezioranach. Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Swoją ofertę biblioteka kieruje do dzieci 2 i 3 letnich i ich opiekunów. Zajęcia prowadzone są raz w tygodniu, w każdy wtorek o godz. 10.00, 11.00 oraz 16.00. W ramach projektu przeprowadzono zajęcia propagujące ideę głośniego czytania. Dzieci uczestniczyły w przedstawieniach teatralnych z udziałem Piotra Witonia, baliku karnawałowym, a Grupa Edukacyjna Ideownia przeprowadziła warsztaty wiosenne. W kwietniu Studio Teatralne BLUM zaprezentowało przedstawienie „Co To?”, natomiast „Dobry Teatr” nawiązał do tematyki wielkanocnej z opowieścią „Pisanka”. Dopełnieniem tych spotkań był wyjazd do Centrum Kultury Zamek w Poznaniu na przedstawienie pt. „Słoń Trabibombi” w wykonaniu Teatru Atofri. Wszystkie dzieci uczestniczące w projekcie otrzymały pamiątkowe książeczki, ze zdjęciami wykonanymi w ciągu trwania projektu.

VII SATYRYKON ŚREM SIĘ ŚMIEJE

12 kwietnia 2011 r. w „Gajówce” w Zbrudzewie spotkali się miłośnicy satyry i humoru na siódmej edycji satyrykonu „Śrem się śmieje” zatytułowanej tym razem „Pogadać każdy może”. Na ogólnopolski konkurs na dialog satyryczny wpłynęło 17 utworów satyrycznych 13 autorów. Jury konkursu przyznało następujące miejsca i wyróżnienia: I miejsce (ex aequo) - Elżbieta Rzepka ze Śremu za dialog „Kto ważniejszy?” oraz Grzegorz Lewkowicz z Gdyni za dialog „W Śremie przy Lechu dialog o śmiechu”, II miejsce (ex aequo) – Łucja Staszak ze Śremu za dialog „Swawole i zbytki śremskiej emerytki” oraz Henryka Socha ze Śremu za dialog „Dekalog seniora”. Trzeciego miejsca jury nie przyznało. Natomiast wyróżnienia otrzymali: Teodor Tomczyk za tekst „Prawda to czy plotka?” i Krystyna Krajewska za dialog „Zalanie”. Gościem satyrykonu był Artur Barciś, występujący w podwójnej roli - jako Czerepach , nowy sekretarz Gminy Śrem oraz jako aktor z własnym programem. Podczas imprezy można było też obejrzeć wystawę rysunków satyrycznych „X lat Partii Dobrego Humoru”, którą udostępnił, obecny na kabaretonie, Szecepan Sadurski – szef PDH.



POWIATOWY TURNIEJ WIEDZY O MIŁOSZU

16 maja 2011 r. w finale powiatowego konkursu wiedzy o Miłoszu, który odbył się w restauracji Park Nova w Śremie pierwsze miejsce i główną nagrodę (6-dniowa wycieczka na Mazury i Litwę) jury przyznało zespołowi ze śremskiego LO (Marta Kmiecik, Marta Kubička, Agnieszka Statucka). Wszyscy uczniowie uczestniczący w etapie finałowym otrzymali tomy poezji Czesława Miłosza „Jak powinno być w niebie”, gratulacje i podziękowania. Zorganizowany turniej wiedzy o Miłoszu był kolejnym punktem realizowanego prze Bibliotekę Publiczną w Śremie programu pt. „Otwieramy Bramy dla Miłosza” z okazji obchodzonego w 2011 Roku Miłosza. W organizacji finału Turnieju pomogli nam: Starostwo Powiatowe, Restauracja Park Nova, Piekarnia Pana Z. Michalaka, Księgarnia Przy Rynku, Kwaciarnia Trzy Światy. Dziękujemy.

PROGRAM ROZWOJU BIBLIOTEK

18 kwietnia 2011r., Biblioteka Publiczna Miasta i Gminy w Śremie, zakwalifikowała się do II rundy Programu Rozwoju Bibliotek. Na liście finalistów znalazło się 512 gminnych bibliotek publicznych, w tym 128 bibliotek wiodących i 384 biblioteki partnerskie. Biblioteka

śremska, jako wiodąca, aplikowała do programu z partnerskimi bibliotekami publicznymi z Brodnicy, Książa Wlkp. i Miłosławia.. Celem Programu Rozwoju Bibliotek jest wzmocnienie polskiego systemu bibliotecznego, integracja środowiska, a także pomoc bibliotekom w dostępie do komputerów, internetu i szkoleń. Program finansuje Polsko-Amerykańska Fundacja Wolności (partner Fundacji Billa i Malindy Gates) i jest realizowany w Polsce przez Fundację Rozwoju Społeczeństwa Informacyjnego.

BIBLIOTEKA ZAWSZE PO DRODZE,

NIE MIJAM - WCHODZĘ

8-15 maja to Tydzień Bibliotek organizowany od 2004 roku przez Stowarzyszenie Bibliotekarzy Polskich. W tym roku hasło: Biblioteka zawsze po drodze, nie mijam – wchodzę ma na celu zwrócenie uwagi opinii publicznej na problematykę upowszechniania czytelnictwa, roli bibliotek w życiu społecznym i kulturalnym oraz popularyzację różnych form działalności bibliotek. Koło Stowarzyszenia Bibliotekarzy Polskich przy śremskiej bibliotece publicznej przygotowało i zrealizowało, z tej okazji, specjalny program obchodów.

GMINNA KOALICJA NA RZECZ ROZWOJU

BIBLIOTEKI W ŚREMIE

9 maja 2011 r. w sali sesyjnej Urzędu Miejskiego w Śremie zawiązana została Gminna Koalicji na Rzecz Rozwoju Biblioteki Publicznej Miasta i Gminy w Śremie. Głównym jej celem jest wspieranie i budowanie klimatu życzliwości, współpracy, promocji książki i czytelnictwa, działania na rzecz rozwoju biblioteki oraz budowa społeczeństwa informacyjnego. Gminna Koalicja wspierać będzie działania rozwijające ofertę biblioteki dostosowaną do potrzeb mieszkańców oraz dążyć do polepszenia standardu pomieszczeń wszystkich placówek bibliotecznych w gminie

V WERNISAŻ POETYCKI

12 maja 2011 r. odbył się w Śremie V Wernisaż Poetycki, organizowany od 2007 r. przez bibliotekę publiczną pod patronatem burmistrza Śremu Adama Lewandowskiego. Zaproszeni w tym roku poeci - Anna Andrych, Danuta Bartosz, Nina Szmyt, Zdzisław Kaczmarek i Maria Magdalena Poczaj, po spotkaniu w bibliotece, udali się do szkół na lekcje poetyckie, które odbyły się w Gimnazjum nr 1 i 2, Liceum Ogólnokształcącym, Zespole Szkół Ekonomicznych i Zespole Szkół Politechnicznych. Łącznie w lekcjach poetyckich uczestniczyło ponad 200 uczniów.

ŚREMSKIE PUCHATKOWO

13 maja biblioteka publiczna zaprosiła dzieci na śremski rynek na happening czytelnicy z okazji Dnia Dziecka pt. Śremskie Puchatkowo. W imprezie wzięło udział 550 dzieci z przedszkoli i klas 0 – 3 szkół podstawowych z terenu gminy Śrem. Wielu uczestników przebrało się za bohaterów książki „Kubuś Puchatek”. Wśród przyjaciół ze Stumilowego Lasu było więc wesoło, bajecznie i kolorowo. Teatru Vaška z Torunia zaprezentował przedstawienie pt. W poszukiwaniu przyjaciela. Aktorzy poprowadzili również zabawy plenerowe dla dzieci. Impreza odbyła się w ramach projektu: Biblioteka Kubusia Puchatka, czyli książkowe „małe co nieco”, dofinansowanego ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Dziękujemy także za współpracę: Urzędowi Miejskiemu , PSS „Społem” i Firmie TOTEM.

PIKNIK KOLEJOWY

11 czerwca 2011 w godz. 9:30 - 15:00 Urząd Miejski w Śremie i Biblioteka Publiczna zaprosili mieszkańców miasta na pierwszy PIKNIK KOLEJOWY, który odbył się na stacji kolejowej w Śremie. Podczas pikniku uruchomiono 3 przejazdy pociągu na trasie Śrem-Czempiń. Z przejazdów, za symboliczną złotówkę skorzystało ok. 2500 pasażerów. Czas w podróży umiłały kapele „Chabry” i „Śrymioki”. Na peronie odbyły się zabawy i konkursy dla dzieci oraz nagrodzono laureatów plastycznego „Przygody Kubusia Puchatka”.



WKRÓTCE :

- Konkurs internetowy „O MIŁOSZU WIEM WSZYSTKO”
- UNIWERSYTET LUDZI CIEKAWYCH ŚWIAT@ - Temat: Wyprawa na Kilimandżaro, wykładowca: Marcin Helak (29 września 2011 r.)
- Powiatowy konkurs poetycki JEDNEGO WIERSZA (zgłoszenia do 10 października 2011)
- Gminny Konkurs Czytelniczy „Akademia Kubusia Puchatka”
- KONKURS RECYTATORSKI „Nasze interpretacje poezji Czesława Miłosza” (zgłoszenia do 16 października 2011r.)

Zapraszamy:
pn - pt g. 7:00-17:00
sob. g. 8:00-12:00

STACJA KONTROLI POJAZDÓW
NAROŻNY DUSZYŃSKI
Śrem, ul. Sikorskiego 45
tel. 61 28 34 363



Mechanika Pojazdowa

- * naprawy i części zamienne
- * tłumiki do wszystkich pojazdów
- * wymiana płynu chłodniczego
- * klimatyzacja
- * diagnostyka komputerowa aut japońskich i koreańskich

Daniel Modrzyński
Śrem, ul. Warsztatowa 2 tel. 502 138 327; 509 090 926





AUTO HANDEL
Matuszewski Mariusz

63-100 Śrem
ul. Kolejowa 2
tel. 692 308 000
61 28 28 758

Mario car

SKUP
SPRZEDAŻ
ZAMIANA
KREDYT I RATY
KOMIS

www.automario.gratka.pl
e-mail: mario500500@wp.pl

CZYNNE CODZIENNIE



Gajówka
WWW.GAJOWKA.COM



Adres:
Zbrudzewo, ul. Śremska 68
63-100 Śrem

kontakt:
Tel./Fax: +48 61 28 34 765

E-mail: info@gajowka.com

Zespół muzyczny do wynajęcia!

Organizujesz wesele, bankiet lub inną uroczystość? Zespół Jim Band to najlepszy wybór!

Adres: Zbrudzewo, ul. Śremska 68, 63-100 Śrem
kontakt: Tel./Fax: +48 504 254 244



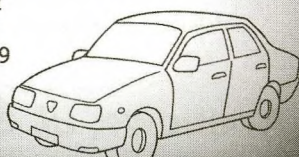
E-mail: michal@jim-band.pl

JIM BAND

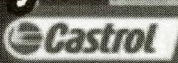
LAKIERNICTWO POJAZDOWE
Andrzej Matuszewski

Zakład

Śrem - Psarskie
ul. Narcyzowa 2
tel. 612817120
kom. 509131409



Auto Serwis
Stacja LPG
Dariusz Mielcarek

- kompleksowa naprawa aut
- geometria kół
- klimatyzacja
- odgrzybianie
- oleje 

Auto Serwis
Pon-Pt 8:00-16:00
Stacja LPG
Pon-Pt 5:00-22:00
Sob 6:00-21:00

Piłsudskiego 1A (naprzeciwko parku)
tel. 61 28 39 026 kom. 608 482 624

STATEK WYCIEZKOWY "BAJKA"
ZAPRASZA NA PRZYSTAŃ
ŚREM, UL. NADBRZEŻNA



Kontakt: tel. 603 13 77 88
www.statekbajka-srem.pl

autodlawas.pl

KONTAKT: 606 667 198



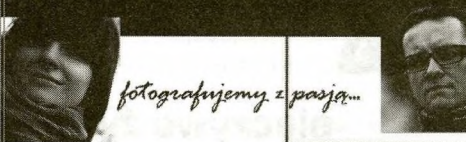
Studio fotograficzne
Złoty Lis Artistic Decorations
Śrem, ul. Okulickiego 8a/b

fotografujemy z pasją...

"Jeżeli nie jesteś zadowolony, widzieć więcej ponadto co widziałeś, nie możesz zobaczyć niczego"
Ruth Bernhard

Paula 506 082 819 Michał 668 316 654

zloty.lis@wp.pl



WWW
mantikora.pl



OKRĘGOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW

BADANIA TECHNICZNE
WSZYSTKICH TYPÓW POJAZDÓW



OKRĘGOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW

P/G/K
ŚREM

CZYNNE
PN-PT 7-18 SOB 8-13
ŚREM UL. PARKOWA 6
tel. 61 28 30 511 w. 136

KWIACIARNIA

SYLWIA ZIĘCIAK
ul. Malczewskiego
(przy restauracji "Cztery Korony")

ZAPRASZAMY



 **SGB** Spółdzielczy Bank Ludowy
im. Ks. P. Wawrzyniaka

can-am**SALON - SERWIS - TUNING**

BOMBARDIER KYMCO YAMAHA SUZUKI KAWASAKI HONDA

- Autoryzowane Centrum BRP - BOMBARDIER,
- Generalny importer i dystrybutor części oraz akcesoriów (motocykle i ATV),
- Wypożyczalnia quadów,
- Jedyna hamownia ATV w Polsce.

**QUADY ŚREM**
RACING TEAMul. Sikorskiego 81, 63-100 Śrem-Psarskie
tel./fax: 61 283 56 57, kom. 602 187 220, info@quadysrem.plOśrodek Szkolenia Zawodowego A. Kaczmarek,
ul. Kilińskiego 18, 63-100 Śrem
zapisy i informacje:
poniedziałek - piątek: 09:00 - 17:00
tel./fax (061) 28 28 760 tel. kom: 0 696 418 568www.osz-kaczmarek.com.pl
e-mail: kontakt@osz-kaczmarek.com.pl**OFERUJE KURSY**

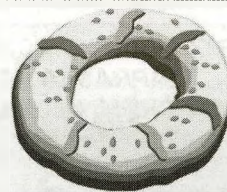
- PRAWA JAZDY: A, B, C, E,
- OBSŁUGA WÓZKÓW JEZDNIOWYCH,
- BHP,
- BADANIA PSYCHOLOGICZNE KIEROWCÓW,
- SZKOLENIE OKRESOWE,
- KWALIFIKACJA WSTĘPNA,
- PRZEWÓZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ADR,
- PEDAGOGICZNY (praktyczna nauka zawodu dla właścicieli firm),

AUTOSERWIS DYMOWSCY*Poleca usługi:*

- samochodowa instalacja gazowa
- mechanika
- elektronika
- autoczęści

Nochowo, ul. Śremska 63

Kontakt: 509 029 924, 61 28 19 071

**PIEKARNIA "JĘDRUŚ" W DOLSKU**Wanda Cyfert
ul. Gostyńskie Przedmieście 12
POLECA:pieczywo żytnie i mieszane wypiekane na naturalnym kwasie
oraz pieczywo pszenne i wyroby cukiernicze
ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY!

Kontakt: tel. 61 28 25 167

Fun Faktoria**imprezy dla firm**

- :: wieczory stylizowane
- :: pokazy walk rycerskich
- :: integracyjne gry fabularne
- :: konferansjerzy
- :: pikniki firmowe

imprezy@funfaktoria.pl
+ 48 502 683 525**www.funfaktoria.pl****w sieci zaczynamy od szkieletu****www.inter.media.pl**Przedsiębiorstwo
Wodociągów i Kanalizacji
w Śremie Sp z o.o.**Od 100 lat**
dbamy o wodę
naszych
mieszkańców**www.pwik-srem.pl****TELEFON ALARMOWY 994****ŚREM**
RYNEKcatering
obiady dla firmwww.cafeole.com.pl
tel. 061 28 10 190