



Nr. 15

Warszawa, dn. 18 lipca 1936 r.

Ogóln. zbioru Nr 662.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych — Prezes Rady Związku inż. Piotr Drzewiecki.
Za redaktora odpowiedzialnego inż. Antoni Dunin.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Warszawa, ul. Marszałkowska 140, tel. 594-26. Adres telegr.: „Metalowcy — Warszawa“.

Prenumerata wynosi z przesyłką w kraju: zł. 5 kwartalnie. Numer pojedynczy zł. 1.—

TREŚĆ NUMERU: Wiadomości Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego. — Okupacje fabryk. — Akcja motoryzacyjna rządu. Wywiad z przewodniczącym Międzynarodowej Komisji Motoryzacyjnej wicemin. inż. J. Piaseckim. — Z grupy przemysłu motoryzacyjnego. — Wiadomości związkowe. — Orzecznictwo w sprawach pracy. — Sukces przemysłu elektrotechnicznego. — Kalendarz spawalniczy na r. 1936.

WIADOMOŚCI WYSTAWY PRZEMYSŁU METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO, Warszawa 1936 r. — nr. 13.

K o m u n i k a t N r. 60.

Odnaczenia Państwowe dla P. P. Wystawców WMEL.

Nr. PH. IV. 10/13.

Odnaczenia państwowe na Wystawie.

Warszawa, dn. 20 czerwca 1936 r.

Senatorska 16.

DO ZARZĄDU

Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego Sp. z o. o.

w m i e j s c u, ul. Puławska 2a.

Komisariat Rządu na m. st. Warszawę zawiadamia, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu pismem z dnia 12 czerwca r. b. N.HW/XIII-6/26, odpowiadając na podanie z dnia 25.V. rb. N. 2009, wyraziło zgodę na udzielenie odnaczeń państwowych wystawcom na Wystawie Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego.

Jednocześnie Komisariat Rządu zawiadamia, że na skutek polecenia Ministerstwa deleguje do Komisji Sędziowskiej w charakterze obserwatora Naczelnika Wydziału Przemysłowego, inż. Feliksa Groberskiego. —

Za Komisarza Rządu

(—) G. Żukowski,

referendarz

K o m u n i k a t N r. 61.

Roboty budowlane i terenowe.

Zgodnie z ustalonym planem wszelkie roboty budowlane na terenach wystawowych są już na ukończeniu.

Szereg pawilonów jest już gotowych, tak, że PP. Wystawcy mogą przystąpić do zainstalowania stoisk, niektóre stoiska są już gotowe.

Pozostałe pawilony, w których dokonywane są prace remontowe będą oddane do dyspozycji P.P. Wystawców przed 1-ym sierpnia.

Również prace terenowe są już na ukończeniu.

Teren Wystawowy został pokryty siecią dróg i dekoracyjnymi kwietnikami.

K o m u n i k a t N r. 62.

P. Prezydent Starzyński na terenach WMEL.

W zeszłym tygodniu przybył na tereny Wystawowe p. Prezydent m. st. Warszawy, Min. Stefan Starzyński.

Pan Prezydent zwiedził prace budowlane Wystawy w towarzystwie, P.P. Szefa Departamentu Uzbrojenia M. S. Wojsk., Płk. Maciejowskiego, b. Min. A. Kamińskiego, p. Dyr. inż. A. Dunina i Dyr. WMEL St. Janiszewskiego.

P. Prezydent St. Starzyński wydał polecenie urzędzenia odpowiednich estetycznych dojazdów na Wystawę od strony placu Unji Lubelskiej i zbiegu ulic Wawelskiej i Topolowej.

K o m u n i k a t N r. 63.

Udział LOPP. w WMEL.

W ramach działu lotniczego, grupy komunikacyjnej WMEL. bierze b. szeroki udział Liga Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej.

LOPP zajmie przestrzeń o wymiarach 105 m × 40 m.

Na terenie tym wzniesiona zostanie 28 metrowej wysokości wieża do skoków spadochronowych, poza tem zainstalowany zostanie balon na uwięzi i wybudowany będzie wzorowy schron przeciwlotniczo-gazowy.

K o m u n i k a t N r. 64.

Informator generalny dla PP. Wystawców.

W dniu 10 lipca, Dyrekcja WMEL. wysłała do PP. Wystawców Komunikat, omawiający wszelkie sprawy związane z udziałem w Wystawie. Podajemy go w całości.

Potwierdzając odbiór zgłoszenia i stosownie do przeprowadzonej korespondencji, donosimy uprzejmie, iż miejsce zostało przydzielone w Pawilonie Nr . . . Plan Pawilonu z oznaczeniem miejsca przydzielonego wydaje na życzenie P. T. Wystawców Referat Przemysłowy WMEL.

Jednocześnie podajemy ważne informacje dotyczące Wystawy:

Adres dyrekcji WMEL.

1. Dyrekcja Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego — Warszawa, Puławska 2a.

Telefony:

2. Dyrektor	Tel. 702-15
Sekretariat	"
Referat Przemysłowy	"
Administracja terenów	842-50
Referat Propagandowy	"
Referat Uroczystości i przyjęć	"
Referat Przedsiębiorstw	"
Księgowość	"
Dział Naukowy	"
Bezpieczeństwo i higiena pracy	"

Transport Ekspонатów.

3. Generalnymi ekspedytorami Wystawy są firmy:

C. Hartwig, S. A., W-wa, Zielna 45. Tel. 2.47-90 i 2.53-24.

A. Wróblewski i S-ka, S. A., W-wa, Marszałkowska 108. Tel. 6 01-76 i 10.01-78

Przesyłki kolejowe i pocztowe zawierające ekspozyty należą:

- zaopatrzyć znakiem własnej firmy,
- umieścić słowo „ekspонат“,
- zaopatrzyć numerem zgłoszenia (§ 22 Warunków),
- adresować: Wystawa Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego — stacja Warszawa-Główna.

Awizować firmie:

(wymienić firmę C. Hartwig lub A. Wróblewski),

Przy ładunkach wagonowych należy do wspomnianego adresu dodać:

„Bocznica I-go Pułku Lotniczego — Mokotów“.

U w a g a: P. T. Firmy, które zamierzają korzystać z bocznic kolejowej zawiadamiamy, że bocznica będzie dostępna tylko do dnia 13 sierpnia włącznie. Po 13 sierpnia bocznica będzie unieruchomiona przez firmy wystawiające parowozy, wagony i t. p.

Zwózka eksponatów.

4. Eksponaty wolno zwozić do pawilonów począwszy od 1 sierpnia 1936 r. Na 5 dni przed otwarciem WMEL. (to jest 18 sierpnia 1936 r.) wszystkie eksponaty winny znajdować się w przydzielonych stoiskach, a na 3 dni przed otwarciem (to jest do 20 sierpnia 1936 r.) muszą być usunięte wszelkie opakowania, które przechowuje firma ekspedycyjna.

Najpóźniej w dniu 20 sierpnia b. r. wszystkie stoiska winny być wykonane i eksponaty ustawione na miejscu, ponieważ w tym dniu dokona przeglądu specjalna Komisja Kwalifikacyjna.

Dekoracje i projekty stoisk.

5. Zarząd WMEL. prosi P.P. Wystawców o nadesłanie projektów stoisk, celem zatwierdzenia ich. Projekty winny być uprzednio sygnowane przez P.P. Przewodniczących właściwych Podkomisyj. Dla orientacji podajemy wykaz Podkomisyj:

Podkomisje:

I. (Grupa 1 i 2) — Hutnictwo, drut, liny, łańcuchy, metale kolorowe i konstrukcje żelazne. — Przewodniczący — p. dyr. A. Dzik, W-wa, Pl. Napoleona 9, Tel. 2.55-53.

II. (Grupa 3) — odlewnictwo. — Przewodniczący — p. prof. K. Gierdziejewski, Warszawa, ul. Rozbrat 34/36, Tel. 9.88-87.

III. (Grupa 4) — urządzenia zdrowotne. — Przewodniczący p. dyr. M. Płoszajski, Warszawa, Krucza 44, Tel. 9.79-53.

IV. (Grupa 5, 6 i 7) — obrabiarki i narzędzia. — Przewodniczący — p. dyr. J. Piotrowski, Warszawa, Marszałkowska 140, Tel. 6.93-31. Przewodniczący grupy narzędzi — p. inż. Henryk Poreyko, W-wa, ul. Skorupki 7, Tel. 9.61-66 i 8.69-14.

V. (Grupa 6-a) optyka i mechanika precyzyjna. — Przewodniczący — p. dyr. L. Malecki, Warszawa, Grochowska 35, Tel. 10.12-36.

VI. (Grupa 8 i 10) — Siła, ruch i pompy. — Przewodniczący — p. dyr. St. Raźniewski, Warszawa, ul. Piusa 32, Tel. 8.95-03.

VII. (Grupa 9 i 17) — Dźwigi i maszyny budowlane. — Przewodniczący — p. inż. St. Grzymałowski, Warszawa, Al. Ujazdowskie 51, Tel. 9.20-10.

VIII. (Grupa 11) — Maszyny rolnicze. — Zastępca przewodn. — p. inż. J. Bronikowski, Warszawa, Al. Jerozolimskie 27, Tel. 9.01-27.

IX. (Grupa 12 i 16) — Urządzenia zakładów przetwórczo-spożywczych. — Przewodniczący — p. dyr. A. Stołagiewicz, Warszawa, Jasna 11, Tel. 6.99-18.

X. (Grupa 13, 14 i 15) — Maszyny tkackie, papiernicze i introligatorskie. — Przewodniczący p. inż. W. Szrednicki, Warszawa, Natolińska 7, Tel. 6.85-84.

XI. (Grupa 18) — Okucia budowlane, lekkie konstrukcje żelazne. — Przewodniczący — p. dyr. J. Zamecznik, Warszawa, Złota 34, Tel. 6.78-18.

XII. (Grupa 19 i 20) — komunikacja i jej obsługa. — Przewodniczący — p. inż. E. Landsberg, Warszawa, Marszałkowska 17, Tel. 8.21-27.

XIII. (Grupa 21 i 22) — urządzenia biurowe i gospodarstwa domowego. — Przewodniczący — p. dyr. inż. K. Pichelski, Warszawa, Żelazna 51, Tel. 6.63-01.

XIV. (Grupa 23, 24, 25 i 26a) — drobny przemysł dewocyjny, zabawkarski i galanterja. — Przewodniczący p. W. Czajkowski, Warszawa, Młynarska 33, Tel. 2.82-96.

XV. (Grupa 26-b) — rzemiosło. — Przewodniczący — p. prezes, poseł A. Snopczyński, Warszawa, Al. Ujazdowskie 39, Tel. 6.65-55.

XVI. (Grupa 27 i 45) — elektrotechnika. — Przewodniczący — p. inż. J. Bulzacki, Warszawa, Al. Jerozolimskie 16, Tel. 6.66-91. Zastępca przewodniczącego — p. inż. P. Januszewski, Warszawa, Al. Jerozolimskie 16, Tel. 6.66-91.

XVII. (Grupa 49) — Dział Naukowy. — Przewodniczący — p. prof. inż. St. Płużański, Warszawa, Szopena 15, Tel. 9.00-12.

XVIII. (Grupa 48) — Szkolnictwo zawodowe. — Przewodniczący — p. inż. M. Korolec, Warszawa, Min. W. R. i O. P. Dep. Szkół Zawod. Tel. 8.02-20.

XIX. (Grupa 50) — Postęp techniczny. — Przewodniczący — p. inż. W. Domański, Warszawa, Polna 32, Tel. 5.34-38.

XX. (Grupa 51) — bezpieczeństwo i higijena pracy. — Przewodniczący — p. radca A. Mazurkiewicz, Warszawa, Min. Op. Społ., Tel. 5.61-60.

Projekty niesygnowane, nie będą rozpatrywane, chodzi bowiem o to, aby wszystkie projekty były uzgodnione, utrzymane w jednym tonie i na odpowiednim poziomie artystycznym. Usilnie prosimy P. T. Wystawców, aby do dekoracji stoisk przystępowali jak najwcześniej.

Odstawienia państwowe.

6. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyraziło zgodę na udzielenie odznaczeń państwowych Wystawcom WMEL. Nadawać odznaczenie będzie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, na wniosek Komisji Sędziowskiej Wystawy.

Legitymacje dla Wystawców i współpracowników.

7. Legitymacje dla Wystawców i ich Współpracowników wydaje Administracja Terenów WMEL, na terenach Wystawy, ul. Puławska 2-a, według następującego rozdzielnika:

- Firmy, które zamówiły do 5 m.² otrzymają 2 leg. bezpł.
- Firmy, które zamówiły od 5 — 20 m.² otrzymają 2 leg. bezpł.
- Firmy, które zamówiły od 20 — 50 m.² otrzymają 3 leg. bezpł.
- Firmy, które zamówiły od 50 — 100 m.² otrzymają 4 leg. bezpł.
- Firmy, które zamówiły 100 i więcej m.² otrzymają 5 leg. bezpł.

Za każdą dalszą legitymację dla Wystawców wynosi opłata zł. 10—

Legitymacje będą z fotografiami, wobec czego Zarząd Wystawy uprzejmie prosi o nadsyłanie fotografii formatu, jak do dowodów osobistych.

Ubezpieczenie.

8. Dyrekcja WMEL. zawarła z Tow. Ubezpieczeń „Przezorność“, S. A., W-wa, plac Napoleona 9 umowę, na mocy której wszyscy biorący udział w Wystawie będą mogli zabezpieczyć się przed ewentualnymi stratami na podstawie polisy generalnej. Bliższe szczegóły znajdują się w rozesłanym druku.

Pilnowanie i sprzątnięcie stoisk.

9. Dozór ogólny należy do WMEL., która pilnuje pawilony na noc. W ciągu dnia od godz. 7-ej do 20-ej pilnowanie eksponatów należy do Wystawców. Dla udogodnienia Wystawcom czyszczenia stoisk, sprzątnięcie i czyszczenie zostanie powierzony specjalnemu przedsiębiorcy, a opłata ustalona będzie od m. kw. stoiska.

Elektryczność.

10. Zarząd Wystawy przeprowadza tylko główne przewody (piony) w pawilonach do oświetlenia. Instalację potrzebną na stoisku przeprowadza Wystawca we własnym zakresie. Opłaty za zużytą energię elektryczną będą znacznie niższe od cen normalnych, a cena za jedną kilowat godzinę podana będzie oddzielnie.

Telefony:

11. Na życzenie Wystawców może być zainstalowany aparat telefoniczny według opłaty, jaką pobiera PASTA. W pawilonach będą również zainstalowane telefony - automaty, dla wygody P. T. Wystawców jak i zwiedzających.

Katalog.

12. Katalog wydaje WMEL. we własnym zakresie. Podstawą redakcji katalogu będzie branżowy charakter Wystawy. Katalog Wystawy składać się będzie z 3 części:

Część I-sza, artykuły i enuncjacje przedstawicieli życia gospodarczego Polski.

Część II-ga, plan Wystawy, alfabetyczny spis Wystawców oraz spis branżowy.

Część III-cia, dział informacyjno-opisowy.

Każda firma, która nadesłała zgłoszenie, otrzyma w najbliższych dniach odpowiedni formularz, dotyczący katalogu, który po wypełnieniu należy jak najspieszniej zwrócić do Dyrekcji WMEL. Warszawa, Puławska 2-a.

Kwatery.

13. O przydział kwater należy zgłaszać się do Związku Propagandy Turystycznej stol. m. Warszawy, W-wa, Plac Teatralny, róg Wierzbowej. (Tel. 6.35-60 i 6.66-44).

OKUPACJE FABRYK

Tak zw. „strajki polskie“ czyli strajki połączone z obsadzeniem fabryk przez strajkujących, którzy tą drogą wywierają nacisk w celu uzyskania wysuniętych żądań, ostatnio uzyskały europejski rozgłos. Taktykę okupacji fabryk przyjęli bowiem strajkujący we Francji i w Belgji, prasa doniosła również o okupacjach w Czechosłowacji.

Jest niewątpliwem, że zaognienie sytuacji strajkowej we Francji zostało wywołane głównie przez me-

todę okupacji fabryk. Działania o charakterze nawpół rewolucyjnym okazały się niezwykle trudne do opamiętania. Wszelkie ustępstwa jakie pod wpływem rządu poczynił przemysł, już wkrótce odbijają się na i tak niepomysłnej zresztą sytuacji Francji.

To co było we Francji ilustruje w skrócie, jak może wyglądać kraj w skutkach strajków okupacyjnych. Skróć ten nie zawiera jeszcze tych możliwości, które aczkolwiek nie grożą Francji dzisiejszej, grożą jednak innym krajom.

W związku z ostatnimi wydarzeniami we Fran-

cji należy zwrócić bacniejszą uwagę na wypadki okupacji w Polsce.

Strajki okupacyjne, jako metoda walki są u nas w przewlekłym stadium początkowym. Systematycznie urabia się przekonanie przez prasę radykalną i radykalizującą, że okupacje nie są działaniami zabronionymi, a więc dozwolonymi.

Stosowanie okupacji zaczęło się w 1931 r. i postępuje z roku na rok stale naprzód. Zjawisko to uchwyliły statystyki, a liczby są już naogół znane. Z odosobnionych wypadków okupacje fabryk stały się metodą.

W 1931 r. naliczono 6 wypadków strajków okupacyjnych. W pierwszym półroczu 1935 r. (ostatnie znane statystyki urzędowe) naliczono ich 143, a liczba strajkujących wyniosła 30 tys.

Z tych 143 strajków okupacyjnych przypadło na:

	górnictwo	—14	przem. chemiczny	—15
	hutnictwo	— 1	„ budowlany	—13
przem.	mineralny	—25	„ poligraficzny	—11
„	metalowy	—15	„ spożywczy	— 6
„	włókien.	—27	„ papierniczy	— 4
			itd.	

Niezwykle znamienna jest statystyka wyników uzyskanych przez nacisk okupacji. Tą metodą walki 47 strajków zostało wygranych całkowicie, 70 częściowo, 17 strajków zakończyło się niepowodzeniem robotników, w 8 wypadkach wynik nie został określony. W przeszło więc 85% wypadków okupacja zakończyła się zwycięstwem robotników. Pracodawca musiał przyjąć w całości lub częściowo warunki robotników pod naciskiem działania, które zostało uznane przez sąd za przestępstwo z art. 251 K. K. karane więzieniem do 2 lat.

Takie fakty mogły zaistnieć w warunkach całkowitej bezczynności władz powołanych do przestrzegania prawa i porządku publicznego. Tak też i było. W wielu wypadkach — można to nawet uznać za regułę — władze odnosiły się do okupacji albo obojętnie, albo niezdecydowanie. Zdarzają się wypadki, że ze strony inspekcji pracy strajkujący doświadczały oznak sympatii i zachęty.

Trudno się dziwić, że pracodawca pozbawiony należytej mu opieki ze strony władz — ustępował. Skutki następują niezwykle szybko: Taktyka skuteczna staje się taktyką powszechną. W pierwszych czterech miesiącach 1936 r. jedynie tylko w Łodzi i najbliższej okolicy naliczono 114 strajków okupacyjnych i 20 tys. uczestników. Spotykamy okupacje nie tylko w fabrykach, ale i na robotach publicznych.

Ledwie zdołały się zaznaczyć słabutkie oznaki poprawy, ruch niewątpliwie planowy i zorganizowany pcha robotników do walki o wyższe płace, przeciwstawiając się dalszym możliwościom poprawy. Działanie bezprawne, jakim jest okupacja, dokonywane z pełną świadomością i przy pełnej bezkarności podkopuje ład społeczny, otwierając pole do różnego rodzaju zaburzeń.

We Francji rząd socjalistyczny musiał dać swym wyborcom jakiś rekompensaty. Czy życie gospodarcze Francji znieśie te zdobycze światła pracy — pokaże najbliższa przyszłość. Niemniej jednak szef rządu lewicowego — socjalista Blum — stwierdził, że okupacje są nielegalne, i że tej metody walki nie będzie tolero-

wać. W Belgii rząd, w skład którego wchodzi pięciu ministrów socjalistycznych, zdecydował niedopuszczać do okupacji, a nawet siłą usuwać okupujących.

Decydowało w obu wypadkach poszanowanie prawa, które skoro nie zostało zmienione, obowiązuje bez względu na sympatje lub antypatje rządu.

U nas, choć sądy wypowiedziały swój pogląd, uznając nielegalność strajków okupacyjnych, pogląd ten długo nie był wypowiedziany przez miarodajne czynniki.

Dopiero na ostatnim zjeździe inspektorów pracy p. minister Opieki Społecznej wygłosił przemówienie, w którym zalecał organom inspekcji pracy przeciwdziałanie „tym formom strajków, które wykraczają poza ramy prawa“. Należy sądzić, że p. Minister miał na myśli strajki okupacyjne. Działalność inspektorów pracy ma duże znaczenie i może w pewnej mierze przeciwdziałać powstaniu okupacji. Jednak ustosunkowanie się tych organów musi być obiektywne i stojące na gruncie obowiązującego prawa, co jak do tej pory należało do odosobnionych wypadków.

Trzeba jednak przede wszystkim, aby wszystkie zainteresowane działy administracji państwowej jednolicie zapatrywały się na sprawę okupacji oraz wspólnie zajęły się zwalczaniem tej metody, którą jak się wydaje szerzą u nas różnego rodzaju „tajemnicze siły“.

AKCJA MOTORYZACYJNA RZĄDU

Wywiad z przewodniczącym Międzynarodowej Komisji Motoryzacyjnej wicemin. inż. J. Piaseckim.

Sprawa motoryzacji od szeregu lat jest stałym przedmiotem zainteresowania szerokich sfer społeczeństwa. Brak miarodajnych informacji o stanie akcji motoryzacyjnej wywołuje zaniepokojenie o losy tej sprawy. Przedstawiciel Agencji „Iskra“ zwrócił się więc do przewodniczącego Międzynarodowej Komisji Motoryzacyjnej, p. wiceministra Komunikacji, inż. J. Piaseckiego, z prośbą o udzielenie miarodajnych informacji o stanie prac nad wzmocnieniem motoryzacji kraju.

P. wiceminister Piasecki wyjaśnił powody nieinformowania dotychczas opinii publicznej o stanie prac motoryzacyjnych.

— Powody milczenia czynników rządowych — mówił min. Piasecki — były zupełnie proste. Zamiast informować o swoich zamierzeniach i zamysłach, które mogą zawsze ulegać pewnym zmianom, zależnym od okoliczności, lepiej było poczekać na omówienie realnych faktów.

Rozwiązanie zagadnienia motoryzacji w Polsce było niezmiernie trudne i skomplikowane, wobec konieczności liczenia się z istniejącym stanem tego, co już w Polsce na tem polu zostało uczynione i wobec obowiązku posuwania się naprzód, a nie cofania się wstecz, przeto wszelkie przedwczesne zapowiedzi przy długim wobec wspomnianych trudności okresie ich realizacji mogłyby tem bardziej okazać się szkodliwymi.

PRACE NAD OBNIŻENIEM CENY SAMOCHODU.

Szczególnie trudnym zadaniem było obniżenie ceny samochodu wobec tego, co już osiągnęliśmy w kraju w zakresie własnej produkcji. Krajowa produkcja jest, niestety, droga i na obniżenie ceny samochodów krajowych jest tylko jeden sposób, a mianowicie ich premijowanie ze Skarbu Państwa. Jednak premijowanie nie mogło ze względów budżetowych osiągnąć wysokich

sum, a z tego powodu nie można było liczyć na szybki rozwój ilościowy produkcji krajowej, ani też na silniejszą obniżkę ceny. Tymczasem motoryzacja bez obniżki ceny i bez stworzenia całej gamy różnych typów wozów, mogących zaspokoić wymagania wszystkich automobilistów, nie była do pomyslenia, po zostawiały więc dwie drogi: albo import wozów przy niższych cłach, albo też montaż.

MOTYWY WPROWADZENIA MONTAŻU WOZÓW ZAGRANICZNYCH.

Pierwsza droga, aczkolwiek wydawałaby się najprostsza i zarazem najradykałniejsza, nie mogła być jednak obrana, gdyż poza ujemnymi konsekwencjami gospodarczymi podcięłaby na dłuższy czas egzystencję krajowego przemysłu samochodowego i to nie tylko samej wytwórni wozów, ale również przemysłu pomocniczego. Tymczasem nie trzeba chyba dowodzić, że *własna produkcja jest nieodzownym warunkiem niezależności gospodarczej i bezpieczeństwa kraju*, tembardziej więc już istniejący przemysł, w który zainwestowano poważne sumy, musi być chroniony i podtrzymywany.

Pozostała więc droga druga, a mianowicie uruchomienie w kraju montowni wozów zagranicznych, któreby stopniowo przekształcały się na wytwórnie krajowe. Rozmowy, prowadzone w sprawie uruchomienia montowni dały już rezultaty. Doszło mianowicie do porozumienia pomiędzy krajowym towarzystwem przemysłowym „Lilpop, Rau i Loewenstein“ w Warszawie, a jedną z największych w świecie i powszechnie znaną firmą amerykańską General Motors International“ A. S. Na skutek tego porozumienia firma Lilpop uzyskała koncesję rządową na uruchomienie montowni samochodów marki „General Motors“ i samochodów na tej marce opartych, co ma bardzo ważne znaczenie dla sprawy motoryzacyjnej w Polsce, gdyż powiązanie wielkiej firmy amerykańskiej z firmą krajową o starych tradycjach przemysłowych, daje widoki na pomyślny rozwój koncesjonowanego przedsiębiorstwa i na szybkie dojście do własnej produkcji, która leży w interesie samego przemysłowca, otrzymującego koncesję.

PRZEWIDYWANE CENY SAMOCHODÓW MONTOWANYCH W POLSCE.

Dzięki osiągnięciu kontaktu handlowego ze St. Zjednoczonymi, Anglią i Niemcami, uzyskujemy w Polsce samochód osobowy średniego typu, jakim jest „Chevrolet“, za cenę 7.500 zł., kiedy dzisiejsza jego cena wynosi 13.000 zł. Ceny samochodów małoślitrażowych marki „Opel“, typu P. 4 będą wynosiły 4.800 zł., przyczem samochody te nie będą stanowić konkurencji dla popularnych naszych Polskich Fiatów 508, gdyż ten ostatni ze względu na swe wyjątkowe wykonanie i wyposażenie (specjalne hamulce, amortyzatory, 2 ogumione koła zapasowe i t. p.) stanowi typ w całym słowa znaczeniu luksusowy i z tego względu musi być nieco droższy.

Jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, to ceny ich będą ustalane na poziomie, umożliwiającym konkurencyjność wyrobom Państwowych Zakładów Inżynierji, jednak w porównaniu z cenami dotychczasowymi, ulegną również znacznej niżce.

W ten sposób, przez uruchomienie montowni, osiągamy niżkę cen samochodów, a zarazem zwiększamy różnorodność ich typów. Takie rozwiązanie zapewnia dalszy rozwój P. Z. Inż. i obawy, że powstanie montowni spowoduje ich upadek, są całkowicie płonne.

ULGI PODATKOWE DLA NABYWCÓW SAMOCHODÓW.

Wprowadzono również ulgi o charakterze ogólnym dla nabywców pojazdów mechanicznych, celem obniżenia ceny zakupu

nowych wozów. Należą tu przede wszystkim ulgi podatkowe dla kupujących nowe samochody i motocykle. Ulgi te zostały wprowadzone dekretem Prezydenta R. P. z dnia 7 maja r. b. Na zasadzie tego dekretu kwota wydatkowana na kupno nowego pojazdu mechanicznego do wysokości 12.000 zł. będzie potrącona z dochodu, podlegającego opodatkowaniu, i uzyskanego w tym roku, w którym należność za samochód została całkowicie spłacona. Ulgi te dotyczą również osób, którym wymierza się podatek dochodowy od wynagrodzeń, a więc obejmują także wielką rzeszę urzędników państwowych, samorządowych i prywatnych.

OBNIŻKA KOSZTÓW EKSPLOATACJI SAMOCHODÓW.

Dwa powyższe omówione posunięcia zdążają do obniżenia ceny zakupu samochodów, obecnie zaś trzeba omówić kroki, przedsięwzięte dla obniżenia jego kosztów eksploatacji.

Tu w pierwszym rzędzie należy wymienić obniżenie cen benzyny, które znajduje się w stanie realizacji.

CENA BENZyny.

Usiłowania rządu idą w kierunku o ile możności poważniejszej niżki cen benzyny, na którą mają się złożyć; obniżenie opłat od benzyny na P. F. Dr., obniżenie podatków komunalnych, pod. obrotowego i konsumcyjnego oraz taryfy kolejowej, a poza tem pewne ustępstwa w cenach ze strony przemysłu naftowego. Te ostatnie — zdaniem p. ministra — znajdują uzasadnienie w tem, że przy obniżeniu cen benzyny, wzrośnie niewątpliwie jej konsumcja, co pozwoli przemysłowi na uzyskanie tych samych lub nawet większych dochodów. Sprzedaż bowiem jednego litra benzyny w kraju, zamiast na eksport, daje w dzisiejszych warunkach przemysłowi około 29 groszy nadwyżki, która może być obrócona na pokrycie zmniejszenia dochodów, spowodowanych obniżeniem cen krajowych.

KOSZT EKSPLOATACJI SAMOCHODU POTRĄCANY Z DOCHODU OPODATKOWANEGO.

Do polanienia kosztów eksploatacji samochodów przyczynić się powinien również okólnik min. Skarbu z dnia 2 kwietnia b. r. w sprawie ustosunkowania władz skarbowych do posiadaczy i nabywców pojazdów mechanicznych. Okólnik ten wprowadza znowu ulgi o charakterze ogólnym, ale te ulgi pośrednio wpływają na zmniejszenie kosztów eksploatacji, gdyż w okólniku wyjaśniono, że koszt utrzymania samochodów, należących do kupców, przemysłowców, rolników, lekarzy, adwokatów itp. osób, dla których posiadanie szybkiego środka lokomocji jest rzeczą niezbędną, należy potrącać od ich dochodu, narówni z innymi kosztami jego osiągnięcia.

Poza tem okólnik ten daje wskazówkę urzędowi skarbowym, żeby faktu nabycia lub posiadania samochodu nie utożsamiały z faktem osiągnięcia przez płatnika dochodu.

ULGI W SPEŁACIE ZALEGŁOŚCI NA FUNDUSZ DROGOWY.

Dla odciążenia właścicieli niezarobkowych pojazdów mechanicznych z zaległości w opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy z lat 1931-32 i 1932-33, Komitet Ekonomiczny Ministrów uchwalił umorzenie reszty zaległości tym właścicielom pojazdów mechanicznych, którzy do 1 października r. b. opłacą przynajmniej połowę zaległych opłat z wymienionego dwulecia.

Znacznym ułatwieniem dla kierowców pojazdów mechanicznych jest również powierzenie egzaminowania kandydatów na kierowców Automobiklubowi Polski, dzięki czemu przyspieszono uzyskiwanie pozwoleń i obniżono w pewnym stopniu opłaty egzaminacyjne.

BUDOWA TANICH GARAŻY.

Czynione są starania o uzyskanie kredytów na budowę nowoczesnie urządzonych garaży, w których posiadacze samochodów mogliby uzyskać nie tylko miejsce na wóz, ale również pomoc fachową.

ULGI DLA WŁAŚCICIELI TAKSÓWEK.

W zrozumieniu trudnego położenia właścicieli taksówek, postanowiono przyjść im z pomocą, udzielając szeregu ulg i ułatwień.

Oprócz tego wydano już zarządzenia celem zniesienia oddzielnych przeglądów taksówek przez zarządy gmin miejskich, niezależnie od przeglądów, dokonywanych przez władze administracyjne i zniesienia związanych z tem opłat. Anulowano też obowiązki malowania taksówek na jeden kolor i wogóle skasowano wszelkie inne lokalne przepisy, które w rezultacie działają hamująco na rozwój przemysłu przewozowego drożkami i samochodami.

Dla podtrzymania i ułatwienia rozwoju zarobkowych przedsiębiorstw przewozu towarów, zniesiono cały szereg ograniczeń i wprowadzono nowe ulgi. Koncesje towarowe będą, poza wyjątkami dla kilku bardziej już obsadzonych linii, wydawane bez żadnych ograniczeń co do kierunku i długości linii, oraz ilości obsługującego je taboru.

KUPNO SAMOCHODU OBOWIĄZKIEM WZGLĘDEM KRAJU.

Trzeba więc mieć nadzieję, że wysiłki rządu dadzą rezultaty, zwłaszcza, jeśli będzie z nim współdziałało społeczeństwo, które winno się przejąć hasłem, że kupno samochodu przez tych wszystkich, których stać na to, jest spełnieniem obywatelskiego obowiązku względem kraju.

Z GRUPY PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

Dnia 2 lipca b. r. odbyło się zebranie informacyjne, na temat możliwości rozwoju motoryzacji w kraju.

Na zebraniu tem dyr. J. Zaporski omówił sprawę umowy General Motors z f. Lilpop, Rau i Loewenstein. Przemówienie dyr. Zaporskiego podajemy poniżej w streszczeniu.

Towarzystwo Lilpop, Rau i Loewenstein, istniejące w Warszawie od roku 1818, po przerwie wojennej — wznowiło swoją działalność uruchamiając fabrykę wagonową.

Gdy zbyt fabryki wagonowej zaczął się pod wpływem kryzysu kureczyć — zwrócono uwagę na budowę maszyn parowych, kompresorów i silników spalinowych — idąc zresztą w myśl wskazań przedwojennych tradycji fabryki.

Idąc po tej linii zakupiono licencję u: 1) „Atlas Diesel“ w Sztokholmie na budowę kompresorów bezpośrednio sprzężonych z Diesel'em, 2) „Austro-Daimler“ — licencję na wyrób 16" HP Diesel i specjalnej konstrukcji dla trakcji, 3) podjęło fabrykację motopomp i silników 7 — 18 i 24 konnych, 4) podjęło fabrykację Semi-Diesel i o sile 10 do 60 HP.

Produkcję w tych działach fabryka wprowadza przy stosowaniu w jak najszerszym zakresie materiałów krajowych, korzystając z przemysłu pomocniczego krajowego i tylko w razie nadzwyczajnych trudności ucieka się do importu.

Sprawą budowy samochodów Towarzystwo zajmowało się oddawna i śledziło możliwości podejścia do tej sprawy.

W miarę wzrastającego głodu samochodów i po ukazaniu się we wrześniu r. z. rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu o udzielaniu koncesji na wyrób samochodów, firmie Lilpop, Rau i Loewenstein przedkładano wiele projektów podjęcia tej sprawy.

Wszystkie propozycje dotyczące czystego montażu były odrzucane jako nieinteresujące z punktu widzenia przemysłowego.

Zatrzymano się na propozycji amerykańskiego Towarzystwa General Motors, — które zgodziło się na udzielenie licencji na budowę samochodów marki „Chevrolet“.

W międzyczasie powstała inicjatywa wzmoczonej produkcji samochodów „Fiat“, do której to koncepcji zgłosiliśmy się łącznie z innymi fabrykami. Koncepcja ta jednak nie została zaakceptowana i po jej upadku sfinalizowaliśmy umowę z Towarzystwem „General Motors“, poczem, opierając się na rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28 września r. z., wystąpiliśmy o udzielenie nam koncesji na wyrób samochodów General Motors, zaznaczając bazowanie produkcji na typie „Chevrolet“.

W rezultacie naszego wystąpienia koncesja została nam w dniu 23 czerwca r. b. udzielona.

W § 2 koncesja uprawnia nas do wyrobu samochodów: Opel P. 4, Opel Olympia, Autobusy Opel Blitz, Chevrolet (wszystkie typy tej marki), Buick, G. M. C. ciężarowe od 2½ do 6 tonn.

Wyrób samochodów względnie pojazdów mechanicznych innych marek bądź typów może nastąpić za zgodą Ministerstwa Przemysłu i Handlu na każdorazowo zgłoszony oddzielny wniosek koncesjonariusza.

Zasadniczymi paragrafami koncesji są:

§ 4.

„Koncesjonariusz jest obowiązany do uruchomienia całkowitej produkcji w kraju samochodów i podwozi zasadniczo marki Chevrolet, względnie samochodów i podwozi na tej marce opartych przez:

- a) początkowe stosowanie do niej materiałów i wyrobów pochodzenia zagranicznego.
- b) stopniowe stosowanie do niej materiałów i wyrobów przemysłu krajowego,
- c) równoczesne stopniowe uruchamianie we własnych zakładach produkcji części i zespołów.

Stopniowe stosowanie materiałów i wyrobów produkcji krajowej oraz uruchamianie produkcji części i zespołów we własnych zakładach będzie miało miejsce, jeżeli te materiały i wyroby pod względem jakości i możliwości dostawy będą odpowiadały warunkom produkcji, a pod względem cen umożliwią ustalenie cen na gotowe samochody i podwozia, które zapewnią racjonalny rozwój sprzedaży, odpowiadający warunkom rynku samochodowego w Polsce“.

§ 5.

„Przed upływem każdego roku koncesjonariusz jest obowiązany przedstawić Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia program produkcji na rok następny.“

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERSKIE
Biblioteka F. M. „Ureus“

Program ten będzie obejmował zamierzenia dotyczące uruchomienia produkcji pewnych części i zespołów zarówno w zakładach własnych koncesjonariusza, jak i w krajowym przemyśle pomocniczym.

Przy uzgadnianiu programu będzie przyjmowany pod uwagę czas potrzebny dla opanowania fabrykacyjnych i inwestycyjnych trudności, jak również i ilości sprzedanych samochodów z statystyki roku poprzedniego, jako podstawy do określenia kosztu produkcji części w kraju.

Koncesjonariusz jest obowiązany uwzględniać w programie produkcji stosowanie do swych wyrobów materiałów i części samochodowych produkcji krajowej.

Koncesjonariusz jest obowiązany zgłaszać Ministerstwu Przemysłu i Handlu do uzgodnienia detaliczne ceny standartowych samochodów, objętych § 4 niniejszego dokumentu, z dołączeniem ich kalkulacji, z tem, że uzgodnione ceny będą zapewniać rentowność produkcji“.

§ 6.

„Koncesjonariusz jest obowiązany przedstawiać łącznie z programem produkcji, wymienionym w § 5, zamierzenia swoje dotyczące inwestycji w zakresie urządzeń technicznych we własnych zakładach przemysłowych i sposób ich realizacji“.

Jak W Panowie z powyższego widzą, zobowiązania daleko idące. Wypada mi powiedzieć, jak zamierza my zrealizować ten szeroko zakrojony program.

Pierwszy okres wstępny obejmie te samochody, które jeszcze w roku bieżącym ewentualnie ukażą się na rynku i te, które ukażą się w pierwszym półroczu roku 1937-go.

Ponieważ zapotrzebowanie na samochody w stanie rozproszkowanym należy zgłaszać co najmniej na 6 miesięcy, a jesteśmy już w lipcu, chcąc więc dać samochody zmontowane na sezon roku 1937-go, już w najbliższym czasie musimy je obstałować.

Zrozumiałą jest rzeczą, że na żadne eksperymenty w tym pierwszym okresie niema miejsca i dużo pracy trzeba włożyć, aby zarówno przygotować magazyny do przyjęcia transportów, jak też urządzić warsztat montażowy, lakiernię, tapicernię i wszystko to, co z montażem samochodu jest związane. Będzie to okres bardzo wyłożonej pracy, który oczywiście poświęcimy również studjom nad możliwościami stosowania części krajowych — w pierwszym rzędzie karoserji, a następnie podwozia.

Tutaj zaznaczyć muszę, że samochody będą nosiły nazwy oryginalne i licencjodawca zastrzeżł sobie kontrolę techniczną nad częściami, które stopniowo stosować będziemy, zaopatrując się w nie, czy to we własnych warsztatach, czy to u poddostawców krajowych. Wychodzili z założenia, że samochód zaopatrzony w oryginalną markę w niezmiernie nie może ustępować swojemu prototypowi. Jesteśmy wobec tego obowiązani części te poddawać odnośnym wstępnym próbom w laboratorjach General Motors.

W razie jednak odrzucenia części, General Motors jest obowiązany dać dokładne instrukcje, jak należy

daną część wykonać. Nie przedstawia więc to nic groźnego, przeciwnie, powinno dodatnio wpłynąć, będzie bowiem gwarancja, że samochody nasze w niezmiernie nie będą ustępowały produkcji oryginalnej.

Następnym doniosłym czynnikiem, stanowiącym o udziale przemysłu krajowego będzie cena samochodu.

Otóż dodatkowe zobowiązanie nasze, nieprzewidziane w rozporządzeniu o koncesjach na prowadzenie przemysłu wyrobu samochodów i podwozi, kładzie na nas obowiązek uzgadniania z Ministerstwem Przemysłu i Handlu cen na zasadnicze typy samochodów w najprostszym ich wykonaniu, a mianowicie: Chevrolet Standart 109 „i Chevrolet ciężarowy 157“ i 1-o litrowy Opel.

Oczywiście od ceny uzgodnionej na te trzy typy będzie zależał udział krajowego przemysłu w produkcji tych samochodów.

Zniżone znacznie cło i niskie ceny części samochodów w Ameryce dają możliwość:

- 1) albo oddać rynkowi samochody po cenach niższych, aniżeli ceny europejskie, lub też,
- 2) ustaliwszy ceny na poziomie cen europejskich pozostawić marżę na podrożenie samochodu dla wprowadzenia części krajowych, które z natury rzeczy muszą być droższe.

Będzie również możliwe na pierwszy okres, w którym samochody z natury rzeczy będą wykonane z części importowanych, wyznaczyć cenę jak najbardziej atrakcyjną, podnieść w ten sposób rynek, a w miarę wprowadzania części krajowych cenę podnieść. Ostateczna cena jednak nie może odbiegać od europejskich cen samochodów w odpowiedniej klasie.

Oczywiście, że jak na wstępie zaznaczyłem, Towarzystwo „Lilpop, Rau i Loewenstein“ — wyzyska wszystkie swoje możliwości, aby w jak najszerszym zakresie dać możliwość wzięcia udziału w tej produkcji przemysłowi krajowemu.

Oczywiście powodzenie całej sprawy zależy będzie od chłonności rynku, która będzie najgłówniejszym czynnikiem w powodzeniu, zarówno dla nas, jak i dla przemysłu pomocniczego, a to znów zależy od ogólnogospodarczej sytuacji kraju.

Mam wrażenie, że dla przemysłu pomocniczego otwierają się nowe możliwości i trzeba mieć nadzieję — będą one duże.

Jedno jeszcze należy podkreślić, że upadła obawa, którą na jednym z pierwszych posiedzeń poruszył jeden z pp. członków grupy, że w razie uruchomienia t. zwanej montowni, przyjdzie ktoś obcy — zbierze śmietankę, a gdy nadejdzie czas rzetelnej pracy i małych zysków, zbierze manatki i wyniesie się z kraju. Ta obawa upada — obowiązki przyjęła na siebie firma krajowa, która nie opierała swoich kalkulacji na wielkich zyskach, a w pertraktacjach z Rządem z całą lojalnością liczyła się z rzeczywistą naszą sytuacją wewnętrzną.

Sprowadzać będziemy po najniższych osiągalnych cenach dobre części samochodów, i tak długo dopóki sami tej produkcji opanować nie będziemy w stanie. —

WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE**Odezwa Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich uchwalona w dn. 14 maja 1936 roku.**

Zarząd główny SIMP nadał nam odezwę, którą ze względu na wagę zagadnienia drukujemy w całości.

Jesteśmy świadkami olbrzymich wysiłków, podjętych przez kraje sąsiednie, zmierzających do wzmożenia ich potęgi wojskowej, przede wszystkim na drodze postępu technicznego.

Szukając w wysiłku tym czynnego poparcia całego społeczeństwa, pracę w tym kierunku wysunęto na czoło zagadnień państwowych, jako hasła narodowe. Widzimy, iż wysiłki te dają wyniki nadspodziewane, iż dokoła nas rosną nowe, wielkie potęgi.

Zarówno nasze położenie geograficzne, jak nader wszystko niedorozwój naszego przemysłu, stawiają nas w położeniu szczególnie trudnym. Należy sobie z całą trzeźwością uświadomić powagę położenia i zrozumieć, że jedynie największym, zgodnym wysiłkiem całego społeczeństwa możemy stanąć na wysokości zadania i wzmocnić siły obronne Państwa. Czas najwyższy, by sprawa ta została u nas wysunięta jako hasło narodowe, by stała się wytworną naszego życia politycznego i gospodarczego, dla której wszystkie warstwy społeczne i wszystkie zawody muszą w zgodnym wysiłku ponieść największe ofiary.

My, inżynierowie polscy, jesteśmy świadomi zadań, czekających nas w tym wyścigu pracy i poświęcenia, rozumiemy bowiem, czym jest technika i przemysł dla spraw obrony, oraz świadomi jesteśmy swej roli kierowniczej i twórczej w obydwóch tych dziedzinach.

Do Was więc, Koledzy, zwracamy się z wezwaniem. Nie znamy dnia i godziny, które są może bliższe, niż ktokolwiek to przypuszcza.

Rzućmy więc hasło: — „wszystko dla obrony“ — hasło, które będzie dla nas bodźcem, uwielokrotniającym nasze wysiłki i ich wyniki. Rzućmy to hasło, nie tylko świadomi jego bezwzględnej dziejowej konieczności, w obliczu odpowiedzialności wobec wszystkich naszych przyszłych pokoleń, ale również i tego, iż wysiłek ten wywrze przemożny wpływ na ożywienie całości naszego życia, stworzy nowe bezcenne wartości nie tylko w dziedzinie moralnej, lecz i materialnej, oraz wzmocni niepomniernie nasze siły gospodarcze.

Wiary nam tylko trzeba i wielkiej do poświęceń gotowości!

Na nas, na polskich inżynierach, ciąży wielka odpowiedzialność:

Nie tylko hasło to podjąć czynem musimy, lecz szerzyć je z całą nieugiętą siłą przekonania, gdyż mamy wielkie możliwości wpływania na bieg życia gospodarczego kraju. Wykorzystać je jest naszym pierwszym obowiązkiem.

By hasło „wszystko dla obrony“ mogło odrazu znaleźć oparcie w czynie, zwracamy się do Was, Koledzy, abyście, głosząc je i do wielkiego ich urzeczywistnienia przygotowując się, dali im widome kształty na mniejszą choćby narazie miarę zakrojone. Słyszeliśmy wszyscy, iż jedna z naszych placówek przemysłowych, pracujących dla obrony, z innych

wprawdzie, lecz również szlachetnych i ku jednemu zdążających pobudek, złożyła w darze 100 karabinów maszynowych, rękami własnych pracowników wykonanych. Poświęcili oni na ten cel nie część swych zarobków, lecz nieco wolnego czasu, wskazując wszystkim innym, zatrudnionym w przemyśle pracującym dla potrzeb obrony, drogę najwłaściwszą w czasach dzisiejszych, w których trudno byłoby liczyć na możliwość zebrania znacznie większych ofiar pieniężnych.

Dochodzą nas wieści, iż szereg innych zakładów i instytucji zamierza również pójść podobną drogą i oczekiwać należy, że ilość ich szybko się powiększy. Od nas, inżynierów polskich, w wielkiej mierze to zależy.

Wielu bowiem z pośród nas, nie mogąc zdobyć się na ofiary pieniężne, może wzamian ofiarować na ten wniośły cel część wolnego czasu, porzucając za sobą liczne szeregi naszych współpracowników. Podejmijmy więc wszyscy, którzy mamy te możliwości, ową ciężką myśl i pracę dodatkową wspomóżmy wysiłek Państwa, zmierzający do pomnożenia i udoskonalenia środków naszej obrony. Rzućmy to hasło we wszystkich zakładach przemysłowych i naukowych, pracujących dla obrony kraju, poświęcając pracę naszych rąk i mózgów. — Zanočajmy szlachetny wyścig poświęcenia, wytwórzmy w całym społeczeństwie ów nastrój któryby zdolny był porwać je do ofiarnego czynu. Uczynmy to świadomi, iż wyniki te wzmogą gotowość obronną kraju nie tylko w dziedzinie materialnej, lecz więcej jeszcze w dziedzinie moralnej. Stanie za nami cały naród, zjednoczony w wielkim czynie, podjętym w myśl hasła:

„**W S Z Y S T K O D L A O B R O N Y**“.

*Stowarzyszenie Inżynierów
Mechaników Polskich
Zarząd Główny*

(—) inż. Witold Wierzejski
prezes.

(—) inż. Eugeniusz Wolniewicz.
sekr. gen.

Inwestycje maszynowe dla przemysłu chemicznego.

Dn. 3 b. m. odbyła się w lokalu naszego Związku pod przewodnictwem prof. E. Trepki doniosła konferencja z przedstawicielami przemysłu chemicznego, na której omówiono wytworne ustalenia planu inwestycyjnego w przemyśle chemicznym i środków możliwie maksymalnego wykorzystania wyrobów polskiego przemysłu metalowego.

Już we wstępnej dyskusji wyjaśniło się, że cały szereg zapotrzebowań przemysłu chemicznego będzie mogło być pokrytych przez zrzeszony w Związku przemysł metalowy.

W wyniku Konferencji postanowiono po zebraniu odpowiedniego materiału, zwołać następne posiedzenia, na których zainteresowani przemysłowcy chemiczni zaznajomią się z produkcją przemysłu metalowego.

Sprawa wypowiedzenia po 10 latach pracy.

W kwestji, czy po 10 latach pracy przysługuje pracownikowi 6-cio miesięczny okres wypowiedzenia

zgodnie z art. 469 § 3. Kodeksu Zobowiązań, komunikujemy, że Sąd Okręgowy we Lwowie uchwilił wyrokiem z dnia 5. XII. 1935 r. (Sygn. akt. IV. Ca 2176/35) wyrok Sądu Pracy, zasądzający odszkodowanie za 6-cio miesięczny okres wypowiedzenia i powództwo oddalił, wychodząc z założenia, że do pracowników objętych dekretem o umowie o pracę pracowników umysłowych, przepisy art. 469 § 3. Kodeksu Zobowiązań nie mają zastosowania.

Sąd Najwyższy na skutek wniesienia kasacji przez pracownika rozpoznawał tę sprawę w dniu 4 czerwca b. r. Sąd Najwyższy skargę pracownika oddalił, ustalając w ten sposób, że pracownikom objętym dekretem o umowie o pracę pracowników umysłowych, przysługuje i po 10-ciu latach pracy jedynie 3-miesięczne wypowiedzenie. (Orzeczenie S. N. z dnia 4. VI. 1936 r. Sygn. akt. C. II. 557/36).

Motywy tego wyroku jeszcze nie zostały ogłoszone.

ORZECZNICTWO W SPRAWACH PRACY

Czas pracy.

Ustawa o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 r. uzupełniona ustawami z dn. 14 lutego 1922 r., z dn. 7 listopada 1931 r. i z dn. 22 marca 1933 r. obejmuje czas pracy zarówno pracowników fizycznych jak i pracowników umysłowych zatrudnionych w przemyśle, handlu i biurowości. Niżej podane tezy orzeczeń mają więc zastosowanie wobec wszystkich kategorii pracowników.

Roszczenie o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe.

Jeżeli pracownik przy powtarzających się wyjątkach nie zgłaszał pracodawcy przepracowanych godzin nadliczbowych, nie należy mu się wynagrodzenie za te godziny, chyba że pracodawca o pracy tej skądinąd miał wiadomość. Roszczenie to pracownika nie zależy od prowadzenia przezeń wykazu godzin nadliczbowych.

(Orzeczenie S. N. w składzie 7 sędziów z dn. 24 listopada 1932 r. III. Prez. 84/32 wpisane do księgi zasad prawnych G. S. W. NR. 3/33).

Pracownikowi nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie za godziny pracy ponad 8 dziennie, jeśli wykonywane choćby w tym samym zakładzie pracy dwa odrębne płatne zajęcia dzienne i wieczorowe.

Drugie zajęcie nie może być uważane za przedłużenie pierwszego, a zatem nie można zliczać razem czasu pracy wykonanej podczas jednego i drugiego zajęcia w tem samym przedsiębiorstwie.

(Orzeczenie z dnia 30 listopada 1933 r. C. I. 2346/33).

Przy przedłużaniu pracy ponad 8 godzin dla wykonywania robót poprzedzających produkcję, lub po niej następujących, pracownikowi należy się wynagrodzenie, o ile zawarta z nim umowa nie przewidywała, że zasadnicze wynagrodzenie obejmuje również i pracę w godzinach przedłużonych.

(Orzeczenie z dn. 20 września 1933 r. C. I. 85/33).

Rada Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P.

W dniu 28 marca r. b. ukonstytuowała się Rada Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. i naczelnych organizacyj gospodarczych w Polsce. W skład Rady weszli delegaci wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych, Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, Rady Naczelnej Kupiectwa Polskiego i Centrali Związku Kupców.

Na zebraniu tem uznano, że w orbitę zainteresowań Rady należy wciągnąć obok przemysłu i handlu również rolnictwo i rzemiosło na wzór Rady Traktatowej, w której wszystkie te działy gospodarstwa narodowego od dłuższego już czasu współpracują.

W wyniku tej decyzji Związek Izb Przemysłowo-Handlowych przeprowadził pertraktacje ze Związkiem Izb i Organizacyj Rolniczych i ze Związkiem Izb Rzemieślniczych R. P. Pertraktacje te podjęte z inicjatywy Związku Izb i Organizacyj Rolniczych zakończone zostały w dn. 27 czerwca r. b. podpisaniem

Art. 16 ustawy o czasie pracy odnosi się tylko do pracy ponad 8 godzin na dobę. Jeśli więc w przedsiębiorstwie według umowy obowiązuje 7 godzin pracy na dobę, to za ósmą godzinę pracownik może żądać wynagrodzenia na ogólnych zasadach prawa cywilnego, a nie z dodatkami, przewidzianymi w art. 16.

(Orzeczenie z dn. 19 stycznia 1933 r. C. I. 498/32).

Praca w godzinach nadliczbowych bez zezwolenia władz.

Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych winno być również stosowane w wypadkach, kiedy pracodawca zaniedbał wymaganego przez ustawę zezwolenia na przedłużenie czasu pracy, lub zawiadomienia właściwej władzy — jeżeli pracodawca odniósł korzyść z takiej pracy pracownika, bogacąc się niesłusznie jego kosztem.

(Orzeczenie z dn. 17 stycznia 1934 r. C. I. 1481/33).

Tylko w wypadkach przewidzianych w art. 6 i 8 ustawy o czasie pracy, a więc tylko w wypadkach donuszczalności przedłużenia czasu pracy w tych artykułach wyszczególnionych, praca ma być wynagrodzana ponad umówione wynagrodzenie.

Skoro nie zaszedł żaden z tych wypadków, a powód skargi swej nie oparł na zasadzie prawnej niesłusznego zubożenia się pozwanej jego pracą, roszczenie o wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych ustawowo zabronioną, jest nieuzasadnione.

(Orzeczenie z dn. 21 marca 1933 C. I. 1172/32).

Z faktu, iż pracodawca wymagał od pracownika pracy w godzinach nadliczbowych wynika, że pracę tę uważano za niezbędną i korzystną dla przedsiębiorstwa. Wobec tego dalsze ustalenie, że przedsiębiorstwo wzbogaciło się pracą pracownika jest zbędne.

(Orzeczenie z dn. 17 maja 1934 r. C. I. 154/34).

Praktyczny skutek wspomnianych orzeczeń Sądu Najwyższego jest taki, że pracownik musi odmiennie

porozumienia, w myśl którego, zgodnie z załączonym do niego projektem regulaminu, wszystkie działy samorządu gospodarczego postanowiły utworzyć Radę Handlu Zagranicznego samorządów gospodarczych Polski i naczelných organizacyj gospodarczych z siedzibą w Warszawie. Zadaniem Rady będzie rozwój handlu zagranicznego Polski. W skład Rady wejdą delegaci Związku Izb Przemysłowo-Handlowych i organizacyj gospodarczych przemysłowo-handlowych, delegaci Związku Izb i Organizacji Rolniczych oraz delegaci Izb rzemieślniczych.

Prezydjum Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, powołało do życia Komisję Handlu Zagranicznego, która ma się zająć całokształtem zagadnień związanych z utworzeniem i działalnością Rady Handlu Zagranicznego samorządów gospodarczych Polski i naczelných organizacyj gospodarczych. W skład Komisji Handlu Zagranicznego weszli pp.: B. Stypiński, M. Szydłowski, R. bar. Battaglia, Dr. H. Berkowicz, T. Bykowski, Dr. W. Czerwiński, J. Dębiński, Inż. A. Dunin, S. Korzycki, Dr. A. Marchwiński i M. Porowski.

Przewodnictwo tej Komisji zgodnie z jej wnioskiem po-

wierzone zostało przez Prezydjum Centralnego Związku Przemysłu Polskiego p. Dyr. Bohdanowi Stypińskiemu.

Ncwe Polskie Normy.

„Polski Komitet Normalizacyjny przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu podaje do wiadomości wszystkich zainteresowanych, iż ukazały się między innymi z druku, uchwalone przez plenarne posiedzenie Komitetu w dniu 3 grudnia 1935 r.“ polskie normy na:

Rurociągi

Łączniki.

Rury stalowe gwintowane i łączniki z żeliwa kowalnego (dział rurociągów). *Broszura. Cena 10. — Zł.*

Technika Warsztatowa

Narzędzia rzemieślnicze.

N—1514 Młotki kowalskie. Gładziki kuliste. *Biblioteka F. M. „Uzys“*

konstruować swe roszczenie o godziny nadliczbowe. Jeżeli na pracę w godzinach nadliczbowych przedsiębiorstwo nie miało zezwolenia, może pracownik występować jedynie z pretensją o niesłuszne wzbogacenie. Sądy zwykle zasądają w tego rodzaju wypadkach odszkodowanie w wysokości stawek za godziny nadliczbowe przewidzianych w ustawie.

Wynagrodzenie w formie ryczałtu.

Dopuszczalna jest swobodna umowa o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, szczególnie w postaci ryczałtu. Jeżeli nowoprzyjęty pracownik pobiera wynagrodzenie, zawierając ryczałt za nadliczbowe godziny, nie zgłaszając przez czas dłuższy żadnych roszczeń — zachowanie jego poczytywane być musi za domniemane wyrażenie zgody na powyższe warunki pracy i późniejsze żądanie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe jest bezskuteczne.

(Orzeczenie z dn. 9 lutego 1934 r. C. III. 140/33).

Przyznanie pracownikowi przez pracodawcę wyższego wynagrodzenia w przewidywaniu niemożności podjęcia pracy w godzinach normalnych i wypłacanie dodatkowego ryczałtu miesięcznego za godziny nadliczbowe oraz gratyfikacji świątecznych, wyklucza niesłuszne wzbogacenie się pracodawcy kosztem pracownika w godzinach nadliczbowych nie podpadających pod postanowienia art. 16 ustawy o czasie pracy (praca w godzinach nadliczbowych bez zezwolenia władz).

(Orzeczenie z dn. 25 stycznia 1934 r. C. II. Rw. 2644/33).

Stałe pobieranie bez zastrzeżeń ryczałtowego wynagrodzenia miesięcznego za pracę, która codziennie przekraczała ustawowy czas pracy, uzasadnia przyjęcie, że ryczałtowe uposażenie obejmuje także wynagrodzenie za godziny nadliczbowe.

(Orzeczenie z dn. 11 grudnia 1930 r. Rw. 2047/30).

Unormowanie wynagrodzenia za całość pracy, a więc i za pracę w godzinach nadliczbowych przez przyznanie oprócz stałej pracy miesięcznej — djet i t. d. nie sprzeciwia się postanowieniom ustawy o czasie pracy, jeśli suma ryczałtowa odpowiada wynagrodze-

niu za godziny nadliczbowe przewidzianemu w ustawie.

(Orzeczenie z dn. 4 lutego 1931 r. Rw. 2695/30).

Gratyfikacje świąteczne, premje i t. d., a wynagrodzenie za godziny nadliczbowe.

Dodatkowych gratyfikacji świątecznych, które pracownik rok rocznie otrzymuje, nie można w braku wyraźnej umowy stron uważać za wynagrodzenie za godziny nadliczbowe.

(Orzeczenie z dn. 18 maja 1933 r. C. I. 2963/32).

Oddalając żądanie wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych wobec otrzymywania zamiast należności z tytułu godzin nadliczbowych, premij, Sąd winien był rozważyć, czy wypłacane premje odpowiadały co do wysokości ustawowym stawkom za godziny nadliczbowe.

(Orzeczenie z dn. 2 września 1931 r. C. I. 1023/31).

Czas pracy personelu kierowniczego.

Ograniczenia czasu pracy, ustanowione w ustawie o czasie pracy nie rozciągają się na takich pracowników, którzy zajmują naczelne stanowiska kierownicze, i czy to z wyraźnej umowy, czy też z samej natury stosunku służbowego nie są co do czasu pracy uzależnieni od zarządzeń właścicieli przedsiębiorstw.

(Orzeczenie z dn. 14 stycznia 1931 C. I. 1502/30).

Kierownik pracy, pozostający na miejscu pracy ponad godziny ustawowe, nie ma prawa do osobnego wynagrodzenia za godziny nadliczbowe.

(Orzeczenie z dn. 22 października 1930 Rw. 1354/30 oraz Orzec. S. N. w składzie 7 sędziów z dn. 24 listopada 1932 r. III. Prez. 84/32 wpisane do księgi zasad prawnych G. S. W. Nr. 3/33).

Kierownikowi robót należy się wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych tylko wtedy, jeśli wynagrodzenie tego rodzaju było zastrzeżone w umowie.

(Orzeczenie z dn. 8 marca 1932 r. Rw. 522/32).

(d. c. n.)

- N—1528 „ podręczne do podków.
 N—1540 „ blacharskie. Gładziki jednostronne.
 N—1541 „ „ Klepaki jednostronne.
 N—1542 „ „ Równiaki „
 N—1543 „ „ Równiaki dwustronne.
 N—1544 „ „ Klepaki dwustronne.
 N—1545 „ „ Klepaki dwustronne wydłużone.
 N—1546 „ „ Równiaki dwustronne wydłużone.
 N—1547 „ „ Rozklepaki.
 N—1548 „ „ Obrębiaki
 N—1557 Przecinaki kowalskie.
 N—1572 Przebijak prostokątny do podków.
 N—1573 Przebijaki kowalskie prostokątne i kwadratowe do podków.
 N—1609 Trzpienie do podków.
 N—1640 Wyżłobniki do podków.
 N—1680 Zaginadła blacharskie. Proste.
 N—1681 „ „ Łukowe ostre.
 N—1682 „ „ Łukowe łepe.
 N—1690 Klepadła blacharskie. Płaskie kwadratowe.
 N—1691 „ „ Płaskie okrągłe.
 N—1692 „ „ Wypukłe.
 N—1693 „ „ Kuliste.
 N—1700 Gładziki kowalskie.
 N—1716 Rożki kowalskie.
 N—1718 Dwurogi blacharskie.
 N—1742 Gwoździownica.
 N—1904 Nożyce blacharskie do otworów.
 N—1980 Kłeszcze do badania kopyt (czujki)
 N—2002 Klucze rozsuwalne główkowe.
 N—2025 Klucze do haceli.
 N—2330 Lutownice zwykłe. Proste.
 N—2335 „ „ Kątowe
 N—2440 Zwornice kollarskie.
 N—2800 Nóż do kopyt.
 N—2802 Rozkuwak.
 N—2805 Gwintowniki do poprawiania gwintu w podkowach.
 N—2808 Cyrkiel do podków.
 N—2930 Łopatka do węgla, do kuźni przenośnych.

Normy powyższe są do nabycia w Biurze Polskiego Komitetu Normalizacyjnego (Warszawa, Elekoralna 2).

Salon obrabiarek i narzędzi.

W specjalnie do tego celu przystosowanym lokalu w gmachu Prudencjała (Plac Napoleona 9) S. A. Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi organizuje, w porozumieniu z Polskim Związkiem Przemysłowców Metalowych, stały Salon Wystawowy Obrabiarek i Narzędzi.

W Salonie tym pomieszczone będą wzory wyrobów polskich fabryk obrabiarek i narzędzi i zorganizowana będzie służba informacyjna, udzielająca wszelkich fachowych wyjaśnień o całości polskiej produkcji w tym dziale.

Podkreślić trzeba, że dużym udogodnieniem dla nabywców jest połączenie Salonu ze sprzedażą detaliczną. Jeżeli zważymy, że w Salonie będą wyłącznie wyroby krajowe, to stwierdzić należy, że stanowić to będzie poważny czynnik, ułatwiający zbiorowe zakupy.

* * *

W Instytucie Spraw Społecznych można nabyć torebki do wypłat personelowi zatrudnionemu w przemyśle po cenie zł. 9.70 i zł. 11.10 za tysiacy.

Torebki te mają nadruki propagandowe w kierunku utrzymania porządku w warsztacie, właściwego obchodzenia się z narzędziami pracy oraz przestrzegania ostrożności ze strony robotnika.

Uważając propagandę w tym kierunku za celową podajemy powyższe do wiadomości, podając jednocześnie adres Instytutu, Warszawa, Wilcza Nr. 1.

SUKCES PRZEMYSŁU ELEKTROTECHNICZNEGO

11-go lipca r. b. nadszedł do Warszawy telegram z wiadomością, że wyprodukowany całkowicie w kraju przez Fabrykę Aparatów Elektrycznych S. Kleiman i S-wie wyłącznik olejowy na nap. robocze 35.000 Volt, jeden z pośród wykonywanych przez wymienioną fabrykę dla elektryfikacji warszawskiego węzła kolejowego, poddany został oficjalnie wobec przedstawicieli Minist. Komunikacji i Contractors' Committee for the Electrification of Polish Railways najcięższemu próbom na stacji doświadczalnej firmy ASEA, Ludwika (Szwecja) i wytrzymał moc odłączalną 510 milionów woltamperów.

Jest to pierwszy wypadek poddania wyłączników produkowanych w Polsce próbom na moc odłączalną.

Wynik próby dowiódł, że polski przemysł elektrotechniczny zdał egzamin dojrzałości technicznej i stanął w pierwszym szeregu światowego przemysłu elektrotechnicznego.

KALENDARZ SPAWALNICZY NA R. 1936

Sp. Akc. „Perun“ wydała w roku bież. Kalendarz Spawalniczy Nr. 6. Część ogólnoinformacyjna, która powtarza się z roku na rok, została znacznie uzupełniona nowościami z dziedziny spawania acetylenowego i elektrycznego (urządzenia, metody, druty i elektrody); zupełnie nowym rozdziałem jest opis maszyn do cięcia acetylenowo-tlenowego, których produkcję w kraju rozpoczęto w r. b. Głównym rozdziałem jest praca p. t. „Napawanie acetylenowe części maszyn i narzędzi twardymi metalami“, w której opisano sposoby napawania części podlegających zużyciu oraz metody stosowane do tego celu, jak również zilustrowano liczne zastosowania tej metody do maszyn i narzędzi używanych w rolnictwie, w robotach ziemnych i wodnych, w kopalniach nafty, w przemyśle górniczo-hutniczym, koksowniczym, cementowym, w przemyśle metalowym w konserwacji torów kolejowych etc. Tegoroczny kalendarz powinien więc zainteresować nader szerokie koła techniczne.

Wobec tego, że polska literatura spawalnicza jest jeszcze dość uboga, wydawnictwa „Peruna“ stanowią dużą pomoc fachową dla tych, którzy się tym działem interesują.

Kalendarz zawiera 368 stron druku i cena jego wynosi 5 zł., przyczem osoby pracujące naukowo otrzymują kalendarz bezpłatnie.

SPRZEDAM LOKOMOBILĘ LANZA

w dobrym stanie.

Cena 7.000 zł.

Sowiński, poczta Wołyn — tartak.