



№ 1.

Warszawa, d. 5 stycznia 1924 r.

№ 1.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, Chmielna 2 m. 6, tel. 114-26.

Adres telegraficzny: „Metalowcy — Warszawa“.

Prenumerata wynosi wraz z przesyłką w kraju: Złp. 2 gr. 50 kwartalnie.

CENA POJEDYŃCZEGO NUMERU Złp. 0 gr. 25.

Członkowie Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych otrzymują „PRZEMYSŁ METALOWY“ bezpłatnie.

SZWEDZKIES K F**Warszawa**

ŁOŻYSKA**Kopernika 13**

KULKOWE**Telefon 12-14**

339

Nowy Rok 1924.

Żegnając rok ubiegły i czyniąc pobieżny przegląd wypadków i zdarzeń, które zaznaczyły się w życiu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych na tle spraw gospodarczych ogólnokrajowych, musimy stwierdzić, że rok ten nie był zły. Postęp gospodarczy Polski, zarówno w dziedzinie rolnictwa, jak przemysłu i handlu, był niewątpliwy. Wytwórczość krajowa wzmogła się znacznie, wywóz zagranicę przewyższa już przywóz nie tylko pod względem tonnażu, lecz także pod względem wartości, co daje niezawodną nadzieję, że z chwilą zapanowania istotnych warunków bezpieczeństwa dla kapitałów prywatnych w Polsce, rozpocznie się przyływ złota do kraju, tak potrzebny do naprawy finansów publicznych, do obudzenia ruchu budowlanego, do tworzenia nowych i rozszerzania istniejących placówek przemysłowych.

Postępująca wolno, lecz stale pacyfikacja ludów Europy i stopniowy powrót międzynarodowego zaufania uczyniły możliwym zawieranie traktatów handlowych przez Polskę, których dobroczynne skutki już się ujawniły w dodatnim bilansie handlowym. W wewnętrznej polityce ogólnej i gospodarczej rok 1923 zaznaczył się zwycięstwem zasad umiarkowania i ładu społecznego, a rycydywa radykalizmu, która wyraziła się w wypadkach listopadowych w Krakowie i w obaleniu rządu jedności narodowej jest tylko—miejmy nadzieję—objawem przejściowym, nieuniknionym w zmaganiu się sił konstrukcyjnych z destrukcyjnymi. W roku tym wreszcie świadomość groźnego stanu finansowego Rzeczypospolitej i pilnej potrzeby naprawy Skarbu

przeniknęła szersze masy narodu, stwarzając atmosferę moralną do przeprowadzenia reformy walutowej.

Dla przemysłu metalowego rok 1923 był pomyślny. Rozpoczął się wystawą przemysłową polską w Katowicach na Górnym Śląsku w połączeniu ze Zjazdem przemysłowców metalowych, górniczo-hutniczych i wielkiego przemysłu chemicznego z całej Polski, na którym położone były podwaliny zgodnej współpracy przemysłu Górnego Śląska z przemysłem całego Państwa. Na zjeździe tym opracowane zostały wspólnie z przemysłowcami górnośląskimi ogólne postulaty gospodarcze, które do dnia dzisiejszego zachowały swą aktualność. Zapoczątkowanie kolejnych wystaw wyrobów przemysłu metalowego w hali Zjednoczonych Polskich Przemysłowców Metalowych w Warszawie, grupowy udział tego przemysłu na utrwalonych już pod względem tradycji Targach Poznańskich i Targach Wschodnich we Lwowie, wycieczka badawcza przedstawicieli Grupy II Maszyn Rolniczych Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych do Rumunji i t. d. świadczą dowodnie o żywotności i dążeniu do ekspansji polskiego przemysłu metalowego. Poświęcenie i puszczenie w ruch zakładów mechanicznych zasłużonej firmy „Orthwein, Karasiński i S-ka“, które literalnie, jak Feniks z popiołów, odrodziły się po zniszczeniu wojennym; poświęcenie i oddanie do użytku polskiej transatlantyckiej stacji radiotelegraficznej, której budowa dokonana była w przeważnej części siłami polskimi; osiedlenie się w Polsce filjalnych zakładów wytwórczych słynnej firmy szwajcarskiej Brown-Boveri; dokonane przed trzema tygodniami poświęcenie Polsko-Hollenderskiej Fabryki Lampek Elektrycznych „Philips“;

powstanie wielu mniejszych zakładów metalowych; rozszerzenie programu wytwórczości zakładów mechanicznych „H. Cegielski” w Poznaniu i „Ursus” w Warszawie, powstanie nowej spółki akcyjnej budowy silników Diesela podług systemu polskiego profesora dra. Ebermana w Warszawie i t. d. i t. d. — to wszystko przyniósł nam rok 1923-ci, składając świadectwo, że pomimo nad wyraz ciężkich warunków finansowych kapitał krajowy i zagraniczny szuka lokaty w przemyśle metalowym polskim. Jest rzeczą znaną, że ostatni numer „Przemysłu Metalowego” z roku 1923-go zawiera opis uroczystości poświęcenia fabryki żarówek „Philips” w Warszawie, numer zaś niniejszy, pierwszy w r. 1924-ym, przynosi opis uroczystości poświęcenia pierwszego polskiego parowozu, wykonanego przez „Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów” wyłącznie polskimi siłami z materiałów, wytworzonych w Polsce. Tem istotnym świętem nie tylko swojej fabryki związkowej, ale całego przemysłu rodzimego Polski Związek Przemysłowców Metalowych zamyka rok 1923-ci.

Cóż niesie nam Rok Nowy 1924-y? Wierzmy mocno, na zasadzie obserwowanej linii rozwoju życia gospodarczego, że będzie on dalszym ciągiem utrwalania się wolności pracy w Polsce i wszystkich błogostawionych skutków tej wolności dla dobra powszechnego. Nie taimy atoli głębokiej troski, jaką nas przejmuje okres rekonwalescencji po długiej gorączce inflacyjnej, w który mamy wstąpić niebawem. Już w samym początku roku grozi nam ciężkie przesilenie skutkiem eksperymentu waloryzacyjnego, który z konieczności rzeczy musi pociągnąć za sobą chaotyczny wzrost cen i płac i dalsze staczanie się w przepaść marki polskiej. Ale gdy wreszcie otrzymamy zdrowy pieniądz — faktyczny, nie obliczeniowy — to przesilenie tem samem odrazu zażegnane nie będzie. Wielu ludzi myśli, że wraz ze stabilizacją pieniądza nastanie era szczęśliwości niezamąconej i że cała masa trosk i kłopotów, które trapią życie przemysłowe obecnie, zniknie, jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Otóż nadzieje takie są złudne. Będziemy musieli przejść przez długi okres bezrobocia, jak uczy doświadczenie innych krajów, które już odzyskały, lub są na drodze do odzyskania zdrowia gospodarczego. Przejdziemy przez ciężkie walki o niższe płac. zarobkowych w celu nieuniknionego zrównania cen krajowych z cenami rynku wszechświatowego. Będziemy zmuszeni wytwarzać ze stratą, aby utrzymać w minimalnym ruchu swoje zakłady. Będziemy sprzedawać towar wyprodukowany poniżej kosztów własnych, aby zdobywać środki obrotowe.

Z tych wszystkich względów przestrzegamy w najłepszej wierze już dzisiaj członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, że powinni mieć na uwadze ten okres ozdrowieńczy, że powinni zawczasu gotować się do niego, gromadząc niezbędne środki nie tylko na uiszczenie w terminach podatku majątkowego, lecz także na utrzymanie w swoich zakładach, przez czas zastoju, najważniejszych kadrów wykwalifikowanych pracowników.

W życiu wewnętrznym Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych rok ubiegły zaznaczył się niestającym rozwojem. Prócz ogólnego, dwunastodniowego strajku robotników w lipcu w Warszawie, a także częściowo w Lublinie i Łodzi, rok ten naogół upłynął spokojnie. Ilość nowych członków, którzy przystą-

pili do Związku w r. 1923-m, wyniosła 24, doprowadzając ogólną liczbę do 300 zakładów. Konsolidacja Oddziałów prowincjonalnych postępowała dalej. W roku 1923 dwa Oddziały, Lubelski i Radomsko-Kielecki, utworzyły stałe biura związkowe z odpowiednim etatem płatnych kierowników.

Jak w latach poprzednich, tak i w tym roku wydany będzie Rocznik—trzeci z kolei—przedstawiający całokształt prac Związku w roku ubiegłym.

ZŁOTY FRANK WALORYZACYJNY.

W myśl ustawy z dn. 6 grudnia 1923 r. (Dz. Us. R. P. № 127 poz. 1044) o zastosowaniu stałej jednostki do obliczania danin, niektórych dochodów publicznych i kredytów państwowych, minister Skarbu ogłosił (Mon. Pol. № 292) rozporządzenie, określające przepisy i sposoby ustalania i podawania do ogólnej wiadomości tej jednostki, to jest złotego franka.

Podajemy główne punkty tego rozporządzenia.

Kurs franka złotego, ustalany przez departament kredytowy ministerstwa skarbu, będzie ogłaszany codziennie w „Monitorze Polskim”. Obowiązywać on będzie trzeciego względnie także czwartego dnia po ogłoszeniu. Wzmiankowany departament M. Sk. zawiadamia bezzwłocznie o ustalonym kursie główne urzędy państwowe. Natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia główny urząd telegraficzny rozsyłać będzie drogą służbową „telegramy waloryzacyjne” do wszystkich swoich oddziałów, które z kolei podawać je będą do wiadomości wszystkich miejscowych kas i urzędów państwowych według ściśle określonych przepisów.

Kurs złotego franka waloryzacyjnego po raz pierwszy ogłoszony został w dn. 29 grudnia 1923 r. (Mon. Pol. № 295). Został on wówczas ustalony na 1 220 000 Mkp. na d. 1 i 2 stycznia 1924 r.

WALORYZACJA PODATKU PRZEMYSŁOWEGO.

Z dniem 1 stycznia 1924 r. zostaną zwaloryzowane wszystkie podatki. Przy podatku przemysłowym waloryzacja przedstawia się w sposób następujący: za świadectwa przemysłowe i karty rejestracyjne pobierane będą od dn. 1 stycznia 1924 r. opłaty, przeliczone na franki złote. Ceny świadectw przemysłowych i kart rejestracyjnych we frankach złotych będą podane do wiadomości za pomocą publicznych obwieszczeń. Miesięczne wpłaty podatków powinny być uskuteczniane przez płatnika w ten sposób, iż obroty z danego miesiąca w markach polskich przelicza się na franki złote według przeciętnego kursu złotego franka z tego samego miesiąca. Kwotę przypadającego podatku i dodatku samorządowego obliczać się będzie również we frankach złotych. Obliczona w ten sposób kwota podatkowa wpłacać się będzie do kas skarbowych w markach polskich według kursu franka złotego, obowiązującego w dniu wpłaty, podanego w czasie właściwym do wiadomości publicznej. Ta sama zasada stosuje się również do wpłat podatku za miesiąc grudzień 1923 r., które winny być uiszczone w terminie do 15 stycznia 1924 r. Suma obrotu w zeznaniach o obrocie za drugie półrocze 1923 r. ma być wykazana w markach polskich z przerachowaniem na franki złote według przeciętnego kursu z powyższego półrocza względnie z każdego poszczególnego miesiąca tego półrocza, o ile chodzi o zeznania, składane przez przedsiębiorstwa handlowe pierwszych dwóch kategorii i przez przedsiębiorstwa przemysłowe pierwszych pięciu kategorii.

(„Monitor Polski”).

OPŁATY STEMPLOWE.

Na mocy rozporządzenia ministra Skarbu z dnia 18 grudnia, obowiązujące będą od dn. 1 stycznia 1924 r. następujące stawki opłat stempłowych: przy podaniach od pierwszego arkusza 1 400 000 mkp., od każdego następnego 280 000 mk., a od każdego załącznika do podania również po 280 000 mk. Pełnomocnictwa podlegają zasadniczej opłacie 1 400 000 mk. Atoli pełnomocnictwa, upoważniające jedynie do zastępstwa w postępowaniu sądowo-cywilnym przed sądem pokoju, powiatowym, lub do działania przed sądem okręgowym w jednej określonej sprawie cywilnej, podlegać będą opłacie w wysokości 480 000 mk. Opłaty od kolejowych listów przewozowych wynosić będą: przy przesyłce całowagonowej 940 000 mk., przy półwagonowej 470 000 mk., przy przesyłkach pojedynczych, kwitach bagażowych — 50 000 mk. („Monitor Polski“).

WALORYZACJA TARYF KOLEJOWYCH.

Ministerstwo kolei żelaznych komunikuje w „Monitorze Polskim“:

„Z dniem 1 stycznia 1924 roku wchodzi w życie nowe zwaloryzowane taryfy kolejowe. Waloryzacja taryf polega na wyrażeniu ich w jednostkach o stałej wartości, w danym razie w jednostkach taryfowych równych 1/100 franka złotego, przyjętego również w waloryzacji podatków. Opłaty taryfowe, wyrażone w tych jednostkach, będą pobierane jednak w markach polskich według kursu, ustalonego dwa razy na miesiąc przez ministra skarbu i podawanego do powszechnej wiadomości“.

O zasadniczej zmianie taryfy kolejowej z dniem 1 stycznia r. b. pisaliśmy w Nr. 48 „Przemysłu Metalowego“. Nowa taryfa zawiera 10 klas zamiast poprzednich sześciu, jak również rozszerzoną nomenklaturę i t. d.

SPRAWY CELNE.

Zgodnie z rozporządzeniem ministrów skarbu oraz przemysłu i handlu, ogłoszonym w № 135 Dz. Ust. R. P., od pierwszego stycznia b. r. stawki celne, podane w taryfie celnej dnia 4 listopada 1919 (Dz. Ust. № 95), określane w markach złotych, ulegają przerachowaniu na franki złote.

Tabela przerachowania jest podana w tymże numerze Dz. Ust.

W razie uiszczenia należności celnych w biletach P. K. K. P. następuje przerachowanie należnej kwoty na marki polskie według urzędownie ogłoszonej wartości franka złotego, obowiązującej w dniu uiszczenia tychże należności.

Tenże № Dz. Ust. zawiera wykaz towarów wolnych od cła lub opłacających cła ulgowe. Wszystkie poprzednie rozporządzenia o ulgach celnych z dniem 1 stycznia straciły moc obowiązującą.

UREGULOWANIE PODATKU OD WĘGLA NA OBSZARZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

Rozporządzeniem ministrów skarbu oraz przemysłu i handlu z d. 24/XII—1923 (Dz. Ust. № 135) podatek od węgla został znizony w następujący sposób:

- 1) dla węgla górnosląskiego — na 25% wartości względnie ceny węgla;
- 2) dla węgla dąbrowskiego, prócz węgla z kopalni pracujących wyłącznie w pokładach nad i podredenowskich, — na 21%;
- 3) dla węgla z wszelkich innych kopalni Zagłębia Dąbrowskiego tudzież z kopalni „Piłsudski i Kościusz-

ko“ Zagłębia Krakowskiego — na 14% wartości względnie ceny węgla;

4) dla węgla z wszelkich innych kopalni Zagłębia Krakowskiego oraz z Kopalni Silesia na Śląsku Cieszyńskim — na 10%;

5) węgiel brunatny zwalnia się od podatku aż do odwołania.

NOWA SKALA PODATKU DOCHODOWEGO.

Zarządzeniem z dnia 18 grudnia 1923 r. Nr. D. P. 10402/II/23 minister skarbu polecił, aby w miesiącu styczniu 1924 r. pobór podatku dochodowego od uposażeń służbowych dokonany był trybem przepisany w obowiązujących ustawach o podatku dochodowym (Dz. U. Nr. 77 poz. 607 r. 1923, dla b. zab. pruskiego Dz. U. Nr. 67 poz. 521 r. 1923) według następującej skali:

L. p.	Wysokość wypłaconego wynagrodzenia, obliczona w stosunku rocznym		stopa procentowa podatku
	ponad w tysiącach	do marek	
1.	1 576 800	2 102 400	0,3
2.	2 102 400	2 628 000	0,4
3.	2 628 000	3 416 400	0,5
4.	3 416 400	4 204 800	0,7
5.	4 204 800	4 993 200	0,9
6.	4 993 200	5 781 600	1,1
7.	5 781 600	6 570 000	1,4
8.	6 570 000	7 446 000	1,7
9.	7 446 000	8 322 000	2,
10.	8 322 000	9 198 000	2,5
11.	9 198 000	10 074 000	3,
12.	10 074 000	10 950 000	3,5
13.	10 950 000	11 388 000	4,5
14.	11 388 000	12 045 000	5,5
15.	12 045 000	12 702 000	7,
16.	12 702 000	13 578 000	8,5
17.	13 578 000	14 454 000	10,
18.	14 454 000	15 330 000	11,5
19.	15 330 000	16 425 000	13,
20.	16 425 000	17 520 000	13,6
21.	17 520 000	18 615 000	14,3
22.	18 615 000	19 710 000	15,
23.	19 710 000	20 805 000	15,7
24.	20 805 000	21 900 000	16,5
25.	21 900 000	22 995 000	17,3
26.	22 995 000	24 090 000	18,1
27.	24 090 000	25 185 000	18,8
28.	25 185 000	26 280 000	19,5
29.	26 280 000	39 420 000	20,2
30.	39 420 000	52 560 000	20,9
31.	52 560 000	65 700 000	21,6
32.	65 700 000	78 840 000	22,3
33.	78 840 000	98 550 000	23,
34.	98 550 000	157 680 000	24,5
35.	157 680 000	197 100 000	25,5
36.	197 100 000	262 800 000	27,
37.	262 800 000		28,5

Zarządzenie niniejsze obowiązuje od 1 stycznia r. 1924 z tem, że podana skala ma zastosowanie również przy potrącaniu podatku od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę, wypłacanych w końcu m. grudnia 1923 r. należnych za mies. styczeń 1924 r.

W b. dzielnicy pruskiej i na obszarze Górnośląskiej części Województwa Śląskiego nie należy pobierać od dochodów z uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę, poczynając od 1 stycznia 1924 r. 3% dodatków na rzecz gmin miejskich i powiatowych związków komunalnych.

Przykład.

Wynagrodzenie miesięczne płatne po dniu pierwszym stycznia 1924 roku (lub w końcu grudnia 1923 r.

o ile było ono wynagrodzeniem za miesiąc styczeń 1924 r.) wyniosło 150 000 000 Mk.
 W stosunku rocznym wyniesie ono
 $150\,000\,000 \times 12 = 1\,000\,000\,000$ Mk.
 Stopa procentowa podatku 0,3%
 Kwota podatku $\frac{150\,000\,000 \times 0,3}{100} = 450\,000$ Mkp.

Święto polskiego przemysłu metalowego.

Poświęcenie pierwszego polskiego parowozu.

Sto lat temu w Anglii zbudowana była pierwsza lokomotywa, zdadna do użytku kolejowego. W r. 1824 przez wynalazcę jej, Jerzego Stephensona założona została w Newcastle pierwsza fabryka lokomotyw. Dnia 17 września 1825 roku otwarta została pierwsza na świecie kolej żelazna parowa ze Stockton do Darlington i od tej wiekopomnej daty rozpoczyna się na całym świecie budowa kolei żelaznych, które stały się najpotężniejszym czynnikiem rozwoju gospodarczego narodów świata.

Data 23 grudnia 1923 roku stanie się pamiętną w dziejach polskiego przemysłu metalowego. W dniu tym został poświęcony i oddany do użytku Polskich Kolei Państwowych pierwszy polski parowóz, zbudowany przez Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów, z polskich materiałów i polskimi siłami technicznymi.

Pierwszy polski parowóz! Ile uroku mieści się w tych trzech wyrazach, zdoła odczuć tylko polak, syn tej ziemi umęczonej, który przetrwał lata niewoli i zależności gospodarczej swego kraju od obcych potęg. Bowiem w wyrazach tych mieści się nie tylko świadectwo dojrzałości rodzimego przemysłu, ale także symbol niepodległości państwowej narodu.

Ze znaczenia tej daty zdawał sobie sprawę przede wszystkim sam Zarząd Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów, to też nadał uroczystości poświęcenia pierwszego polskiego parowozu wyjątkową wspaniałość, odpowiadającą doniosłości aktu.

W uroczystości wzięli udział: Prezydent Rzeczypospolitej p. Stanisław Wojciechowski, zastępca arcybiskupa ks. kardynała Kakowskiego, ks. biskup Gall, obaj marszałkowie Sejmu i Senatu, ministrowie polscy z prezesem rady ministrów na czele, dyrektorzy departamentów i naczelnicy wydziałów ministerstw, które akt poświęcenia pierwszego polskiego parowozu najwięcej obchodził, władze samorządowe m. st. Warszawy, rektorzy wyższych uczelni, przedstawiciele instytucyj gospodarczych całej Polski i liczny zastęp gości ze sfer naukowych, przemysłowych, technicznych i finansowych.

W środku olbrzymiej hali fabrycznej na wolnym miejscu, goście zasiedli wielkim kołem, przed którym stanął na szynach, dyszący parą, umajony zielenią i ozdobiony wstęgami o barwach narodowych nowonarodzony olbrzym stalowy, twór przemysłu polskiego, gotowy do przyjęcia chrztu i do wyruszenia w świat, na chlubę polskiej techniki i na służbę dla dobra kraju.

Uroczystość zagaił dłuższym przemówieniem dr. Ernest Adam, senator, wiceprezes Zarządu Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów, witając gości i kreśląc obraz powstania Spółki. Senator Adam zaznaczył w swym pięknym przemówieniu znaczenie trzech czynników, które złożyły się na powodzenie

OSTATNI WSKAŹNIK DROŻYŹNIANY.

Komisja do badania zmian kosztów utrzymania na posiedzeniu, odbytem d. 2 stycznia b. r., ustaliła, iż koszt utrzymania w Warszawie w drugiej połowie grudnia w stosunku do pierwszej połowy tegoż miesiąca wzrósł o 62,6%.

odważnie rozpoczętego dzieła; są niemi: technik polski, robotnik polski i polski kapitał.

Aktu poświęcenia dokonał ks. biskup Gall, przywdziawszy przed pięknie ozdobionym ołtarzem szaty pontyfikalne.

Na mównicę wstąpił inicjator i twórca duchowy wielkiej polskiej placówki przemysłowej o znaczeniu



Prof. inż. Zygmunt Sochacki.

państwowem, jaką są Zakłady Warszawskiej Sp. Akc. Budowy Parowozów, naczelnym dyrektorem tych zakładów, prof. inż. Zygmunt Sochacki, którego fotografię zamieszczamy. Przemówienie prof. Sochackiego, bogate treścią informacyjną, podajemy w całości.

PRZEMÓWIENIE PROF. ZYGMUNTA SOCHACKIEGO.

Jesteśmy świadkami narodzin pierwszego polskiego parowozu, wykonanego w całości w pierwszej czynnej na obszarach Polski fabryce parowozów, powstałej zbiorowym trzechletnim wysiłkiem wyłącznie polskiej myśli i pracy, polskiego wyłącznie kapitału. Świadkami radosnego zdarzenia, stwierdzającego naszą polską żywotność i tężyznę, zdolność do samodzielnej ciężkiej pracy twórczej, mimo najniepomyślniejsze warunki, w jakich musimy istnieć.

Jako takich pragnę Was zaznaczyć, dostojni Uczestnicy dzisiejszej uroczystości, z krótką historją, związaną z powstaniem tego pierwszego polskiego parowozu. Podjęta przezemnie z końcem 1919 roku myśl stworzenia w Polsce fabryki parowozów znalazła odrazu zrozumienie i finansowe poparcie ówczesnego posta, obecnie Senatora i Wiceprezesa Zarządu naszej Spółki d-ra Ernesta Adama, który, działając w imieniu Ziemińskiego Banku Kredytowego, skłonił obecnego Prezesa Zarządu Senatora d-ra Marcina Szarskiego, jako Dyrektora Polskiego Banku Przemysłowego, do wspólnego finansowania przedłożonych projektów. Równocześnie zwróciło się do mnie Ministerstwo Kolei Żelaznych z inicjatywą Naczelnika Wydziału Warsztatowego, p. inż. Zygmunta Peszkowskiego, z propozycją założenia prywatnych zakładów do naprawy zniszczonych wojną parowozów. Stąd wyłoniło się szczęśliwe połączenie obu projektów, urzeczywistnione dziś w tych rozległych halach fabrycznych, które wydały dotychczas 200 naprawionych parowozów, a dziś oddają do ruchu pierwszy w Polsce zbudowany parowóz.

W styczniu 1920 r. zakupiono 1-szą parcelę od firmy Bor-man, Szwede i S-ka oraz zakupiono, względnie zadatkowano w marcu 1920 r. przeważną część maszyn roboczych i materiałów budowlanych, wykorzystując niebywale niską wówczas konjunkturę na targu wiedeńskim i berlińskim.

1-sze Walne Zgromadzenie Konstytuujące 10 maja 1920 oraz poświęcenie zakładów 19 czerwca 1920 r. zastały w przewidywanych pomieszczeniach pierwsze remontowane parowozy, przy których pracowało 28 urzędników i 172 robotników. W grudniu 1920 r. oddano do ruchu 1-szy naprawiony parowóz. W lutym 1921 r. podpisano z M. K. Ż. nowy 9-cio letni kontrakt obejmujący naprawę i budowę nowych parowozów i przystąpiono do budowy drugiej części zakładów, przeznaczonych na budowę parowozów, pozyskując współudział finansowy Warszawskiego Banku Dyskontowego i podwyższając na ten cel pierwotny kapitał zakładowy stopniowo do 50 — 150 — 500 milionów a ostatnio w bież. roku do 2 i pół miljarda mkp.

Pomimo wojny bolszewickiej i zastoju gospodarczego w latach 1921—1922, pomimo braku sił technicznych i wysoko-lonych sił roboczych, tempo robót było tak szybkie, że z końcem roku 1921 oddano już do ruchu 34 parowozy, zaś z końcem r. 1922-go 109-ty parowóz oraz wykończono zupełnie fabrykę, mogącą produkować rocznie 150 nowych parowozów, przy równoczesnym wyrobieniu wszelkich części składowych na potrzeby warsztatów kolejowych, oraz przy budowie motorów spalinowych systemu Diesel-Ebermann.

Budowę 1-szej partii nowych parowozów rozpoczęto z końcem lipca po poprzednim szczegółowym przygotowaniu fabrykacji systemem serjowym. Partja ta, obejmująca 7 sztuk, znajduje się w różnych stadiach roboczych, rozłożonych w ten sposób, że po oddaniu do ruchu 1-go parowozu nastąpią dalsze w odstę-pach 3-tygodniowych. Równocześnie rozpoczęliśmy partję 2-gą, obejmującą 20 sztuk, które zaczną opuszczać fabrykę w kwietniu 1923 r. w odstępach dwutygodniowych.

Na budowę pierwszego parowozu z tendrem, ważącego 78 ton, zużyto 102 tony materiałów konstrukcyjnych, z których 23 tony sprowadzono z zagranicy, zaś resztę t. j. 81 ton dostarczyły wyłącznie odlewnie i huty krajowe. Dla ścisłości dodaję, że dostawy zagraniczne obejmują blachy miedziane, część blach żelaznych, w kraju niewyrabianych, oraz na 1-sze partję parowozów potrzebne odlewy stalowe i kute bloki stalowe, których terminowa dostawa z zakładów krajowych nie była narazie możliwa. Oprócz tego wszystko wykonywujemy w naszych zakładach. Na chlubę polskiego technika i robotnika należy stwierdzić, że wszystko, co dotychczas zrobiono, wykonane było bez jakiegokolwiek pomocy zagranicznej i siłami i kapitałami wyłącznie polskimi, a w dodatku siłami, które z wyjątkiem naczelnego kierownictwa nigdy przy budowie parowozów i tworzeniu fabryki parowozów nie pracowały.

Taksamo korzystnie świadczą i koszta produkcji, które przy naprawach parowozów są o 30 proc. niższe od przeciętnych kosztów przedwojennych i dzisiejszych kosztów zagranicą. Podobnie będą się przedstawiały i koszta budowy nowych parowozów. Można dziś już stanowczo stwierdzić, że parowozy, budowane u nas, będą bezwarunkowo tańsze od sprowadzonych z zagranicy.

W końcu pragnę w tej uroczystej chwili złożyć publiczne podziękowanie całemu zastępowi moich kolegów, oraz tym wszystkim, którzy z wiarą i zaufaniem złożyli ochotnie swoje kapitały w nasze ręce.

Na pamiątkę dzisiejszego zdarzenia składamy w Archiwum Państwowem metrykę 1-go Polskiego Parowozu*.

METRYKA

PIERWSZEGO POLSKIEGO PAROWOZU.

Działo się w Warszawie, dnia 23 grudnia roku pańskiego 1923, a 6-go roku od wskrzeszenia niepodległości NAI-JAŚNIEJSZEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ, w zabudowaniach Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów, przy ulicy Kolejowej Nr. 57.

NAJDOSTOJNIEJSZY PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

P. STANISŁAW WOJCIECHOWSKI

objął w imieniu Państwa Polskiego i uruchomił pierwszy Polski parowóz, zbudowany w całości w Zakładach WARSZAWSKIEJ SPÓŁKI AKCYJNEJ BUDOWY PAROWOZÓW siłami polskiego inżyniera i polskiego robotnika.

Aktu Poświęcenia dokonał JEGO EMINENCJA KSIĄDZ KARDYNAŁ ALEKSANDER KAKOWSKI w asystencji Duchowieństwa, w obecności Panów Marszałków Sejmu i Senatu, pana Prezydenta Ministrów, panów Ministrów, Postów, Senatorów, Prezydenta Miasta, przedstawicieli Władz państwowych i autonomicznych, przedstawicieli prasy zagranicznej i krajowej, reprezentantów Przemysłu, Handlu i Finansów, oraz Członków Zarządu, Dyrekcji i Delegacji urzędników i robotników fabrycznych.

Parowóz ten oznaczony TR 12 NR. 66 przejął p. Minister Kolei Żelaznych w posiadanie Zarządu Kolejowego.

Akt ten spisany na wieczną rzeczy pamiątkę, odczytany Obecnie i przez Niech podpisany, złożono w Archiwum Państwowem.

Nastąpił kulminacyjny punkt obchodu uroczystości. Pan Prezydent Rzeczypospolitej wstąpił na parowóz w towarzystwie naczelnego dyrektora zakładów prof. Sochackiego i, otworzywszy regulator po daniu sygnału, przejechał parowozem do końca długiej hali i z powrotem na miejsce. Zebrani goście wysłuchali następnie przemówienia przedstawiciela pracowników, wice-dyrektora Władysława Tyczki. Przemówienie to, na podniosłą nastrojone nutę, zawierało piękny zwrot do gości i oznajmiało im, „iż będą świadkami uroczystego uznania i radosnej podziękacji pracowników tej placówki przemysłu kolejowego i twórcy jej i wytrwałemu przodownikowi łączącej ich idei—Zygmuntowi Sochackiemu“. Uznanie to wyraziło się w pięknym akcie fundacji imienia Zygmunta Sochackiego, utworzonej z dobrowolnych składek pracowników Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów w wysokości dwóch miliardów marek polskich. „Oby we wszystkich instytucjach, przedsiębiorstwach i środowiskach społecznych—mówił p. Tyczka—istniała tak jednolita, łączna i wspaniała miłość jednego celu i uznania pracy, a dobrze w Polsce dziać się pocznie. Oby nas wszystkich zjednoczyła wielka myśl odbudowy moralnej dusz naszych i serc, w wielkiej hali fabrycznej, która zwie się Polską, jak garść tu skupioną jednoczy wspaniała wola jednostki, oddana na usługi przemysłowi krajowemu“.

Uroczystość zakończyło zwiedzanie zakładów przez gości, podzielonych na grupy, którym uprzejmi inżynierowie, naczelnicy oddziałów, nie szczędzili objaśnień. Widzieliśmy wspaniałe obrabiarki-olbrzymy, z których niektóre są unikatami lub najwyżej duplikatami i podziwialiśmy celowość urządzeń. Ze sprawozdania Zarządu Spółki za III-ci rok administracyjny, który skończył się d. 30 czerwca 1923 r. wyjmujemy kilka wiadomości, charakteryzujących stan obecny fabryki. Powierzchnia zabudowana zakładów wynosi 35150 m², niezabudowana — 31953 m², grunta dzier-

zawione obejmują 23595 m² — razem więc zakłady zajmują przeszło 9 hektarów. Fabryka jest wyposażona w 326 maszyn roboczych, 18 żórawi, 4 wyciągi elektryczne, 27 pieców fabrycznych, 13 pomp, 5 prądnic i 199 motorów elektrycznych. Fabryka pracuje na dwie zmiany po 8 godzin każda, zatrudniając przeszło 2000 robotników i około 300 pracowników.

Ze sprawozdania dowiadujemy się, że w roku sprawozdawczym koszt materiałów wyniósł 82,5% kosztów robocizny, koszty handlowe — 97,6% i koszty fabryczne 128,1% tejeż robocizny.

Ciekawie również przedstawia się budżet na rok 1923/4, wyrażony w % robocizny, a mianowicie:

1. Robocizna pomocnicza	10 %
2. Pobory Zarządu i urzędników łącznie z tan- tjemami i premjami	85 „
3. Utrzymanie biur, podatki, ubezpieczenia ogniowe i robotników, dobroczynność	20 „
4. Węgiel, koks, smary	20 „
5. Narzędzia i artykuły techniczne	20 „
6. Kapitał zapasowy	5 „
7. Amortyzacja i konserwacja	25 „
8. Oprocentowanie kapitału obrotowego	25 „
Razem	210 %

Szczegółowy opis Zakładów Warszawskiej Sp. Akc. Budowy Parowozów zamieszczony był w „Przeglądzie Technicznym“ w r. 1921 i w „Czasopiśmie Technicznym“ w r. 1923.

Po skończonej uroczystości, tegoż dnia o g. 3-ej popołudniu, odbyło się śniadanie w sali balowej Resursy Kupieckiej, któremu uprzejmy Zarząd Warszawskiej Sp. Akc. Budowy Parowozów podejmował s w y c h gości.

PIĘCIOLECIE POLSKIEGO PRZEM. I HANDLU.

Pod powyższym tytułem tygodnik „Przemysł i Handel“ wydał specjalny numer (46-y), mający na celu zobrazowanie rozwoju gospodarczego Odrodzonej Polski za ostatnie pięć lat: 1918—1923.

Po szeregu zasadniczych artykułów pióra wybitnych specjalistów, następuje obszerny dział informacji bieżących; reszta dzieła, liczącego przeszło 300 stron, poświęcona jest opisom najwybitniejszych krajowych kopalń, hut i zakładów przemysłu przetwórczego. Opisy te ilustrują wielce udatne zdjęcia fotograficzne, nadające wydawnictwu charakter wysoce artystyczny. Przemysł metalowy jest obficie uwzględniony.

To pożyteczne, wytwornie wydane dzieło spotka się niewątpliwie z szerokim uznaniem wszystkich in-

Pierwsze toasty powitalne wygłosili pp. senator dr. Adam, wice-prezes Zarządu War. Sp. Akc. Budowy Parowozów i prof. Sochacki, naczelny dyrektor zakładów Spółki; poczem p. Kazimierz Ambrożewicz, prezes Oddziału Warszawskiego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych wniósł toast w imieniu Związku za pomyślny rozwój zakładów spółki, dając początek licznemu szeregowi przemówień. Piękny toast na cześć twórcy pierwszego polskiego parowozu prof. Sochackiego wypowiedział dyrektor-zarządzający P. Z. P. M. inż. St. J. Okolski, przypominając zebranym, że pierwszy parowóz kolejowy na świecie powstał sto lat temu. Prof. Sochacki, dziękując mówcom za wielokrotne wyrazy uznania, oznajmił, że do fundacji swego imienia, utworzonej przez jego współpracowników, o której pisaliśmy wyżej, dołącza od siebie 2000 akcji Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów, przeznaczając odsetki od całej sumy fundacji na dwa stypendja: jedno dla studenta wydziału budowy maszyn na politechnice i jedno dla ucznia szkoły zawodowej. Prof. Sochacki przekazuje zarządem zarząd fundacji Polskiemu Związkowi Przemysłowców Metalowych.

Podczas bankietu, goście otrzymali pamiątkową pocztówkę, przedstawiającą fotografię pierwszego polskiego parowozu i jego główne wymiary. Podobną tę pocztówkę podajemy.

Redakcja „Przemysłu Metalowego“ składa profesorowi Sochackiemu, który jest członkiem Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i wice-prezesem Oddziału Warszawskiego, serdeczne powinszowanie dokonanego dzieła i życzenie owocnej pracy na długie, długie lata!

PIERWSZY PAROWÓZ ZBUDOWANY W POLSCE
W ZAKŁADACH WARSZAWSKIEJ SPÓŁKI AKCYJNEJ BUDOWY PAROWOZÓW W WARSZAWIE
ODDANY DO RUCHU 23 GRUDNIA 1923 ROKU



PAROWÓZ TOWAROWY TYPU I. D. Z PARĄ PRZEGRZANĄ
SER. Tr. 12 № 766. NUMER FABRYCZNY 001

Średnica cylindra	570 mm	Ciężar adhezyjny	58 ton
Skok tłoka	632 „	Siła pociągowa	12.300 kg.
Średnica kół napędnych	1.300 „	Najw. prędkość	60 km/godz.
Pow. ogrzew. kotła	183,7 m ²	Pojemn. wody w tendrze	16 m ³
„ „ przegrzew.	38,3 „	Pojemn. węgla	6 ton
Pow. rusztu	3,87 „	Ciężar tendra ładownego	39 „
Nadciśnienie pary	13 atm.	Ciężar tendra próżnego	17 „
Waga par. próżnego	61 ton		

teresujących się sprawami gospodarstwa narodowego i znajdzie miejsce na biurku każdego przemysłowca.

LONDYNSKI RYNEK METALOWY (według notowań f. Brandeis, Goldschmidt & Co. z dn. 22/XII i Henry Gardner & Co. Ltd. z dn. 14 i 21/XII — 1923 r. Ceny podane za 1 tonnę angielską = 1016 kgm.).

Spokojny nastrój pierwszej połowy grudnia utrzymywał się i w okresie przedświątecznym na angielskim rynku metali półszlachetnych. Ani ceny, ani obroty tygodniowe znacznym wahaniem nie ulegały. Przy zamknięciu rynku notowano: miedź zwykłą—61 i pół f. szt., elektrolityczną — 68 f. szt. przy obrocie około 6000 tonn; cynk 32 f. szt. 15 szyl., obrót wynosił 5650 t. Ołów miał tendencję zwykłą, co przypisywano rewolucji w Meksyku, będącym jednym z głównych dostawców tego metalu dla Euro-

py; płacono 30 i pół f. szt., obrót wynosił około 4 i pół tysięcy tonn. Cena cyny po pewnych spekulacyjnych wahaniach ustaliła się na 235 f. szt. przy zmniejszonym obrocie 2725 tonn.

Ruch półszlachetnych metali w listopadzie 1923 r. wyraził się w następujących liczbach (pierwsze liczby oznaczają przywóz, drugie wywóz): miedź 13117 i 4995 t., cyna 4845 i 1987 t., ołów 22589 i 1645 t., cynk 12642 i 1093 t.

Ogólne zestawienie za pierwsze 11 miesięcy 1923 r. przedstawia się, jak następuje: miedź 131109 i 56897 t., cyna 41474 i 26024 t., ołów 186435 i 23538 t., cynk 136401 i 10413. Liczby te, z wyjątkiem cyny, są znacznie wyższe, niż w 2-ach latach poprzednich.

RYNEK METALOWY.

Ceny hurtowe *orientacyjne**) na surowce przemysłu metalowego przetwórczego w dn. 4/I 1924 r. w Mkp. za 1 kg. franco wagon st. Warszawa (pg. danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi“):
 Surówka odlewnicza „Chlewiska“ na węglu Mk. f. drzewnym 270100.—
 Surówka odlewnicza „Stąporków“ № 1 245500.—
 „ „ „ szkocka № 1 243000.—
 Żelazo handlowe krajowe 322300.—
 Bednarka gorąco walcowana 364650.—
 Bednarka zimno walcowana 640250.—
 Walcówka (druć okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.) 391150.—
 Blacha (cena zasadnicza) 412350.—
 Koks karwiński 86000.—
 Koks górnośląski gruby 88000.—
 Węgiel dąbrowiecki gruby 48000.—
 „ „ „ górnośląski gruby 58000.—

Ceny Polskiego Związku Hut Żelaznych na wyroby walcowane i ceny artykułów elektrotechnicznych

*) Podane ceny należy traktować wyłącznie jako orientacyjne, gdyż do chwili oddawania numeru na maszynę huty zarówno jak i koksownie i kopalnie nie ustaliły nowych cen.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych: Dyrektor Zarządzający inż. S. J. Okolski.
 REDAKTOR inż. Maurycy Chorzewski.

CENY OGŁOSZEN: *Przed tekstem:* cała strona złp. 60; pół strony złp. 33; ¼ strony złp. 20; ⅛ strony złp. 10;
Za „ „ „ „ 50; „ „ „ „ 30; „ „ „ „ 18; „ „ „ „ 9;

pozostały bez zmiany, jak były podane w poprzednich numerach „Przemysłu Metalowego“.

Cena odlewów żelaznych.

Podług notowań Grupy V (Odlewni) Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych cena odlewów żelaznych surowych dla Warszawy, aż do odwołania, wynosi od 0,50 do 0,56 złp. za 1 kg. loco fabryka, licząc złp. podług urzędowego kursu franka złotego.

Cena odlewów mosiężnych.

Podług notowań Koła Odlewni metali półszlachetnych od dnia 1 stycznia obowiązują aż do odwołania następujące ceny na:
 armaturę mosiężną 2 zł. 32 gr.
 „ „ „ brązową 2 „ 60 „
 „ „ „ fosforbrązową 2 „ 80 „
 odlew mosiężny galanteryjny 2 „ 90 „
 Ceny te rozumieją się za 1 kg., licząc złoty polski równy frankowi złotemu według kursu urzędowego.

Cena blachy ocynkowanej.

Cynkownia warszawska notuje następujące ceny blachy żelaznej ocynkowanej za 1 kg. franco wagon Warszawa:
 711×1422×0,5 mm. 925 000 marek
 711×1422×0,525 mm. 900 000 „
 711×1422×0,55 mm. 890 000 „
 1000×2000×0,5 mm. 940 000 „
 1000×2000×0,55 mm. 925 000 „

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej

(w markach polskich po kursie średnim dnia za 1 kg).

D a t a	L O N D Y N			
	18/12	21/12	27/12	28/12
Średni kurs waluty	27787500	25600000	27228500	27385000
Antymon	1223913	1123091	1199300	1216192
Cyna: banka i austral. standard	6410156	5900933	6358100	6268490
Cynk hutniczy	890614	820358	881050	882744
Miedź elektrolityczna standard	1859800	1706596	1822400	1805918
Ołów miękki hutniczy	1707666	1545034	1673325	1642509
	858106	815653	863300	862528

Średni kurs franków szwajcarskich w ubiegłym tygodniu.

	21/12	22/12	27/12	28/12	29/12	31/12
—	1 045 000	1 094 500	1 102 500	1 111 500	1 120 000	

Armatura na parę i wodę:

S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Beczki żelazne:

Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

* S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Dźwigniki—Łańcuchy:

Bracia Jenike, inż., Warszawa, Żórawia 12, tel.: 29-64 i 220-00.

* Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

* Warsz. Fabr. Masz. windowych „Siła”, Chłodna 5, tel. 47-78.

Imadła ślusarskie kute:

S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Konstrukcje żelazne:

„Auto-Motor“ S. A., Lwów, Kopernika 54—56.

* Inż. Gniazdowski i Janiszewski Sp. Akc. w Lublinie.

* S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Konstrukcje żelazne, schody, cieplarnie:

Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

Kotły parowe:

S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Kuto lane odlewy:

Inż. Gniazdowski i Janiszewski, Sp. Akc. w Lublinie.

Kuźnie polowe:

Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

Liny stalowe—Druć stalowy: Bracia Jenike, inż., Warszawa, Żórawia 12, tel.: 29-64 i 220-00.

Łańcuchy:

Warsz. Fabr. Masz. windowych „Siła”, Chłodna 5, tel. 47-78.

Odlewnie żelaza:

Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

Odlewnie żelaza i metali:

S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Okna żelazne:

Tow. Akc. Wł. Gostyński i S-ka w Warszawie, Mokotowska 3, tel. 14-84.

* Krawczyk i S-ka w Zawierciu.

Pędnie:

Krawczyk i S-ka w Zawierciu.

Pompy:

Brandel, Witoszyński i S-ka, Grochowska 37.

Suwnice (kran) mostowe, przesuwne, dźwigi pionowe-elektryczne, transmisyjne, ręczne:
 Inż. Gniazdowski i Janiszewski, Sp. Akc. w Lublinie.

Wagi:

„Auto-Motor“ S. A., Lwów, Kopernika 54—56.

Wagony wąskotorowe osobowe i towarowe:

S. A. Handlu i Przemysłu Metalowego M. Lisowski. Warszawa, ulica Nowowiejska Nr. 22, tel. 173-90 i 210-59.

Walce młyńskie utwardzone: St. Weigt i S-ka, Łódź, Senatorska 22, tel. 2-87.

TOW. AKC. FABRYK BUDOWY TRANSMISJI, MASZYN I ODLEWNI ŻELAZA

J. JOHN W ŁODZI

WŁASNE BIURA SPRZEDAŻY:

w **Warszawie**
Al. Jerozolimskie 51

w **Poznaniu**
Zygmunta Augusta 2

we **Lwowie**
ul. Zyblikiewicza 39

w **Krakowie**
ul. Basztowa Nr. 24

w **Lublinie**
Krakowskie Przedm. 58

Adres telegr. „TRANSMISJA“.

Transmisje (pędnie). Łożyska samosmary. Wieszaki. Wałki.

Sprzęgła stałe i rozłączane: kłowe i cierne. Koła pasowe i linowe. Naprężacze pasów. Kierowniki pasowe. Wykonanie dokładne. Kontrola sprawdzianami różnicowymi. Produkcja masowa na skład; terminy krótkie.

Koła zębate czołowe i stożkowe z zębami obrabianymi na specjalnych automatach.

Tokarki pociągowe, szybkoobrotowe z wałkiem pociągowym do toczenia i śrubą pociągową do gwintów. Budowa mocna. Wykonanie serjami bardzo dokładne. Wrzeciona szlifowane. Każda tokarka próbowana i kontrolowana protokółarnie.

Uchwyty samocentrujące.

Kotły Strebela do ogrzewań centralnych.

Rusztys patentowane.

Odlewy według przysłanych rysunków i modeli.

Dostawa ze składów lub w terminach krótkich.

195

— ROK ZAŁOŻENIA 1858. —

TOWARZYSTWO AKCYJNE

K. RUDZKI i S^{KA}

W WARSZAWIE, — ul. Fabryczna № 3.

TOWARZYSTWO POSIADA 3 FABRYKI:

1) w WARSZAWIE, ul. Fabryczna 3. 2) w MIŃSKU MAZOWIECKIM pod Warszawą. 3) w EKATERYNOSŁAWIU na Ukrainie.

Zakłady Towarzystwa, jako główne specjalności wykonywują:

Budowę mostów łącznie z robotami kesonowymi, wiaduktów, hangarów i wszelkich robót z zakresu konstrukcji metalowych (Największa wytwórnia mostów w całej Rzeczypospolitej).

Kompletne urządzenia wodociągów kolejowych i miejskich.

Odlewy żeliwne, rury wodociągowe pionowo lane, części i armaturę wodociagową i różne odlewy z własnych i nadesłanych modeli.

Odlewy stalowe, koła i inne części wagonowe i parowozowe, drobne odlewy stalowe.

Kowadła stalowe lane, marki „Herkules“ do 300 kg. w sztuce.

Turbiny wodne systemu Francis'a, dowolnej mocy, z ręcznym lub automatycznym regulowaniem.

Dźwignie różnych systemów, (krany mostowe, obrotowe). Urządzenia kolejowe: zwrotnice, obrotnice, przesuwnice i t. p.

336