



№ 43.

Warszawa, dn. 24 października 1931 r.

Ogóln. zbioru № 498.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych—Wiceprezes Rady Związku inż. S. J. Okolski.
Redaktor odpowiedzialny inż. Maurycy Chorzewski.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, Krak. Przedmieście 5 m. 7, tel. 714-26. Adres telegr.: „Metalowcy — Warszawa“.

TRESC NUMERU: *Zmiany na kierowniczych stanowiskach w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. — Kto winien? — Z działalności Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetwórczego. — Francuskie koncerty przemysłu elektrycznego. — Majątek państwa polskiego. — Wiadomości bieżące. — Wiadomości z zagranicy. — Drogi żelazne globu ziemskiego w r. 1928. — Złoto w gospodarce światowej. — Nowa taryfa pocztowa. — Notatki. — Ceny. — Giełda. — Patenty.*

ZMIANY NA KIEROWNICZYCH STANOWISKACH W MINISTERSTWIE PRZEMYSŁU I HANDLU.

Dotychczasowy Dyrektor Departamentu Przemysłowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. Julian Dąbrowski ustąpił z zajmowanego stanowiska, pozostając na stanowisku Prezesa Rady Państwowych Fabryk Związków Azotowych w Mościcach i Chorzowie. Kierownictwo Departamentu Przemysłowego powierzone zostało Naczelnikowi Wydziału p. majorowi Marjanowi Kandlowi.

Z powodu przejścia na stanowisko dyrektora Ogólnopolskiej Konwencji Węglowej p. inż. Juliana Cybulskiego, Dyrektora Departamentu Górniczo-Hutniczego, kierownictwo Departamentu zostało powierzone p. Czesławowi Peche, dotychczasowemu Dyrektorowi Biura Inspekcji Przedsiębiorstw Państwowych i naczelnemu kierownikowi rządowego wydawnictwa „Polska Gospodarcza“.

Zastępca Dyrektora Departamentu Górniczo-Hutniczego p. inż. Choroszewski został dyrektorem Salin Państwowych na miejsce ś. p. Dyr. K. Bukowskiego.

Kierownictwo Biura Inspekcji Przedsiębiorstw Państwowych objął Naczelnik Wydziału p. inż. Czesław Benedek.

Pan inżynier Julian Dąbrowski, jako dyrektor departamentu przemysłowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, pozostawia po sobie w kołach przemysłowców metalowych dobrą pamięć. Człowiek o kryształowym charakterze, technik wszechstronnie wykształcony, rozumiał potrzeby rodzimego przemysłu i bronił ich w miarę możliwości. Niezwykle pracowity i obowiązkowy, łatwo dostępny i ujmujący w obejściu, zasłużył sobie na uznanie tych wszystkich, którzy zwracali się do niego o poradę i pomoc.

Witając pana majora Kandla, jako kierownika departamentu, zrzeczony przemysł metalowy wyraża nadzieję, że słuszne potrzeby przemysłu znajdą u niego ochronę i poparcie, i ze swej strony oświadczą całkowitą gotowość chętniej współpracy z departamentem.

KTO WINIEN?

Pod powyższym tytułem ukazał się na naczelnym miejscu „Gazety Handlowej“ w № 241 z dnia 20 b. m. znamienny artykuł, podpisany inicjałami A. S., którego autor stwierdza w sposób jasny i dobitny winę „nowych ludzi“, jako sprawców ciężkich niedomagań, przez które przechodzi obecnie życie gospodarcze całego świata i Polski. Artykuł ten, ze względu na jego wagę, powtarzamy poniżej w całości, zachowując podkreślenia autora.

Prasa socjalistyczna i komunistyczna zarówno w Polsce, jak i zagranicą, dzień po dniu twierdzi, że obecny ustroj kapitalistyczny ma się ku końcowi i że już obserwujemy jego zmierzch. Przyczyna tego załamania się kapitalizmu leży jakoby w samym ustroju, który nie jest w stanie podołać piętrzącym się ciężarom i obowiązkom. *Kapitalizm — zdaniem prasy socjalistycznej — nie rozumie signum temporis, nie chce się podzielić dobrami posiadanymi i ustąpić swego miejsca „tendencjom nowoczesnym“.* Socjaliści powołują się nawet na opinię starego liberała Lloyda George'a, który niegdyś powiedział: „stary świat umarł i niczyja moc nie potrafi go zbudzić do nowego życia“.

Nie mamy zamiaru bronić bez zastrzeżeń kapitalizmu, ale stwierdzamy, że fakty wskazują na co innego: „stary świat nie tylko nie umrze, lecz przeciwnie — odrodzi się z kryzysu, wyjdzie z niego wspanialszym i to właśnie w sensie kapitalistycznym“. Szczególnie Polska ma wszelkie szanse stać się państwem kapitalistycznym w całym tego słowa znaczeniu.

Dzisiejsza gospodarka potrzebuje kapitałów, których nie da się wytworzyć ani etatystycznie, ani socjalistycznie — słowem kolektywnie. Każde z państw, które po wojnie weszło na drogę etatyzmu, nie tylko nie przysporzyło potrzebnych kapitałów, ale odziedziczone straciło i teraz zabiega u państw czysto kapitalistycznych o kredyty. Najdalej posunięta w ustroju socjalistycznym Rosja Sowiecka jest bez pieniędzy i znajduje się w bardzo złych warunkach. Niemcy, które etatyzm zaliczyły do swego codziennego programu gospodarczego, przechodzą najostrejszy kryzys finansowy i kto wie, czy nie są w przededniu inflacji, *tego największego wroga kapitalizacji.* Anglia pod rządami socjalistów doprowadziła do dewaluacji i wywłaszczyła częściowo tak siebie, jak i wszystkich posiadaczy jej funtów z 20 proc. wartości. *W Polsce etatyzm również obniżył rentowność prywatnych warsztatów pracy i nie potrzeba nikogo o tem przekonywać, bo wszyscy to widzą i odczuwają.* A zatem tylko etatyzm i socjalizm wstrzymują kapitalizację, osłabiają twórcze komórki gospodarcze, rozluźniają pracę, nakładają na społeczeństwo olbrzymią ilość nowych ciężarów i powodują obecne bezrobocie. *Nie kapitalizm, jako taki, lecz wywłaszczanie gospodarki kapitalistycznej ze środków obrotowych i przeznaczanie ich na urzędzenia etatystyczno-socjalistyczne z masą biurokracji zaostrza kryzys i sprowadza nędzę ludności.*

Gospodarka etatystyczna, stanowiąca pierwszy etap do państwa socjalistycznego, jest w tych wszystkich państwach, w których socjaliści lub ludzie o ich mentalności byli lub są u władzy, tak kosztowna, że państwa te wprost uginają się pod ciężarem olbrzymich budżetów i deficytów, a skutki tego stanu są przerażające: *obywatele biednieją, warsztaty ograniczają pracę lub przestają pracować, liczba bezrobotnych wzrasta, własne i pożyczone kapitały są inwestowane w budowie „pałaców”, które swym ogromem i przepychem dominują nad dawnymi skromniejszymi gmachami, powstaje konkurencja etatyzmu dla przedsiębiorstw prywatnych, przybywa niezliczone mnóstwo nowych posad i biur dla kontroli, interwencji, ingerencji, komisji, instytucji, ankiet, badań i t. d.* I to wszystko, jakoby dla racjonalizacji i podniesienia wydajności, narzuca się życiu gosp., które musi za to płacić, osłabiać swoje warsztaty pracy i zmniejszać rentowność. Czyż to nie są dowody aż nadto przekonujące, że, jeżeli prywatną gospodarkę kapitalistyczną dotyka kryzys, to tylko dlatego, iż nie rentuje się i nie zarabia, a nie zarabia, z powodu nadmiernych ciężarów etatystyczno-socjalistycznych, których przedtem nie miała i nie uwzględniała przy kalkulacji. Ciężary te spadły na życie gospodarcze niespodziewanie i odczuwane są tak boleśnie, jak klęski, które nawiedzają ludzi, nieprzygotowanych na nie. *„Nowi ludzie” opanowują państwa, stwarzają moc urzędów i szeroko gospodarują groszem podatników, obiecując dobrobyt i królestwo doczesne. Gdzież tu więc można mówić o winie kapitalizmu i klas posiadających? Czy winien jest koń że nie ciągnie, czy też ci, co każą mu ciągnąć ponad siły i jeszcze popędzają.*

Właściciele warsztatów pracy, przemysłowcy, kupcy, rolnicy, rzemieślnicy są zawsze oportunistami w tym znaczeniu, że więcej czasu poświęcają na bezpośrednią obronę swych warsztatów, stawiają je na pierwszym miejscu, są zazwyczaj konserwatywnymi, ewolucjonistami i chcą bodajże współpracować z każdym rządem. *Na skutek wojny warstwy te w Polsce poniosły duże straty i musiały się nanowo dorabiać.* Gdyby nie kosztowna gospodarka etatystyczna i olbrzymie ciężary podatkowo-socjalne, od których rozpoczęto budowanie Polski, *nasze warsztaty pracy byłyby niewątpliwie rentowniejsze, ludzie zarabialiby więcej, mielibyśmy większą zamożność w kraju i mniej obecnie bezrobotnych, pomimo nawet kryzysu światowego.* A tymczasem doszliśmy do tego stanu, że prawie wszystko, co się zarabia, trzeba oddać na podatki i ciężary socjalne. To się nazywa także ofiarą za Niepodległość Polski, bo klasy posiadające jakoby nie walczyły na frontach(?) i dlatego teraz muszą płacić.

Szkoda wielka, że „nowi ludzie” nie wytworzyli nowych wartości w sensie kapitalistycznym i nie powołali do życia wzorowych warsztatów opłacalnych, tak aby obywatel mógł się istotnie czegoś od etatyzmu nauczyć. *Urzedników widzimy wszędzie, ale zarobków niema.* Przedsiębiorstwa państwowe są przeważnie deficytowe, a część ich stanowi wprost konkurencję dla prywatnych. Mówi się, że państwo w każdej chwili może je odstąpić. Tak, ale skąd wziąć pieniądze na ich kupno, gdy kapitały prywatne poszły na urządzenia etatystyczne. Na skutek złych początków w rządzeniu państwem wytwarza się błędne koło, które rzeczywiście trudno jest zatrzymać i odwrócić.

W dobie kryzysu gospodarka etatystyczna powinna być świecić przykładem i przekonać obywateli, że ona jest najlepszym lekarstwem na choroby socjalne. Państwo powinno mieć na pokaz jakieś przedsiębiorstwa, które nie odczuwają kryzysu. *Jest jednak inaczej i państwo cierpi razem z gospodarką prywatną, bo od niej jest zależne i z niej czerpie środki na utrzymanie.* Pocóż więc osłabiać i obciążać tę gospodarkę tak wielkimi kosztami, skoro nie ma się możliwości odgrodenia od niej i wytworzenia etatystyczno-opłacalnej? *Każdy grosz na państwo wychodzi z gospodarki prywatnej i niema dotychczas innego źródła powstawania pieniędzy.* To też nie kapitalizm osłabił w pełnieniu swych funkcji, lecz ci „nowi ludzie”, którzy nie umieją rządzić i gospodarować rentownie, naładowali na niego tyle ciężarów, że nie jest w stanie ich udźwignąć. Bezrobocie jest typowym rezultatem etatyzmu, powodującego zbytek obciążenie produkcji i wymiany, a bynajmniej nie samego tylko gospodarstwa prywatnego. Łatwo jest więc dowiedzieć, że przyczyna złego nie leży w samym ustroju kapitalistycznym, który w dalszym ciągu może się ulepszać i stwarzać dobrobyt, lecz w tych „nowych ludziach”, którzy weszli na jego dach w takiej liczbie i z takim impetem, że nic dziwnego, iż trzeszczy.

Jesteśmy zdania, że w końcu zwycięży naturalny prąd ewolucyjny ku wzmocnieniu gospodarki prywatno-kapitalistycznej. Współpraca sfer gospodarczych z rządem i stosowanie zasad liberalizmu, ograniczonego solidaryzmem, powinny wydać pożądane owoce. Ludzie niewątpliwie rozumieją, że nie wolno jest podcinać gałęzi, na której się siedzi, skoro innej i pewniejszej jeszcze niema.

Z DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKU EKSPORTOWEGO PRZEMYSŁU METALOWEGO PRZETWÓRCZEGO.

Na zasadzie rozporządzeń ministerjalnych o zwrocie cła, Związek Eksportowy Przemysłu Metalowego Przetwórczego wystawił w miesiącu wrześniu 1931 roku zaświadczenia eksportowe na wywóz zagranicę następujących wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego:

	Waga w kg.	Wartość w zł.
1. Odlewy żeliwne		
a) rury żeliwne	244 655	114 400
b) odlewy budowlane	139 067	141 744
c) przybory ogrzewalnicze	16 190	8 350
d) naczynia żeliwne surowe		
i emaljowane	138 642	105 516
	538 554	370 010
2. Maszyny i narzędzia rolnicze	66 346	57 042
3. Blacha pokryta cynkiem	61 166	36 489
4. Wyroby kotlarskie i konstrukcje żelazne	—	—
5. Wyroby z blachy	82	179
6. Naczynia blaszane emaljowane	102 029	199 458
7. Drut żelazny	55 496	26 100
8. Gwoździe	—	—
9. Wyroby żelazne i stalowe		
a) śruby	6 276	11 390
9 A. Butle stalowe	40 378	48 723
9 B. Rury faliste	1 450	10 000
10. Hacele	130	245
11. Maszyny włókiennicze	67 948	206 026
12. Parowozy	—	—
13. Części parowozowe	3 660	5 000
Ogółem w miesiącu wrześniu wywieziono	943 515	970 662

FRANCUSKIE KONCERNY PRZEMYSŁU ELEKTRYCZNEGO.

Potężny obecnie przemysł elektryfikacyjny Francji datuje się właściwie od czasów powojennych. Dysponuje on dzisiaj bez mała 7 milionami kW zainstalowanej siły, co odpowiada około 4 milionów kW zdolności użytkowej. Przemysł ten posiada 13 miliardów franków (4 miliardy 550 milionów złotych) zainstalowanego kapitału.

Charakterystyczne dla przemysłu elektryfikacyjnego jest to, że nie jest on skupiony w wielkich przedsiębiorstwach, lecz obejmuje z górną 1200 przeważnie małych elektrowni. Również na podkreślenie zasługuje fakt, że przemysł ten jest w rękach prywatnych, a udział gmin ogranicza się do wspólnego z elektrowniami ustalenia cennika za prąd.

Rozliczne te elektrownie skupione są w rękach kilku wielkich koncernów przemysłu elektrotechnicznego.

Przemysł elektrotechniczny Francji rozwinął się później aniżeli w Niemczech, Stanach Zjednoczonych i Szwajcarii i dlatego też stoi on w zależności od przemysłowych tych krajów. Zależność ta jest bardzo często finansowa, a zawsze niemal techniczna. Tem też tłumaczy się naprzykład zależność Koncernu Thomson-Houston od General Electric Co., tem się tłumaczy związek łączący Grupę Schneider-Creusot z Koncernem Westinghouse, oraz więzy istniejące pomiędzy francuskim koncernem Electro Mécanique i szwajcarskim koncernem Brown-Boveri. Również i wpływy belgijskich grup Sofina i Empain tłumaczyć należy późnionem zainteresowaniem się francuskich kapitałów rodzimym przemysłem elektrotechnicznym.

Na terenie Francji pracują trzy wielkie koncerny przemysłu elektrycznego. Zaznajomienie się z nimi jest dla nas szczególnie ciekawe, chociażby z tego względu, że w ostatnich czasach daje się zauważyć rosnące zainteresowanie Francji dla polskiego rynku elektryfikacyjnego i elektrotechnicznego. Poniższe dane opieramy na rozprawie dr. S. Wolfa w dodatku kwartalnym do „Frankfurter Zeitung“.

Thomson-Houston.

Czołowe miejsce wśród francuskich koncernów przemysłu elektrycznego zajmuje towarzystwo „Société Française d'Exploitation des Procédés Thomson-Houston“, dysponujące kapitałem zakładowym 440 milionów franków (154 milionów zł). T-wo Thomson-Houston związane jest ściśle z światowym koncernem General Electric Co., które to stosunki datują się jeszcze od 1893 roku. Obok finansowego udziału General Electric Co. w Thomson-Houston (czego wyrazem jest obsadzenie trzech miejsc w Radzie Nadzorczej) istnieje jeszcze układ o wymianie patentów i podziale rynków zbytu. Zależność techniczna idzie tu tak daleko, że przedsiębiorstwo francuskiego koncernu pracuje wyłącznie na podstawie metod i doświadczeń amerykańskich. Thomson-Houston jest też niejako pomostem pomiędzy General Electric i brukselską grupą Sofina, która ze swej strony zainteresowana jest bezpośrednio w szeregu przedsiębiorstw Koncernu Thomson-Houston. Naodwrot Thomson-Houston ma udział w holdingowym towarzystwie grupy Sofina — „Société Centrale pour l'Industrie Electrique“.

Większą część swoich interesów w dziedzinie elektrotechnicznej przekazał Thomson-Houston utworzonemu łącznie z Société Alsacienne de Constructions Mécaniques towarzystwu przemysłowemu „Société Générale de Constructions Electriques et Mécaniques „Alsthom“.

„Alsthom“ powstał 1 października 1928 roku i dysponuje dziś kapitałem 500 milionów franków (175 milj. zł), kontrolując ze swej strony „Société des Constructions Electriques de France“. (W 1929 roku utworzył „Alsthom“ łącznie z Thomson-Houston i International General Electric Co. towarzystwo pod nazwą General Electric Española, którego zadaniem jest prowadzenie elektryfikacji kolei hiszpańskich).

Od utworzenia towarzystwa „Alsthom“ datuje się upadek wpływów bezpośrednich T-wo Thomson-Houston, które ogranicza się do roli towarzystwa holdingowego swoich kontrahentów. Poza „Alsthom'em“ Thomson-Houston obejmuje jeszcze w dziedzinie elektrotechniki: „Compagnie des Lampes“ o kapitale 70 milj. fr. (24,5 milj. zł), w którym zresztą partycypuje i Compagnie Générale d'Electricité; Société Lorraine de Charbon pour l'Electricité; Porcelainerie de Lesquin; Société Belge d'Electricité et de Mécanique, będące zresztą pod kontrolą General Electric. Udziały Thomson-Houston w dziale elektrowni skupione są w rękach towarzystwa Société Financière Electrique o kapitale 154 milj. fr. (około 54 milj. zł), w którym to towarzystwie pewne wpływy posiada Grupa Sofina. Société Financière Electrique kontroluje: towarzystwo Energie Electrique Littoral Méditerranéen o kapitale 379,5 milj. franków, odgrywające decydującą rolę na południu Francji; towarzystwo Energie Electrique du Sud-Ouest o kapitale 88 milj. franków zaopatrujące w prąd cały okręg Bordeaux. Łącznie z francuską ekspozycją Grupy Sofina kontroluje Société Financière

Electrique towarzystwo Société des Forces Motrices de la Truyère o kapitale 270 milj. fr. W końcu wymienić trzeba udziały Thomson-Houston w szeregu towarzystw tramwajowych. Wyraźnie zacieśnione są węzły łączące Thomson-Houston z towarzystwem Union d'Electricité kontrolującym dostawę prądu dla okręgu paryskiego. Société Financière Electrique jest bezpośrednio zaangażowane w towarzystwie Société d'Applications Industrielles, które wchodzi w krąg interesów Compagnie Générale d'Electricité, które ze swej strony przejęło spory pakiet Soc. d'Applications Industrielles z rąk Elektro-Bank w Zurichu. Zapewne to było przyczyną, że w 1929 roku pomiędzy Société Financière Electrique i nowoutworzonym T-wo Union Financière pour l'Industrie Electrique, które jest grupą finansującą Union d'Electricité, podpisana została umowa o ściślejszej współpracy, poparta wymianą portfeli akcji i składu rad nadzorczych. W początku 1930 roku podpisana została umowa pomiędzy Société Financière i Union Financière, stwarzająca nowe towarzystwo „Union pour l'Industrie et l'Electricité“ o kapitale 100 milj. fr.

Jak widzimy z powyższego szkicu, grupa Thomson-Houston-Union d'Electricité jest pod wpływami amerykańskiego koncernu General Electric Co. i belgijskiej Grupy Sofina.

Znacznie mniej związany z zagranicą jest koncern

Compagnie Générale d'Electricité.

W koncernie tym nie widać wyraźnych wpływów kapitału zagranicznego co oczywiście nie znaczy, aby nie było w nim ludzi związanych z innymi koncernami.

Compagnie Générale d'Electricité, dysponujące kapitałem zakładowym 130 milj. franków (45,5 milj. zł) kontroluje szereg ważnych przedsiębiorstw. I tak wymienić tu trzeba utworzone w początkach bieżącego roku towarzystwo Electro-Metallurgie de Dives; Compagnie des Lampes, gdzie schodzą się interesy Comp. Générale z Thomson-Houston; Société Générale d'Entreprises Electriques, zajmujące się budową elektrowni i kabli; Ateliers de Constructions Electriques de Delle; Lignes Télégraphiques et Téléphoniques, w którym to towarzystwie partycypuje również koncern Jeumont (Grupa Empain). Udział w Société des Téléphones Ericsson sprzedany został koncernowi Kreuger & Toll wzajemian za 20% pakietu towarzystwa Société Industrielle des Téléphones. Łącznie z koncernem Oustricourt posiada Comp. Générale d'Electricité towarzystwo Union Houillère et Electrique o kapitale 150 milj. franków, poprzez które widać sieci łączące omawiany koncern z Banque Générale pour l'Industrie Electrique w Genewie. Wreszcie wymienić trzeba nabyty w 1930 roku udział w Société d'Applications Industrielles, w którym poważną rolę odgrywa Union d'Electricité.

Belgijska Grupa Empain współpracuje w dziale elektrycznym z francuskim koncernem Schneider-Creusot.

Empain — Schneider Creusot.

Porozumienie to obejmuje łącznie szereg interesów we Francji, Belgji i innych krajach. Jak wiadomo, koncern Schneider-Creusot zajmuje się bezpośrednio tylko przemysłem górniczo-hutniczym, skupiając inne swoje interesy w towarzystwie Union Européenne Industrielle et Financière. Towarzystwo to przejęło w końcu 1930 roku większość pakietu Banque des Pays du Nord w Paryżu, a jest również zainteresowane w Banque de l'Union Parisienne.

Koncern Empain skupił swoje interesy w Belgji w towarzystwie Comp. Générale de Railways et d'Electricité, przez które kontroluje szereg zagranicznych przedsiębiorstw elektrycznych i tramwajowych, przy czym, jako bank koncernowy, działa tu Banque Industrielle Belge w Brukselli. Francuskie interesy Grupy Empain skupione są w Société Parisienne pour l'Industrie de Fer et de Tramways Electriques o kapitale 100 milj. franków. Za tem pośrednictwem kontrolowane są następujące towarzystwa: Electricité de Paris i Electricité de la Seine, które obok Union d'Electricité są jedynymi producentami prądu w okręgu paryskim; Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain (paryska kolej podziemna), która niedawno przejęła drugą linię paryskich kolei podziemnych Nord-Sud; Forges et Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont o kapitale 80 milj. franków.

Całością wszystkich francuskich interesów koncernu zajmuje się stworzony zaraz po śmierci barona Empain senjora paryski Banque Parisienne pour l'Industrie o kapitale 25 milionów franków. Niezależnie od grupy Empain posiada koncern Schneider-Creusot bezpośrednio interesy w przemyśle elektrycznym. Głównym przedsiębiorstwem jest tu powstała w 1929 roku przy pomocy koncernu Westinghouse Electric Company towarzystwo „Le Matériel Electrique”. Koncern Westinghouse dostarczył tu wszystkich swoich patentów. Towarzystwo „Le Matériel Electrique” przejęło zakłady Ateliers de Constructions Electriques de Lyon et du Dauphiné.

To połączenie się Schneidera-Creusot z Westinghouse jest owocem długotrwałej akcji tego ostatniego, zmierzającej do wzmocnienia się na gruncie francuskim. Westinghouse miało już przed wojną pewne wpływy we Francji, skupione w towarzystwie Electro-Mécanique, które było nawet przedstawicielem Westinghouse na Francję. Z czasem jednak Electro-Mécanique przeszło pod wpływem koncernu Brown-Boveri. Wspomnieć trzeba, że Electro-Mécanique produkuje wyłącznie sprzęt dla wysokiego napięcia. Pod wpływem tego towarzystwo utworzone zostało w 1930 roku przy udziale grupy Marchena (Forces Motrices de la Vienne) towarzystwo finansowe „Hydro-Energie” o kapitale 100 milj. franków.

Omawiając udziały kapitałów zagranicznych we Francji, podkreślić trzeba, że występują one szczególnie wyraźnie w dziedzinie przemysłu dla prądu słabego napięcia.

Wymienić należy tu towarzystwo Société des Téléphones Ericsson, kontrolowane przez koncern Ericsona w Szwecji, oraz „Le Matériel Téléphonique” kontrolowane przez Western Electric Co. i General Electric Co. Ltd. w Londynie. Niemiecki kapitał jest reprezentowany przez hannowerski dom bankowy Ephraim Meyer & Sohn, który kontroluje Société de Porcelaine et d'Appareillages Electriques. Poważne wpływy posiada też szwajcarski Elektro-Bank w Zurychu (Bank für Elektrische Unternehmungen), który kontroluje szereg elektrowni oraz posiada poważne wpływy w Compagnie d'Electricité Industrielle, która była swego czasu sanowana przy pomocy Elektro-Banku.

Stefan Gruchała.

MŁODY ŚLUSARZ — TOKARZ

z ukończoną szkołą rzemieślniczo-przemysłową w Ostrołęce poszukuje posady.

Wiadomości udzieli administracja „Przemysłu Metalowego”.

MAJĄTEK PAŃSTWA POLSKIEGO.

Pod powyższym tytułem wyszła z druku praca inż. Stanisława Kruszewskiego, wydana przez Ministerstwo Skarbu z datą 1931 r.

Autor oblicza wartość surową (bez długów) całego majątku Państwa Polskiego w dniu 1 stycznia 1927 roku na sumę 16 401 578 tysięcy złotych. Zadłużenie wewnętrzne w tej samej dacie wynosiło 577 790 tys. zł, zadłużenie zewnętrzne — 3 206 583 tys. zł, — razem długi państwowe w d. 1 stycznia 1927 roku wynosiły sumę 3 784 373 złotych. W ten sposób wartość czysta majątku Państwa Polskiego wynosiła w d. 1 stycznia 1927 r. 12 617 205 000 złotych.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE.

Nowa taryfa celna. Prace nad nową taryfą celną posuwają się naprzód. Co do terminu wejścia w życie nowej taryfy istnieją dwie możliwości: albo ustanowienie krótkiego okresu przejściowego między ogłoszeniem i wejściem w życie taryfy i przeprowadzenie już po jej wejściu rokowań z państwami, z którymi mamy traktaty taryfowe, albo odsunięcie terminu wejścia w życie na okres paromiesięczny i przeprowadzenie w tym czasie rokowań. W pierwszym wypadku nowa taryfa celna mogłaby wejść w życie już w początku roku przyszłego, wobec czego możnaby się obecnie powstrzymać od poważniejszych, tymczasowych zmian w starej taryfie celnej. Przy dłuższym okresie przejściowym nie obyłoby się tymczasem bez poważniejszych doraźnych zmian w obecnie obowiązującej taryfie.

Oczywiście byłoby bardziej wskazanem szybkie wprowadzenie w życie nowej taryfy celnej.

O nowelizację ubezpieczeń pracowników umysłowych. W Związku Zakładów Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych została utworzona specjalna komisja do przygotowania nowelizacji ustawy o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

Rozkład obciążenia podatkowego. Ogólna kwota obciążenia podatkami bezpośrednimi, obliczona na podstawie wymiarów podatkowych, wynosi za 1929 rok podatkowy zł 1 122 890 902. Największą część omawianego ciężaru ponosi handel — 31,4% ogólnej sumy obciążenia w 1929 r. Następnie kolejno idą: przemysł fabryczny — 22%, grunty i lasy — 11,2%, praca najemna (dochody niefundowane) — 10%, budynki miejskie — 6%, górnictwo i hutnictwo — 5,1%, lokale miejskie — 4,4%, rzemiosła — 3%, kapitały i prawa majątkowe — 2,4%, wolne zajęcia zawodowe — 1,4%, budynki wiejskie — 0,7%, osoby, opłacające podatek wojskowy — 0,6%, inne zajęcia przemysłowe — 0,3%, place — 0,3%.

Rejestr handlowy. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie opracowała projekt ustawy o przekazaniu prowadzenia rejestru handlowego Izhom Przemysłowo-Handlowym. Projekt ten będzie jeszcze uzgodniony na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

Bezrobocie w zimie. Instytut Badania Konjunktur wypowiada pogląd, że jeśli by w ciągu jesieni i zimy konjunkturalne (pozasезonowe) obniżenie rozmiarów wytwórczości nie nastąpiło, liczba bezrobotnych w kul-

minacyjnym punkcie zastoju nie przekroczyłyby 400 000. (Najwyższa cyfra z zimy 1930/31 r. wyniosła 386 000). Pewien wpływ wyrzucić mogłyby wędrowni ludności; z jednej strony uwzględnić trzeba zatamowanie niemal w całości emigracji do Francji, z drugiej natomiast fakt, że przy ogromnym bezrobociu w miastach bardziej prawdopodobnym jest bierne saldo wędrowek do miast, skutkiem odpływania pewnej części bezrobotnych na wieś.

W sprawie statystyki kolejowej. Centralne Biuro Statystyki Przywozu w Ministerstwie Komunikacji wydało obowiązujący od 1 września 1931 r. podręcznik statystyczny przewozu towarów, mianowicie przepisy o sporządzaniu statystycznych kart rejestracyjnych, o oznaczaniu ceduł przewozowych numerami technicznymi i t. d. wraz ze spisem numerów statystycznych stacyj i ładowni oraz z alfabetycznym skorowidzem numerów towarów.

Liczba przedsiębiorstw, prowadzących księgi handlowe. Łączna ilość przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, prowadzących księgi handlowe, wyniosła w 1929 r. 31 845, co w stosunku do ogólnej ilości przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych — 575 548 — stanowi znikomą odsetek niespełną 5%. W interesie sfer gospodarczych, jako też Skarbu Państwa leży, by ujemny stan ten uległ poprawie.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY.

Pomoc stoczniom angielskim. Stalownie angielskie postanowiły utworzyć fundusz w wysokości 50 000 £ (około 1³/₄ milionów złotych), z którego mają być udzielane premje tym stoczniom, które używają do swych konstrukcyj wyłącznie stali angielskiej.

Co kosztuje hel? Do napełnienia helem sterowca amerykańskiego „Akron“ użyto 183 950 m³ helu, który wydobyto z 28,3 milionów m³ gazu ziemnego, zużywając na to 450 godzin roboczych. Koszt jednego m³ helu wyniósł 81¹/₄ centów, czyli około 7,3 złotych. Gaz, napełniający sterowiec, kosztował więc 1 342 835 złotych.

Energja mechaniczna w przemyśle chińskim. Przemysł chiński rozporządza obecnie 1,76 milionów KM, z czego w Szanghaju 600 tys. KM, w Mandżurji 500 tys. KM i w Kiangsu 60 tys. KM.

Mleko w Niemczech. W Niemczech otrzymuje się rocznie 22 miliardy litrów mleka. Z tej ilości spożywa się 38% w stanie świeżym, 10% idzie na dokarmianie przychowku, reszta, około 57%, przerabia się na masło, sery, mleko zgęszczone i t. p.

Byłoby rzeczą ciekawą dowiedzieć się, ile tonn blachy ocynkowanej i białej zużywa się rocznie w Niemczech na wyrób naczyń mleczarskich i puszek do mleka zgęszczonego.

Lotnisko wodne w Alpach. Na strumieniu Drac pod miastem Corps w Alpach francuskich, na wysokości 1 280 m nad powierzchnią morza, ma być wybudowana zapora wodna wysokości 135 m w celu utworzenia jeziora o szerokości 1 km i głębokości 120 m, które będzie służyło jako lotnisko wodne dla hydroplanów, dostarczając zarazem zapasu wody do projektowanej siłowni wodnej.

Elektryfikacja kolei austriackich. W r. 1930 zelektryfikowano w Austrii dalszych 46 km dróg żelaznych. W ten sposób Austria posiada obecnie zelektryfikowanych kolei ogółem 843 km.

(V*D*I Nachr.).

Fabryka Lokomotyw Winterthur bez dywidendy. Walne zgromadzenie akcjonariuszy szwajcarskiego towarzystwa budowy parowozów i maszyn Winterthur postanowiło wobec bardzo słabych wyników roku 1930/31 nie wypłacić żadnej dywidendy.

W roku ubiegłym fabryka Winterthur, posiadająca 12 milj. fr. kapitału akcyjnego, wypłaciła 5% dywidendy.

Wielkość przedsiębiorstw w Stanach Zjednoczonych. Panuje u nas mniemanie, że w Stanach Zjednoczonych większość przedsiębiorstw — są to wielkie zakłady, zatrudniające wielotysięczne rzesze robotników.

Tak nie jest. Na podstawie danych statystycznych widzimy, że zaledwie 1/2 procent przedsiębiorstw przemysłowych zatrudnia ponad 1 000 robotników, natomiast 94,5% przypada na przedsiębiorstwa małe o 1 do 250 robotników.

Poniższe zestawienie ilustruje podział procentowy przedsiębiorstw przemysłowych w stosunku do ilości osób zatrudnionych:

ponad 1 000 osób robotników i pracowników	0,5%
501—1 000	1,4%
251—500	3,5%
101—250	7,4%
1—100	87,2%

W małych przedsiębiorstwach, zatrudniających do 100 robotników, pracuje 28,4% ogólnej ilości robotników, podczas gdy w wielkich przedsiębiorstwach, zatrudniających powyżej 1 000 robotników pracuje tylko 24% ogólnej ilości robotników.

Baldwin Locomotive Works w 1930 r. i w I połowie 1931 r. Jak wynika ze sprawozdania Towarzystwa Baldwin Locomotive Works za pierwsze półrocze r. b., rok 1930 był dla koncernu korzystny i przyniósł przy dostatecznym zatrudnieniu 3,04 milj. dol. czystego zysku. Natomiast pierwsze półrocze r. b. wykazało, wobec bardzo znacznego spadku zamówień, poważne straty, które wyniosły 2,48 milj. dol.

Baldwin Locomotive Works jest obok American Locomotive Co największym amerykańskim przedsiębiorstwem budowy parowozów. W ostatnich czasach koncern Baldwina przejął 5 przedsiębiorstw budowy parowozów. Trzy z nich, a mianowicie: I. P. Morris & De La Vergne Co, De La Vergne Engine Co i Pelton Water Wheel Co są kontrolowane przez Baldwin Southwork, jedno z przedsiębiorstw koncernu Baldwina.

Czwarte przedsiębiorstwo Cramp Brass and Iron Foundries Co jest kontrolowane bezpośrednio przez koncern Baldwina. Wreszcie piąte — Federal Steel Foundry Co — związane jest z Standard Steel Works Co, jednym z najważniejszych przedsiębiorstw koncernu Baldwina.

Nowa firma polska w Brazylii. W Kurytybie (Brazylja) założone zostało nowe przedsiębiorstwo pod firmą „Cooperativa Polono-Brasileira Krasicki, Gomm & Cie. Ltd.“

Celem towarzystwa jest pośredniczenie w handlu polsko-brazylijskim.

DROGI ŻELAZNE GLOBU ZIEMSKIEGO W R. 1928.

(Podług lwowskiego „Czasopisma Technicznego” № 19).

Wypośredkowanie długości kolei ziemi za rok 1928 napotkało na pewne trudności, gdyż pewna ilość państw nie podała nowych długości, inne zaś wykazują nawet umniejszenie. W każdym razie wypośredkowano długość całej sieci z końcem r. 1928 na 1 255 080 km, co daje w stosunku do roku poprzedniego przyrost o 4 884 km. W r. 1927 przyrost wynosił 16 969 km.

W Europie przybyło 1 622 km, Ameryce 286 km, Azji 856 km, Afryce 2 217 km, razem 4 981 km. Ubyło w Australji 97 km, zatem pozostaje przyrost w całej sumie 4 884 km.

Na 100 km² powierzchni przypada jak i w roku poprzednim 1 km kolei, a na 10 000 mieszkańców 6,7 km. Największą sieć kolejową posiada Ameryka (606 602 km), za nią idzie Europa (406 801 km), najmniejszą Australja (49 434 km). — Azja liczy 124 636 km, Afryka 67 607 km.

W państwach Europy rozkłada się sieć kolei jak następuje:

Państwo	Długość sieci kolei w km	Powierzchnie w km ²	Ilość ludności	Z końcem r. 1928 przypada na	
				100 km ²	10 000 mieszkańców
Austria	7 038	83 800	6 535 000	8,4	10,8
Czechosłowacja	13 765	140 400	13 613 000	9,8	10,1
Węgry	9 529	92 900	8 526 000	10,3	11,2
Wielka Brytania	34 416	242 700	45 589 000	14,2	7,5
Irlandja	4 875	69 900	2 973 000	7,0	16,4
Francja	53 561	551 000	44 744 000	9,7	12,0
Niemcy	58 659	471 000	63 179 000	12,5	9,3
Rosja (z Azją)	77 619	21 343 600	143 130 000	0,4	5,4
Finlandja	4 561	388 300	3 305 000	1,2	13,5
Polska	19 418	388 400	27 177 000	5,0	7,1
Litwa	3 120	55 900	2 371 000	5,6	13,2
Estonja	1 433	65 800	1 845 000	4,3	15,5
Łotwa	2 849	55 900	2 371 000	5,6	13,2
Italia	21 000	310 000	40 796 000	6,8	5,1
Belgia	11 093	30 400	7 932 000	36,5	14,6
Luxemburg	551	2 600	286 000	21,2	19,3
Holandja	3 687	34 200	7 626 000	10,8	4,8
Szwajcaria	6 038	41 300	3 978 000	14,6	15,2
Hiszpanja	15 867	505 200	22 290 000	3,1	7,1
Portugalia	3 427	91 900	6 033 000	3,7	5,7
Danja	5 239	43 000	3 475 000	12,2	15,1
Norwegja	3 835	323 000	2 299 000	1,2	13,7
Szwecja	16 901	448 500	6 088 000	3,7	27,4
Jugosławja	9 846	248 700	11 997 000	3,6	8,2
Rumunja	11 948	295 000	17 500 000	4,1	6,8
Grecja	3 192	127 800	6 183 000	2,5	5,2
Albanja	300	27 500	834 000	1,1	3,6
Bułgarja	2 710	103 100	5 173 000	2,6	4,7
Turcja	414	27 000	1 000 000	1,5	4,1
Malta, Jersy, Man	110	1 100	375 000	10,0	3,0
Razem Europa	406 801	21 603 400	509 058 000	1,9	8,0

ZŁOTO W GOSPODARCE ŚWIATOWEJ.

„Wiadomości Związku Niemieckich Inżynierów“ (V*D*I Nachrichten) podały pod powyższym tytułem w № 40 z r. b. obraz graficzny zmian, jakim ulegało — w przestrzeni i czasie — wydobywanie złota od roku 1493, t. j. od czasu odkrycia przez Kolumba Ameryki (1492). Średnia roczna ilość wydobytego na całym świecie złota wynosiła w niżej wskazanych okresach pięcioletnich, począwszy od roku 1901, następujące liczby w tonnach.

Pięcioletnie	Wydobyte w tonnach średnio rocznie
1901 — 1905	485
1906 — 1910	652
1911 — 1915	692
1916 — 1920	590
1921 — 1925	543
1926 — 1930	612

Przed wielką wojną 1914—1918 roku wydobywanie złota rocznie wzrastało stale począwszy od pięciolecia 1886—1890, zaznaczając się znaczną zwyżką po roku 1905. Podczas wojny następuje duży spadek, który trwa nawet jeszcze w następnym pięcioleciu 1921—1925 r., chociaż w mniejszym już stopniu. Ostatnie pięciolecie 1926 — 1930 wykazuje ponowny wzrost, wbrew niesłusznej opinii niektórych publicystów, którzy obecny kryzys gospodarczy przypisują między innymi przyczynami spadkowi produkcji złota. Nadmieniamy od siebie, że w tem ostatnim pięcioleciu, podług sprawozdań Transwalskiej Izby Górniczej („Transvaal Chamber of Mines“) wydobywanie złota na całym świecie tak się przedstawia, po przeliczeniu z uncyj na tonny metryczne:

Rok	Wydobyte w tonnach metrycznych
1926	605
1927	610
1928	606
1929	611
1930	628

Jak widzimy, rok 1930 zaznaczył się większym wzrostem wydobywania. Przed wojną użycie złota do celów monetarnych i do celów przemysłowych było mniej więcej równe; podczas wojny stosunek ten zmieniał się i wynosił podług M. Meisnera w największym napięciu jak 4:1, t. j. że na cele monetarne, a raczej na cele tezauryzacji, używano cztery razy tyle złota, co na wyrób przedmiotów złotych, do dentystyki i t. d. Po wojnie złoto zaczęło wypływać z ukrycia, ale obecnie, wskutek ucieczki od pieniędzy papierowych, dużo złota znika znów z rynku i chowa się po schowkach i w ukryciu domowym.

NOWA TARYFA POCZTOWA.

W dzienniku Ustaw № 91 z dnia 14 października 1931 r. ukazało się rozporządzenie Ministra Poczty i Telegrafów z dnia 28 września 1931 r. w sprawie zmiany taryfy pocztowej. Poniżej przytaczamy nową taryfę, mając na względzie wygodę naszych czytelników. *Nadmieniamy, że w przytoczonych opłatach mieści się już dodatkowe obciążenie na rzecz bezrobotnych.*

Nowa taryfa ma moc obowiązującą od dnia 15 października r. b. do dnia 14 kwietnia 1932 r. Opłaty podane są w groszach.

A. OBRÓT WEWNĘTRZNY I Z WOLNEM MIASTEM GDAŃSKIM.

Listy prywatne:

	miejskowe	zamiejskowe
	opłata w groszach	
do 20 g	15	35
ponad 20 do 250 g	30	65
„ 250 do 500 g	40	85
poleczone do 20 g	80	100
„ ponad 20 do 250 g	95	130
„ 250 do 500 g	105	150
express zwykły	—	115
„ poleczony	—	180

Kartki pocztowe:

pojedyncze	10	25
z opłaconą odpowiedzią	20	45

Wymiary listów w każdym z trzech kierunków nie mogą przekraczać 45 cm, lub jeżeli list ma formę rulonu—75 cm długości i 10 cm średnicy.

Wymiary kartek pocztowych nie mogą być większe, niż 15 cm × 10,5 cm, ani mniejsze, niż 10 × 7 cm.

Druki prywatne:

	do 25 g	10 groszy
ponad	25 „ 50 „	15 „
„	50 „ 100 „	20 „
„	100 „ 250 „	30 „
„	250 „ 500 „	55 „
„	500 „ 1000 „	65 „
„	1000 „ 2000 „	75 „

(wyłącznie w pojedynczym tomie).

Papiery handlowe:

	do 250 g	25 gr
ponad	250 „ 500 „	50 „
„	500 „ 1000 „	60 „

Wymiary: jak dla listów.

Próbki towarów:

	do 250 g	25 gr
	250 g „ 500 „	50 „

Wymiary próbek nie mogą przekraczać: 45 × 20 × 10 cm, lub jeżeli próbka ma formę rulonu — 45 cm długości i 15 cm średnicy.

B. TARYFA POCZTOWA W POLSKIM URZĘDZIE POCZTOWYM GDAŃSK 1.

Listy prywatne:

	miejskowe zamiejscowe opłata w groszach	
	do 20 g	15 25
ponad	20 „ 250 „	25 50
„	250 „ 500 „	40 80
polecane	„ 20 „	— 55
„	20 „ 250 „	— 80
„	250 „ 500 „	— 110
express	—	95

Kartki pocztowe:

pojedyncze	10	15
z opłaconą odpowiedzią	20	30

C. OBRÓT ZAGRANICZNY (z wyjątkiem W. M. Gdańska).

Listy prywatne:

	do 20 g	60 groszy
za każde dalsze 20 g	30 „	
polecane	120 „	
express	160 „	
polecany express	220 „	
do Austrii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier do 20 g	50 „	
za każde dalsze 20 g	30 „	

Najwyższa dopuszczalna waga 2 kg.
Wymiary — jak w obrocie wewnętrznym.

Kartki pocztowe:

pojedyncze	35 groszy
z opłaconą odpowiedzią	70 „
do Austrii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier	30 „
z opłaconą odpowiedzią	60 „

Wymiary — jak w obrocie wewnętrznym.

Druki:

za każde 50 g 10 gr.
Najwyższa dopuszczalna waga 2 kg.
Wymiary jak dla listów.

Papiery handlowe:

za każde 50 g	10 gr.
najmniej jednak	60 „

Najwyższa dopuszczalna waga 2 kg.
Wymiary jak dla listów.

Próbki towarów:

za każde 50 g	10 gr.
najmniej jednak	20 „

Najwyższa dopuszczalna waga 500 gramów.
Wymiary — jak w obrocie wewnętrznym.

NOTATKI.

Bóg strzeż! Czytelnicy nasi przypominają sobie zapewne polemikę, jaka toczyła się na łamach „Gazety Handlowej“ na początku września r. b. w sprawie zamówienia przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska“ dwóch okrętów zagranicą w stoczni duńskiej Nakskov, zamiast w Stoczni Gdańskiej, której Państwo Polskie jest w połowie właścicielem i względem której Rząd Polski ma zobowiązania. Zamówienie udzielone przez *Przedsiębiorstwo Państwowe* zagranicę, z powodu wyższej ceny oferowanej przez Stocznnię Gdańską, pozbawiło *pośrednio* robotników polskich (nie gdańskich!) pracy w fabrykach *polskich*, i to nietylko w hutach żelaznych, lecz także w fabrykach przetwórczych, w fabrykach maszyn i t. d. Świadomi umowy pomiędzy Rządem Polskim a Spółką Akcyjną, dzierżawiącą „Stocznnię Gdańską“, wiedzą o tem dobrze i nie mamy potrzeby nad tem się rozwodzić.

Oferty były w funtach sterlingach. Nie wiemy, czy umowa ze stocznją duńską została zawarta również w funtach, ale byłaby w tej walucie zawarta ze Stocznją Gdańską przed załamaniem się funta. W ten sposób Stocznia otrzymałaby zapłatę w zdeprecjonowanej walucie, ponosząc przy obecnym jej kursie około 50000 funtów straty. Czy stocznia duńska zgodzi się ponieść taką stratę, — to dopiero zobaczymy. W każdym razie Stocznia Gdańska może sobie powiedzieć w duchu „Bóg strzeż!“

Przy sposobności notujemy nader charakterystyczną notatkę, która ukazała się w № 229 „Danziger Volksstimme“ z dn. 1 października r. b., a którą przytaczamy w oryginalnem brzmieniu.

„Borsig liefert Maschinen für polnische Schiffe.

Die Nakskov-Werft in Dänemark, die den Bau von zwei Dampfern für die staatliche „Polnische Schifffahrt“ (Żegluga Polska) übernommen hat, hat die Maschinenbestellungen für die beiden Schiffe an die A. Borsig G. m. b. H., Berlin, weitergegeben. Es handelt sich um Lenz-Einheitschiffsmaschinen und Kessel im Werte von rund 375 000 Reichsmark, die im Laufe von fünf Monaten zu liefern sind“.

Wiadomość powyższa wywoła niewątpliwie na ustach każdego Niemca uśmiech złośliwego politowania. Jeżeli jest prawdziwa — to zasmuci szczerze każdego Polaka. *Przedsiębiorstwo państwowe polskie*, otrzymujące pośrednio dostawy z fabryki *berlińskiej* na sumę przeszło $\frac{3}{4}$ miliona złotych! Jest nad czem ubolewać i — nad czem się zastanowić.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 23. X. 1931 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	—	Miedź standard	1252
Antymon	—	Ołów miękki	467
Cyna standard	4450	Nikiel	—
Cynk hutniczy	454	Rteć	—
Miedź elektrolicyczna	1467	Srebro za 1 kg	—

AKCJE PRZEMYSŁU METALOWEGO NA GIEŁDZIE WARSZAWSKIEJ (23. X. 1931.).

Notowania akcji przemysłu metalowego na giełdzie warszawskiej w złotych.

	Wartość nominalna	Najwyższy kurs tygodnia	Najniższy kurs tygodnia
Borman, Szwede i S-ka	100	—	—
Brown Boveri I-III em.	100	—	—
*H. Cegielski serja C	100	—	—
B. Hantke	1000	—	—
*Kabel	100	—	—
Lilpop, Rau i Loewenstein	25	13,25	12,75
*Modrzejowskie Zakłady	50	4,25	4,—
Norblin, B-cia Buch i T. Werner em. I ost. i II	100	—	—
Ostrowieckie Zakłady em. I serja a i b	50	—	—
*Parowozów Budowa em. I i II	25	12,50	12,50
em. III	100	—	—
*Pocisk	25	—	—
„ imienne zwykłe	25	—	—
Rohn, Zieliński	52	—	—
Rudzki	50	—	—
*Starachowice	50	6,50	6,—
Suchedniów	12,50	—	—
*Ursus	15	—	—
Wulkan	25	—	—
„ imienne	25	—	—
Zieleniewski — Fitzner-Gamper em. I-II ost. i III	100	—	—
*Zjednoczenie Fabr. Maszyn Rolniczych	50	—	—

Fabryki, oznaczone gwiazdką, posiadają również akcje uprzywilejowane, niedopuszczone do obrotów giełdowych.

RYNEK TOWAROWY NA SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego (pg. danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi“), podane w № 33 „Przemysłu Metalowego“ z 15-go VIII. 1931, pozostają bez zmiany w d. 23 października 1931 r.

Cena odlewów żeliwnych.

Podług notowań Grupy V (Odlewni) Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych cena odlewów żeliwnych surowych dla Warszawy wynosi od dnia 25. V. 29. od 0,78 zł do 1,61 zł za 1 kg. loco fabryka.

Ceny odlewów glinowych.

Warszawskie odlewnie notują ceny surowych odlewów glinowych (aluminjowych) od 9 do 14 złotych za kilogram.

Cena żelaza handlowego.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje od d. 1. V. 1928 cenę zasadniczą żelaza handlowego za 1 tonnę franco wagon huta — 350 złotych + 2%.

Cena blachy cynkowej.

Związek Górnośląskich Hut Cynkowych notuje zasadniczą cenę blachy cynkowej za 1 tonnę metr. franco wagon huta:

przy zamówieniach poniżej 5 t. (dla konsumentów)	24,5	fszt.
„ „ „ (dla kupców)	23,5	„
„ „ „ od 5 do 30 t.	22,5	„
„ „ „ na 30 t.	22,0	„

Cena blachy ocynkowanej.

Cynkownia Warszawska notuje od d. 15/IV r. ub. następujące ceny blachy żelaznej ocynkowanej za 1 kg. franco stacja Warszawa.

Blacha żelazna ocynkowana gatunku najwyższego:	
711×1422×0,45 mm.	1 zł. 25 gr.
711×1422×0,50 mm.	1 „ 20 „
1000×2000×0,50 mm.	1 „ 22 „

Blachy 2-go gatunku o 6% tańsze.
Ceny bez zobowiązania.

Ceny wyrobów ogniotrwałych.

Związek Fabryk Wyrobów Szamotowych i Ogniotrwałych notuje następujące ceny z ważnością od dn. 10 września 1930 r. aż do odwołania. Ceny rozumieją się w złotych za 100 kg. franco wagon stacja załadowania.

Cegła ogniotrwała zwykła	zł 8,80	Cegła kotłowa normalna	zł 20,50
Cegła kopalukowa normalna	„ 14,30	Cegła kotłowa fasonowa	„ 23,—
Cegła kopalukowa fasonowa	„ 15,40	Zaprawa	„ 8,— i „ 10,50

Ceny rur żeliwnych.

Biuro Sprzedaży Rur Zjedn. Odlewni „Ruropol“ w Warszawie ul. Nowy Świat 35 notuje następujące ceny w złotych za 100 kg., obowiązujące do odwołania:

Rury wodociągowe (stojąco lane)	zł. 59.—
	+ dopłata rozmiarowa
Fasony zależnie od typu i rozmiaru o zł. 13 do 25 drożej za 100 kg.	

Ceny powyższe należy rozumieć franco wagon stacja załadowania przy pełnowagonowych zamówieniach.

Patenty udzielone przez Urząd Patentowy.

12984. *Frank Humphris*. Prasa, której części składowe złożone są z płyt metalowych.
12923. *Jan Cieślak*. Sposób przygotowywania rur do gięcia i przyrząd służący do tego celu.
12899. *Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze Spółka Akcyjna*. Sposób odnawiania zużytych części, podtrzymujących lub łączących szyny kolejowe.
12996. *Stanisław Trojanowski*. Pasteryzator do mleka lub śmietany.
13022. *Otmar Udrycki*. Przyrząd do wskazywania nazw stacji oraz reklam w wagonach lub tramwajach.
12986. *Tryggve Ferdinand Christiansen*. Urządzenie do napełniania miazgą drzewną warków komorowych.
12975. *Alois Danninger i Richard Kastner*. Sposób usuwania pęcherzy powietrznych z pomiędzy taśmy papieru i taśmy filcowej przed walcami prasującymi maszyn papierniczych.
13008. *Fernand d'Auvrairie*. Pompa o promieniowo rozmieszczonych tłokach.
12913. *État Français*. Pocisk lotniczy ćwiczebny.
12959. *Władysław Świątecki*. Urządzenie do zrzucania bomb z wysokości.
12961. *Leon Thiry*. Sprzęgło.
12962. *Leon Thiry*. Sposób wyrobu patronu, służącego do elastycznego łączenia części maszyn.
12974. *Zawody Tatra, akciova Spolecnost prostavbu automobilu a železnicich vozu*. Sposób osadzenia silnika w pojazdach mechanicznych.
13021. *Maurice Houdaille*. Ulepszenie amortyzatorów (tłumików) płynowych (tłuszczowych).
12981. *Lift-a-car Corporation*. Podnośnik do pojazdów mechanicznych.
12909. *Akcióva Spolecnost, drive Škodovy Zavody v Plzni*. Sprężyste ujęcie kół ciężkich pojazdów.
12976. *Jocelyn Emile Ollivier*. Urządzenie przeciwślizgowe o ostrogach przegubowych do kół pociągowych pojazdów mechanicznych.
12890. *Willi Thiema*. Kształt statku.
13027. *Zdzisław Gajewski*. Turbina spalinowa jako silnik do łodzi motorowej.
12917. *Giovanni Bignami*. Przyrząd do mechanicznego ściągania skóry ze zwierząt.
12922. *Izrael Spalter i Majer Spalter*. Zamek z zabezpieczeniem do drzwi wejściowych.
12894. *Rudolf von Frommer*. Urządzenie odpalające i zabezpieczające do strzelb myśliwskich.
12911. *Franz Möller, Albin Gerstenberger i Martin Moritz*. Straszak.
13039. *C. P. Goerz Optische Anstalt Aktien-Gesellschaft Akcióva Spolecnost K. P. Goerz Optický Ustav*. Statyw do przyrządów obserwacyjnych.
12980. *Bronisław Blesiadecki*. Pancerz kulochronny.
12889. *Metallurgica Bresciana gia Tempini S. A.* Broń palna samoczynna.