



№ 3.

Warszawa, dn. 16 stycznia 1932 r.

Ogóln. zbioru № 510.

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“.

Prenumerata wynosi z przesyłką w kraju: zł 5 kwartalnie. Numer pojedynczy gr. 50.

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

TREŚĆ NUMERU: *Dumping a premia eksportowa. — Ubezpieczenie od bezrobocia. — Kolejnictwo we Francji. — Wyjaśnienie. — Obrót towarowy w Gdyni w r. 1931. — Wiadomości z zagranicy. — Notatki. — Ceny. — Patenty.*

### DUMPING A PREMJA EKSPORTOWA.

W myśl jednej z licznych definicji dumpingu jest on tego rodzaju polityką cen niektórych przemysłów, przy której ceny na rynku wewnętrznym utrzymywane są na poziomie wysokim, podczas gdy ceny tychże wyrobów na eksport ulegają mniej lub więcej znacznej obniżce; w ten sposób więc konsument wewnętrzny zmuszony jest do opłacania pewnej premii na rzecz eksportu.

Określenie takie nie może zasługiwać na nazwę ścisłego, końcowy bowiem jego ustęp w bardzo wielu wypadkach nie znajduje zastosowania, a różnica między ceną wewnętrzną a eksportową bynajmniej nie nosi w tych wypadkach przypisywanego jej charakteru premii eksportowej: Jeżeliby koszty produkcji przemysłowej podlegały prawu proporcji, czyli że koszt wytworzonej jednostki wypadalby zawsze jednakowy niezależnie od słabego czy mocnego zatrudnienia zakładu przemysłowego, możnaby istotnie dopatrywać się w niskich cenach eksportowych niepocieszającego objawu upośledzenia konsumenta krajowego. Sprawa atoli przedstawia się zgoła inaczej, gdy uprzytomnimy sobie, że stan zatrudnienia wpływa na koszt wyrobu przemysłowego w stopniu nieraz bardzo znacznym, a to z powodu, że duża część wszystkich kosztów przedsiębiorstwa stanowi wielkość stałą, niezależną od tego czy zakład przemysłowy pracuje w części czy też w pełni swej zdolności produkcyjnej. Fakt ten dla każdego przemysłowca jest rzeczą jasną i prawdą oczywistą, niemniej jednak zilustrowanie stosunków, zachodzących w tej dziedzinie na przykładzie cyfrowym będzie rzeczą pożyteczną.

Przypuśćmy, że koszt jednej sztuki jakiegoś wyrobu przemysłowego ze strony kosztu materiału, robocizny i innych wydatków, wzrastających proporcjonalnie do ilości sztuk, wynosi zł 800. Ponadto w kalkulacji muszą być uwzględnione stałe koszty ogólne, związane z prowadzeniem przedsiębiorstwa w kwocie np. 120 000 zł. Przy produkcji 200 sztuk wyrobu cena za sztukę wypadnie:

$$800 + \frac{120\,000}{200} = 1\,400 \text{ złotych.}$$

Gdy na skutek niemożności zbytu produkcję wypada ograniczyć do 150 sztuk wyrobu, cena jego wyrazi się w cyfrze wyższej, a mianowicie:

$$800 + \frac{120\,000}{150} = 1\,600 \text{ złotych.}$$

Jest to wynik bardzo niepożądany i niemiły, tembardziej, że przy zmniejszającym się popycie nietylko, że niema możliwości osiągnięcia potrzebnej w takim wypadku wyższej ceny sprzedażnej, lecz przeciwnie trzeba się liczyć raczej ze spadkiem tej ceny. Nic na to jednak poradzić niemożna. Przy utrzymanej dawniejszej cenie zł 1 400, nie mówiąc już o obniżonej, przedsiębiorstwo pokryje tylko 90 000 kosztów ogólnych i da 30 000 zł straty.

Jeżeliby starania o rozszerzenie zbytu w kierunku eksportu doprowadziły do możliwości wyprodukowania, ponad 150 poprzednich, jeszcze dalszych 100 sztuk wyrobu i do sprzedaży ich nawet po bardzo taniej cenie np. po 1 100 zł za sztukę, to przy ogólnym koszcie produkcji  $800 \times 250 + 120\,000 = 320\,000$ , wpływ ze sprzedaży wykaże:  $150 \times 1\,400 + 100 \times 1\,100 = 320\,000$ , czyli zrównoważenie wpływów z wydatkami. Kombinacja taka pozwoliłaby przeto na normalne obsłużenie rynku wewnętrznego i umożliwiła szczęśliwe zamknięcie bilansu operacyjnego, chroniąc przedsiębiorstwo od grożącej mu straty. Dla prostoty rachunek powyższy nie uwzględnia zwykłego dodatku na zysk. Ten ostatni zresztą w czasach obecnych zasługuje raczej na miano „dawniej stosowanego“.

Polityki, jak wyżej przytoczona, dumpingiem nazwać nie można, a zwłaszcza w sensie końcowego ustępu podanej na wstępie definicji. Czyż bowiem konsument wewnętrzny stał się tu w jakikolwiekby sposób pożałowania godną ofiarą metod lub machinacji ze strony przemysłu, naruszających jego interesy i zasługujących na potępienie? Nie ulega wprawdzie kwestji, że przeciętny koszt na sztukę wyrobu w ostatnim z przytoczonych wypadków wypadł taniej aniżeli koszt dla konsumenta krajowego, a mianowicie tylko

$$800 + \frac{120\,000}{250} = 1\,280 \text{ złotych,}$$

innemi słowy, że konsument wewnętrzny zapłacił o 1400 — 1280 = 120 czyli o około 9% więcej, niż to wypadło z ostatecznej kalkulacji, ale... zapytajmy, czy wskazane wyżej pomysły zwiększenie obrotu, które wyłącznie umożliwiło obniżkę kosztu własnego na sztuce wyrobu, dałoby się osiągnąć, gdyby na rynku światowym nie obniżono ceny sprzedażnej do 1100 zł?

Przykład powyższy jest oczywiście bardzo prymitywny i oderwany, gdy w rzeczywistości zagadnienie cen i kosztów bywa niekiedy bardzo skomplikowane. Niemniej jednak mogliśmy się na nim przekonać, że niższa cena eksportowa niekoniecznie i niezawsze musi być wynikiem premii eksportowej, płaconej przez nabywcę wewnętrznego.

Przeciwnie — dobrze ujęta ze strony przemysłu polityka cen eksportowych może nieraz wpływać skutecznie na obniżenie poziomu cen wewnętrznych, a to w drodze utrzymania normalnego stopnia zatrudnienia, stanowiącego decydujący czynnik w sprawie wysokości kosztu własnego.

Niskie, a nawet bardzo niskie ceny eksportowe są dzisiaj niestety jedynym w wielu razach środkiem do utrzymania w biegu zakładów przemysłowych. Jeżeli przytem zachodzi dumping, powodujący, że rynek wewnętrzny, dzięki wyższym na nim cenom, zostaje mimowoli narażony na opłacanie niewielkiej premii eksportowej, to stan taki jest jednak o wiele lepszy, aniżeli przymusowa bezczynność warsztatów przemysłowych i konieczność ponoszenia przez państwo kosztów pomocy dla bezrobotnych. Pomoc taka bowiem obciąża kraj w sposób bardzo dotkliwy i więcej nieracjonalny, aniżeli owa premia eksportowa, która bądź co bądź służy do wynagrodzenia pracy pożytecznej, nie zaś do zapłaty za bezczynność. Jedną z form dumpingu, zdaje się najbardziej wyraźną bo bezpośrednią, zachodzi wtedy, gdy premia eksportowa płacona jest przez stronę trzecią, którą z reguły bywa państwo. O politykę dumpingową przemysłu własnego kraju konsument nie ma potrzeby zbytnio się troszczyć, natomiast większy interes mogą mieć dla niego ceny dumpingowe wyrobów importowanych, gdyż ceny te są dla niego narazie korzystne. Tu jednak winien on sięgać dalej i nie zapominać, że owe często nienormalnie obniżone ceny dostawców zagranicznych godzą w podstawy bytu przemysłu jego własnego kraju, a to nie może być dla tego konsumenta obojętnem.

W wielkiej różnorodności form dumpingu są przeto formy takie, które nie pociągają dla konsumenta wewnętrznego żadnej dopłaty ponad cenę, jaka byłaby na rynku krajowym, gdyby nie było obniżenia cen na eksport, powodującego zwiększenie obrotu. Zdarzają się jednak również wypadki, że niektóre przemysły, wkroczywszy raz na drogę polityki dumpingowej, zbyt łatwo dają się uwieść dążeniu do forsowania eksportu kosztem konsumpcji wewnętrznej, zmuszając ją (zwłaszcza gdy są względem niej w sytuacji monopolowej) do pokrywania w całości niedoboru, wynikającego z taniego zbytu eksportowego. Nieopatrzne dążenie do wykorzystania dodatkich stron dumpingu może prowadzić do całego szeregu wyrodniających objawów polityki dumpingowej, przybierających postać chorobliwą. Objawy te podważają podstawy bytu uprawiających taką politykę zakładów przemysłowych często silniej aniżeli uczyniłyby to przyczyny, którym tą drogą pragnie

się przeciwdziałać. Do najbardziej jaskrawych przykładów takiej szalonej polityki należałoby zaliczyć np. utrzymywanie przez przemysł kraju eksportującego, celem zaszkodzenia przemysłowi kraju importującego, swych cen eksportowych na poziomie, naruszającym samą substancję przedsiębiorstw eksportujących.

Gdy systematyczną politykę dumpingową uprawiają wszystkie kraje przemysłowe, to różnice między cenami wewnętrznymi prawie każdego kraju a cenami, za które może on otrzymywać wyroby importowane, stale się zwiększają i w końcu każdy z krajów, uprawiając dumping nazewnątrz, sam jest nawzajem dumpingowany z zewnątrz. W wyniku takiej sytuacji wyrastają coraz wyższe mury celne w każdym kraju oraz stosowane są inne coraz nowsze środki ochrony. Towarzyszy im coraz silniejszy napór eksportowy od zewnątrz, zaś przymus eksportowy od wewnątrz. Jesteśmy dzisiaj świadkami, jak pod działaniem tych przyczyn odbywa się formalny wyścig współzawodnictwa, będący zjawiskiem już niemal powszechnym, przybierającym formy wojny gospodarczej, która, choć formalnie niewypowiedziana, istnieje jednak na niejednym froncie i daje się bardzo odczuwać materialnie. Nie ulega wątpliwości, że wyniki takich walk eksterminacyjnych mogą być tylko mniej lub więcej opłakane, a w każdym razie straty poniesione muszą być ogromne. Pod tym kątem widzenia wartość gospodarcza zbyt radykalnych metod dumpingu ukazuje się w świetle jaknajbardziej wątpliwym i polityka antydumpingowa, występująca w niektórych krajach, znajduje zupełne usprawiedliwienie w konieczności ochrony przed skutkami metody, grożącej zalewem własnego rynku towarami obcymi. Z drugiej wszakże strony należy podkreślić, że zbyt pochopne i nieodpowiedzialne szafowanie bojowym terminem „dumping“ do napiętnowania każdej niewygodnej konkurencji i powodowanie się tym argumentem do nadmiernego śrubowania ochrony celnej nie zasługuje na tolerowanie, gdyż wprowadza czynnik alarmu do kwestji i bez tego już zaognionej.

Wł. J.

#### UBEZPIECZENIE OD BEZROBOCIA.

I Międzynarodowa Konferencja Pracy, która odbyła się w 1919 r., wezwała wszystkie państwa do zorganizowania ubezpieczenia od bezrobocia bądź bezpośrednio w instytucjach rządowych, bądź w drodze subsydjowania związków, mających statutowy obowiązek wypłacania zasiłków bezrobotnym. W całym świecie było podówczas ok. 4500 000 robotników, ubezpieczonych od bezrobocia; ponadto ok. 1 000 000 robotników korzystało z kas, zasilanych ze źródeł publicznych. W połowie 1931 r. liczba obowiązkowo ubezpieczonych wynosiła 36 milionów, a nawet 46 milionów, jeżeli się włączy Z. S. R. R. Ponadto ok. 3 milionów korzysta z ubezpieczenia warunkowego.

Wobec wzrastającej stale liczby ubezpieczonych, sama instytucja ubezpieczenia nie przestaje wywoływać krytyk, nie tylko ze strony przedsiębiorców, lecz również szeregu ekonomistów i działaczy politycznych. Najważniejszym bodaj zarzutem, stawianym ubezpieczeniu od bezrobocia, jest zarzut, że ciężary finansowe, wynikające z ubezpieczenia, okazały się w ostatnich 2 latach ponad siły niektórych państw, a przede wszystkim W. Brytanji i Niemiec. Trudności finansowe, wynikające z ubezpieczeń, okazały się groźnymi dla budżetów państwowych, a pośrednio — dla stałości walut.

## KOLEJNICTWO WE FRANCJI.

Sprawa stosunku Państwa do zagadnienia komunikacyjnego jest dotychczas sporną i budzi, zwłaszcza w chwili obecnej, powszechne zainteresowanie. Oświetlenie tego stosunku w kraju, który w licznych przypadkach służy innym krajom za wzór gospodarki państwowej, zainteresuje niewątpliwie naszych czytelników.

Redakcja „P. M.”

Wszecławiatowy kryzys gospodarczy, który odbił się w mniejszym lub większym stopniu na każdej dziedzinie życia ekonomicznego i społecznego bezwzględnie przyczynił się również do pogłębienia katastrofalnej sytuacji, panującej już od dość dawna na kolejach francuskich. Ciekawe oświetlenie tego zagadnienia znajdujemy w artykule, zamieszczonym w jednym z ostatnich numerów francuskiej „L'Illustration”, w którym autor z dużą znajomością rzeczy przedstawia gospodarkę na kolejach we Francji, której wynikiem są olbrzymie deficyty. Obecnie dla całej sieci kolejowej francuskiej deficyt wzrasta codziennie o 8 milionów franków i według obliczeń w dniu 31 grudnia 1931 roku osiągnął przypuszczalnie sumy 5 miliardów franków.

Dla informacji naszych czytelników musimy wyjaśnić, że początkowo wszystkie linje kolejowe we Francji znajdowały się w rękach prywatnych towarzystw, które za czasów Napoleona III-go zostały sfuzjonowane w sześć wielkich towarzystw. Jednocześnie zawarte z nimi przez państwo umowy posiadały klauzulę, mocą której wszystkie linje kolejowe są własnością państwa i przejdą w jego posiadanie po upływie 99 lat t. zn. licząc od chwili obecnej za 20 — 25 lat. Na wypadek, gdyby państwo zechciało odebrać jedną z wielkich sieci przed umówionym terminem, to zobowiązuje się ono spłacić akcjonariuszów na warunkach przewidzianych w umowie. Rzecz taka miała miejsce w roku 1908 z t. zw. „Siecią Zachodnią” („Réseau de l'Ouest”).

W roku 1859 długość wszystkich sieci wynosiła już 8700 km, a kapitał inwestowany — przeszło 4 miljardy franków (złoty), co na ówczesne czasy było sumą zawrotnie wysoką. Od tego też roku zwiększa się ingerencja państwa w sprawy towarzystw; dotąd ma ono prawo do udziału w dochodach kolei, na wypadek jednak lat deficytowych gwarantuje akcjonariuszom wypłatę dywidendy. W roku 1878 państwo tworzy pierwszą sieć własną, powstała z całego szeregu drobnych sieci prywatnych, których towarzystwa nie mogły utrzymać własnymi siłami. Jednocześnie rząd przedstawia w parlamencie plan budowy nowych linii kolejowych o długości 8000 km (projekt został zatwierdzony, ale już w 4 lata później, wobec kryzysu finansowego, wynikłego częściowo na skutek wojny z Niemcami, państwo, nie mając własnych środków, zażądało od istniejących towarzystw wykonania planu. Nowa umowa zacieśniała jeszcze bardziej wzajemny stosunek państwa i towarzystw pod względem finansowym. Państwo zapewnia, jak i poprzednio, wypłatę dywidendy, partycypując jednak w znacznie większym niż dotychczas stopniu w zyskach. Mimo to stwarzało ono w rzeczywistości z tych towarzystw swych bankierów, którzy budowali i administrowali sieciami państwowymi, otrzymując należności za budowę w formie rocznych spłat. Umowa powyższa obowiązywała aż do roku 1921. W roku 1908 państwo kupiło, jak wspo-

minaliśmy, „Réseau de l'Ouest” i w ten sposób zwiększyło swą sieć do 6000 km, zajmując odtąd drugie miejsce co do długości posiadanych sieci kolejowych we Francji.

Teraz nadchodzi okres wojny światowej, okres, który, rzecz prosta, musiał odbić się fatalnie na kolejach, obróconych całkowicie na potrzeby armji, tak, że po zawarciu pokoju cały tabor był doszczętnie zniszczony, a deficyt wynosił około 5 miliardów franków.

To też niezwłocznie w roku 1918 przystąpiono do zawarcia nowej umowy kolejowej, która weszła w życie w roku 1921 i do dziś obowiązuje. Wprowadzała ona cały szereg zmian, z których najważniejszymi były: przyjęto jako podstawę, że koleje uważa się odtąd za gałąź przemysłu i kalkulacja przewozów powinna być oparta na zasadzie zysku. Z drugiej strony koleje są instytucją publiczną o tak wielkiem znaczeniu dla życia społecznego, że rezultaty finansowe poszczególnych sieci, mimo ich odrębności, powinny być gromadzone we wspólnej kasie. Ponadto nowa umowa powołuje do życia t. zw. Radę Naczelną Dróg Żelaznych („Conseil Supérieur des Chemins de Fer”), w skład której wchodzi w przeważnej ilości przedstawiciele warstw korzystających z kolei i mniej więcej w 1/3 przedstawiciele kolei. Rada powyższa stanowi ciało opiniodawcze w sprawach ogólnych, dotyczących kolejnictwa. Z drugiej strony został stworzony Komitet Kierowniczy Wielkich Sieci („Comité de Direction des Grands Réseaux”), który roztrząsa i załatwia wszelkie sprawy administracyjne oraz dotyczące eksploatacji linii kolejowych. Wreszcie kapitałom zaangażowanym zapewniono stały dochód. Odtąd wysokość dywidendy dla akcjonariuszy jest co roku ta sama z tem, że może być ona każdorazowo powiększona przez dodanie t. zw. premji za zarządzanie („prime de gestion”), w czem zainteresowany jest również i sam personel.

Jeśli ogólnie chcemy sobie zdać sprawę z rozwoju kolejnictwa francuskiego w ciągu ostatnich 80 lat, to w roku 1928, za który posiadamy ostatnie dane, całkowita długość sieci wynosiła 41911 km, przyczem udział państwa w kapitale eksploatacyjnym sieci wynosił 18%, a towarzystw 82%.

W ciągu 1930 r. przewieziono ogółem 794 miliony pasażerów i 306 milionów tonn towarów. Ogólny obrót wynosił około 16 miliardów franków; kapitał zrealizowany przez koleje wynosił około 50 miliardów frs. Autor stwierdza, że jakkolwiek teoretycznie koleje mają być traktowane jako gałąź przemysłu, to w rzeczywistości jest jednak inaczej. Nietylko, że towarzystwa nie mają prawa przewozić towarów po cenach skalkulowanych choćby z minimalnym zyskiem, lecz muszą one ponadto bezpłatnie lub za półdarmo uskutecznić przewozy dla dobra publicznego (poczta i t. d.). Nałożono również na nie uciążliwe obowiązki, niejednokrotnie nie przynoszące żadnej korzyści społeczeństwu, jak np. konieczność uruchomienia dziennie na każdej linii najmniej 3-pociągów, nawet w wypadku, gdyby nie było żadnego pasażera. Wszystko to dalekie jest od racjonalnej kalkulacji przemysłowej.

Aby uprzytomnić sobie całokształt gospodarki na kolejach francuskich, omówimy pokrótce dochody i wydatki związane z eksploatacją kolei.

Źródła dochodów są dwa: przewóz towarów pociągami towarowymi pośpiesznymi i zwykłymi i przewóz osób, który dzieli się na ruch osobowy właściwy i przewóz bagażów. Z trzech działów przewozów ko-

lejujących: przewóz osób, przewóz towarów pośpieszny i przewóz towarów zwykły, jedynie ten ostatni wykazuje zysk. Przewóz towarów po wojnie wzmógł się znacznie, lecz prawie wyłącznie tylko pociągami towarowymi pośpiesznymi, natomiast ruch na pociągach zwykłych, stanowiących około 80% taboru, był stosunkowo mały i widać wyraźnie, że ekspedytorzy starają się go unikać. Jak ruch towarowy po wojnie był większy we Francji niż w każdym innym państwie, tak i ruch pasażerski wykazywał znaczne ożywienie. A więc od 1913 r. do 1929 r. ruch pasażerski spadł w Anglii o 38%, wzrósł natomiast we Włoszech o 18,5%, w Niemczech o 27,1%, w Belgii o 19% zaś we Francji aż o 44,6%. Mimo to jednak stwierdzono, że od roku 1925 ruch osobowy na kolejach francuskich stale się zmniejsza. W roku 1930 przewieziono ogółem 794 miliony pasażerów, gdy w 1925 roku — 820 milionów. Spadek ten wywołany został przez rozwój automobilizmu. Przypuszczenie to potwierdza fakt, że w porównaniu z rokiem 1913 spadł ruch jedynie w klasie I i II, natomiast w klasie III podniósł się nawet dość znacznie, a mianowicie:

w 1913 r.	I klasa stanowi	7%	w 1930 już tylko	2%
" " "	II " "	33	" " "	14
" " "	III " "	59	" " "	wzrasta do 83

Jak widzimy, dochody z przewozu osób maleją dzięki powstaniu nowych środków lokomocji.

Poza temi istnieją jednak jeszcze dwie dalsze przyczyny może nawet bardziej istotne aniżeli konkurencja innych środków przewozu. Pierwszą z nich jest fakt, że państwo obciąża bilety kolejowe bardzo dużym podatkiem, podczas gdy inne środki lokomocji (z wyjątkiem samochodów, które pośrednio płacą ogromne podatki) są opodatkowane bardzo nieznacznie np. bilet kolejowy płaci 10-krotnie większy podatek niż bilet tramwajowy. Bilet kolejowy jest obciążony 32,5% swej wartości, a bilety w wozach luksusowych nawet 65%. Poniższa tabelka ilustruje wysokość stawek podatkowych od biletów pasażerskich i towarowych, stosowanych w różnych państwach.

Podatek od biletów pasażerskich wynosi:

w Italji . . . .	2%	Niemczech	11,5%
" Belgji . . . .	2	Hiszpanji .	25
" Austrii . . . .	5	Francji . . .	32,5 i 65%

Podatek od przewozów towarowych:

w Italji . . . .	2%	Austrii . . . .	5%
" Belgji . . . .	2	Niemczech . .	7
" Hiszpanji . .	5	Francji . . . .	5 i 10%

Trzeba tu zaznaczyć, że w następujących państwach niema zupełnie podatków od przewozów kolejowych, a mianowicie: w Anglii, Stanach Zjednoczonych, Danii, Szwecji, Norwegii, Holandji, Polsce i Szwajcarii.

Drugą przyczyną dużego deficytu francuskich kolei jest to, że cena biletu, po odrzuceniu podatku na rzecz państwa, jest o wiele za niska i, jak wykazują zestawienia, taryfa kolejowa francuska jest najniższa na świecie. W podobnych warunkach ze stanowiska przemysłowego nie należy się dziwić, że budżety kolejowe są stale deficytowe, aczkolwiek byłoby jeszcze rzeczą dyskusji, czy sprawa podwyższenia taryfy byłaby wskazana z punktu widzenia społecznego.

Teraz kilka słów o wydatkach. Nie trzeba analizować szczegółowo poszczególnych pozycji, by stwierdzić, że wzrosły one ogromnie w porównaniu z okresem przedwojennym. W roku 1913 wydatki na personel wynosiły 711 milionów frs. złotych, a w 1930 aż 1547 milionów frs. złotych na co wpłynęły w pierwszym rządzie ogromne świadczenia socjalne. Jak widać z zestawień porównawczych, towarzystwa kolejowe francuskie prowadzą gospodarkę oszczędną, jednak wobec jednoczesnego stałego zmniejszania się dochodów i wzrostu wydatków nie są w stanie zrównoważyć budżetu. Nie można też pominąć milczeniem faktu, że obecnie koleje żelazne przestały właściwie być monopolem wobec konkurencji samochodowej i lotniczej.

W ostatniej części artykułu autor bada możliwości uzdrowienia gospodarki kolejowej francuskiej. Dużo w tym wypadku zależy od stanowiska państwa. W pierwszym rządzie należałoby stworzyć z kolei żelaznych naprawdę istotną gałąź przemysłu, opartą na możliwości ustalania cen za przewozy na podstawie zdrowej kalkulacji przemysłowej z tem, że skarb obniżyłby wydatnie podatek od biletów kolejowych.

Ponadto należałoby stworzyć z kolei nowoczesną gałąź przemysłu w tem znaczeniu, że organy nadzorcze pozostawiałyby zarządowi kolei dużą inicjatywę. Dalej koleje winnyby porozumieć się ze swoimi poważnymi konkurentami, jakimi są samochody i samoloty. Należy bowiem pamiętać, że koleje są przede wszystkim pociągami, żeby przewozić wielkie ilości osób i towarów w krótkim okresie czasu. Samochody natomiast przewożą niewielką ilość pasażerów w niedostępne okolice, gdzie niema sieci kolejowej. Samoloty znowu przenoszą te jednostki, które muszą przebyć olbrzymie przestrzenie w możliwie najkrótszym czasie.

Dopiero wtedy, gdy naprawa gospodarki kolejowej pójdzie po tej linii, koleje żelazne we Francji będą mogły, zdaniem autora, pracować z korzyścią i dla społeczeństwa i dla siebie.

J. G.

#### WYJAŚNIENIE.

Na początku roku ubiegłego ukazały się w prasie codziennej nieściste wiadomości o domniemanych nadużyciach firmy A. Kunz we Lwowie. Obecnie otrzymaliśmy od wyżej wymienionej firmy list wraz z odpisem pisma Izby Skarbowej I we Lwowie z dnia 24 listopada ub. roku stwierdzającym, że firma A. Kunza była oskarżona bezpodstawnie.

Poniżej przytaczamy odpis zaświadczenia Izby:

L. W. II. 3415/B/31 Lwów dnia 23 listopada 1931.

Do Firmy Zakład budowy wodociągów i pomp Antoni Kunz Sp. z o. o. na ręce jedyne go zawiadowcy P. Józefa Stiksy, inż. we Lwowie Izba Skarbowa I we Lwowie na skutek reskryptów Ministerstwa Skarbu z dnia 12/11. 1931 L. D. V. 1546/2/31 i z dnia 14/11. 1931 L. D. V. 1393/2/31, którymi upoważniono Izbę Skarbową do zdjęcia zabezpieczenia hipotecznego nałożonej kary ze względu, że z akt sprawy nie wynika, by księgi Spółki prowadzone były nieprawidłowo lub niezetelnie stwierdza, że nie będzie wdrażać kroków postępowania karnego w myśl ustępu ostatniego art. 99 ustawy o państwowym podatku dochodowym t. z. że nie przekaże sprawy Sądowi. Pieczęć okrągła: Izba Skarbowa we Lwowie. Naczelnik Wydziału II mp. Janowicz.

**OBRÓT TOWAROWY GDYNI W R. 1931.**

Wśród portów morskich na Bałtyku Gdynia zajęła w r. 1931 czwarte miejsce po Stokholmie, Kopenhadze i Gdańsku.

Ajencja „Iskra“ podaje następujące liczby statystyczne, dotyczące obrotu towarowego Gdyni. Obrót ten wyniósł:

w r. 1931	— 5 300 023 tonn
„ 1930	— 3 624 464 „
„ 1929	— 2 492 858 „

Obrót w r. 1931 składał się z następujących pozycji:

przywóz	— 5 585 560 tonn
wywóz	— 4 741 463 „

Główne pozycje przywozu obejmują następujące liczby:

żelazo — 331 900 tonn	fosforyty — 13 076 tonn
ryż — 75 240 „	bawełna — 6 033 „
tomasyna — 71 204 „	saletra — 4 015 „
ruda żel. — 21 742 „	inne tow. — 35 350 „

Wywóz obejmował następujące towary (w tonn.):

węgiel eksportowy — 4 167 047	cynek — 15 142
„ bunkrowy — 206 046	szyny — 10 290
cukier — 115 530	koks — 10 060
bekony — 51 820	wędliny — 7 608
nawozy sztuczne — 41 430	jaja — 5 600
drzewo i wyroby drzew. — 27 750	wyr. włókien. — 3 120
ryż i jego produkty — 26 300	papier — 2 000
żyto — 18 800	inne towary — 16 920
ziemiaki — 16 000	

Miesięcznik „Morze“, organ polskiej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, przytacza w № I z r. b. artykuł niemieckiego czasopisma żeglugowego „Hansa“, wychodzącego w Hamburgu, p. t. „Rozwój polskiego handlu morskiego“. Pismo niemieckie podaje następujący obraz liczbowy tego rozwoju.

Udział handlu morskiego w ogólnym handlu Polski w %/0.

Lata	Według ilości	Według wartości
1927 . . . . .	31,2	25,9
1928 . . . . .	41,9	28,2
1929 . . . . .	43,5	27,4
1930 . . . . .	42,9	30,0
1931 (9 miesięcy) .	60,7	32,3

Ostatnia liczba 60,7% zgadza się z liczbą podaną w komunikacie „Iskry“, którego końcowy ustęp powiada, że łącznie z Gdańskiem obrót towarowy naszych portów wyniesie około 13 milionów tonn, czyli stanowić będzie około 60 procent ogólnego naszego handlu zewnętrznego.

**WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY.***Produkcja światowa surówki żelaznej i stali.*

Światowa produkcja surówki żelaznej wyniosła w 1931 roku wedle obliczeń niemieckich 54 600 milionów tonn. Porównując rezultaty tego roku z wynikami produkcji lat poprzednich, widzimy, że produkcja surówki z 1931 r. zmniejszyła się w porównaniu z 1930 r. o 25 500 milionów tonn, a w porównaniu z 1929 r. o 44 100 milionów tonn.

W poszczególnych krajach produkcja surówki przedstawiała się w 1931 roku w porównaniu z latami poprzednimi w sposób następujący (w milionach tonn):

Kraj	1931 r.	1930 r.	1929 r.
Niemcy . . . . .	6 100	9 665	13 401
Zagłębie Saary . . . . .	1 520	1 912	2 105
Francja . . . . .	8 200	10 106	10 364
Anglja . . . . .	3 780	6 296	7 711
Rosja Sowiecka . . . . .	4 600	5 005	4 321
Belgia . . . . .	3 250	3 394	4 041
Luksemburg . . . . .	2 050	2 474	2 906
Czechosłowacja . . . . .	1 200	1 437	1 645
Europa . . . . .	33 040	43 420	50 057
Ameryka . . . . .	19 300	33 187	44 594

Światowa produkcja stali wyniosła w 1931 roku 70 200 milionów tonn, czyli o 25 300 milionów tonn mniej niż w 1930 r., a o 61 800 milionów tonn mniej, aniżeli w 1929 roku. W poszczególnych krajach sytuacja przedstawiała się w sposób następujący (w milionach tonn):

Kraj	1931 r.	1930 r.	1929 r.
Niemcy . . . . .	8 300	11 539	16 246
Zagłębie Saary . . . . .	1 550	1 925	2 209
Francja . . . . .	7 800	9 447	9 800
Anglja . . . . .	5 300	7 695	10 122
Rosja Sowiecka . . . . .	5 300	5 683	4 903
Belgia . . . . .	3 200	3 390	4 122
Luksemburg . . . . .	2 050	2 270	2 702
Włochy . . . . .	1 600	1 900	2 286
Czechosłowacja . . . . .	1 570	1 827	2 146
Polska . . . . .	1 050	1 238	1 377
Europa . . . . .	39 835	49 532	59 069
Ameryka . . . . .	27 800	42 832	59 395

*Austrjacki przemysł maszynowy w IV kwartale 1931 r.* W przemyśle maszynowym Austrii zaznaczył się w ostatnim kwartale r. ub. poważny spadek zamówień, co obok przyczyn natury ogólnogospodarczej przypisać trzeba również skutkom specjalnej polityki dewizowej tego kraju, odbijającej się bardzo niekorzystnie na układzie stosunków na rynkach zagranicznych.

Podkreślić trzeba, że przemysł maszynowy Austrii poniósł poważne straty na spadku funta sterlinga, który był podstawą obliczeń rachunkowych poważnej części zamówień eksportowych.

Dużem utrudnieniem sytuacji austrjackiego przemysłu maszynowego jest bardzo znaczne zmniejszenie zamówień państwowych, które w okresie przesileniowym zwykle są podporą dla przemysłu.

*Plebiscyt w sprawie ubezpieczenia inwalidztwa i starości w Szwajcarii.* Szwajcarija należy do krajów, w których idea ubezpieczeń społecznych znalazła jak najlepsze przyjęcie i już od dawnych lat została wprowadzona w życie w zakresie ubezpieczenia chorobowego i ubezpieczenia od wypadków.

Tem większą niespodzianką było odrzucenie w głosowaniu powszechnym ustawy o ubezpieczeniu na wypadek inwalidztwa i starości, uchwalonej przez Radę Związkową.

Wypadek ten nabiera specjalnego zabarwienia w związku z dotychczasowym rozwojem ubezpieczeń społecznych w Szwajcarii. Z dobrowolnych kas chorych w latach 1885—89 powstaje ubezpieczenie kantonalne w szeregu kantonów, a w roku 1890 zostaje przyjęta zasada powszechnego ubezpieczenia chorobowego i od wypadków. Odpowiednia ustawa została przyjęta normalną drogą plebiscytu w r. 1900, przy czym ogromna większość głosowała za ustawą. W 31 lat potem, w głosowaniu, jakie odbyło się kilkanaście

dni temu, równie przytłaczająca większość wypowiedziała się *przeciw* nowej ustawie o powszechnym ubezpieczeniu inwalidztwa i starości. Fakt ten wiele mówi. W decyzji szerokiego ogółu, przeciwnej postanowieniom reprezentantów tychże szerokich sfer w ciążach ustawodawczych, tkwią już nietylko zastrzeżenia wobec wprowadzenia nowych ciężarów w okresie kryzysu, ale i rezultaty doświadczenia wielu lat — doświadczenia, wyrażającego się zawiedzionymi nadziejami zapowiadanych korzyści, jakie miały wyniknąć z ubezpieczeń społecznych.

*Polityka handlowa Szwajcarii.* Naczelnik departamentu federalnego gospodarstwa społecznego Schultness w mowie, wygłoszonej w Uster, scharakteryzował obecną politykę handlową Szwajcarii.

Okoliczności obecne zmuszają Szwajcarię do nowych metod polityki handlowej. Szwajcaria chce chronić swą produkcję. Przez nowy system stosunków handlowych chce ona popierać swój wywóz i umożliwić eksporterom otrzymanie od zagranicy należności za sprzedane towary. Od porozumień w dziedzinie obrotu dewiz jest już jeden krok tylko do umów ściśle kompensacyjnych, ale być może uda się tego kroku uniknąć.

Łatwiej jest ochronić rynek wewnętrzny. Okoliczności wyjątkowe zmuszają Szwajcarię do zmniejszenia przywozu. W tym kierunku prowadzone są rokowania z Niemcami. Szwajcaria musi mieć jak największą swobodę działania w dziedzinie normowania przywozu; zagranica musi zrozumieć, że mała Szwajcaria nie może wchłaniać dotychczasowych ilości towarów zagranicznych.

Przebieg wypadków zmusi rząd do zażądania od Izb federalnych pełnomocnictwa do ratowania gospodarstwa narodowego. Rząd jednak ograniczy się jedynie do niezbędnych zarządzeń, pozostawiając możliwie największą swobodę inicjatywie prywatnej.

„Oczekujemy dnia — kończy mówca — w którym powrót do warunków normalnych pozwoli nam zarzucić środki ochrony, naruszane przez stan rzeczy. Dziś niebezpieczeństwo tkwi w zwłóce“.

*Z koncernu Skody.* Miarą kryzysu w przemyśle czechosłowackim jest fakt, że akcje Koncernu Skody, które przed dwoma laty notowane były na giełdzie po 1900 koron, spadły obecnie do 380 koron.

*Nowa fabryka łożysk kulkowych w Czechosłowacji.* Jako konkurencja dla Koncernu S. K. F., który do tej pory zajmował na rynku łożysk kulkowych w Czechosłowacji stanowisko monopolowe, została założona nowa fabryka łożysk kulkowych. Fabryka należy do firmy Erste Brüxer Maschinenfabrik A.—G.

*Z włoskiego przemysłu gwoździ i drutu.* Rokowania o odnowieniu syndykatu drutu i gwoździ (Consortio Ferriero Italiano) zostały zakończone z pomyślnym wynikiem. Syndykat został podpisany na przeciąg pół roku. Cennik podwyższono o 1,50 lirów na kilogramie.

W czasie rokowań podniesiono sprawę zamknięcia szeregu fabryk i ograniczenia tą drogą produkcji, co pozwoliłoby na wydatniejsze podniesienie cennika.

Obecnie, wobec nadmiernej ilości fabryk i zmniejszonego zapotrzebowania, fabryki tego działu pracują tylko 3 dni w tygodniu.

*Rosyjskie zamówienia w Anglii.* Rząd rosyjski zamówił w angielskiej firmie Ruston & Hornsby Ltd. Lincoln 100 sztuk motorów ropowych. Zamówienie to jest wynikiem ostrego przetargu, do którego stanął szereg fabryk kontynentalnych.

*Wpływ spadku funta sterlinga na poziom cen w Anglii.* Londyńskie czasopismo „Economist“ z d. 2 b. m. opublikowało poniższe zestawienie wahań cen surowców w okresie spadku funta sterlinga. Jako 100 przyjęto ceny z dnia 18 września 1931 r.

		w funtach papierowych	w funtach złotych
30 września	1931 r.	112,0	94,7
28 października	„	114,3	101,4
25 listopada	„	114,8	98,0
30 grudnia	„	117,1	94,4

Jak widać z powyższego zestawienia, ceny surowców wzrosły na rynku angielskim w funtach papierowych o 17%, co przypisać trzeba, że ceny te związane są ściśle z rynkiem światowym.

Znacznie mniejszy wzrost wykazuje ogólny wskaźnik cen, obejmujący wszystkie towary. Wskaźnik ten kształtował się w sposób następujący:

16 września	1931 r.	— 100,0
30	„	— 107,8
28 października	„	— 108,4
25 listopada	„	— 109,1
30 grudnia	„	— 108,9

Tak mały wzrost cennika, bo tylko o 8,9%, świadczy, że spadek funta angielskiego przyniósł poważną ulgę życiu gospodarczemu i że nietylko na rynkach eksportowych wzmógł zdolności konkurencyjne Anglii, ale i na rynkach wewnętrznokrajowych osłabił poważnie działalność importerów.

To też słusznie pisze na ten temat francuskie czasopismo „L'Usine“ z dnia 31 grudnia 1931 r.:

„Przemysł tego kraju (Anglii) korzysta od 19 września 1931 roku z przywilejów, jakie mu dała dewaloryzacja funta sterlinga, stwarzająca premję dla eksportu i obciążenie dla towarów zagranicznych. Dziś gdy funt sterling waha się na poziomie około 85 fr., przemysł angielski korzysta z ochrony, która wynosi (125—85) : 125, czyli 32%“.

Od siebie dodamy, że premja ta jest ulgą chwilową. Zachwianie równowagi między pieniądzem a towarem skutkiem sfalszowania pieniądza wiecznie trwać nie może. Tem cięższy będzie okres po ponownym ustaleniu się tej równowagi.

*Spadek cen rżęci.* Po długich pertraktacjach z przedstawicielami uczestników, kartel rżęci, działający pod firmą Mercurio Europeo, przeprowadził obniżkę cennika z 80 dolarów na 65 dolarów za flaszkę\*) fob port hiszpański lub włoski, względnie franco granica hiszpańska lub włoska. Tę obniżkę ceny przypisać

\*) do października rżęć była notowana w funtach ang.

trzeba wzrastającej konkurencji producentów amerykańskich, którzy uruchomili cały szereg nowych kopalń rudy. W każdym razie obecna cena rudy jest jeszcze dwa razy wyższa od ceny z 1913 roku.

*Kontyngentowanie przywozu we Francji.* Jak wiadomo główną bronią rządu francuskiego przeciwko przywozowi obcemu stało się kontyngentowanie przywozu, jako ograniczające tylko ilościowo dopływ poszczególnych produktów na rynek francuski, a nie oddziaływujące na ceny. Do chwili obecnej reglamentacja objęła około 33% całego francuskiego przywozu w roku 1931, a około 65% przywozu produktów żywnościowych.

Myśl o kontyngentowaniu przywozu, jako o systemie stałym, podnoszona jest we wszystkich enuncjacjach przedstawicieli życia gospodarczego Francji. Między innymi ze strony Confédération Générale de la Production Française wysunięty został projekt, który żąda oparcia całego systemu polityki handlowej Francji na kontyngentowaniu przywozu.

*Porozumienie monetarne Kanady i Stanów Zjednoczonych.* Członek senatu amerykańskiego, p. Kean opracował projekt ustawy o porozumieniu monetarnym Stanów Zjednoczonych z Kanadą. Istotą tego projektu — jak określił sam senator Kean — jest: „Za zgodą Kanady i w myśl traktatu, który proponujemy, banki kanadyjskie należałyby do Federalnego Banku Rezerwowego Stanów Zjednoczonych, a bilety emitowane przez ten bank mogłyby mieć obieg legalny zarówno w Kanadzie jak i w Stanach Zjednoczonych“.

*Obniżka płac w St. Zjednoczonych.* Wiele poważnych przedsiębiorstw w Stanach Zjednoczonych przystąpiło w ostatnich miesiącach do redukcji płac o 10%, w tem koncern U. S. Steel Corporation. Oblicza się, że w przemyśle żelaznym zredukowano płace o przeszło milion dolarów.

„General Motors Corporation“ przeprowadziła redukcję o 10 — 20%. „United States Rubber Co.“, wprowadzając 5-ciodniowy tydzień roboczy, zredukowała wszystkie płace, poczynając od płac kierowników. Najpoważniejsze przedsiębiorstwo miedziane „Anaconda Copper Co“, przeprowadziło już w lipcu obniżkę płac. „Western Electric“, znajdująca się pod kontrolą amerykańskiego Towarzystwa Telef. i Telegr. zapowiedziała obniżkę o 10%.

Przytoczone fakty obniżki płac są przejawem szeroko zakrojonej akcji. Dane urzędowe wykazują, że obniżka płac odbywa się w tempie daleko szybszym od obniżki kosztów utrzymania.

*Polsko-Hiszpańska Izba Handlowa w Barcelonie (Cámara de Comercio Hispano-Polonesa en Barcelona).* W ślad za zawarciem traktatu handlowego pomiędzy Polską a Hiszpanią została utworzona Polsko-Hiszpańska Izba Handlowa z siedzibą w Barcelonie.

Podkreślić trzeba, że obecnie w Hiszpanii panuje wielkie zainteresowanie rynkiem polskim i że jest to moment bardzo odpowiedni do nawiązywania stosunków handlowych z tym krajem. Izba Polsko-Hiszpańska służy wszelkimi informacjami. Adres Izby: Cámara de Comercio Hispano-Polonesa, Barcelona, Calle Fontanella 10.

*Obniżka cen wyrobów hutniczych w Niemczech.* W związku z rozporządzeniem prezydenta Rzeszy Niemieckiej syndykat surowki i syndykaty stalowe przeprowadziły obniżkę cen swoich wyrobów. Obecny cennik przedstawia się w sposób następujący (za tonnę metr.):

	dawniej	obecnie
surówka hematytowa . . . . .	85,75 Marek	75,75 Marek
„ odlewnicza № 1 . . . . .	83,50 „	74,50 „
„ „ „ „ № 3 . . . . .	78,— „	69,— „
„ zwierciadłana . . . . .	104,— „	93,— „
blumsy (wlewki podwalcowane)	103,50 „	93,15 „
kęsy . . . . .	110,50 „	99,45 „
pręty (f-co. Oberhausen) . . . . .	128,— „	115,— „
„ ( „ Neukirchen) . . . . .	122,— „	109,— „
belki . . . . .	125,— „	112,50 „
blacha gruba . . . . .	147,— „	132,50 „
„ średnia . . . . .	151,— „	135,90 „

#### NOTATKI.

*Znaczenie organizacyj zawodowych.* Redakcja tygodnika „Rynek Metalowy i Maszynowy“, wychodzącego w Poznaniu, zamieściła w № 52 swego pisma z r. ub. w artykule p. t. „Na zakończenie starego roku. Słówko o życiu organizacyjnym“ następujące słuszne uwagi.

Wyrazem świadomych dążeń przemysłu i kupiectwa pod drodze wytkniętej, prowadzącej tak z jednej strony do zapewnienia sobie wśród społeczeństwa powagi korporacyjnej, jak i z drugiej strony do wywalczenia sobie słusznych postulatów zawodowych — z natury rzeczy jest forma organizacji, związków zawodowych w łonie tak przemysłu jak i handlu.

Typy organizacji, jakie przedstawiają związki kupieckie i przemysłowe, charakterem swym wybijają się ponad przeciętny typ innych związków, a to dlatego, że związki te łączą w sobie element nie tylko zawodowy, lecz w równym stopniu element społeczny. Jaskrawo ta podwójna rola organizacji uwidoczniła się w czasach niewoli i bodaj że ten pierwiastek społeczno-narodowy w założeniu tych organizacji był pierwiastkiem dominującym. Dziś z natury rzeczy założenie i cele związków kupieckich i przemysłowych musiały swój punkt ciężkości przesunąć na stronę zawodową. Niemniej jednak pierwiastek, że się tak wyrazimy, społeczno-reprezentacyjny w programach organizacji istnieje nadal.

W ten sposób organizacje nasze spełniają misję swą w szerokim zakresie ogólnym. Ale także związki korzyści specjalnych, zawodowych spełniły chlubnie swą rolę, tak, że suma wpłacanych przez członków świadczeń miesięcznych na rzecz tych związków, ani w części drobnej nie jest równoważnikiem korzyści, jakie zamian osiągamy. Przypomnijmy sobie choćby obronę interesów handlu i przemysłu polskiego już to na terenie lokalnym, bądź też na terenie szerokiej polityki gospodarczej. Wszyscy odczuwamy, że lwia część ciężarów ogólnych obarcza przemysł i kupiectwo. Coby się stało, gdyby tego jednego adwokata naszych interesów, jakim są nasze organizacje, zabrakło? Łatwo jest wysnuć wniosek. Sytuacja byłaby stokroć gorsza. Dlatego też niema tak wielkiej składki, niema tak wielkich świadczeń na rzecz naszych organizacji, które byłyby zbyt wielkie. Te ciężary, to nie są właściwie ciężary, to zaledwie drobny ułamek procentów, wpłacanych od kapitału korzyści, jakie w formie, nieraz nieświadomej, odebraliśmy wskutek zabiegów, starań naszych związków.

Nie ociążajmy się zatem z uregulowaniem zobowiązań, a może i zaległości wobec naszych organizacji. Nie zapominajmy, że organizacje nasze, to nasze reprezentacje wobec państwa i społeczeństwa, to nasze niejako giełdy myśli, zamiarów, pro-

jektów na dalszą, lepszą przyszłość przemysłu i handlu polskiego.

W uroczystej atmosferze nastroju świątecznego, jaka jeszcze wokół panuje, wprowadźmy w czyn postanowienie zacieśnienia węzłów życia organizacyjnego i spełnienia bez reszty swych obowiązków organizacyjno-zawodowo-społecznych.

*Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 15. I. 1932 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.*

Aluminium . . . . .	—	Miedź standard . . . . .	1266
Antymon . . . . .	—	Ołów miękki . . . . .	465
Cyna standard . . . . .	4268	Nikiel . . . . .	—
Cynk hutniczy . . . . .	437	Rtęć . . . . .	—
Miedź elektrolityczna . . . . .	1478	Srebro za 1 kg . . . . .	81

### Ceny metali w Warszawie.

Dom handlowy A. Gepner notował w ostatnim tygodniu następujące ceny metali:

Cyna Banka w blokach za kg zł	5,80
Ołów hutniczy . . . . .	0,85
Cynk hutniczy . . . . .	0,90
Antymon . . . . .	1,30
Aluminium hutnicze . . . . .	3,60
Błacha miedziana . . . . .	3,10—3,50
Błacha mosiężna . . . . .	2,70—3,80
Błacha cynkowa . . . . .	1,24
Nikiel w kostkach . . . . .	8,—

### 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.

### 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 zwyczajna . . . . .	zł 8,80	Cegła kotłowa normalna . . . . .	zł 20,50
Cegła kopalakowa normalna . . . . .	„ 14,30	Cegła kotłowa fasonowa . . . . .	„ 23,—
Cegła kopalakowa fasonowa . . . . .	„ 15,40	Zaprawa . . . . .	„ 8,—
			i „ 10,50

### Ceny rur żeliwnych.

Biurow 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.

### Cena blachy cynkowej.

Biurow Sprzedaży Polskich Walcowni Cynku w Katowicach notuje następujące ceny blachy cynkowej:

I. Dla hurtowników przy kupnie na własny rachunek i do sprzedaży w drodze komisowej:

przy kupnie 30 t. naraz . . . . . zł. 104,15 za 100 kg  
przy kupnie mniej niż 30 t.  
od 5 t. . . . . zł. 106,30 za 100 kg

II. Przy sprzedaży przez hurtowników i kupców uprzywilejowanych nie w drodze komisowej — odsprzedawcom:

zł. 110,65 za 100 kg

III. Przy sprzedaży przez hurtowników i kupców uprzywilejowanych ze składu konsumentom:

zł. 115,— za 100 kg

Parytet: st. kol. Chebzie.

### Cena blachy ocynkowanej.

Cynkownia Warszawska notuje od d. 1. I. 1932. następujące ceny blachy żelaznej ocynkowanej za 1 kg. franco stacja Warszawa.

Błacha żelazna ocynkowana gatunku najwyższego:

711×1422×0,45 mm. . . . . 1 zł. 15 gr.

711×1422×0,50 mm. . . . . 1 „ 10 „

1000×2000×0,50 mm. . . . . 1 „ 12 „

Blachy 2-go gatunku o 6% tańsze.

Ceny bez zobowiązania.

### Cena żelaza handlowego.

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

### Patenty udzielone przez Urząd Patentowy.

13202. *Gebrüder Hardy, Maschinenfabrik und Giesserei A. G.* Prowadnica drążka łukowego przy cylindrze hamulcowym, w szczególności do hamulców próżniowych.
13427. *Knorr - Bremse Aktiengesellschaft.* Kurek przełącznikowy i zamykający w szczególności do podwójnych przewodów hamulcowych pojazdów kolejowych.
13200. *Firma Alex. Friedmann.* Napęd zapadkowy pomp do smaru w pojazdach.
13244. *Siemens & Halske Aktiengesellschaft Hauptniederlassung in Berlin Zweigniederlassung in Wien.* Wskaźnik toru i kierunku jazdy z świetlnym sygnałem wstecznym.
13260. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Układ magnetyczny do przetwarzania drgań elektrycznych na dźwiękowe lub odwrotnie.
13349. *Telegrafia.* Tarcza numerowa do samoczynnych stacji telefonicznych.
13407. *Gotthilf Ansgarius Betulander.* Urządzenie w automatycznych łącznicach telefonicznych z zespołeniami grupami przekaźników.
13408. *Gotthilf Ansgarius Betulander.* Układ zespolonych grup przekaźników.
13354. *Oesterreichische Telephon-Fabrik-Aktiengesellschaft vormals J. Berliner.* Przekaznik do urządzeń telefonicznych.
13426. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Układ prostownikowy.
13247. *Ludwik Ekes.* Akumulator anodowy do radjoodbiorników. Dodatkowy do patentu № 12219.
13399. *Kabelwerk Duisburg.* Rozciągliwy kabel wielożyłowy do prądów silnych z izolacją papierową.
13460. *Akciova Spolecnost drive skodovy zavody v Plzni.* Klipy zaworowe, w szczególności magnetyczne do żłobków maszyn i przyrządów elektrycznych.
13428. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Urządzenie do synchronizowania silnika asynchronicznego zapomocą prostownika.
13430. *Otto Titus Blathy.* Żelazny rdzeń transformatorowy z kanałami do chłodzenia oliwą.
13400. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Lampa katodowa wypełniona gazem.
13403. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Wielokrotna lampa katodowa.
13404. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Lampa katodowa.
13405. *Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie.* Prostownik rtęciowy.
13406. *Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie.* Prostownik rtęciowy o naczyniu metalowym, posiadający na katodzie pierścieni ochronny.
13402. *N. V. Philips Gloeilampenfabrieken.* Urządzenie rentgenowskie.
13243. *Quarzlampen - Gesellschaft mit beschränkter Haftung.* Przenośna lampa kwarcowa ze statywem.
13220. *Kurt Isserstedt.* Ogrzewacz elektryczny o ogniwie grzejnym, umieszczonym w drzewie lub materiale drzewnym i sposób jego wyrobu.
13353. *„Gazolina” Spółka Akcyjna we Lwowie.* Sposób ochrony przedmiotów metalowych przed korozją.
13326. *Herman Gustaw Robert Neumann.* Sposób oziębiania olejów, tłuszczów lub ich emulsyj i urządzenie do stosowania tego sposobu.