



№ 31.

Warszawa, dn. 30 lipca 1932 r.

Ogóln. zbioru № 538.

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

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, ul. Traugutta 4, tel. 714-26. Adres telegr.: „Metalowcy — Warszawa“.

TREŚĆ NUMERU: Kodeks karny. — Prawo o wykroczeniach. — Powołanie Państwowej Rady Kolejowej. — Nowy dział produkcji fabryki „Ferrum” w Zawierciu. — Dokola reformy ubezpieczeń społecznych. — Eksport polskiego przemysłu metalowego. — Porozumienie fabryk topat i wideł. — Franki francuskie walutą dla zamówień sowieckich w Polsce. — Koncentracja przemysłowa w Wielkiej Brytanji. — Francuski rynek złomu. — Przemysł Rosji Sowieckiej w I półroczu 1932 r. — Rząd Rzeszy w hutnictwie stalowym. — Wiadomości z zagranicy. — „Państwo Korporacyjne”. — Ceny. — Patenty.

KODEKS KARNY.

W № 60 „Dziennika Ustaw” z dn. 15 lipca 1932 r. ukazało się Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 11 lipca 1932 r., zawierające tekst Kodeksu Karnego.

Całość ujęta jest w 295 artykułach, zgrupowanych w XLII rozdziałach.

PRAWO O WYKROCZENIACH.

W № 60 „Dziennika Ustaw” z dn. 15 lipca 1932 r. ukazało się Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 11 lipca 1932 r., zawierające tekst Prawa o Wykroczeniach.

Zgodnie z artykułem 1 prawa wykroczeniem jest czyn zagrożony karami zasadniczymi: aresztu do 3 miesięcy i grzywny do 3000 złotych, albo jedną z tych kar.

Prawo o wykroczeniach przewiduje wykroczenia przeciwko porządkowi publicznemu, wykroczenia przeciw bezpieczeństwu, wykroczenia przeciwko zdrowiu publicznemu, wykroczenia przeciwko poszczególnym osobom, wykroczenia przeciw mieniu.

Prawo składa się z 65 artykułów, z których ze względu na ich znaczenie podajemy dwa, a mianowicie art. 58 i art. 59.

Art. 58. Kto kierując zakładem pracy nie wpłaca do instytucji ubezpieczeń społecznych sum, potrąconych na rzecz tych instytucji przy wypłacie pracującym wynagrodzenia, podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub grzywny do 3000 złotych.

Art. 59. Kto złośliwie albo przez lekceważenie swych zobowiązań wstrzymuje w całości lub w części należne pracownikowi wynagrodzenie lub wysokość jego bezprawnie obniża, albo zmusza pracownika do przyjęcia zamiast należnej zapłaty w gotówce wynagrodzenia w innej postaci, podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub grzywny do 3000 złotych.

Kodeks Karny i Prawo o wykroczeniach wchodzi w życie z dniem 1 września r. b.

POWOŁANIE PAŃSTWOWEJ RADY KOLEJOWEJ.

W № 63 „Dziennika Ustaw R. P.” z dnia 25 lipca r. b. poz. 590, ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 czerwca 1932 roku w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 kwietnia 1921 r. o powołaniu Państwowej Rady Kolejowej.

Zgodnie z tem rozporządzeniem p. Minister Komunikacji zarządził, iż członkowie Państwowej Rady Kolejowej oraz zastępcy członków są wyznaczani (mianowani, delegowani), lub wybierani na okres 3-letni, który rozpoczyna się z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim” składu Państwowej Rady Kolejowej. Miejsce opróżnione w Państwowej Radzie Kolejowej przed upływem 3-letniego obsadza się tylko na okres do końca 3-letnia. Pod koniec kadencji Minister Komunikacji ustala terminy, w których winni być wyznaczeni delegaci poszczególnych organizacyj i związków. Członkiem Państwowej Rady Kolejowej lub jego zastępcą może być każdy obywatel Państwa Polskiego, który posiada pełne prawo do piastowania urzędów publicznych, jest pełnoletni, a nie pozostaje w czynnej służbie przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” lub Ministerstwa Komunikacji. Poza tem rozporządzenie wykonawcze ustala sprawę utraty mandatów i określa te instytucje, które mają prawo wyboru do Rady. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

NOWY DZIAŁ PRODUKCJI FABRYKI „FERRUM” W ZAWIERCIU.

Fabryka kuto-lanych wyrobów i łączników „Ferrum” Wilczek i S-ka inż., S. z o. o. w Zawierciu, rozpoczęła produkcję kuto-lanych łączników do rur gazowych (fitingów).

Fabryka „Ferrum” jest członkiem Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

DOKOŁA REFORMY UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH.

W miarę coraz mocniejszego odczuwania przez organizmy gospodarcze skutków kryzysu, coraz wyraźniej ustala się pogląd, że ubezpieczenia społeczne nie stanowią bynajmniej jakiegoś oderwanego od całości gospodarczej nienaruszalnego zakresu, lecz są częścią składową każdego gospodarstwa narodowego i z tego powodu są w stałej zależności od stanu tego gospodarstwa. To też gdy maleje liczba opłacających składki ubezpieczeniowe a nie zmienia się lub nawet rośnie (co uwydatnia się w okresach depresji gospodarczej) liczba korzystających ze świadczeń, muszą być wyciągnięte odpowiednie konsekwencje. Gospodarstwo walczące o swą egzystencję nie może ponosić normalnych opłat a tembardziej opłat powiększonych. Z tych samych względów świadczenia, które w pomysłnym stanie gospodarczym mogły być już wtedy, zresztą ze szkodą dla całokształtu spraw gospodarczych, wymierzane szeroką ręką, muszą być redukowane przy pogarszającej się konjunkturze.

Prawda ta została najwcześniej zrozumiana w Niemczech i od dwóch już lat widzimy stopniowe wprowadzenie jej w życie. Od pierwszego zarządzenia tak zw. pierwszego Notverordnung z r. 1930, szereg następnych dekretoów przeprowadził duże zmiany zarówno w świadczeniach na rzecz ubezpieczeń społecznych jak i we wszelkich formach zasiłkowania bezrobotnych. Nie da się przytem utrzymać pogląd, iż zarządzenia te są wynikiem nieprzychylnego kursu politycznego dla ustawodawstwa socjalnego. Najważniejsze zmiany, szczególnie redukcje uprawnień ubezpieczonych w kasach chorych oraz wprowadzenia opłat za te świadczenia, weszły w życie, gdy poważny wpływ na kierunek polityki wewnętrznej miały czynniki wyraźnie sympatyzujące z ideami ustawodawstwa robotniczego.

Ostatnio ogłoszone w Niemczech rozporządzenie doraźne z dn. 14 czerwca r. b. „o umożliwieniu pomocy dla bezrobotnych, egzystencji ubezpieczeń społecznych i zmniejszeniu ciężarów opieki społecznej samorządów“ kontynuuje dalej ograniczenia wszelkich świadczeń, przystosowując je do możliwości chwili. Rozporządzenie to obniża renty z tytułu inwalidztwa i starości, ubezpieczenia od wypadków, ubezpieczenia górników, ubezpieczenia pracowników umysłowych, skraca okresy wypłaty tych rent oraz zmniejsza wszelkie zasiłki dla bezrobotnych.

Tego rodzaju polityka mimo wielkich trudności gospodarczych i wielkiego bezrobocia, jak dotąd pozwala w odpowiednich momentach ratować budżet państwa i budżet ubezpieczeń społecznych bez uciekania się do środków uznanych powszechnie za szkodliwe, mianowicie podnoszenia opłat ubezpieczeniowych.

Ze strony zwolenników działania metodycznego wychodzą napozór ważne zarzuty, że reforma niemiecka jest prowadzona dorywczo, bez jednolitego planu. Sedno rzeczy tych zarzutów należy zaliczyć raczej na dobro reformy niemieckiej. W okresie niezwykle płynnych stosunków gospodarczych skuteczność wszelkich zarządzeń o tak doraźnym charakterze jak wszelkiego rodzaju oszczędności zależna jest przede wszystkim od szybkości. Zanimby został opracowany jednolity plan ogólnej reformy, to w momencie ukończenia go projektodawcy staliby już przed nowymi okolicznościami

mi najzupełniej różnemi niż moment wyjściowy tej wielkiej reformy.

To też niewątpliwie słuszniejsze jest szybkie przystosowywanie się do nowych warunków gospodarczych dające ten plus jeszcze, że nie powoduje zbyt gwałtownych zmian w uprawieniach ubezpieczonych.

Skutki metodycznej reformy ubezpieczeń społecznych odczuwa jaknajfatalniej wytwórczość polska. Wiele już lat upłynęło od zapowiedzianej reformy, wiele już opracowano projektów, a każdy z nich był bardzo wszechstronny i bardzo systematyczny. Gdy już załamanie finansów ubezpieczeniowych stało się faktem, zgłoszony został na sesję wiosenną nowy projekt reformy. Projekt ten przewidywał pewne oszczędności na jednym ubezpieczeniu a wprowadzał w życie nowe ubezpieczenie, a więc i nowe obciążenie życia gospodarczego. Nie zdołał on jednak przedostać się pod obrady Sejmu i wrócił znowu do niekończących się narad i uzgodnień, wśród których zakończy zapewne swój żywot. Nieco innemi drogami szła reforma Funduszu Bezrobocia tej gałęzi ubezpieczeń społecznych, która od paru lat wymagała stałej interwencji Państwa. I tu długo się namyślano. Gdy jednak deficyty pokrywane przez Państwo zaczęły poważnie zagrażać budżetowi, bez większych trudności udało się przeprowadzić bardzo radykalną reformę.

Widać z tego, że możliwości reformy istnieją, brak tylko dostatecznego bodźca, którym staje się dopiero widmo całkowitego załamania finansowego. Nie pozostaje więc nic innego jak oczekiwać na to co zapewne nastąpi niezadługo, mianowicie osiągnięcie przez ubezpieczenia społeczne takiego stopnia trudności finansowych, jaki osiągnął Fundusz Bezrobocia przed wzmiankowaną reformą.

J. B.

EKSPORT POLSKIEGO PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ekspert wyrobów polskiego przemysłu metalowego przetwórczego, korzystających ze zwrotu cła za zużyte surowce, przedstawiał się ilościowo jak następuje

rok 1928 — 17 013 tonn	rok 1930 — 11 736 tonn
„ 1929 — 15 484 „	„ 1931 — 12 449 „

W roku bieżącym w ciągu pierwszych 5 miesięcy eksport ten wyniósł 2816 tonn. Średnio miesięcznie w omawianych okresach eksport wyniósł:

w r. 1928 — 1 418 tonn	w r. 1930 — 978 tonn
„ „ 1929 — 1 290 „	„ „ 1931 — 1 037 „
w roku 1932 — 563 tonny.	

W stosunku procentowym do średniej miesięcznej z roku 1928, liczby powyższe tak się przedstawiają:

r. 1928	r. 1929	r. 1930	r. 1931	r. 1932
100%	91%	69%	73%	40%

Jak widzimy, średni eksport miesięczny w ciągu pierwszych 5 miesięcy roku bieżącego wyniósł zaledwie 40% eksportu z r. 1928.

POROZUMIENIE FABRYK ŁOPAT I WIDEL.

Dnia 27 czerwca r. b. zostało odnowione porozumienie fabryk produkujących łopaty. Porozumienie obejmuje następujące zakłady przemysłowe: Huta Bankowa (Tow. Akcyjne Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku), Huta Pokój (Katowice) i Modrzejewskie Zakłady Górniczo-Hutnicze. Porozumienie zawarto na przeciąg jednego roku. Biuro powyższego porozumienia pod nazwą „Wydział Akwizycji Łopat“ mieści się w Warszawie przy ul. Srebrnej 9 i znajduje się pod

kierownictwem p. dyr. Pudella. Jednocześnie należy przypomnieć, że w dniu 1 stycznia r. b. zawarły fabryki widał Radomsko (Tow. Akc. Przem. Metal. w Radomsku) i B. Hantke analogiczne porozumienie na widły. Okres trwania tego ostatniego porozumienia upływa 31 grudnia 1934 r.

Porozumienia powyższe obejmują 100% produkcji czynnych fabryk tak łopat jak i widał.

FRANKI FRANCUSKIE WALUTĄ DLA ZAMÓWIEŃ SOWIECKICH W POLSCE.

Do czasu zachwiania się zaufania do dolara, dolar amerykański był walutą dla większości transakcyj zawieranych z Rosją sowiecką, z wyjątkiem dostaw hut, które miały walutę funtową. Upadek waluty angielskiej i niepokojące wieści, jakie nadchodziły z Ameryki sprawiły, że zaufanie do dolara zostało zachwiane i wówczas jak to donieśliśmy swego czasu w „Przemysle Metalowym“, Polska dokonała transakcji obrabiarkami w złotych.

Obecnie mamy do zanotowania, że ostatnia transakcja polska z Sowietami, obejmująca dostawę wyrobów walcowniczych za sumę 27 milionów złotych, dokonana została w walucie francuskiej.

KONCENTRACJA PRZEMYSŁOWA W WIELKIEJ BRYTANII.

Tworzenie się koncernów przemysłowych w Anglii rozwija się w ostatnich latach w sposób bardzo szybki.

Zważywszy na stale rosnące w Polsce zainteresowanie dla rynku angielskiego, podajemy poniżej informacje, dotyczące stanu koncentracji w angielskim przemyśle hutniczym, metalowo-maszynowym i elektrotechnicznym oraz w górnictwie węglowym.

Angielski przemysł hutniczy zajmuje obecnie trzecie miejsce w świecie, ustępując Stanom Zjednoczonym i Niemcom. Stan angielskiego przemysłu hutniczego ilustruje poniższa tablica:

rok	produkcja		przywóz		wywóz	
	milj. tonn	milj. tonn	milj. £	milj. tonn	milj. £	milj. £
1928	15,6	2,9	24	4,2	67	
1929	17,8	2,9	25	4,3	68	
1930	13,5	2,9	23	3,2	51	
1931	9,0	2,9	20	2,0	30	

Jak widać z powyższego zestawienia, stałemu spadkowi eksportu towarzyszył niezmienny stan przywozu żelaza do Anglii. Stan ten wywoływał zdecydowaną akcję producentów, którym po wielu staraniach udało się wreszcie przeprowadzić wprowadzenie ochrony celnej w wysokości 33 1/3%. Ochrona ta obejmuje wszystkie rodzaje żelaza za wyjątkiem materiałów do budowy okrętów.

Rząd brytyjski, godząc się na wprowadzenie ochrony celnej, postawił hutom postulat przeprowadzenia poważnej reorganizacji przedsiębiorstw, które znajdują się ciągle w stanie poważnego rozdrobnienia i reprezentowane są przez około 40 samodzielnych przedsiębiorstw, niezwiązanych z sobą ani syndykatem, ani żadnymi innymi umowami. Jak będzie wyglądać proces koncentracji trudno przewidzieć. Na razie możemy wymienić trzynaście firm będących w większej lub mniejszej mierze przedsiębiorstwami typu koncernowego. Są to:

kapitał w milj. £

Guest, Keen et Nettlefolds	13
Dorman, Long & Co.	11,2
English Steel Corporation	7,9
United Steel Comp.	6,6
Richard Thomas	5,9
Ebb Vale Steel, Iron & Coal Co.	3,7
David Colville	3,6
William Beardmore	3,1
Consett Iron Co.	3,5
Pease & Partners	3
Baldwins Ltd.	2,3
John Brown, Sheffield	1,9
Allied Ironfounders	1,9

W przemyśle metalowym na pierwsze miejsce wysuwają się stocznie. Angielski przemysł budowy okrętów zajmuje pierwsze miejsce w świecie. Ponieważ przemysł ten jest za wielki na chwilę obecną, jak również z uwagi na konieczność odsuwania od konkurencji zakładów przemysłowych nie dość należyście prowadzonych, stocznie angielskie utworzyły organizację pod nazwą National Shipbuilders Security Ltd., którego zadaniem jest wykupywanie starych przedsiębiorstw budowy okrętów i likwidowanie ich. W tym celu zrzeszone stocznie opłacają na rzecz towarzystwa 1% od wpływów za zbudowane okręty.

W chwili obecnej największymi przedsiębiorstwami budowy okrętów są:

kapitał w milj. £

Harland & Wolff, Belfast	10
Swan, Hunter & Wigham Richardson, Wallsend	2,5
Barclay, Curle & Co., Glasgow	—
John Brown, Glasgow	2,0
John J. Thornycroft & Co. London	0,7
Furness Shipbuilding Co. Haverten (Tees)	0,6
Wm. Denny & Bros., Glasgow	0,5
Wyllsend Slipway & Engineering Co.	0,8
Workman Clark Ltd. Belfast	0,4
Shipbuilders Investment Co.	0,4

W przemyśle metalowo-maszynowym najpoważniejszymi koncernami są:

kapitał w milj. £

Birmingham Small Arms Co. Ltd.	3,3
Stewarts & Lloyds, Glasgow	5,7
Babcock & Wilcox, Glasgow	4,6
Textile Machinery Makers Ltd.	3,4
North British Locomotive Co. Glasgow	2,0
Austin Motors Co. Birmingham	2,1
S. T. D. Motors	2,2

Birmingham Small Arms Co. Ltd. produkuje broń, rowery, motocykle, samochody, obrabiarki i samoloty. Stewarts & Lloyds produkuje rury wszelkiego rodzaju.

Babcock & Wilcox buduje kotły.

Textile Machinery Makers (założone w 1931 r.) jest największym w świecie koncernem fabryk maszyn dla przemysłu włókienniczego.

North British Locomotive Co. buduje parowozy. Austin i STD produkują motory i samochody.

W przemyśle metalowym wymienić należy jeszcze firmy zajmujące się produkcją metali surowych. W dziale tym mamy kilka poważnych koncernów. Są to British Aluminium Co. o kapitale 2 milj. funtów sterlingów, Imperial Smelting Corporation o kapitale 4,4 milj. funtów sterlingów i Goodlass, Wall and Lead Industries Ltd. o kapitale 3 milj. funtów sterlingów.

Import metali chroniony jest cłem 10%, import maszyn cłem 20%, a import samochodów cłem 33 $\frac{1}{3}$ %.

W przemyśle elektrotechnicznym mamy kilka koncernów odgrywających na rynku poważną rolę. Wymienić tu trzeba General Electric Co. o kapitale 5,8 milj. funtów sterlingów, Associated Electrical Industries o kapitale 6 milj. funtów sterlingów, Siemens Bros. & Co. o kapitale 3 milj. funtów sterlingów, British Insulated Cables Ltd. o kapitale 2,6 milj. funtów sterlingów i Callenders, Cable & Construction Co. o kapitale 1,9 milj. funtów sterlingów.

Przemysł elektryczny chroniony jest cłem w wysokości 20%.

Angielski przemysł węglowy, którego produkcja przed wojną wynosiła z górą 300 milionów tonn, pracuje obecnie w znacznie gorszych warunkach, a produkcja węgla nieprzekraczająca 200 milionów tonn prowadzona jest przez trudną do obliczenia ilość przedsiębiorstw, zatrudniających około 820 tysięcy robotników. Poważniejszych kopalni jest około trzystu. W liczbie tej znajduje się kilka większych koncernów:

	kapitał w milj. £
Amalgamated Anthracite Collieries	8,6
Welsh Associated Collieries	8,3
Ocean Coal & Wilsons	6,5
Powell Duffryn & Co.	3,9
Manchester Collieries	5,5
Yorkshire Amalgamated Collieries	3,7
Carlton Main Collieries	2,2
Fife Coal Co.	1,6
United Collieries	1,0

W 1930 roku wydany został Coal Mines Act., wprowadzający w poszczególnych okręgach górniczych przymusowe syndykaty, które obowiązują do końca 1932 roku.

Jednak organizacja syndykatów przymusowych nie przeprowadziła zasadniczej rzeczy, a mianowicie nie stworzyła wspólnego biura tych syndykatów, tak że zarówno na rynku wewnętrzym, jak i na rynkach eksportowych niema wspólnej akcji producentów węgla, co odbija się ujemnie na całości polityki węglowej producentów angielskich.

FRANCUSKI RYNEK ŻŁOMU.

W № 11, 12, 15, 24 „Przemysłu Metalowego“ drukowana była rozprawa prof. J. Buzka p. t. „Żłom żeliwny a surowiec odlewniczy“.

Jako ilustrację stosunków na zagranicznych rynkach żłomu zamieściliśmy w № 24 „Przemysłu Metalowego“ notatkę p. t. „Sytuacja na amerykańskim rynku żłomu“. Obecnie podajemy kilka danych o sytuacji na francuskim rynku żłomu.

Głównym konsumentem żłomu we Francji są stalownie Siemens-Martina. Przypomnieć tu trzeba, że stalownie francuskie pracują przeważnie systemem Thomasa, a stal martinowska stanowi w całości produkcji stali we Francji niewiele ponad 25%. Fakt ten sprawia, że na rynku francuskim są stale poważne ilości żłomu, które nie znajdują do tej pory pełnego wyzyskania, co odbija się bardzo ujemnie na cenie żłomu. Cena ta kształtuje się ciągle poniżej cen żłomu w innych krajach.

Dla ilustracji podajemy poniżej zestawienie cen żłomu na rynku paryskim i berlińskim w okresie stycznia 1931 r. — czerwiec 1932 r. (w złotych).

	żłom zwyczajny		druzg maszynowy	
	Paryż	Berlin	Paryż	Berlin
styczeń 1931 r.	36,30	60,90	77,90	102,27
czerwiec „ „	24,40	46,20	64,10	94,50
grudzień „ „	18,90	34,70	53,50	72,18
czerwiec 1932 r.	12,20	35,10	45,15	66,30

Jak widać z powyższego w początku 1931 roku ceny żłomu we Francji były o 40% niższe od cen niemieckich, natomiast w czerwcu r. b. cena francuska była niższa od niemieckiej o 66%. Większą równoległość wykazuje kształtowanie się cen druzgu maszynowego.

Stosunkowo małe zapotrzebowanie żłomu, wywołane, jak już zaznaczyliśmy, niekorzystnym stosunkiem produkcji stali systemem Siemens-Martina do produkcji stali systemem Thomasa, sprawia że ceny żłomu kształtują się tak niekorzystnie, że dla niektórych rodzajów żłomu kalkulują się one poniżej kosztów załadowania i transportu, wskutek czego posiadacz żłomu musi w wielu wypadkach dopłacać za wywiezienie żłomu. I tak na przykład cena wiórów żelaznych wynosi na rynku 6 franków za 100 kg, podczas gdy przeciętny koszt transportu wynosi 8 franków za 100 kg. Właściciel fabryki, dającej tego typu odpadki musi dopłacać po 2 franki za 100 kg. To też nie dziwnego, że przy zwiedzaniu francuskich fabryk widzieć można niespotykane w tych rozmiarach gdzieindziej zjawisko w postaci kolosalnych zwałów żłomu, który leży w stertach i niszczeje.

Jednak w ostatnich latach daje się zauważyć wzrost zapotrzebowania na żłom. I tak w okresie ostatnich 10 lat zużycie żłomu wyniosło:

1921 r.	1200 tys. tonn
1925 r.	2800 „ „
1929 r.	3580 „ „
1931 r.	2916 „ „

Ten wzrost zużycia żłomu przypisać trzeba z jednej strony rozwojowi stosowania we Francji systemu Siemens-Martina, a z drugiej niskiej cenie żłomu.

Żłom używany we Francji jest kupowany na rynku wewnętrznym. Żłom ten jest trojakiego pochodzenia. Głównym źródłem są tu walcownie, zkolei idzie żłom powstający przy procesach produkcyjnych przemysłu przetwórczego, a wreszcie stary żłom.

Bardzo ciekawe jest zestawienie ilustrujące stosunek ilości zużywanego żłomu do produkcji stali. Stosunek ten przedstawia się w sposób następujący:

rok	ilość zużytego żłomu na tonnę wyprodukowanej stali
1921	341
1927	252
1929	270
1931	278

W okresie 1921 — 27 r. produkcja stali wzrosła szybciej, aniżeli następowało gromadzenie się żłomu, to też chociaż zużycie żłomu w cyfrach absolutnych wzrosło z górą w dwójnasób, stalownie posługiwały się w większej ilości surowką, która kalkulowała się taniej, aniżeli żłom importowany.

W latach następnych, w miarę gromadzenia się większych ilości żłomu poczyną wzrastać stosunek procentowy zużywanego żłomu do produkcji stali, co uwidocznionem jest w powyższej tabliczce. Jednak okres ten przypada na czas upadku porozumienia producentów surowki, wskutek czego następuje poważny spadek cen surowki, co utrudnia konsumpcję żłomu

tak że absolutne cyfry zużycia złomu maleją. Mimo to jednak zużycie złomu wykazuje w okresie 1929 — 31 dalszy wzrost procentowy, podczas gdy produkcja surowki wykazuje dość znaczny spadek.

Mówiąc o zużyciu złomu we Francji, zaznaczyć trzeba, że stosunkowo małym konsumentem złomu są odlewnie, które zwłaszcza w ostatnich latach używają surowki, której ceny wobec ostrej konkurencji na rynku kształtują się na poziomie około 170 fr., a więc około 70 zł za tonnę.

PRZEMYSŁ ROSJI SOWIECKIEJ W I PÓŁROCZU 1932 R.

Niemieckie czasopismo „Die Ostwirtschaft“ zamieszcza w numerze lipcowym ciekawe wiadomości o stanie sowieckiego przemysłu w I półroczu r. b.

Przemysł hutniczy wykazuje produkcję 2,98 milj. tonn surowki (w roku ubiegłym 2,35 milj. tonn), 2,9 milj. tonn stali (w roku ubiegłym 2,61 milj. tonn) i 2,1 milj. tonn wyrobów walcowniczych (w roku ubiegłym 1,92 milj. tonn).

Produkcja parowozów wyniosła w omawianym półroczu 452 sztuk, czyli o 65 sztuk więcej, aniżeli w analogicznym okresie roku ubiegłego. Również produkcja wagonów wzrosła z 7589 sztuk na 9072 sztuk, przyczem podkreślić trzeba znaczne zwiększenie się produkcji wagonów specjalnych, a więc chłodni, cystern i t. p.

Produkcja samochodów wzrosła z I półrocza r. b. w porównaniu z analogicznym okresem r. ub. z 7769 sztuk na 9127.

Bardzo poważny wzrost wykazuje produkcja traktorów, których wyprodukowano w I półroczu r. b. 21018 sztuk, czyli o 15294 więcej, aniżeli w roku ubiegłym.

W tym samym numerze miesięcznika „Die Ostwirtschaft“ znajdujemy notatkę o stanie zamówień zagranicznych Sowieców w niektórych państwach europejskich w I półroczu r. b.

Zamówienia w Niemczech wyniosły w tym okresie sumę 233,4 milj. marek, czyli o 254,0 milj. marek mniej, aniżeli w analogicznym okresie 1931 roku. Zamówienia te objęły dostawy: maszyn dla górnictwa i hutnictwa za 45 milj. marek, obrabiarek za 43 milj. marek, motorów, pomp i urządzeń transportowych za 18 milj. marek, żelaza i stali za 79 milj. marek, aparatów optycznych i precyzyjnych za 2 milj. marek, oraz maszyn i sprzętu elektrotechnicznego za 22 milj. marek.

Import ze Stanów Zjednoczonych wykazuje bardzo poważne zmniejszenie. Podczas gdy w pierwszych 4 miesiącach 1931 roku przywieziono do portów sowieckich towarów amerykańskich wartości 50,8 milj. dolarów, to w analogicznym okresie r. b. import ten wyniósł tylko 5,1 milj. dolarów. Przypisać to trzeba w pierwszym rzędzie niemal zupełnemu zanikowi importu traktorów, samochodów i bawełny amerykańskiej.

W Anglii zakupiły Sowiety w okresie 5 miesięcy r. b. towarów za 3855000 funtów sterlingów.

Zupełny zanik wykazuje francuski eksport do Rosji Sowieckiej. Wartość tego eksportu wyniosła w pierwszych trzech miesiącach r. b. zaledwie 3,5 milj. franków.

RZĄD RZESZY W HUTNICTWIE STALOWEM.

Pisma codzienne doniosły o przejściu przez rząd Rzeszy pakietu akcji towarzystwa Gelsenkirchen, kontrolującego ze swej strony koncern stalowy Vereinigte Stahlwerke, reprezentujący 40% niemieckiej produkcji stali i około 20% niemieckiej produkcji węgla.

Sprawa ta nie miałaby dla nas szczególnego znaczenia, gdyby nie to, że w powyższej tranzakcji kontrahentem rządu Rzeszy i właścicielem wspomnianego pakietu akcji Gelsenkirchen, był p. Fr. Flick, posiadający poważne wpływy na polskim Górnym Śląsku, kontrolując huty Królewską i Laurę, Bismarka oraz Katowicką Spółkę Akcyjną.

Bardzo ciekawą jest historia p. Flicka, którego karjera datująca się od czasów wojny, związana jest z dziejami towarzystwa Charlottenhütte.

Charlottenhütte, kierowana przez p. Flicka prowadziła w czasie wojny szereg zyskownych tranzakcji z rządem, co umożliwiło p. Flickowi nabycie w pierwszych latach powojennych, szeregu pakietów akcji przedsiębiorstw hutniczych na Górnym Śląsku.

Najważniejszym posunięciem p. Flicka było uzyskanie pakietu akcji towarzystwa Gelsenkirchen und Bergwerks A. G. wartości nominalnej 100 milj. marek. Dzięki zaprzyjaźnionemu z nim Danatbankowi, mającemu w swym portfelu również pewną ilość akcji Gelsenkirchen, zyskał Flick kontrolę nad tym koncernem. Z kolei Gelsenkirchen posiadała akcji Vereinigte Stahlwerke za 252 milj. marek, a łącznie z towarzystwem Phönix, którego własne akcje niemal w połowie znajdują się w ręku Gelsenkirchen, — akcji Ver. Stahlwerke za 464 milj. marek podczas gdy całkowity kapitał akcyjny tego koncernu wynosi 775 milj. marek. Jak widzimy więc, dominujące stanowisko Flicka w największym niemieckim koncernie żelaznym nie było oparte na odpowiednio wysokim wkładzie kapitałowym, lecz osiągnięte zostało wyłącznie przez szczęśliwe opanowanie towarzystwa Gelsenkirchen.

W dobie obecnego kryzysu Vereinigte Stahlwerke znalazły się w sytuacji gorszej od innych zakładów, kontrolowanych przez Charlottenhütte, przede wszystkim od Mitteldeutsche Stahlwerke. To też jasnym było, że Vereinigte Stahlwerke wymagają reorganizacji, która nie obyłaby się bez pomocy finansowej Charlottenhütte. Dla tej ostatniej byłoby to tem mniej atrakcyjne, że możliwość dalszego utrzymania kontroli nad Vereinigte Stahlwerke została zachwiana przez sfuzjonowanie się zaprzyjaźnionego z p. Flickiem Danatbanku z Dresdner Bankiem będącym pod wpływami rządu. Jak już wspomnieliśmy bowiem, Danatbank stanowił jęczyczek u wagi, zapewniający Charlottenhütte większość w Gelsenkirchen. Już na tle tego stanu rzeczy zrozumiała była dążność p. Flicka do wyzbycia się pakietu akcji Gelsenkirchen.

Tranzakcja z rządem Rzeszy jest niewątpliwie dobrym interesem dla p. Flicka, gdyż z jednej strony pozbył się on kłopotu, jaki w dobie obecnej stwarzały zagmatwane interesy Vereinigte Stahlwerke, a z drugiej strony uzyskał 100 milj. marek, które pozwolą mu wzmocnić jego pozycję w innych przedsiębiorstwach hutniczych Niemiec, głównie zaś w Mitteldeutsche Stahlwerke oraz w kontrolowanych przezeń hutach polskiego Górnego Śląska.

W sprawie tej pisze „L'Usine Belge“ z dnia 16 lipca r. b.:

„W ciągu ostatnich dwunastu miesięcy wpływ Rzeszy Niemieckiej na wielkie banki, na żeglugę i na ciężki przemysł niemieckiego zachodu znacznie wzrósł. W związku z tem rok 1931 — 32 stał się okresem bardzo znamienym w historii ekonomicznej powojennych Niemiec.

Ostatnio została zawarta transakcja z koncernem Gelsenkirchen, który obejmuje większość towarzystwa Phoenix oraz Van der Zypen. Nabywając więc Gelsenkirchen, Rzesza nabyła również kontrolę nad udziałem w sumie 464 milionów marek na 775 milionów, które stanowią kapitał Vereinigte Stahlwerke; ten ostatni zaś koncern posiada 55,3% udziałów Niemieckiego Kartelu Stalowego oraz największego udziału w węglowym syndykacie okręgu Ruhry.

Na nic się nie zda ubolewać nad tym rozwojem teraz, kiedy się jest przed faktem dokonany, ale należy postawić sobie pytanie kto obecnie przedsięweźmie obronę interesów gospodarki prywatnej i w jaki sposób przedstawiciele tej gospodarki mają zamiar bronić swych interesów przed Państwem? Można przypuścić, że Rzesza będąc obecnie zajęta innymi kłopotami, odłoży na potem uspołecznianie przemysłu kosztem budżetu. Należy mieć nadzieję, że Państwo w przyszłości zrozumie inaczej swoje obowiązki stając się pracodawcą, aniżeli rozumiało je poprzednio w roli ustawodawcy i oficjalnego arbitra w konfliktach o płace robotnicze.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY.

Cło wywozowe na maszyny używane w Niemczech. „L'Usine Belge“ w numerze z dnia 16 lipca b. r. zamieszcza wiadomość o wprowadzeniu ceł wywozowych na maszyny używane. Taryfa celna dla tych maszyn przedstawia się w sposób następujący:

„Maszyny tkackie, obrabiarki, młocarnie, lokomotywy i części do nich oraz wszystkie maszyny i turbiny poruszane za pomocą pary wodnej, które były w użyciu ponad dwa lata, podlegają przy wywozie zagranicę jednorazowemu cłu w wysokości 800 marek. Wszystkie wyżej wymienione maszyny są wolne od cła w wypadkach gdy zostały one dostarczone przez fabrykantów konsumentom lub właścicielom po upływie 24 miesięcy od chwili zgłoszenia ich do eksportu. Również są zwolnione od cła maszyny, które były reparowane w zakładach krajowych: za sumę 300 marek — dla maszyn, których waga przekracza 10 tonn; 250 marek dla maszyn ważących od 3 do 10 tonn; 200 marek — dla maszyn od 1 tonny do 3 tonn; 150 marek — dla maszyn od 250 kg do 1 tonny; wreszcie 100 marek — dla maszyn lżejszych. Ulgowemu cłu będą podlegały wyżej wymienione maszyny, jeżeli sprzedawca będzie mógł udowodnić, że maszyny te nie zostaną użyte przy budowie nowych warsztatów zagranicą. W tym ostatnim wypadku cło wywozowe za kwintal będzie wynosiło:

25 marek dla maszyn ważących	do 1/4 tonny
17 " " " " "	od 1/4 " 1 "
13 " " " " "	" 1 " 3 "
10 " " " " "	" 3 " 10 "
7 " " " " "	ponad 10 tonn.

W ten sposób 97 — 98% eksportowanych maszyn używanych będą mogły korzystać z ceł ulgowych

lub być zupełnie od nich zwolnione. Wszystkie maszyny wyżej niewymienione są wolne od cła wywozowego.

Wywóz gwoździ i drutu z Niemiec. Sytuacja na rynku eksportowym gwoździ i drutu jasnego znacznie się polepszyła w ciągu ubiegłego tygodnia dzięki otrzymanym bardzo poważnym zamówieniom zagranicznym z Ameryki Południowej i Środkowej. Ponieważ importerzy na rynkach tych krajów bali się zamawiać większe ilości [tych artykułów, zapasy gwoździ i drutu jasnego zmalały do tego stopnia, iż w kilku większych miastach Ameryki Południowej nie można było znaleźć jednej skrzyni gwoździ.

W niemieckich kołach fachowych panuje przekonanie, że w najbliższym czasie spodziewać się można dalszych zamówień.

Wielkie piece w Niemczech. Ilość wielkich pieców w końcu czerwca b. r. wynosiła 155. Z liczby tej czynnych było tylko 38 pieców, z pozostałych zaś zgaszonych było 48, gotowych do rozpalenia 29, w reparacji 11 i unieruchomionych 29.

W końcu maja b. r. było czynnych 41 pieców. W roku ubiegłym w miesiącu czerwcu było czynnych 61 pieców.

Poprawa na rynku samochodowym we Francji. Bardzo źle rozpoczęty tegoroczny sezon automobilowy we Francji wykazuje obecnie wydatną poprawę. Wielkość sprzedaży trzech wielkich francuskich przedsiębiorstw samochodowych przekracza w chwili obecnej ich produkcję w stopniu dość znacznym, otwierając tym sposobem widoki na opróżnienie silnie zapelnionych składów fabrycznych.

Przemysł samochodowy we Francji ma podstawy do spoglądania z ufnością w przyszłość, samo bowiem odnowienie krajowego taboru, wynoszącego dziś ok. 1,7 miliona sztuk, zapewnić może zbyt dla produkcji 170 000 samochodów rocznie.

Sytuacja w amerykańskim przemyśle samochodowym. W pierwszym kwartale bieżącego roku Zakłady Forda pracowały w 30% swej zdolności wytwórczej; jest to minimum, przy którym mogą one pracować bez straty. Poza Fordem dochody amerykańskiego przemysłu samochodowego zmniejszyły się o 88% w porównaniu z poprzednim okresem roku 1931.

Cena złomu na amerykańskim rynku eksportowym. Ostatnie transakcje eksportowe złomem dokonane były po cenie 4,5 dolara za tonnę fob Boston. Zważywszy, że przewoźne i opłaty za załadowanie wynoszą około 1 dolara za tonnę, cena netto wynosiła przy tych transakcjach 3,5 dolara.

Amerykańska stal nierdzewna na rynku europejskim. Europejski rynek stali nierdzewnej zaopatrywany jest w poważnej mierze przez producentów amerykańskich. Dużą rolę odgrywa tu koncern Republic Steel Co., którego stal nierdzewna marki „Toncan“ wyrabiana jest w setkach tysięcy tonn i znajduje zastosowanie w budownictwie okrętowym, przemyśle chemicznym i innych.

Ostatnio francuskie zakłady hutnicze Pompey rozpoczęły na własną rękę produkcję stali nierdzewnej. W odpowiedzi na to koncern Republic Steel Co. udzie-

lił Zakładom Hutniczym w Longwy koncesji na wytwarzanie stali nierdzewnej marki „Toncan”. Produkcja w Zakładach Longwy odbywa się pod kierownictwem amerykańskich inżynierów specjalistów.

Wzrost produkcji stali w Wielkiej Brytanji. Jak podaje „National Federation of Iron and Steel Manufacturers”, produkcja stali w blokach i formach wzrosła w Wielkiej Brytanji z 416 900 t. w maju r. b. na 459 300 tonn w czerwcu r. b., przekraczając przeciętną z 1931 roku która wynosiła 431 500 tonn.

Litwa kupuje autobusy szynowe w Czechosłowacji. Zarząd kolei litewskich postanowił przerobić szereg kolejek dojazdowych na autobusy biegnące po szynach. Celem zakupu odpowiednich autobusów wyjechała do Pragi litewska komisja ministerjalna, która pertraktuje w tej sprawie z Zakładami „Tatra”.

Kolej podziemna w Moskwie. „L'Usine” z dn. 15 b. m. donosi, że w Moskwie oczekiwane jest przybycie ekspertów francuskich w związku z zamierzoną budową kolei podziemnej wzorowanej na kolei paryskiej.

Bilans zakładów Siemens-Schuckert. Oesterreichische Siemens-Schuckert Werke A. G. wykazały w 1931 roku zysk w sumie 56 tysięcy szylingów, w 1930 roku zysk wyniósł 3,1 miliona szylingów. Zakłady Siemens-Schuckert pracowały w 1931 r. przy wyzyskaniu 40% zdolności produkcyjnej jednak obrót wyniósł tylko 30% normalnego.

Spadek obrotów firmy przypisać trzeba sytuacji rynku wewnętrznego, obroty eksportowe wykazały w okresie sprawozdawczym pewien wzrost.

Wzrost importu aluminium do Chin. Przywóz aluminium do Chin wykazuje w ostatnich latach stały wzrost, który przedstawia się w sposób następujący:

1928 r.	472 tonn
1929 „	560 „
1930 „	543 „
1931 „	2299 „

Głównymi importerami aluminium i wyrobów aluminiowych są Anglja, Holandja, Francja, Włochy, Stany Zjednoczone, Niemcy i Belgja.

Elektryfikacja Chin. Mimo założenia w r. 1928 Towarzystwa p. n. „National Construction Commission of the Government of China”, które opracowało szeroko zakreślony plan elektryfikacyjny, Chiny pozostały nadal krajem mało podatnym dla konsumpcji elektryczności. Przyczyną tego jest bardzo niski stopień rozwoju kulturalnego ludności, która liczyła w 1930 r. zaledwie 3 abonentów telefonów na 10 000 mieszkańców, zgromadzonych jedynie w Szanghaju, Tientsinie i Pekinie podczas gdy 410 milj. (Europa liczy 445 milj.) obchodzi się nietylko bez telefonu ale bez tramwajów i oświetlenia elektrycznego.

Wprawdzie na początku 1930 roku na całym terytorjum chińskim znajdowały się 724 elektrownie wytwarzające 835 366 kw z których największa w Szanghaju została zbudowana przez inżynierów angielskich.

Wielkie firmy niemieckie jak Siemens-Schuckert, Siemens i Halske i A. E. G. biorą w równym stopniu

udział w realizacji planu elektryfikacyjnego. Ostatni projekt przewiduje założenie sieci międzymiastowej, obejmującej Nankin, Szanghaj i Hankou.

Nowy autsajder w przemyśle lamp elektrycznych. Wedle informacji, prasy francuskiej, założone zostało poza trzema światowymi nowe towarzystwo szwedzkie z udziałem pewnej grupy niemieckiej, którego początkowa zdolność wytwórcza wynosi 500 000 lampek rocznie.

Motory ropowe a elektryczność. „L'Usine” z dnia 15 b. m. zamieszcza ciekawą notatkę w sprawie możliwości zastąpienia elektryczności motorem na ropę.

W wielu wypadkach motor ropny dostarcza bardziej ekonomicznej siły napędowej, jak prąd z okręgowej sieci elektrycznej, to też wobec dzisiejszego kryzysu, szereg fabryk myśli o zastosowaniu siły motorów ropnych w miejsce drogiej energii elektrycznej.

Sprawa ta może mieć poważne znaczenie dla elektrowni tych miast przemysłowych, gdzie liczba zakładów jest bardzo znaczna.

Upadek międzynarodowego Kartelu Miedzi. Po wprowadzeniu w Stanach Zjednoczonych cła na miedź, cały szereg członków międzynarodowego Kartelu Miedzi zgłosił swoje żeń wystąpienie. W pierwszym rzędzie wystąpiło towarzystwo Copper Co, a wślad za niem poszły Cerro de Pasco Copper Co. oraz International Nickel Co. W niedługim czasie później ustąpiło z Kartelu towarzystwo Raan Antelope Co i Rhokana Corporation. Ostatnio zaś zgłosiły wystąpienie koncern Union Minière du Haut Katanga oraz firma Henry Gardner et Co., Ltd., która należy do Koncernów British Metal Co. i International Nickel Co; wślad za nią poszły niemieckie firmy Metallgesellschaft A. G. i Erze und Metalle A. G. Hirsch.

Międzynarodowy Kartel Miedzi istniał 5½ lat, jednak wskutek istnienia poważnych autsajderów nie mógł on ustabilizować ceny, która spadła z 14,40 centów na 6,25 centa.

Międzynarodowy kongres normalizacji samochodów. W dniu 2 do 6 czerwca r. b. odbył się w Medjolanie 5 Kongres Międzynarodowego Biura Normalizacji Samochodów, w którym wzięło udział 12 państw, między niemi i Polska. Ogółem przybyło 53 delegatów.

Na kongresie rozpatrzono i uzgodniono szereg ważnych postulatów z dziedziny przemysłu samochodowego oraz przygotowano materiał pod obrady następnego Kongresu, który odbędzie się w roku 1933 w Paryżu.

Międzynarodowy Kartel Cynku obniża produkcję. Dnia 14 lipca r. b. odbyło się w Ostendzie zebranie członków Międzynarodowego Kartelu Cynku, założonego w lipcu 1931 roku i skupiającego wszystkich większych producentów cynku za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych.

Jak wynika ze sprawozdania Komitetu Kartelu członkowie zastosowali się do uchwalonych restrykcji w produkcji, która w myśl zaleceń Kartelu nie powinna przekroczyć w 1932 roku połowy normalnych zdolności produkcyjnych, oszacowanych na 1 125 tysięcy tonn.

Mimo tak poważnego ograniczenia produkcji, zebranie członków Kartelu uznało za konieczne dalsze

ograniczenie wytwórczości o 10% czyli do 45% kwoty kartelowej. Celem tego zamierzenia jest doprowadzenie do likwidacji składów, które, aczkolwiek w porównaniu z rokiem ubiegłym uległy zmniejszeniu, wynoszą jeszcze 167 tysięcy tonn.

W końcu zebrania uchwalono przedłużenie umowy kartelowej do końca r. b.

„PAŃSTWO KORPORACYJNE“.

Izba Handlowa Polsko-Italska w Warszawie ul. Wierzbowa 11, tel. 202-15, komunikuje nam, że nakładem jej wyszła z druku praca dr. Antonio Menotti Corvi, radcy handlowego Ambasady Italskiej w Warszawie p. t. „Państwo Korporacyjne“, na której treść złożył się odczyt, wygłoszony na walnym zgromadzeniu Członków Izby Handlowej Polsko-Italskiej w dn. 29 kwietnia 1932 r.

Autor powyższej pracy, znany z licznych publikacji o Polsce oraz Italji, przed dwoma laty wydał obszerną pracę p. t. „Ustrój Faszystowski w Italji“, która obudziła żywe zainteresowanie w społeczeństwie polskim i nakład jej obecnie jest już prawie wyczerpany. Wykład, zawarty w nowej pracy p. dr. A. Menotti Corvi, odznacza się jasnym i przystępnym obrazowaniem ustroju korporacyjnego obecnej Italji i niewątpliwie zainteresuje szerokie koła czytelników polskich.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 28. VII. 1932 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	—	Miedź standard	799
Antymon	—	Ołów miękki	303
Cyna standard	3956	Nikiel	—
Cynk hutniczy	—	Rtęć	—
Miedź elektrolityczna	863	Srebro za 1 kg	72

Ceny metali w Warszawie.

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

Cyna Banka w blokach	za kg zł	5,00
Ołów hutniczy		0,70
Cynk hutniczy		0,80
Antymon		1,25
Aluminium hutnicze		3,80
Błacha miedziana		2,85—3,50
Błacha mosiężna		2,60—3,70
Błacha cynkowa: do krycia dachów		1,02—1,05
do celów przemysłowych		1,07—1,10
Nikiel w kostkach		8,—

Cena żelaza handlowego.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje cenę zasadniczą żelaza handlowego za 1 t. franco wagon stacja Chebzie — 315 złotych + 2%.

Cena blachy cynkowej.

Biuro 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. 954,50	za 1 000 kg
przy kupnie mniej niż 30 t.		
od 5 t.	zł. 976,—	za 1 000 kg

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

zł. 1019,50 za 1 000 kg

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

zł. 1063,— za 1 000 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:

711×1 422×0,45 mm.	1 zł. 05 gr.
711×1 422×0,50 mm.	1 „ 00 „
1 000×2 000×0,50 mm.	1 „ 07 „

Blachy 2-go gatunku o 6% tańsze.

Ceny bez zobowiązania.

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 (aluminowych) od 9 do 14 złotych za kilogram.

Patenty udzielone przez Urząd Patentowy.

13985. *Joseph William Horace Ainscow*. Sposób i urządzenie do odgazowywania materiałów, zawierających węgiel.
13988. *International Holding de Distillation et Cokefaction a Basse Temperature et Minière*. Urządzenie do koksovania i destylacji w niskiej temperaturze węgla kamiennego, węgla brunatnego i łupków bitumicznych.
14111. *Société de Recherches et de Perfectionnements Industriels*. Piec wielokomorowy do destylacji materiałów, zawierających węgiel.
14069. *Paul Switzeny*. Przyrząd do broszuowania.
14075. *Hans Brandt*. Układ do oszczędnego użytkowania energii cieplnej, znajdującej się w wodzie nagrzanej o wysokim ciśnieniu.
14064. *Hugo Lentz*. Stawidło zaworowe do parowozowych i okrętowych maszyn parowych.
14017. *Fried. Krupp Aktiengesellschaft*. Wałki i pierścienie do łożysk wałkowych.
13940. *Friedrich Klopp*. Urządzenie do obracania kół zębatach podczas ich hartowania w skrzynce chłodzącej.
14086. *Friedrich Klopp*. Urządzenie do hartowania tych części wałów pędnych, które mieszczą się w łożyskach.
13987. *Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange Société Anonyme*. Tygiel do wyżarzania.
14079. *Borys Pawłowitsch Andrejanow*. Zakotwienie toru kolejowego w podtorzu.
13980. *Max Rüping*. Podkładka do szyn kolejowych.
14019. *Max Rüping*. Sposób przymocowania szyn do podkładów.
14055. *Bruno Peckie*. Maszyna do budowy dróg betonowych.
13927. *Société Générale Isothermos*. Maźnica uszczelniona do samoczynnego smarowania zapomocą tarczy obrotowej czerpiącej smar.
13893. *Ludwik Rogowski*. Samoczynny sprzęg do wagonów kolejowych.
13895. *Johan Rihosek, Richard Ludwig Leuchter i Gebrüder Hardy, Maschinenfabrik und Giesserei A. G.* Urządzenie do stopniowego wyłączania jednokomorowych hamulców, działających zapomocą sprężonego powietrza. Dodatkowy do patentu 11258.
14044. *Wilhelm Hildebrandt*. Jednokomorowy hamulec, działający sprężonym powietrzem, z zaworem do stopniowego odhamowywania.
14049. *Fernand Deloison*. Urządzenie do hamowania wagonów na torach rozrządowych.
14039. *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahn-Zentralamt i Knorr Bremse Aktiengesellschaft*. Urządzenie zabezpieczające pociągi.
14092. *Siemens & Halske Aktiengesellschaft*. Urządzenie do przyjmowania sygnałów przez będące w ruchu wagony kolejowe.
14094. *Włodzimierz Trusow*. Samoczynne urządzenie, niedopuszczające przejeżdżania sygnału „stój“.
13996. *Hans Elsner*. Akumulator elektryczny. Dodatkowy do patentu 13029.