



Nr 20.

Warszawa, dn. 6 października 1934 r.

Ogóln. zbioru Nr 615.

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. 594-26. Adres telegr.: „Metalowcy—Warszawa”.

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

TREŚĆ NUMERU: Zwycięzcom Challenge'u cześć. — Polskie silniki lotnicze w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge 1934 r. — Przyjęcie nowych członków. — Stan przemysłu metalowego we wrześniu 1934 r. — Ustalenie dochodu osób prawnych w razie uznania ksiąg handlowych za nieprawidłowe. — Majątek Ubezpieczeń Społecznych. — Udział polskiej fabryki w Międzynarodowej Wystawie. — Wagi na Challenge'u. — Uznanie dla pracy polskiego autora. — Produkcja drutu, gwoździ, śrub i nitów w pierwszym półroczu 1934 roku. — Możliwości eksportowe. — Ilość samochodów i pojazdów mechanicznych w Polsce. — Odporność budowli przeciw skutkom napadów lotniczych. — Wiadomości z zagranicy. — Kronika. — Ceny.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Biblioteka P. M. „Ursus”

Zwycięzcom „Challenge'u” cześć!

Radością napawa serca nasze zwycięstwo osiągnięte przez Polskę już po raz wtóry w wielkich zawodach lotniczych — „Challenge 1934”. Zwycięstwo to zostało dokonane w sposób jeszcze wybitniejszy niż w r. 1932, gdy pierwsze miejsce zdobyli niezapomniani ś. p. Żwirko i Wigura; bowiem tym razem nie jedno, lecz obydwa przodujące miejsca zdobyli Polacy.

Zasługa to ludzi-zawodników i zasługa maszyn lotniczych.

Gdy pierwsi skupiali swą energię, wiedzę i doświadczenie, a siły wyteżali, by wytrzymać ciężkie próby i długotrwałe zawody, to te drugie pracowały sprawnie i niezawodnie, według ścisłych przewidywań konstruktorów-polaków, dając równocześnie chlubne świadectwo materiałowi krajowemu, z którego zostały wykonane, i fabrykom miejscowym, gdzie je wytworzył polski robotnik pod kierunkiem polskiego inżyniera.

Polski Związek Przemysłowców Metalowych, którego zrzeszone wytwórnice w całym oparciu o rodzime hutnictwo tak skutecznie przyczyniły się do osiągnięcia zwycięstwa, wyraża dzielnym zwycięzcom „Challenge'u”: kapitanowi Jerzemu Bajanowi i pilotowi p. Stanisławowi Płonczyńskiemu oraz ich mechanikom pp. Gustawowi Pokrzywce i Stanisławowi Zientkowi swój szczerzy podziw, a konstruktorom oraz wszystkim tym, którzy współpracowali przy wykonaniu zwycięskich samolotów i silników, oraz umiejętnym i sprężystym organizatorom zawodów najwyższe uznanie.

Wytwórnicom maszyn, Doświadczalnym Warsztatom Lotniczym R. W. D., Polskim Zakładom Skody Sp. Akc., hutom i zakładom współpracującym z wytwórczością lotniczą — Związek składa serdeczne powinszowania.

Młode, lecz dzielne i już zasłużone lotnictwo polskie niechaj rozwija się nadal i krzepnie ku chwale Rzeczypospolitej i sławie Narodu!

RADA POLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH.

Warszawa

dn. 24 września 1934 r.

Polskie silniki lotnicze w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge 1934 r.

Rozegrany przed kilku dniami wielki Turniej Lotniczy — Challenge — 34 r. przyniósł znakomite zwycięstwo barwom polskim. Znaczenie tego nadzwyczajnego sukcesu polskiego lotnictwa polega na trzech momentach:

1. zwyciężyliśmy już kolejno po raz drugi w zawodach o poważnej konkurencji międzynarodowej,
2. zwyciężyliśmy tym razem w sposób zdecydowany, zajmując 2 pierwsze miejsca z dużą różnicą punktów od najlepszych zawodników i maszyn zagranicznych i
3. zwyciężyliśmy na samolotach własnej konstrukcji i budowy z silnikami własnej konstrukcji i budowy.

Okoliczności te świadczą w sposób bardzo pocholebny tak o wysokiej klasie naszych dzielnych pilotów, jak i o stanowisku, jakie młody polski przemysł lotniczy zdołał w krótkim czasie zająć na światowym terenie tego przemysłu.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że w zawodach tegorocznych wystąpił na arenę po raz pierwszy polski silnik lotniczy i że właśnie silnik ten w dużej mierze zadecydował o zajęciu 2 pierwszych miejsc przez Polskę. Sprawie tej chcemy poświęcić więcej uwagi, by dać czytelnikom obraz genezy polskiego silnika Challenge'owego.

Zbudowano go w Polskich Zakładach Skody Sp. Akc. w Okęciu pod Warszawą. Zakłady te powstały w roku 1926 z inicjatywy Szefa Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. P. Gen. Bryg. Ludomiła RAYSKIEGO.

Celem powołania ich do życia na terenie Polski było uniezależnienie naszego przemysłu lotniczego od zagranicy, co w chwilach decydujących dla obrony Państwa ma zasadnicze znaczenie. Nieznany dotychczas w Polsce przemysł silnikowy, wymagający dużego nakładu kosztów, a przedewszystkiem dużej tradycji i przygotowania technicznego, skłonił Rząd Polski do oparcia tej placówki o koncern Skody, z tem jednak, że interesy polskie tak państwowe jak i gospodarcze zostały w całej pełni zagwarantowane. Mimo więc nazwy Zakładów o brzmieniu obcym, zachowują one charakter nawskroś polski, zatrudniając wyłącznie obywateli naszego państwa.

Rozwój Zakładów poszedł po tej linii, że pierwsze lata poświęcone były studjom i produkcji silników lotniczych obcych konstrukcyj, wykonywanych na podstawie licencji zagranicznych. Aktualne bowiem potrzeby lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego wymagały niezwłocznej budowy silników dużej mocy i najnowszych konstrukcyj, a brak dostatecznego przygotowania i czasu na studia nie pozwolił na konstrukcje własne. Dopiero zdobyte doświadczenie i osiągnięta wysoka kultura techniczna warsztatu, a

nadewszystko montażu, umożliwiły Zakładom wejście w następne stadium rozwoju t. j. budowy silników własnych konstrukcyj. Na pierwszy ogień poszły tu silniki lżejsze dla celów szkolnych i turystycznych. Pierwszym owocem tych prac był silnik 100-konny o popularnej nazwie „Czarny Piotruś” w układzie gwiazdy, chłodzony powietrzem. Długie próby fabryczne i w powietrzu wykazały jego zalety techniczne i były dobrą zapowiedzią na przyszłość. Gdy 2 lata temu, dzięki zwycięstwu s. p. Żwirki i Wigury w Challenge'u 1932 r. przypadł Polsce w udziale zaszczyt organizowania następnego turnieju, naczelne władze lotnictwa cywilnego postawiły sobie za cel ambicji narodowej wystawienie ekipy złożonej z samolotów zaopatrzonych w silniki polskiej produkcji.

Wychodząc z formuł ustalonych dla tegorocznego Challenge'u, postawiono silnikom pewne wymagania minimalne pod względem mocy, ciężaru i t. p. Jak trudne były te wymagania, świadczą wyniki zawodów, w czasie których znaczna część silników o marce światowej zawiodła. Toteż zadanie powierzono Polskim Zakładom Skody było niełatwe, a czasu było niewiele. Za podstawę przyjęto gwiazdowy układ cylindrów, leżący na linii rozwojowej „Czarnego Piotrusia”, gdyż na budowę silnika o układzie szeregowym cylindrów nie było czasu. W ścisłej współpracy z konstruktorami RWD, dążono do osiągnięcia najlepszych wyników pod kątem widzenia prób, które czekały w zawodach płatowce i silniki. Tak jedne jak i drugie zdały egzamin celująco. Samoloty RWD z silnikami „Skoda” osiągnęły 3 pierwsze miejsca w próbach technicznych Challenge'u. Dwa z nich t. j. kpt. Bajana i p. Płonczyńskiego zajęły w ogólnej punktacji 2 pierwsze miejsca, trzeci miejsce siódme, a czwarty poza konkursem ukończył lot okrężny, przybywając w pierwszym dniu lądowania do Warszawy.

Ten pełny sukces krajowej produkcji lotniczej świadczy wymownie o jej obecnym poziomie i pozwala nam głęboko wierzyć w jej dalszy rozwój i powodzenie pod czujnym i troskliwym okiem naszych władz lotniczych.

Na marginesie zaznaczamy, że Polskie Zakłady Skody, Sp. Akc. stanowią samodzielną placówkę wytwórczą w Okęciu pod Warszawą, i nie należy mieszać jej z innym przedsiębiorstwem handlowym o podobnej nazwie t. j. Polskiem Towarzystwem Zakładów Skody, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, ul. Królewska 23, które jest przedstawicielstwem handlowym na Polskę concernu Skody. Gdy w Polskich Zakładach Skody na Okęciu prezesem Zarządu i dyrektorem Zarządzającym jest p. inż. Henryk Umiastowski, to w Towarzystwie Zakładów Skody, dyrektorem jest obecnie p. Miłoslawa Lom, były Sekretarz Poselstwa Republiki Czechosłowackiej.

PRZYJĘCIE NOWYCH CZŁONKÓW

Na posiedzeniu Rady P. Z. P. M. w dn. 24 września r. b. zostali przyjęci w poczet członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych:

1) K. Batorski i S-ka, Wytwórnia osi rowerowych, Chrzanów.

2) „Niemen” N. Starowolski i S-ka, Grodno, Bienieckiego 4.

3) Lloyd Bydgoski Sp. Akc., Bydgoszcz, ul. Grodzka 17—19.

STAN PRZEMYSŁU METALOWEGO WE WRZEŚNIU 1934 R.

Na posiedzeniu Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w dn. 24 września r. b. członkowie Rady, reprezentujący różne działy przemysłu metalowego przetwórczego i różne ośrodki przemysłowe Polski, złożyli niżej przytoczone informacje o stanie zatrudnienia i warunkach pracy w fabrykach stowarzyszonych.

Fabryki budowy parowozów mają stan zatrudnienia niedostateczny, a przytem stale zmniejszający się, gdyż ilość zamawianych parowozów w każdym półroczu jest redukowana.

W fabrykach budowy wagonów zatrudnienie również jest niedostateczne, a nawet w niektórych fabrykach oddziały budowy wagonów są nieczynne. W paru fabrykach rozpoczęto prace nad budową wagonów silnikowych; prace te posunęły się tak daleko, że są już zbudowane próbne wagony. W najbliższej przyszłości będzie możliwość uzyskania zamówień na wagony dla przyszłego zelektryfikowanego węzła warszawskiego.

Fabryki budowy obrabiarek do metali mają stan zatrudnienia bez zmiany. Fabryki, posiadające zamówienia rządowe, są zatrudnione dobrze, lecz z powodu dużej różnorodności typów nowobudowanych maszyn, zmniejszenia cen na nie i żądania krótkich terminów wykonania, rezultaty finansowe dla fabryk są niepomysłne. Natomiast fabryki, które nie posiadają zamówień rządowych, mają zatrudnienie niewielkie, gdyż rynek prywatny odznacza się małym zapotrzebowaniem na inwestycje obrabiarkowe. Eksport obrabiarek zmniejszył się znacznie; obecnie wykańcza się jedynie zamówione dawniej ciężkie obrabiarki typu kolejowego. Nadzieje na eksport w najbliższej przyszłości są małe, pomimo że przychodzą liczne zapytania od firm zagranicznych.

Fabryki silników lotniczych mają stan zatrudnienia zadowalający.

W fabrykach maszyn włókienniczych. Okręgu Łódzkiego stan zatrudnienia jest zupełnie mały, wobec dużego zastoju w przemyśle włókienniczym. W Okręgu Bielskim fabryki tych maszyn były zatrudnione średnio, gdyż miały zamówienia zagraniczne. Liczne państwa, nie posiadające przemysłu włókienniczego lub posiadające ten przemysł słabo rozwinięty, ujawniają dużą działalność inwestycyjną celem rozwinięcia u siebie przemysłu przetwarzającego, zwłaszcza wełnianego. Wobec silnej konkurencji na rynku międzynarodowym, ceny na maszyny włókiennicze zostały obniżone do poziomu nie zapewniającego zwrotu kosztów własnych. Odbiorcy zagraniczni wymagają długoterminowych kredytów, co dla eksporterów stanowi duże ryzyko kredytowe oprócz ryzyka walutowego.

W ostatnim czasie zwiększył się znacznie eksport *zgrzebel i taśm zgrzeblnych.*

W fabrykach narzędzi rolniczych sezon jesienny został ukończony i dał nadwyżkę obrotów w porównaniu z okresem jesiennym roku ubiegłego. Obecnie zatrudnienie tych fabryk ponownie zmniejszyło się znacznie.

Fabryki maszyn rolniczych mają nadal zatrudnienie minimalne, gdyż obroty pozostają na poziomie kilku procentów w stosunku do obrotów 1928 roku, natomiast niektóre fabryki posiadają jeszcze znaczne zapasy gotowych maszyn, będące w przeważnej części w zastawie instytucyj kredytowych.

W fabrykach silników i maszyn elektrycznych stan zatrudnienia jest zadowalający.

Fabryki narzędzi warsztatowych mają stan zatrudnienia lepszy, gdyż odczuwa się duże zainteresowanie narzędziami wyrobu krajowego dzięki propagandzie, prowadzonej przez Grupę Producentów Narzędzi przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych. Wyrób narzędzi rzemieślniczych jest jeszcze nieopanowany i są czynione próby zorganizowania podziału pracy pomiędzy poszczególne wytwórnice. Narzędzia precyzyjne są budowane przez wszystkie duże fabryki w małych serjach, a nawet w pojedynczych sztukach, brak zaś jest produkcji masowej, zorganizowanej w specjalnej fabryce.

Odlewnie żeliwa Okręgu Warszawskiego mają zatrudnienie bez zmiany, które wynosi około 35% zatrudnienia z 1928 roku. Warunki pracy dla odlewni, wytwarzających odlewy maszynowe, są niepomysłne, gdyż ceny są niskie, wymagania techniczne są coraz większe, a ceny surowców podstawowych wzrosły: surowki około 5 do 8%, koksu o 3%; cena koksu wzrosła z powodu ograniczeń przywozowych dla koksu zagranicznego.

Odlewnie Okręgu Radomsko-Kieleckiego mają zwykle w miesiącach jesiennych znaczne ożywienie, więc i teraz stan zatrudnienia jest dobry, gdyż zapotrzebowanie na odlewy handlowe powiększyło się, głównie z przyczyny kompletnego wyczerpania zapasów na rynku. Ceny na odlewy handlowe doszły do tak niskiego poziomu, że niektóre fabryki przestały wyrabiać pewne odlewy. Utworzenie w sierpniu r. b. porozumienia 13 fabryk na garnki żeliwne emaljowane i rury kanalizacyjne zlewowe zahamowało rujną konkurencję w tych odlewach. Zapotrzebowanie na odlewy budowlane również wzrosło z powodu ożywionego ruchu budowlanego przy budowie małych domków. Poza tem są do zanotowania niepomysłne przejawy ze strony niektórych hut, które w przetargach dla kolei państwowych oferują klocki hamulcowe po cenach tak niskich, że ceny te masuwają wątpliwość, czy są oparte na jakiegokolwiek kalkulacji.

Życie samo uregulowało kwestję płatności przy sprzedaży odlewów, albowiem wszystko prawie sprzedaje się za gotówkę, a kredytów odlewnie nikomu nie dają.

W odlewniach rur wodociągowych stojąco-lanych stan zatrudnienia jest lepszy, gdyż napłynęły zamówienia z niektórych miast, rozszerzających swoją sieć kanalizacyjno-wodociągową. Miasta te otrzymują już kredyt roczny, a żądają przedłużenia kredytu do 3 i 4 lat. Ceny na te rury są znacznie obniżone, tak, że odlewnie pracują w trudnych warunkach finansowych, nietylko bez zysku, lecz nawet nie mogą czynić odpisów na amortyzację.

Odlewnie stali mają stan zatrudnienia bez zmiany, a niektóre są zupełnie nieczynne.

W fabrykach naczyń blaszanych emaljowanych stan zatrudnienia w II-im kwartale roku bieżącego był zły, lecz w kwartale trzecim uległ pewnej poprawie ze względu na spodziewany zwiększony obrót na rynku krajowym w sezonie jesiennym. Eksport naczyń emaljowanych zmniejszył się w porównaniu z początkiem roku bieżącego, gdyż ceny eksportowe spadły aż do 30%. Jednakże fabryki krajowe nie dopuściły do znacznego obniżenia eksportu jedynie dzięki temu, że potrafiły zredukować ceny tych artykułów, których produkcja jest kosztowna, drogą zmniejszenia kosztów ogólnych. Jak bardzo spadły ceny naczyń emaljowanych w eksporcie, można wnioskować z tego, że czynione są z wielu stron próby zawarcia konwencji, która obejmowałaby większe obszary produkcji.

Fabryki opakowań blaszanych mają stan zatrudnienia zadowalający, bez zmiany, lecz ceny na te artykuły są nadzwyczaj niskie z powodu niezdrowej konkurencji pomiędzy fabrykami. Do obniżania cen przyczynia się w pewnym stopniu różniczkowanie cen na blachę dla opakowań konserwowych. Obecnie może ujemnie wpłynąć na rozwój produkcji opakowań blaszanych nowe rozporządzenie, które zabrania używania opakowań z blachy białej (cynowanej) do artykułów kosmetycznych i chemicznych, gdy tymczasem takie opakowania są powszechnie stosowane dla wyrobów spożywczych, jak wszelkich konserw i t. d.

W fabrykach gwoździ i drutu stan zatrudnienia zmniejszył się, a ceny są coraz niższe z powodu niepomiernego zwiększania rabatów. Ostatnia niewielka zniżka cen żelaza przyczyniła się do jeszcze większej obniżki cen gwoździ i drutu. Ponownie czynione są starania o wznowienie działalności syndykatu drutu i gwoździ.

Fabryki łopat i widel mają zmniejszony stan zatrudnienia z powodu zakończenia się sezonu jesiennego.

Fabryki konstrukcyj stalowych i mostowych mają stan zatrudnienia lepszy w porównaniu z rokiem ubiegłym, ze względu na uzyskane zamówienia kolejowe. Ceny są niskie, a fabryki są w dalszym ciągu zmuszane do obniżenia cen.

W fabrykach lin stalowych stan zatrudnienia jest niezadowalający, a ceny podlegają obniżce wobec rozchwiania się porozumienia.

Przedsiębiorstwa urządzeń zdrowotnych mają stan zatrudnienia mały, gdyż odczuwają brak większych robót budowlanych.

W walcowniach metali stan zatrudnienia jest dostateczny nietylko z powodu zwiększenia się napływu zamówień rządowych, lecz i z powodu zwiększonego zapotrzebowania rynku prywatnego. Daje się odczuwać wzmożone zapotrzebowanie na blachę miedzianą do krycia dachów, co należy przypisać dużemu spadkowi cen miedzi. W prętach i rurach miedzianych i mosiężnych zapotrzebowanie również wzrosło. W produkcji grubych blach paleniskowych stan zatrudnienia jest mały, gdyż zapotrzebowanie na te blachy jest obecnie 5 razy mniejsze, niż było w 1929 r.

W fabrykach wyrobów platerowanych stan zatrudnienia nieco zwiększył się z powodu wzrostu zapotrzebowania.

Fabryki kabli elektrycznych mają stan zatrudnienia lepszy w porównaniu ze stanem roku ubiegłego. Prócz tego w tym dziale są jeszcze rozpoczęte kroki w celu zapoczątkowania eksportu, gdyż jest zainteresowanie pewnych krajów na kable w obrocie kompensacyjnym.

K. P.

USTALENIE DOCHODU OSÓB PRAWNYCH W RAZIE UZNANIA KSIĄG HANDLOWYCH ZA NIEPRAWIDŁOWE

Uznanie ksiąg handlowych osoby prawnej za nieprawidłowe nie pozbawia jej prawa żądania, by w prawidłowym postępowaniu był ustalony dochód osiągnięty przez nią rzeczywiście z przedsiębiorstwa. (N. T. A. wyrok z dnia 6 kwietnia 1934 r. L. rej. 1235/30).

Powyzszą tezę ustalił Najwyższy Trybunał Administracyjny, rozpatrując skargę pewnej spółki akcyjnej, której po odrzuceniu ksiąg handlowych został wymierzony podatek dochodowy na podstawie obrotu i norm średniej zyskowności. Firma skarżąca podniosła, że obliczenie dochodu na podstawie obrotu średniej zyskowności stanowi ostateczność, do której sięgać należy dopiero wówczas, gdy w inny sposób dochodu ustalić nie można, że takie ustalenie dochodu jest niesłuszne, niesprawiedliwe i krzywdzące.

Zarazem skarżąca domagała się przyjęcia za punkt wyjścia do ustalenia dochodu zgodnie z art. 6 ustawy o podatku dochodowym — sumy wykazanej straty, a więc różnicy między sumą przychodów a sumą rozchodów.

N. T. A. przystępując do rozpatrzenia powyższego zarzutu skargi, uznał go za uzasadniony. Ustawa bowiem o podatku dochodowym nie daje podstawy do wysnucia wniosku, że uznanie ksiąg handlowych osoby prawnej za nieprawidłowe i pozbawienie jej tem samem prawa do ustalenia dochodu na zasadach przewidzianych z art. 21 ustawy, pozbawia ją także prawa do ustalenia dochodu na zasadach ogólnych, które zgodnie z art. 17 ustawy przewidują, że za dochód z przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych uważa się różnicę między sumą przychodu a sumą potrąceń dopuszczalnych według ustawy.

Podatnicy zatem podpadający pod ten przepis mają prawo, w razie uznania ksiąg handlowych za nieprawidłowe wykazać sumę osiągniętych przychodów i sumę podlegających potrąceniu rozchodów i domagać się przyjęcia za podstawę opodatkowania różnicy. Gdy w rozpoznanej sprawie pozwana władza pozbawiła skarżącą firmę możliwości wykazania podlegającego opodatkowaniu dochodu w powyższym trybie, N. T. A. uznał, że dopuściła się wadliwości postępowania połączonej ze szkodą dla skarżącej i uchylił za skarżone orzeczenie.

MAJĄTEK UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH

W związku z zainteresowaniami rządu w zakresie ubezpieczeń społecznych, dążącego — jak wynika z szeregu enuncjacji — do gruntownych zmian obecnego porządku, powołana została do życia specjalna komisja do badania stanu lokat instytucji ubezpieczeniowych.

Zagadnienie kapitalizacji ubezpieczeniowej i celowości lokat ubezpieczeniowych nie było do tej pory traktowane w sposób należyty. Kapitalizacja ubezpieczeniowa jest dotąd wewnętrznym zagadnieniem instytucji ubezpieczeniowych, podczas gdy tempo przyro-

stu oraz rozmiary majątku tych instytucji mają znaczenie dla całej gospodarki.

Korzystając z ogłoszonych niedawno liczb podajemy niżej najważniejsze dane cyfrowe dotyczące majątku ubezpieczeń społecznych:

Majątek instytucji ubez. społ. w.
1928 r. 1932 r.
w końcu roku w milj. zł

a) Ubezp. długoterminowe:

Ubezp. pracown. umysł.	146,9	499,8
Ubezp. od wypadków:		
1) Zakład we Lwowie	85,2	134,9
2) „ w Król. Hucie	3,9	6,4
3) „ dla woj. pozń. i pomor.	4,3	11,4
Ubezp. emer. robotn. w b. zab. prus.	92,5	156,2
Razem ubezpiec. długoterminowe	332,8	808,7

b) Ubezp. krótkoterminowe:

Kasy Chorych (bez G. Śl.)	151,3	263,9
Kasy Chorych na G. Śląsku	17,6	21,9
Ub. na wyp. braku pracy prac. um.	17,0	17,1
Fundusz Bezrobocia	47,1	22,1
Razem ubezpiec. krótkoterm.	233,0	325,0

Ogółem 565,8 1.133,7

Mimo konsumowania swych rezerw przez ubezpiec. na wyp. braku pracy (w chwili obecnej rezerwy te już nie istnieją) od końca 1928 r. do końca 1932 r. majątek instytucji podwoił się. Jeśli dołączyć przyrost w 1933 r. i zwiększony ostatnio przyrost majątku w związku z wprowadzeniem w życie emerytalnego ubezpieczenia robotniczego w b. dzielnicy rosyjskiej i austriackiej w połowie b. r., to majątek ubezpieczeń dosięgnął już 1,3 miliardów zł.

W związku z zapowiedzianą reformą ubezpieczeń należałoby rozstrzygnąć dwie kwestje. Przedewszystkiem czy możliwą jest nadal w dotychczasowych rozmiarach kapitalizacja ubezpieczeniowa? Zwrócić tu wypadnie uwagę, że np. ubezpieczenia społeczne w Niemczech, w ciągu ostatnich lat nie powiększają swych rezerw. Majątek ubezpieczeń społ. w 1930 r. wynosił 4,7 miliardów mk. w 1932 r. niemal tę samą liczbę bo 4,6 miliardów mk. Jest to tem bardziej znamienne, że ubezpieczenia niemieckie nie odbudowały jeszcze rezerw utraconych w czasie wojny i w okresie inflacji. Dopuszczenie do tego stanu rzeczy jest niewątpliwie wynikiem poglądu, że mniejszym złem są deficyty ubezpieczeń, które drogą przyszłej reformy można złagodzić lub całkowicie wyrównać, niż przeciążenie nowymi opłatami gospodarki narodowej.

Drugim zagadnieniem jest właściwa polityka lokacyjna, celowe i rentowne użycie kapitałów ubezpieczeniowych z uwzględnieniem w pierwszym rzędzie zapotrzebowań kredytowych ze strony tych działów życia gospodarczego, które są najbardziej obciążone opłatami ubezpieczeniowymi.

UDZIAŁ POLSKIEJ FABRYKI W MIĘDZYNARODOWEJ WYSTAWIE

Radzi jesteśmy stwierdzić, że Fabryka Maszyn Tkackich i Elektromotorów Georg Schwabe w Bielsku, będąca członkiem P. Z. P. M., bierze udział w międzynarodowej wystawie w Tilburg w Holandji. Wystawione krosno tkackie najnowsze systemu wraz z specjalnie wbudowanym silnikiem elektrycznym, interesuje zwiedzających, czego dowodem jest, że zostało niezwłocznie sprzedane.

WAGI NA CHALLENGU

Prasa codzienna doniosła, że na tegorocznych Zawodach Lotniczych użyto przy ważeniu samolotów wag zbudowanych przez fabrykę wag Alfred Krzykowski w Warszawie.



Ważenie samolotów.

Istniejąca od 1879 roku fabryka wag Alfred Krzykowski w Warszawie jest członkiem Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i zajmuje wybitne miejsce wśród producentów wag w Polsce.

Poniżej podajemy kilka szczegółów o wagach służących do ważenia samolotów a wykonanych przez fabrykę Krzykowskiego.

Na dotychczasowych turniejach lotniczych posługiwano się zwykłymi wagami pomostowymi, których słabą stroną były trudności uwzględnienia różnego rozstawu kół podwozia, jak również różnej odległości płozy ogonowej od osi podwozia, spotykanych w samolotach rozmaitych typów, biorących udział w zawodach.

Skonstruowane przez fabrykę Krzykowskiego wagi na ruchomych podwoziach podnoszących, tak zwanych żółwiach — umożliwiają szybkie i sprawne podwiezienie wag pod poszczególne koła podwozia i pod płozę ogonową.



Waga do kół podwozia.

Ważenie samolotów odbywa się w ten sposób, że poszczególne koła podwozia i płozę ogonową ważone są jednocześnie, a łączna suma otrzymanych wyników stanowi ciężar samolotu.

Zupełnie inna konstrukcja od dotychczas stosowanych wzorów, dająca w wyniku niski poziom opuszczanego pomostu, sprawia, że wtaczanie samolotu

na wagę odbywa się szybko i bez wysiłku, poczem za pomocą widelca podnoszącego wagę jest wprowadzana w ruch.



Waga do płozy ogonowej.

Jak wykazała praktyka i jak widać z powyższego krótkiego opisu, wagi zainstalowane przez fabrykę Krzykowskiego uprościły niezmiernie proces ważenia samolotów i umożliwiły wielokrotne ważenie niektórych, zbyt ciężkich aparatów.

UZNANIE DLA PRACY POLSKIEGO AUTORA

W zeszycie lutowym z r. b. Biuletynu Stowarzyszenia Odlewników Francuskich „Bulletin de l'Association Technique de Fonderie” umieszczony jest protokół posiedzenia Zarządu tego Stowarzyszenia z dnia 21.XII r. ub. Z protokołu dowiadujemy się, że Komisja do badania piasków przy powyższym Stowarzyszeniu zainteresowała się pracą inż. K. Gierdziejewskiego pod tytułem „Współczesne metody badania piasków formierskich” wydaną w r. 1932 przez Koło Odlewników przy Stowarzyszeniu Techników Polskich w Warszawie.

Komisja uchwaliła przekazać pracę inż. K. Gierdziejewskiego p. E. Ronceray, przewodniczącemu Komisji Wydawniczej, w celu rozważenia propozycji prof. Girardet'a (Nancy) wydania książki p. Gierdziejewskiego w tłumaczeniu francuskim, po uzupełnieniu jej treści ostatnimi badaniami prof. Girardet'a.

PRODUKCJA DRUTU, GWOŹDZI, ŚRUB I NITÓW W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1934 ROKU

W ostatnim numerze „Wiadomości Statystycznych” z dn. 15 b. m. ogłoszono dane, dotyczące produkcji i zbytu drutu, gwoździ, śrub i nitów od stycznia do lipca 1934 roku łącznie.

Produkcja drutu żelaznego ciągnionego, nieoprytego innymi metalami, wyniosła za pierwsze siedem miesięcy r. bież. 12 377 tonn, podczas gdy w tymże okresie 1933 roku wyniosła 8 153 tonny. Produkcja gwoździ drucianych żelaznych wyniosła od I — VII r. bież. 16 176 tonn, a w tymże okresie roku ub. 16 488 tonn. Produkcja wyrobów śrubowych żelaznych wyniosła od stycznia do lipca r. bież. 6 145 tonn, w tymże okresie r. ub. tylko 3 265 tonn. Wreszcie produkcja nitów i sworzni bez gwintu wyniosła za ten okres r. bież. 1 126 tonn, a roku ub. 732 tonny.

Z wyjątkiem gwoździ, których produkcja w r. bież. spadła nieznacznie, pozostałe artykuły wykazały poważny wzrost, wahający się w granicach 50 — 90%.

Zbyt wymienionych artykułów kształtował się następująco:

Zbyt drutu żelaznego ciągnionego wyniósł od stycznia do lipca r. bież. łącznie 10 069 tonn (w tymże okresie r. ub. — 7 650 tonn). Zbyt gwoździ drucianych żelaznych wyniósł od stycznia do lipca r. bież. 16 771 (w tymże okresie r. ub. 16 698). Zbyt wyrobów śrubowych wyniósł od stycznia do lipca r. bież. 5 790 tonn (w tymże okresie r. ub. 3 026). Zbyt nitów i sworzni wyniósł od stycznia do lipca r. bież. 747 tonn (w tymże okresie r. ub. 564 tonny).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

Ustosunkowane i dobrze zaprowadzone osoby poszukują przedstawicielstwa firm polskich w dziale artykułów metalowych na rynkach meksykańskim i holenderskim. Bliższych informacji udziela Związek Eksportowy Przemysłu Metalowego Przetwórczego Traugutta 4, tel. 257-95.

IŁOŚĆ SAMOCHODÓW I POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE

Według ostatnich danych Głównego Urzędu Statystycznego na 1 lipca 1934 roku było w Polsce ogółem 35 258 pojazdów mechanicznych, co stanowi na 10 000 mieszkańców 10,7. Z tej sumy przypada na samochody osobowe i ciężarowe razem 25 781, na motocykle 8 546 i inne 931.

W ciągu pierwszego półrocza 1934 roku ilość samochodów wykazała spadek o 352 sztuki, natomiast ilość motocykli wzrosła o 224 sztuki.

Lata	Ogółem	Na 10000 mieszkańców	Samochody				Moto-cykle	inne pojazdy mechan.	
			Razem	osobowe		Ciężarowe			
				pojazdy prywatne i urzęd.	dorożki	autobusy			
1. I. 1929	34 298	11,2	29 513	15 760	6 016	2 841	4 896	4 597	278
1. I. 1930	43 319	14,0	36 996	18 878	7 332	4 048	6 738	5 901	422
1. I. 1931	47 331	14,8	38 760	19 887	7 140	4 293	7 440	7 940	631
1. I. 1932	36 737	11,4	27 964	13 964	5 152	3 047	5 801	8 047	726
1. I. 1933	34 197	10,5	25 266	11 672	5 426	2 545	5 623	8 182	749
1. I. 1934	35 291	10,7	26 133	13 566	4 941	2 160	5 466	8 322	836
1.VII.1934	35 258	10,7	25 781	14 151	4 835	1 663	5 132	8 546	931

ODPORNOŚĆ BUDOWLI PRZECIWIW SKUTKOM NAPADÓW LOTNICZYCH

Głębokie przeświadczenie o tem, że przyszła wojna rozgrywać się będzie w powietrzu, przyczem terenem jej będą również miasta odległe od linii walki, każe inżynierom i architektom szukać takich sposobów budowy, które zmniejszyłyby skutki wojny powietrznej do możliwie najdalszych granic, a społeczeństwu zapewniły jaknajwiększe bezpieczeństwo. Niezależnie zatem od konstrukcji schronów podziemnych, rozważa się konstrukcję budowli odpornych na uderzenia, wstrząsy, działanie ognia, oraz zapewniających ochronę przed atakami gazowymi.

Dotychczasowe doświadczenie wykazało, że najbardziej odporne na działanie sił wywołanych pociskami są odpowiednio wzmocnione konstrukcje stalowo-szkieletowe. Stal, dzięki elastyczności opiera się skutecznie nagłym wstrząsom, tak że nawet w razie zniszczenia ścian, szkielet niosący pozostaje nieszkodzony. Konstrukcje stalowo-szkieletowe są między innymi dlatego też korzystne w wymienionych wypadkach, że łatwo je odbudować w razie uszkodzenia.

Również i schrony przeciwlotnicze oraz przeciwgazowe okazały się najodporniejsze, jeżeli są budowane w konstrukcji stalowej otulonej betonem i specjalnie usztywnionej. Dlatego też piwnice, które w nowych budynkach przeznacza się na schrony przeciwlotnicze, winny być wzmocniane belkami stalowymi.

Poza tem w konstruowaniu nowoczesnych budowli zwraca się dużą uwagę na okna. Ze względu na bezpieczeństwo gazowe winny one być zupełnie szczelne. Największą pewność dają tu okna stalowe, specjalnie uszczelniane. Konstrukcje tego rodzaju są już u nas wyrabiane.

Opisane powyżej konstrukcje i sposoby budowy, które w istniejących budynkach oraz małych domach znaleźć mogą zastosowanie częściowe, winny być jednak użyte w całości tam, gdzie chodzi o budynki użytkowe oraz monumentalne, a to zarówno ze względu na bezpieczeństwo, jak i wartość danych obiektów.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Sytuacja niemieckiego przemysłu maszynowego. Sytuacja niemieckiego przemysłu budowy maszyn wykazuje w ostatnim czasie pewną poprawę. Zamówienia rynku wewnętrznego utrzymują się na dotychczasowym poziomie, natomiast zamówienia eksportowe wykazują pewną poprawę. Stan zatrudnienia niemieckiego przemysłu maszynowego kształtuje się obecnie na poziomie 63% wyzyskania zdolności produkcyjnej.

Działalność eksportowa niemieckiego przemysłu lin stalowych. Niemieccy producenci lin stalowych prowadzą ożywioną akcję eksportową na terenie Ameryki Południowej. Obecnie jest opracowywana transakcja na 250 tonn lin stalowych, które mają być dostarczone do Brazylii wzamian za kawę.

Ogólna cyfra eksportu niemieckich lin stalowych wynosi przeciętnie za 1934 rok 700 tonn miesięcznie, podczas gdy w roku ubiegłym wynosiła tylko 600 tonn.

Otwarcie największych zakładów przemysłu metalowego w Rosji. Dnia 28 września nastąpiło otwarcie w Kramatorsku (Zagłębie Donieckie) największych w

Rosji zakładów przemysłu metalowego, pod nazwą „Stalin”. Zakłady Kramatorskie obejmują kompleks 23 fabryk, a koszt budowy wyniósł 230 milj. rubli.

Budowa fabryk w Afganistanie. Afganistański bank państwa projektuje na najbliższy rok budowę trzech fabryk włókienniczych, cementowni i fabryki przerabiającej azbest. Potrzebne dla tych instalacji maszyny będą zakupione w drodze handlu kompensacyjnego. W sprawie tej podjęli już starania przemysłowcy niemieccy.

Trudności międzynarodowego kartelu cynku. Niemiecka prasa gospodarcza podaje wiadomość o trudnościach w Międzynarodowym Kartelu Cynku. Między innymi informuje prasa niemiecka, że na październikowym posiedzeniu kartelu kontrahenci niemieccy podniosą sprawę podwyższenia ich kwoty produkcyjnej.

Wielka elektrownia. Zakłady Siemens-Schuckert budują na rzece Shannon w Irlandji wielką elektrownię, która zaopatrywać będzie w prąd elektryczny znaczną część kraju.



Powyższa ilustracja pokazuje montaż opony ślimakowej turbiny wodnej. Porównywując na ilustracji wielkość ludzi z otaczającymi przedmiotami możemy zdać sobie sprawę z rozmiarów instalacji.

Stalowny odlew. Jedna ze stalowni w Sheffield wykonała odlew kowadła wagi 100 tonn.



Jest to jeden z największych odlewów w świecie. Do transportu odlewu użyto trzech lokomobil.

ROHN-ZIELIŃSKI S. A. — LICENCJA BROWN BOVERI W WARSZAWIE W 1933 R.

Zakłady Elektromechaniczne Rohn-Zieliński S. A. — Licencja Brown Boveri w Warszawie ogłosiły drukiem sprawozdanie z działalności za 1933 rok, które podajemy w streszczeniu.

Jak wiadomo, Zakłady Rohn-Zieliński jeszcze w drugiej połowie (13.IX) 1932 r. zawarły układ z firmą szwajcarską Brown Boveri i nabyły fabrykę tego Towarzystwa w Polsce, znajdującą się w Zychlinie od zlikwidowanych Polskich Zakładów Elektrycznych Brown Boveri w Warszawie. W dniu 23 maja 1933 r. Zakłady Rohn-Zieliński nabywają drugą fabrykę tego Towarzystwa w Polsce, znajdującą się w Cieszynie. Jednocześnie podniesiony zostaje kapitał akcyjny Spółki o dalsze zł. 500.000 — t. j. do zł. 4.000.000.

Rok sprawozdawczy 1933 był zatem pierwszym w 38-ym roku istnienia Zakładów Rohn-Zieliński od wprowadzenia działu elektrotechnicznego oraz przejęcia wyłącznego przedstawicielstwa na Polskę Zakładów szwajcarskich Brown Boveri & Cie. Pierwsze półrocze roku sprawozdawczego było okresem organizacyjnym. Dopiero w drugim półroczu rozwinięto właściwą działalność. Program Spółki zawiera ustalony kierunek zachowania polskiej linii programu wytwórczego. Kilka cyfr, które poniżej podajemy, wskazuje na duży rozwój krajowego przemysłu elektrotechnicznego, w którym mimo niezwykle trudnych warunków gospodarczych wzrosło zatrudnienie. Gdy w roku 1932 przemysł elektrotechniczny w Polsce wyprodukował wyrobów za sumę zł. 39.000.000, to w 1933 r. za 45.000.000. Import spadł z 30.000.000 w 1932 r. do 23.000.000 w 1933 r.

Jeśli chodzi o Zakłady Rohn-Zieliński to niezależnie od programu zwrócono baczna uwagę na jakość wyrobów. M. in. dostarczone dla Tramwajów Warszawskich silniki trakcyjne oraz wykonane dla Z. S. R. R. silniki wysokiego napięcia po poddaniu ich całemu szeregowi prób wykazały, że nie ustępują najbardziej znanym wyrobom zagranicznym. W zakres produkcji Zakładów wchodzi obecnie transformatory do 6.400 kVA oraz maszyny prądu stałego. Jednocześnie przeprowadzono reorganizację nowego działu pompowego.

Poszczególne pozycje bilansu wykazują znaczną poprawę w stosunku do roku zeszłego. Osiągnięty zysk wyniósł zł. 122.398,38 z czego zł. 117.567,59 odpisano na kapitał amortyzacyjny, a pozostałość w sumie zł. 4.830,79 przeniesiono na kapitał zasobowy.

POMOC POWODZIANOM

Poniżej podajemy czwartą listę ofiar na powodzian (f oznacza firmę, d — władze firmy, p — pracowników i r — robotników).

Kabel Polski (f. p.)	zł. 653.71
Warszaw. Wytw. Blachy Białej (r. p.)	90.—
Fr. Wagner (f.)	300.—
„Compensator” (f. d.)	100.—
Śląski Przemysł Cynkowy (f.)	300.—
Huty Królewska i Laura (f.)	22 000.—
„Podkowa” (f.)	400.—
„Glinice” (f.)	62.70
B-cia Klein (f. p. r.)	977.35
S. Kronenblum (f. p. r.)	391.50
Bartelmus i Suchy (f. p.)	2 488.80
A. Alscher i Syn (f. p.)	120.—
„Metalurgia” (r.)	619.27
J. Wyk (f. p.)	180.—

„Fema” (f. p. r.)	326.—
„Wiepofana” (f. p.)	185.50
„Sosnowieckie F-ki Rur (f.)	3 500.—
Państwowe Zakł. Inżynierji (f.)	10 000.—
Państwowe Zakł. Optyczne (f.)	750.—
„Drut” (f.)	90.—
Konrad, Jarnuszkiewicz (f.)	500.—
Zieleniewski-Fitzner Gamper (f.)	2 300.—
Müller i Seidel (f. p. r.)	526.47
„Tytan” (f.)	100.—
Schwabe Georg (f. d. p. r.)	1 400.—
St. Weigt i S-ka (f. d. p. r.)	1 400.—
„Babbit” (f.)	200.—
M. Eilstein i S-ka (f.)	150.—
Krawczyk i S-ka (f. p. r.)	363.21
St. Ledóchowski (f. p. r.)	416.20
W. Kemnitz (f. p. r.)	197.92
J. Sosnowski (f. r.)	95.90
J. Abratański (f.)	58.50
Głogowski i Syn (f.)	36.10
B-cia Lubert (f. p.)	254.70
T. A. Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku (f.)	1 000.—
Ogółem wyżej wymienione firmy złożyły zł.	98 276.77
Rady, Zarządy i Dyrekcje	7 380.20
Pracownicy	16 409.55
Robotnicy	6 618.62

Razem zł. 128 685.14

55 fabryk niezrzeszonych złożyło 10 016.20

Ogółem do dnia 3.X.1934 r. zł. 138 701.34

Czech — technik

poszukuje kontaktu z fabrykami, które chciałyby uruchomić produkcję nowości w dziale elektrotechnicznym.

Informacje w adm. „Przemysłu Metalowego”.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 2.X.1934 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	2559	Miedź standard	692
Antymon	867	Ołów miękki	266
Cyna standard	5934	Nikiel	5182
Cynk hutniczy	312	Rtęć	8843
Miedź elektrolityczna	774	Srebro za 1 kg	78

Na rynku londyńskim ceny metali w bieżącym tygodniu w porównaniu z cenami ostatnio przez nas notowanymi kształtowały się następująco: antymon, cyna, ołów i srebro podniosły się a mianowicie: antymon o ok. 9,5%, srebro o ok. 3%, ołów o ok. 2% i cyna o ok. 1%; natomiast spadły następujące metale: cynk o ok. 4%, miedź elektrolityczna o ok. 1,5% i miedź standard o ok. 1,5%. Aluminium, nikiel i rtęć bez zmiany.

Cena żelaza handlowego.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje cenę zasadniczą żelaza handlowego za 1 t. franco wagon stacja Chebzie — 258 złotych netto.