



Nr 23.

Warszawa, dn. 17 listopada 1934 r.

Ogóln. zbioru Nr 618.

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: Nadzwyczajne Walne Zgromadzenia Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych. — Posiedzenie Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych. — Walne Zgromadzenie członków Grupy Producentów Narzędzi P. Z. P. M. — Zmiana Ustawy o Ubezpieczeniu Społecznem. — Przegląd koniunktury w Polsce. — Przemysł samochodowy Wielkiej Brytanji. — Porozumienie rynkowe w stalach szybkołotnych we Francji. — Wiadomości z zagranicy. — Ceny.

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE POLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH

We wtorek dn. 4 grudnia r. b. o godzinie 19 m. 30 w lokalu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w Warszawie, ul. Traugutta 4, odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie członków Związku z następującym porządkiem obrad:

1. Otwarcie Zgromadzenia oraz wybór przewodniczącego i sekretarza.
2. Zatwierdzenie protokołu Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia z dn. 6-go czerwca r. b.
3. Krótkie sprawozdanie z działalności w r. 1934.
4. Plan działania na 1935 r.
5. Projekt budżetu na 1935 r.
6. Projekt zmian w statucie.
7. Sprawy bieżące.
8. Wnioski członków, zgłoszone w myśl statutu.

Powyższe Zgromadzenie Walne na podstawie art. 34 statutu Związku zwołane jest w jednym terminie i będzie prawomocne bez względu na liczbę członków obecnych.

Bezpośrednio po Zgromadzeniu Walnem wygłoszony będzie zbiorowy odczyt o środkach, zmierzających do zwiększenia eksportu wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego, poczem nastąpi dyskusja członków P. Z. P. M.

NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIA POLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH

Uprzejmie komunikujemy W Panom, że we wtorek dn. 4 grudnia r. b. w lokalu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w Warszawie, ul. Traugutta 4, odbędą się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenia członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych,

wyznaczone przez Panów Komisarzy Wyborczych w celu wyboru radców do Izby Przemysłowo-Handlowych:

o godzinie 10-ej	dla wyboru z ŁODZI	jednego radcy
„ 10 m. 20	„ „ „ WARSZAWY	trzech radców
„ 10 m. 40	„ „ „ POZNANIA	jednego radcy
„ 11-ej	„ „ „ GDYNI	jednego radcy
„ 11 m. 20	„ „ „ SOSNOWCA	dwóch radców
„ 11 m. 40	„ „ „ KRAKOWA	dwóch radców
„ 12-ej	„ „ „ LUBLINA	dwóch radców
„ 12 m. 20	„ „ „ KATOWIC	dwóch radców

Powyższe Zgromadzenia Walne na podstawie art. 34 Statutu Związku zwołane są w jednym terminie i będą prawomocne bez względu na liczbę członków obecnych.

POSIEDZENIE RADY POLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW METALOWYCH

We wtorek dn. 4 grudnia r. b. o g. 17 m. 30 w lokalu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w Warszawie, Traugutta 4, odbędzie się posiedzenie Rady Związku z następującym porządkiem obrad:

1. Zatwierdzenie protokołu posiedzenia z dn. 24 września r. b.
2. Sprawozdanie dyirekcji z działalności za m. wrzesień, październik i listopad r. b.
3. Stan finansowy na 1.XII.1934 r.
4. Wybory pięciu członków Zarządu oraz wybory Prezydium Związku (prezesa i 3-ch wiceprezesów).
5. Sprawy wnoszone na Nadzwyczajne Zgromadzenie Walne członków Związku na dz. 4.XII. 1934 r.
6. Sprawy traktatowe.
7. Sprawozdanie członków Rady o stanie przemysłu metalowego w oddziałach i grupach zawodowych Związku.
8. Sprawy bieżące.
9. Wnioski członków.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERSKIE
Biblioteka P. M. „Ursus”

Członkowie Rady, którzy nie będą mogli przybyć na posiedzenie powyższe, proszeni są o zakomunikowanie pisemne informacji odnośnie p. 7, będące podstawą oświadczeń składanych rządowi i wiadomości ogłaszanych w prasie o stanie przemysłu metalowego.

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW GRUPY PRODUCENTÓW NARZĘDZI P. Z. P. M.

Dnia 10 grudnia 1934 r. o godz. 17 odbędzie się w Warszawie przy ul. Traugutta 4, Walne Zgromadzenie Członków Grupy Producentów Narzędzi Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

Na porządku obrad są między innymi następujące sprawy: sprawozdanie z działalności w 1934 r., uchwalenie wprowadzenia wspólnego znaku towarowego na wyroby Członków Grupy, program pracy na 1935 r., wybór Władz Grupy na 1935 r.

ZMIANA USTAWY O UBEZPIECZENIU SPOŁECZNEM

Z pośród ostatnio ogłoszonych dekretów, kilka i to o poważnym znaczeniu gospodarczym dotyczy spraw socjalnych. Poniżej omawiamy najważniejszy z tych dekretów przynoszący zmiany do ustawy o ubezpieczeniu społecznym, pozostawiając do dalszego omówienia dekrety o połączeniu Funduszu Bezrobocia z Funduszem Pracy i o sądach pracy.

Upłynęło niespełna 10 miesięcy od wejścia w życie t. zw. ustawy scaleniowej, której zadaniem była reforma ubezpieczeń społecznych, a już doczekaliśmy się nowej reformy, przeprowadzonej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 24 października b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 95 poz. 855). Wynikło to z niedostatecznej wartości ustawy scaleniowej, która zamiast ulepszenia przyniosła pogorszenie—wzrost obciążeń zakładów pracy i ubezpieczonych, komplikacje i zamieszanie w zakresie administracji ubezpieczeniami.

Jednym z zadań rządu p. Prof. Kozłowskiego jest jak wiadomo reforma ubezpieczeń społecznych. W tej zaniebanej dziedzinie wszystko wymaga naprawy, zarówno sprawa obciążeń jak i sprawa świadczeń oraz administracji. Jasne jest, że wszystkiego nie można przeprowadzić ani od razu ani zbyt szybko. Tem się tłumaczy, że pierwsza część zapowiedzianej reformy obejmuje tylko niektóre zagadnienia. W głównej mierze zmiany dotyczą organizacji ubezpieczeń, której usprawnienie powinno dać mocniejsze podstawy dla dalszych, głębszych zmian. Poza tem zostały usunięte najjaskrawsze przerosty w zakresie osób objętych ubezpieczeniem oraz wypełnione jaskrawe luki w ustawie scaleniowej jak np. sprawa organów orzeczniczych.

Podstawową jednostką organizacyjną pozostaje nadal ubezpieczalnia społeczna. Będzie ona wypełniać, jak dotychczas własne zadania — przeprowadzanie ubezpieczenia na wypadek choroby — oraz wspólne czynności dla pozostałych ubezpieczeń, jak kontrola ubezpieczonych, wymiar i inkaso składek, przyjmowanie zgłoszeń o świadczenia, wypłata świadczeń i t. d. W ubezpieczalni centralizuje się niemal w całości stosunek stron zainteresowanych ubezpieczeniami społecznymi — pracodawców i pracowników. Jest to zasada zdrowa; zamiast powtarzania wielu czynności przez biura różnych ubezpieczeń, czynności te są wykonywane przez jeden aparat biurowy ubezpieczalni społecznych, położonych terytorjal-

nie najbliżej osób zainteresowanych. Jednak warunkiem sprawnego działania 67 ubezpieczalni terytorjalnych jest odpowiedni system jednolitego kierownictwa i nadzoru, których, jak wiemy, instytucje te nieustannie wymagają.

Stan dotychczasowy był taki, że ustawa scaleniowa wprowadziła w tym celu dwustopniową organizację zakładów tworząc Izbę ubezpieczeń społecznych i zakłady ubezpieczeń. Cztery zakłady ubezpieczeń (Zakład ubezpieczenia od wypadków, Zakład ubezpieczenia pracowników umysłowych, Zakład emerytalnego ubezpieczenia robotników oraz Zakład Ubezpieczenia na wypadek choroby) wypełniały własne funkcje oraz koordynowały działalność ubezpieczalni w swoim zakresie. Jako instytucja koordynująca i nadzorująca nad całością scalonych ubezpieczeń działała Izba Ubezpieczeń Społecznych.

Niektóre funkcje nadzoru, a faktycznie i kierownictwa, wykonywa Ministerstwo Opieki Społecznej.

Nad ubezpieczalniami spiętrzony został cały gmach czynności zarządzania i nadzoru. Na tem tle wyrosła wielostopniowa biurokratyczna maszyna zarówno kosztowna jak i niecelowa.

Nowy dekret kasuje zbyteczne nadbudowy organizacyjne. Ubezpieczalnie i ich kompetencje pozostają, jak to było wspomniane, bez zmiany, znika jednak dwustopniowa organizacja zakładów i Izby. Kompetencje zakładów i Izby przejmuje Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Zakład obejmuje również znaczną część uprawnień nadzoru przysługujących Ministerstwu Opieki Społecznej. W ten sposób skoncentrują się wszystkie uprawnienia kierownictwa i nadzoru w jednej instytucji, która staje się faktycznym i bezpośrednim zwierzchnikiem ubezpieczalni społecznych.

Podstawą nowej organizacji jest pięć odrębnych funduszków.

- 1) Fundusz Ubezpieczenia Emerytalnego Robotników,
- 2) Fundusz Ubezpieczenia Emerytalnego Pracowników Umysłowych,
- 3) Fundusz Ubezpieczenia od Wypadków i Chorób Zawodowych,
- 4) Fundusz Ubezpieczenia na Wypadek Braku Pracy Pracowników Umysłowych,
- 5) Ogólny Fundusz Ubezpieczenia na wypadek Choroby i Macierzyństwa.

Każdy z tych funduszków może być przeznaczony tylko na wydatki związane z właściwym mu ubezpieczeniem. W ten sposób zagwarantowana jest samodzielnosc finansowa każdego ubezpieczenia.

Zarząd wszystkimi funduszami skupiony jest w jednej instytucji centralnej — we wspomnianym już Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych.

Jakkolwiek zbyt duża centralizacja w świetle praktyki nie daje najlepszych wyników, to jednak nowa organizacja wydaje się bardziej celową, mniej obciążoną biurokratyzmem od tej, którą wprowadzała ustawa scaleniowa.

Nowa organizacja wchodzi w życie z dn. 1 stycznia 1935 r.

Należy mieć nadzieję, że równocześnie z usunięciem przerostów organizacyjnych zostaną usunięte ściśle związane z nimi przerosty papierowych obowiązków ciążyących na pracodawcy w postaci różnego rodzaju formularzy i wykazów, które bez zbytecznego trudu można uprościć.

Drugą dziedziną, którą reguluje nowy dekret są organa orzecznicze w zakresie ubezpieczeń społecznych. Dotychczasowa ustawa scaleniowa, aczkolwiek była dziełem obszernym, to jednak sprawę organów orzeczniczych, a więc sposobów odwołania się od orzeczeń ubezpieczalni traktowała bardzo lakonicznie. Pozostawiała bez zmiany poprzedni stan rzeczy. Konsekwencjami tego postanowienia były: 1) niezwykle różnorodny sposób odwoływania się, — w niektórych wypadkach do władz sądowych, w innych do władz administracyjnych; 2) luka w ustawie, gdyż dla orzeczeń w sprawach emerytalnego ubezpieczenia robotniczego ustawa nie przewidziała środków prawnych.

Nowe przepisy wprowadzają jednolity sposób odwoływania się od orzeczeń instytucji ubezpieczeniowych w zakresie wszystkich ubezpieczeń. Organem odwoławczym w sprawach dotyczących pracodawców (np. obowiązek ubezpieczenia, wymiar składek) w I instancji jest wojewoda, w II instancji — Minister Opieki Społecznej. W sprawach o świadczenia z ubezpieczenia na wypadek choroby ubezpieczonym przysługuje odwołanie się do Komisji Rozjemczych, w sprawach o świadczenia z ubezpieczenia od wypadków i z emerytalnego ubezpieczenia robotniczego — do sądów rozjemczych, w sprawach o świadczenia z ubezpieczenia pracowników umysłowych — do władz administracyjnych.

Termin odwołań pracodawców w sprawach obowiązku ubezpieczenia, wymiaru składek i t. d. został ujednoczony i wynosi w stosunku do wszystkich ubezpieczeń — 1 miesiąc.

Termin odwołań ubezpieczonych (sprawy o świadczenia) — z wyjątkiem odwołań w sprawach świadczeń chorobowych dla których przewidziany jest 1 miesiąc — wynosi 2 miesiące.

Orzecznictwo w sprawach karnych należy również do władz administracyjnych.

Nowe przepisy o organach orzeczniczych weszły w życie z dniem ogłoszenia dekretu t. j. z dn. 29 października r. b.

Stosunkowo nieznaczne, lecz bardzo znamienne modyfikacje nastąpiły w zakresie osób objętych obowiązkiem ubezpieczenia. Z dn. 1 kwietnia 1935 r. ulegną zwolnieniu 1) z ubezpieczenia chorobowego osoby, których wynagrodzenie miesięczne (wraz z dodatkowymi świadczeniami w naturze) przekracza 725 zł., 2) z ubezpieczenia emerytalnego i chorobowego osoby, „dla których praca najemna nie stanowi głównego źródła utrzymania, zatrudnione celem wykonania prac dorywczych albo też zatrudnione okazynie lub przejściowo, jeżeli zatrudnienie to u tego samego pracodawcy nie trwa dłużej niż tydzień, oraz pracownicy samorządowi”. 3) Ze wszystkich rodzajów ubezpieczeń — osoby zatrudnione w gospodarstwie domowym, „których zatrudnienie w poszczególnych gospodarstwach domowych jest z natury rzeczy krótkotrwałe, jeżeli u tego samego pracodawcy nie trwa ono dłużej niż dwa tygodnie”, oraz „zatrudnieni w rzemiośle zstępnym, rodzeństwo i wstępni pracodawcy, jeżeli pozostają z nim i we wspólnym gospodarstwie domowym”.

Od chwili powstania ubezpieczeń społecznych w Polsce przy każdej okazji nowelizacji czy uzupełniania przepisów ubezpieczeniowych zakres osób objętych ubezpieczeniem ulegał rozszerzeniu bez względu na to czy zachodziła potrzeba społeczna

i gospodarcza ubezpieczania niektórych grup pracowniczych. Zamiast celów społecznych przyświecały t. zw. sferom ubezpieczeniowym cele fiskalne — zebranie jaknajwiększej sumy składek — i prestiżowe — objęcie jaknajwiększej części ludności.

Po raz pierwszy zakres osób objętych ubezpieczeniem zostaje zwężony. Pierwsze to zarządzenie przynosi stosunkowo nieznaczne zmiany, dalsze prace nad tem zagadnieniem ustalą zapewne ścisły zakres osób, które należy ubezpieczyć, aby nie były ciężarem społecznym w przypadkach klęsk osobistych.

W sumie t. zw. mała reforma nie usuwa najważniejszych niedomagań ubezpieczeniowych — przerostów w zakresie obciążeń — pozwala jednak mniemać, że stanie się to w niedalekiej przyszłości.

PRZEGLĄD KONJUNKTURY W POLSCE

Instytut Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen podaje następującą ocenę sytuacji gospodarczej w trzecim kwartale r. b.

W sytuacji międzynarodowej w dalszym ciągu brak było jakichkolwiek tendencji jednolitych. W krajach bloku złotego położenie przestało się nadal pogarszać. Z krajów nakręcających konjunkturę w Stanach Zjednoczonych ujawnił się ponownie spadek produkcji i obrotów; w Niemczech produkcja utrzymała się na wysokim poziomie, natomiast prywatna działalność inwestycyjna zwiększyła się nieznacznie, mimo iż okres „nakręcania” trwa już stosunkowo długo. W Anglii można stwierdzić pewne wyczerpywanie się możliwości dalszej poprawy, wydaje się przytem, że jedynie wzrost eksportu mógłby możliwości te znacznie rozszerzyć. Na światowym rynku cen objawy zwykły równoważą się z objawami spadku, kursy giełdowe również nie wykazują tendencji zdecydowanej.

W obecnej fazie gospodarstwa światowego czynnikiem wzrostu mógłby być przedewszystkiem rozwój między państwowych obrotów towarowych. Nie ulega jednak wątpliwości, iż przyszłość handlu międzynarodowego zależy od polityki handlowej oraz obrotów kapitałów. Ze względu jednak na przesunięcia w produkcji, wywołane przez autarkiczne zarządzenia państw, całkowity powrót do poprzednich stosunków — nawet gdyby było możliwe przejście do bardziej liberalnej polityki handlowej — jest wogóle mało prawdopodobny.

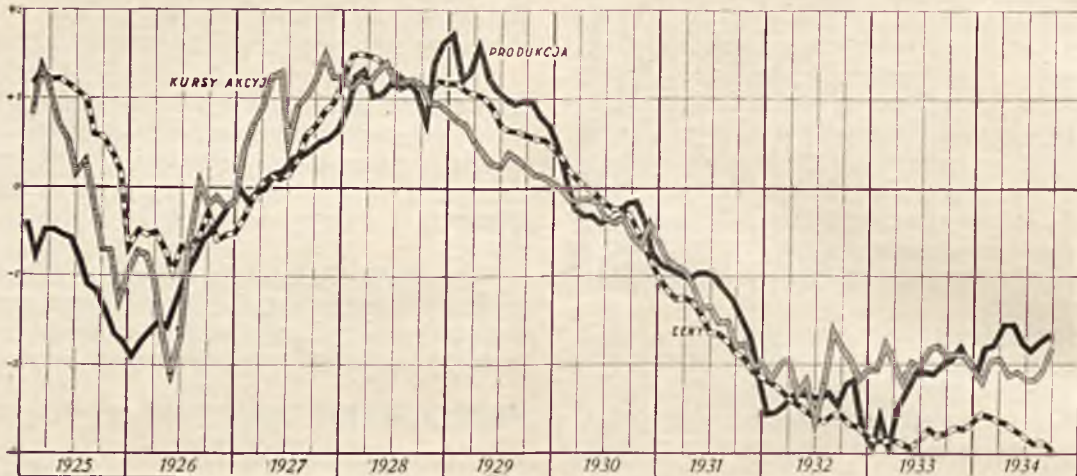
W Polsce w trzecim kwartale nie zaszły żadne zasadnicze zmiany w położeniu.

Po silnym wzroście w poprzednim kwartale nastąpiło obecnie zahamowanie tendencji zwykłej produkcji przemysłowej; w trzecim kwartale obniżyła się ona o 3% — z 63,8 do 61,9. Obniżenie poziomu wytwórczości było wynikiem przedewszystkiem redukcji uruchomienia przemysłu włókienniczego, które osiągnęły punkt kulminacyjny w lipcu, pociągając za sobą ruch ogólnego wskaźnika wytwórczości — w lipcu spadł on do 60,9 poczem zaczął się stopniowo podnosić, dochodząc we wrześniu do 62,9.

We wszystkich rodzajach przemysłu metalowego nastąpił dalszy wzrost zatrudnienia, szczególnie silny w przemyśle elektrotechnicznym.

W przemyśle maszynowym zatrudnienie podniosło się o 4%. Trochę słabszy wzrost — o 3% wykazało zatrudnienie w fabrykach maszyn przemysłowych, przy poziomie jednakże wyższym od zeszłorocznego o 34%. Wskaźnik zamówień na maszyny dla przemy-

ZASADNICZE WSKAŹNIKI KONJUNKTURY
W jednostkach odchylenia średniego od przeciętnej z lat 1926 — 1931



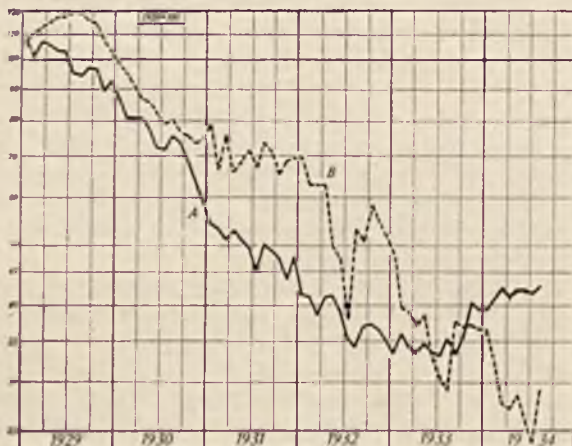
Produkcja — ogólny wskaźnik produkcji przemysłowej. Ceny — wskaźnik cen hurtowych surowców i półfabrykatów przemysłowych, zależnych od rynku wewnętrznego i nieskartelizowanych. Kursy akcji — logarytm wskaźnika kursów 7 akcji przemysłowych.

ZATRUDNIENIE W PRZEMYSŁE METALOWYM
Skala logarymiczna



A — przemysł maszynowy, B — przemysł elektrotechniczny, C — pozostałe gałęzie przemysłu metalowego. Wskaźniki poprawione przez usunięcie wpływu wahań sezonowych.

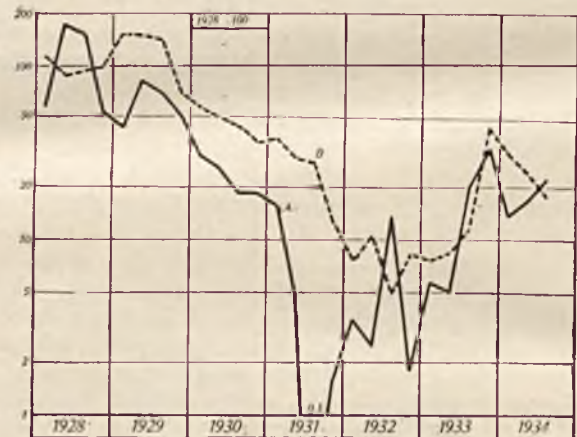
ZATRUDNIENIE W FABRYKACH MASZYN PRZEMYSŁOWYCH i TABORU KOLEJOWEGO
Skala logarymiczna



A — zatrudnienie w fabrykach maszyn przemysłowych, B — zatrudnienie w fabrykach taboru kolejowego.

slu silnie się obniżył, lecz nie należy stąd wyciągać wniosków co do przyszłego zatrudnienia w fabrykach tych maszyn, gdyż spadek ten objął głównie maszyny włókiennicze, co przy ograniczonym zakresie tego wskaźnika ¹⁾ zbyt silnie się na nim odbiło. Zamówienia

OBRABIARKI DO METALI
Skala logarymiczna



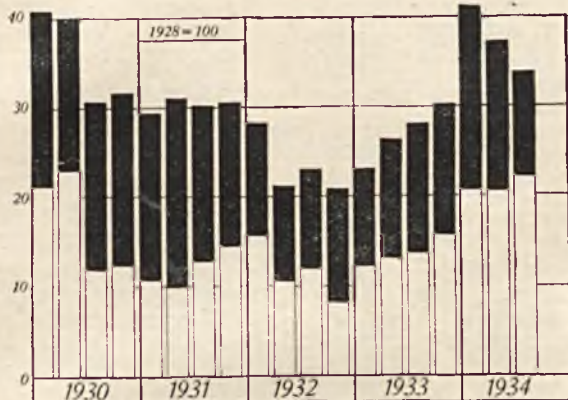
A — zamówienia prywatne, B — przywóz. Wskaźniki poprawione przez usunięcie wpływu wahań sezonowych.

na obrabiarki do metali zarówno prywatne jak i rządowe wykazały dalszy znaczny wzrost (odpowiednio o 34% i 21%). Zamówienia rządowe, które już w ciągu dwóch ostatnich lat utrzymywały się na stosunkowo wysokim poziomie, w kwartale sprawozdawczym osiągnęły nienotowaną dotąd wysokość, podnosząc ogólny wskaźnik zamówień na obrabiarki do metali (z wyeliminowaniem sezonowości) do poziomu 99,0 (przy 1928 = 100), podczas gdy wskaźnik zamówień prywatnych wynosił 22,3. Również i zamówienia na obrabiarki do drzewa wzrosły bardzo silnie (o 47%), jednakże tylko, jeśli chodzi o zamówienia rządowe. Naskutek zahamowania zwykłej konjunktury w prze-

¹⁾ p. Prace Instytutu Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen, zeszyt 1, 1934 r., str. 16.

ZBYT MASZYN WŁÓKIENNICZYCH

Skala logarytmiczna



Pole białe — zbył zagranicą.
Pole czarne — zbył w kraju.

Wskaźniki poprawione przez usunięcie wpływu wahań sezonowych.

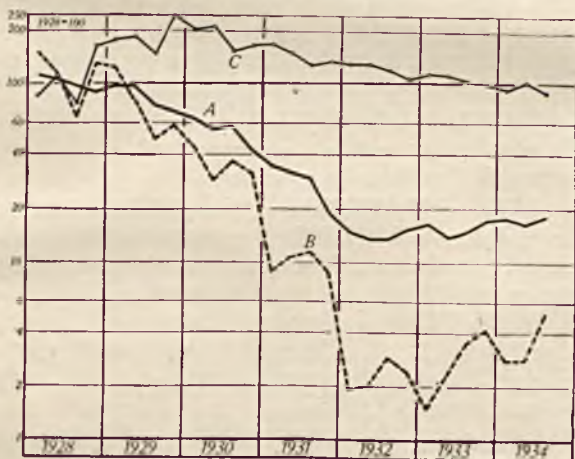
myśle włókienniczym zamówienia na maszyny włókiennicze bardzo silnie się obniżyły; zbył ich obniżył się stosunkowo nieznacznie o 9%, naskutek wzrostu eksportu, natomiast zbył w kraju spadł o 30%.

W fabrykach taboru kolejowego tendencja spadkowa została zahamowana i zatrudnienie utrzymało się na tym samym poziomie co i w kwartale poprzednim.

W fabrykach maszyn rolniczych zatrudnienie podniosło się o 11% a zamówienia wzrosły o 49%, głównie w związku z silniejszą koncentracją w sezonie przy poziomie nadal niskim, przekraczającym jednak poziom zeszłoroczny o 50%.

PRZEMYSŁ MASZYN ROLNICZYCH

Skala logarytmiczna



A — zatrudnienie, B — zamówienia, C — zapasy (na koniec kwartału).

Wskaźniki zatrudnienia i zamówień poprawione przez usunięcie wpływu wahań sezonowych.

W przemyśle metalowym w ścisłym tego słowa znaczeniu, uzależnionym w dużym stopniu od budownictwa, zatrudnienie podniosło się już nieznacznie — o 3%, przekraczając poziom zeszłoroczny o 20%. Ten słaby wzrost, w porównaniu do tego samego okresu w latach poprzednich łączył się z wysokim poziomem zatrudnienia już w kwartale poprzednim, w wyniku rozszerzenia sezonu budowlanego. Zbył śrub, nakrętek i nitów ujawnił dalszy wzrost o 12%, silniejszy na rynku prywatnym (wzrost o 20%), wykazując w sto-

sunku do tego samego okresu r. ub. poziom wyższy o 26%. Zbył wszystkich nieskartelizowanych rodzajów odlewów żeliwnych, a więc odlewów kuchennych, rur i kształtek zlewowych, naczyń żeliwnych wykazał w kwartale sprawozdawczym dość duży spadek, zachowując jednakże poziom znacznie wyższy od zeszłorocznego. Wynikało to prawdopodobnie stąd, że w poprzednim kwartale gromadzono zapasy odlewów żeliwnych w handlu w przewidywaniu wzrostu cen, w związku z rokowaniami o nowy kartel (odlewów żeliwnych), które w odniesieniu do naczyń żeliwnych oraz rur i kształtek zlewowych zostały już w kwartale sprawozdawczym ukończone z wynikiem pozytywnym. Zbył rur wodociągowych, uzależniony głównie od działalności inwestycyjnej Funduszu Pracy, obniżył się stosunkowo niewiele, utrzymując nadal wysoki poziom (przeciętny wskaźnik z wyeliminowaniem sezonowości w kwartale III — 75,6, w kwartale II — 90,0). Zbył naczyń blaszanych emaljowanych wykazał spadek podobnie jak i przy naczyniach fajansowych spowodowanego zmniejszonego zapotrzebowania wsi, dla której trzeci kwartał jest normalnym okresem zaopatrywania się w te naczynia, pozostając na poziomie wyższym od poziomu z tego samego okresu r. ub. o 7%.

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY WIELKIEJ

BRYTANJI

Wielka Brytania, kraj silnie uprzemysłowiony, który na 46.500.000 mieszkańców zatrudnia w przemyśle, handlu, górnictwie i komunikacji 12.880.000 ludzi t. j. prawie 28% — ma bardzo rozwinięty przemysł metalowy.

Ilość osób pracujących w hutnictwie i przemyśle metalowym przetwórczym określa statystyka na 1.900.000, czyli 14,7% stanu mieszkańców zajętych w górnictwie, przemyśle i handlu.

Wśród dwumiljonowej niemal rzeszy pracowników przemysłu metalowego pokaźna ilość bo 261.700 (13,8%) stanowią zatrudnieni w grupie przemysłu samochodowego, lotniczego, kolarskiego i motocyklowego.

Angielski przemysł samochodowy wykazuje wielką żywotność i dziś skutecznie konkuruje z przemysłem samochodowym Stanów Zjednoczonych i Francji, oraz odradzającym się przemysłem Niemiec.

Oto dane cyfrowe dotyczące się wytwórczości samochodów oraz ilości pracowników. Za wskaźnik wytwórczości przyjęto dane z r. 1924.

Tablica I.

	Samochody						Pracownicy	
	Osobowe		Ciężarowe		Razem		Ilość	Wskaźnik
	Ilość	Wskaźnik	Ilość	Wskaźnik	Ilość	Wskaźnik		
1924	116.600	100	30.000	100	146.000	100	203.340	100
1925	132.000	113	35.000	117	167.000	114	214.840	106
1926	153.500	132	44.500	148	198.000	135	224.040	110
1927	164.553	141	47.227	157	211.780	144	230.130	113
1928	165.352	142	46.525	155	211.877	145	234.830	115
1929	182.347	156	56.458	188	238.805	163	245.410	121
1930	169.669	146	66.859	223	236.528	161	247.140	122
1931	158.997	136	67.310	224	226.307	154	251.320	124
1932	171.244	147	61.475	205	232.719	159	252.080	125
1933	220.775	189	65.508	218	286.283	195	261.720	128

W miarę rozwoju produkcji zaznacza się wyraźna niżka cen wozów — nie dzieje się to jednak kosz-

tem zarobków robotnika, które nie ulegają dużym wahaniom.

Wskaźnik cen samochodów, oraz kosztów utrzymania i przeciętnych zarobków podaje

Tablica II.

	Wskaźnik cen samochodu		Wskaźnik kosztów utrzymania	Wskaźnik przeciętnego zarobku
	osobowego	ciężarowego		
1924	100	100	100	100
1925	97.1	89.7	100.5	99.6
1926	94.8	92.2	98.6	101.9
1927	91.6	85.2	95.6	107.2
1928	80.0	86.2	94.7	103.3
1929	75.0	84.3	93.7	107.7
1930	68.1	79.3	90.3	100.2
1931	60.8	75.5	84.3	94.4
1932	59.6	73.1	82.3	99.0
1933	61.4	69.5	80.0	103.6

Import. Import samochodów i podwozi przybrał w r. 1925 bardzo wielkie rozmiary, sprowadzono wówczas z górą 47.000 samochodów i podwozi za cenę przeszło 8.000.000 funtów. Następne lata aż do 1930 przynosiły nieznaczne zmiany, wahając się np. w latach 1927 — 9 w granicach 31 — 38.000 importowanych samochodów i podwozi za cenę 4.4 — 4.9 milionów funtów.

Radykalny zwrot nastąpił w roku 1930, gdy cyfra importowanych samochodów spadła do 11.000 o wartości 1.800.000 f., by w roku następnym obniżyć się dalej do cyfr: 3.600 szt. i 680.000 funtów. Na tej mniej więcej wysokości import utrzymuje się w latach 1932 — 3.

Przyczynami, które skurczyły import, są: światowy kryzys oraz silne dążenie do kupowania wyrobów krajowych. Toteż szereg firm zagranicznych, dążąc do utrzymania w części rynku brytyjskiego, otworzył fabryki lub montownie w Anglii lub Dominjach. Tak np. Buick przeniósł się do Kanady, Ford, Chrysler, Salmson, Dodge, Lancia, Fiat, Citroën — założyły w Anglii filje wytwórni.

Eksport. Eksport angielskich samochodów i podwozi, zarówno osobowych jak ciężarowych, od roku 1924 kształtował się pomyślnie. Pomimo znacznych sum odpływających z kraju za importowane wozy — w latach 1924 — 9 istniała zawsze za wyjątkiem r. 1925 nadwyżka eksportu i to na sumy wahające się w poszczególnych latach od 700.000 funtów do 4 milionów.

Oczywiście lata kryzysu, podcinając korzenie importu, obcięły zarazem cyfry eksportu. Tak więc w roku 1930 eksport objął 29.754 samochody i podwozia na sumę 6.600.000 f. gdy w roku 1929 cyfry eksportu wynosiły 42.000 wozów za 8,4 milionów funtów.

Mimo to przemysł nie dał za wygraną i, mimo dalszej obniżki eksportu w r. 1931, odzyskał w roku 1932 możliwość ulokowania na rynkach obcych 40.000 wozów, choć tylko za cenę 5,4 milionów funtów.

Rok 1933 okazał się jeszcze pomyślniejszy, zamykając się cyfrą 51.700 wozów eksportowanych na sumę 6,7 mil. funtów. Angielski przemysł samochodowy patrzy w przyszłość z otuchą uzasadnioną wynikami pracy.

Poboczne gałęzie przemysłu. Przemysł samochodowy stanowi poważną grupę konsumentów dla takich np. gałęzi przemysłu jak przemysłu gumowego

(66.000 pracowników), karoseryjnego (17.000), lakierników (21.000), akcesorji samochodowych i t. d.

Rozpatrując działalność przemysłu gumowego zauważymy wielki wzrost produkcji, tak więc w roku 1924 wytworzono 2.340.000 opon samochodowych, podczas gdy produkcja roku 1933 wyniosła 5.660.000 opon.

Od roku 1922 import opon i dętek małał w ogromnym tempie, import opon w r. 1922 miał wartość 3,3 miliona f., podczas gdy w 1933 — wartość importowanych opon sięgała 100.000 f. Analogiczne cyfry z tychże lat dla dętek brzmią 360.000 f i 8.000 f.

Eksport opon i kieszek wykazał zjawisko odwrotne — wartość eksportu z r. 1933 przewyższała cyfrę dla roku 1922. Tak więc wartość eksportu opon wzrosła z 1 miliona na 2,6 milionów funtów, eksport dętek wykazał wartość 260.000 f. i 310.000 funtów.

Podobnie przedstawia się sytuacja importu i eksportu w gałęzi akcesorji samochodowych.

Wartość importu w r. 1922 wynosiła 1.800.000 f., maximum inportu wypada na r. 1929, gdy wartość wyrażała się cyfrą 4,2 miliona, od tego czasu spada coraz bardziej, wynosząc w r. 1933 sumę 1.150.000 f.

Eksport w r. 1922 miał wartość 810.000 f., rosnąc jednak, osiągnął w roku 1933 sumę 2.786.000 f.

Na przemyśle samochodowym opierają się w znacznej części wytwórcy łodzi motorowych i jachtów do pojemności 50 tonn. I tu eksport silników w r. 1933 jest trzykrotnie większy od importu, jeśli zaś chodzi o kompletne statki z silnikami to przewaga eksportu nad importem wyraża się stosunkiem 20 : 1.

Tak więc w ogólnym rachunku z roku 1933 import wyniósł 2.147.000 f., eksport 12.519.000 f., nadwyżka eksportu nad importem 10.372.000 f.

Dzięki celowej polityce skarbowej popularność samochodu w społeczeństwie wzrasta, dając skarbowi znaczne zyski. Obciążenie właściciela podatkiem bezpośrednim odpowiadało w przybliżeniu naszym opłatom na fundusz drogowy, dodać należy jednak podatek od benzyny, który przynosi duże sumy, mimo iż cena benzyny w Anglii jest o 30% niższa, niż u nas.

Opłaty bezpośrednie od samochodów osobowych, ciężarowych i traktorów wynosiły

w r. 1923 — 11.571.000 f. przy 654.750 wozach
w r. 1933 — 26.917.000 f. przy 1.663.500 wozach
Dochody z podatku od benzyny w 1933 r. 40.435.000 f.
łącznie z podatkiem od motocykli i innych pojazdów dochody skarbu wyniosły w r. 1933 — 69.614.845 f.

Kwitnący stan finansów z tytułu motoryzacji pozwolił na 25% obniżkę opodatkowania, która wchodzi w życie z dniem 1.I.1935.

Część podatków od samochodów, od benzyny oraz opłat celnych idzie na budowę oraz polepszenie stanu dróg i mostów — stąd też ciągły wzrost ilościowy i jakościowy dróg angielskich, które znajdują się na poziomie nieosiągalnym bodaj dla nas w bieżącym stuleciu.

Obrazem dzisiejszego stanu wytwórczości przemysłu samochodowego była zamknięta w końcu października XXVIII doroczna wystawa w londyńskiej Olympji.

Wystawa wykazała wciąż wzrastającą popularność wozów małych i lekkich, o niskim podatku i ekonomicznych. Wóz odpowiadający klasie naszego Fiata 508 (Austin, Morris, Ford model „Popular” i nowo-wprowadzony „de Luxe”) kosztuje w Anglii 120 — 135 funtów t. j. 3.100 — 3.500 zł. Wozy o cenie wyż-

szej nad 600 f. (15.000 zł.) należą w Anglii do kategorii wozów luksusowych.

Wystawa londyńska, w przeciwieństwie do paryskiej, nie wykazała chęci olśnienia klienta niedostatecznie wypróbowaną „nowoczesnością” — widać natomiast stałe i uparte, acz powolne dążenie do stopniowego wprowadzania ulepszeń i podnoszenia jakości wozu.

Tendencja uprzystępnienia samochodu wysokiej klasy przeciętnemu nabywcy — znalazła wyznawców w fabrykach produkujących samochody Daimler i Sunbeam. Jakkolwiek obie wytwórnie zasadniczo produkują wozy luksusowe — to jednak obie wypuściły typy kosztujące ok. 450 funtów (12.000 zł.), lecz zaopatrzone we wszystkie nowości konstrukcyjne i gwarantujące długoletnią służbę.

Wprowadzone przez Daimlera przed dwoma laty hydrauliczne sprzęgło i skrzynka biegów, wymagająca jedynie nastawienia dźwigni przy kierownicy na żądany bieg — poczem nastąpi automatyczne włączenie biegu przy naciśnięciu pedału, rozszerza się coraz bardziej. Przyjęły je takie firmy jak: Armstrong-Siddeley, Lanchester, B. S. A.

Skrzynki przekładniowe dawnego typu zostały niemal zupełnie wyrugowane. Obecnie dominuje typ zsynchronizowanej skrzynki biegów, pozwalającej na przełączanie bez zgrzytu. Typ ten liczy wielki zastęp zwolenników.

Wiele fabryk zaopatrzyło swe wozy w urządzenie podobne do „wolnego koła” roweru, w sprzęgła automatyczne etc.

Kilka fabryk (Alvis, Sunbeam) pokazało modele o niezależnym resorowaniu kół dzięki resorom poprzecznym, więcej popularny jest typ w którym koła osadzone są na ramieniu odpychającym ku dołowi przez sprężynę spiralną (Buick, Cadillac, La Salle, Dodge, Chrysler).

Silniki wykazują dążenie do lepszej karburacji oraz gładkiej i cichej pracy. Dążenie do osiągnięcia z małego silnika jaknajwiększej mocy nieco osłabło, powodem tego jest obniżka podatku obliczanego od litrażu silnika.

Coraz częściej wchodzi w użycie silniki opatrzone w kilka gaźników. Widać w tem dążenie do otrzymania równomiernego rozdziału mieszanki między cylindry. Należy zauważyć, iż ostatnie typy gaźników (Solex i Zenith) posiadają specjalne urządzenia pomocnicze do rozruchu podczas zimna.

Wśród nadwozi znać wyraźny wpływ tendencji aerodynamicznych — nie przybierają one jednak tak pokraccznych form jak niektóre eksponaty wystawy paryskiej. Większość modeli posiada wbudowane w karoserję pomieszczenia na walizy. Poza tem zrobiono krok naprzód w kierunku wygody pasażerów opatrząc siedzenia nawet tańszych wozów w oparcia na łokcie. Zagadnieniem, które zostało rozwiązane w większości wozów, była sprawa wentylacji wnętrza.

Bardzo bogato przedstawiał się dział akcesorii samochodowych. Wśród łożysk kulkowych zwracało uwagę łożysko kulkowe firmy Hoffman o kulkach wielkości $\frac{1}{64}$ cala, (dotychczas najmniejsze kulki miały średnicę $\frac{1}{32}$ cala). Wystawiono szereg typów tłoków ze stopów lekkich, pierścieni tłokowych, wymiennych tulei cylindrowych, ekwipunku elektrycznego, akcesorii garażowych (pompy do mycia wozów, dźwigi, sprężarki do pompowania dętek, pompy benzynowe i t. d.).

Specjalny dział wodny zawierał silniki do motorówek i jachtów. Silniki przyczepne były reprezentowane słabo, dużo natomiast było silników do wbudowania w łódzie, przyczem typy większe przeznaczone dla jachtów należały przeważnie do silników wysokoobrotowych. W dziale łodzi i jachtów zwracał uwagę jacht spawany z blachy stalowej, oraz łódzie ze stopu lekkiego odporne na działanie wody morskiej.

Dział obozownictwa zawierał szereg przyczepek samochodowych t. zw. „caravan” o różnych wielkościach w których znajdować może pomieszczenie 2—5 osób. Przyczepki wyposażone są w łóżka, szafy, kuchenki, pozwalające na dłuższych wycieczkach obywać się bez hoteli, ustawiając swój dom na kołach przy drodze.

Niedomagania samochodów ujęte na podstawie wielu tysięcy wypadków przez Królewski Automobilklub w tablicę wskazują na przyczyny niedomagań w latach 1926 — 1933.

Jak się okazuje najczęstszym niedomaganiem jest uszkodzenie w przyrządach zapłonowych utrzymujące się stale na poziomie ok. 20%. Gaźnik daje 4% niedomagań. Trzy duże grupy niedomagań stanowią półoski (13.8%), skutki wypadków (w 1926 — 14.1%, w 1933 — 11.6%) oraz cylindry i tłoki (10%), dość często sprawiają kłopot sprzęgła (6%) oraz przeguby uniwersalne i wał kardanowy (4.2%).

W związku z wprowadzeniem silników szybkoobrotowych zaznaczyć można zwiększenie się procentu niedomagań rozrządu, zaworów oraz chłodzenia wodnego. Zmniejszenie wykazują natomiast osłabienia i mechanizm kierowniczy, zawieszenie oraz liczba wypadków (mimo zniesienia w r. 1931 szybkości maksymalnych dla samochodów osobowych) co tłumaczyć należy wyłożoną pracą konstruktorów oraz podniesieniem się poziomu prowadzenia samochodów.

Dla przemysłowców ma duże znaczenie okres „życia” samochodu — od niego zależy bowiem pojemność rynku wewnętrznego. Badania ustaliły, iż w Anglii samochód osobowy żyje 7,7 lat, samochód ciężarowy trwa przeciętnie prawie 9 lat. Oczywiście nie brano pojazdów użyteczności publicznej (taksówki, autobusy), które wykazują dużą zmienność, zależnie od nasilenia ruchu.

Przemysł angielski zgrupowany jest w Związku Wytwórców i Handlowców Samochodowych, na czele którego stoi Sir Herbert Austin, obejmując niemal bez wyjątku cały przemysł samochodów benzynowych, parowych, elektrycznych, akcesorii, gum i łodzi motorowych.

Związek załatwia sprawy związane z polityką handlową, prawodawstwem, normalizacją. W celu dostosowania się do potrzeb rynków kolonialnych Związek posiada filje w Australji, Nowej Zelandji, Afryce Południowej — w trakcie organizacji znajduje się filja w Indjach. Związek posiada w Egipcie reprezentanta, który obejmuje rejon Sudanu, Arabji, Palestyny, Syrii, Iraku i Persji.

Związek urządza corocznie w Olympji wystawy samochodów osobowych i ciężarowych oraz wydaje szereg książek jak np. wydawane corocznie:

„Przemysł Samochodowy Wielkiej Brytanji”, z którego zaczerpnięto szereg zacytowanych danych,

„Regestr firm przemysłu samochodowego”,

„Lista handlowców samochodowych”,

„Przewodnik dla klienta” i wiele innych.

Udział Polski w stosunkach handlowych z przemysłem samochodowym Wielkiej Brytanji był dotychczas nikły. Miejmy nadzieję, iż po nawiązaniu ściślejszych stosunków handlowych w motoryzowaniu naszego kraju weźmie udział kwitnący przemysł samochodowy Anglii.

Jan Okolski.

POROZUMIENIE RYNKOWE W STALACH SZYBKOTNĄCYCH WE FRANCJI

Jednym z nielicznych działów wytwórczości, w którym brak jest porozumień rynkowych, jest dział stali szlachetnych. Próby kartelizacji, czy porozumień cennikowych rozbiły się zawsze o opór zainteresowanych, którzy twierdzili, że stal szlachetna, jako towar wybitnie markowy (znakowany), nie nadaje się do kartelizacji. Stan ten obserwowaliśmy zarówno na naszym rynku krajowym, jak też i na rynkach innych krajów produkujących.

Jednak próby uporządkowania działalności rynkowej producentów stali szlachetnych podejmowane były niejednokrotnie, a zagadnienie uporządkowania sprzedaży w tym dziale jest ciągle aktualnym przedmiotem badań.

Ostatnio francuska prasa fachowa doniosła, że pomiędzy stalowniami francuskimi doszło do porozumienia w sprawie cen stali wolframowej, sprzedawanej ze składów fabrycznych w Paryżu.

Ustalono trzy kategorie cen stali: *najniższą* — dla fabryk narzędzi, *średnią* — dla hurtowników i wielkich konsumentów i *najwyższą* — dla drobnych odbiorców.

Dla orientacji w sposobie układu przyjętego cennika podajemy poniżej ceny na stal o zawartości 14% i 18% wolframu:

odbiorca	14% wolframu	18% wolframu
	cena za 1 kilogram	
fabryki narzędzi	12 franków	16 franków
hurtownicy i wielcy konsumenci	14 " "	18 " "
drobni odbiorcy	16,50 " "	20 " "

Zasada, że najniższe ceny na stal winny być przyznane fabrykom narzędzi, była u nas oddawna wysuwana, jako jeden z postulatów związkowej Grupy Producentów Narzędzi.

Przyjęcie tej zasady we Francji umacnia w przekonaniu, że i w Polsce postulat fabryk narzędzi winien doczekać się pełnej realizacji. Zaznaczyć należy, że do tej pory tylko Huta Pokój przyznała zrzeszonym fabrykom narzędzi dodatkowy specjalny rabat.

G.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Obniżenie rabatu na maszyny rolnicze w Niemczech. Niemieckie zrzeszenie fabryk maszyn rolniczych (Fachgruppe Landmaschinenbau) rozesłało nową listę rabatową na maszyny rolnicze. W ostatnich czasach wskutek ostrej konkurencji rabaty udzielane przez poszczególne fabryki wzrosły tak bardzo, że sprzedaż maszyn rolniczych odbywała się po cenach niższych od kosztu własnego produkcji.

Rosyjska surówka w Belgji. Na rynku belgijskim znajduje się od pewnego czasu rosyjska surówka he-

matytowa, zawierająca, jak wiadomo, pewną ilość manganu.

Cena rosyjskiej surówki kształtuje się na poziomie holenderskiej surówki hematytowej i wynosi 330 — 340 franków belgijskich za tonnę (około 85 zł).

Z angielskiego rynku surówki. Import surówki do Wielkiej Brytanji wynosi około 90 000 tonn miesięcznie.

Do niedawna w imporcie tym główną rolę odgrywali producenci francuscy, belgijscy i holenderscy. Obecnie import surówki do Wielkiej Brytanji pokrywany jest niemal w całości, bo w cyfrze 76000 tonn, przez Indje.

Afganistan kupuje niemieckie samochody i motocykle. W tegorocznych targach w Kabulu wzięty udział niemieckie fabryki samochodów i motocykli. Wszystkie eksponaty zostały sprzedane. Nadto niemieckie fabryki samochodów otrzymały szereg zamówień, wobec czego postanowiły otworzyć w Kabulu warsztat reparacyjny i skład części zamiennych.

Chiny kupują parowozy i wagony w Wielkiej Brytanji. Pomiędzy rządem chińskim a grupą przemysłowców angielskich podpisana została umowa o dostawę 16 parowozów i 300 wagonów. Sfinansowaniem transakcji zajmie się grupa banków angielskich z Bankiem Hongkong-Szanghaj na czele.

Hanomag w koncernie Vereinigte Stahlwerke. „Deutsche Bergwerks-Zeitung” podaje, że znana fabryka Hannoversche Maschinenfabrik A. G. (Hanomag) przeszła w orbitę wpływów kapitałowych koncernu Vereinigte Stahlwerke.

Rząd czechosłowacki podwoił sumę gwarancji kredytów eksportowych. Rząd czechosłowacki, który do tej pory udzielał gwarancji kredytów eksportowych w granicy do 600 milionów koron czeskich, podniósł tę sumę do wysokości 1200 milj. koron.

Przemysł samochodowy w Stanach Zjednoczonych. Zakłady „Ford-Motor”, w przewidywaniu polepszenia się sytuacji gospodarczej, zdecydowały wyśokość produkcji na 1935 rok na 1 milion wozów. Byłaby to najwyższa cyfra jaką zanotowano począwszy od 1930 roku, w którym wymienione zakłady wypuściły na rynek 1 485 tysięcy samochodów.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 13.XI.1934 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	2608	Miedź standard	713
Antymon	1421	Ołów miękki	267
Cyna standard	5961	Nikiel	5281
Cynk hutniczy	310	Rtęć	9106
Miedź elektrolityczna	795	Srebro za 1 kg.	90

Na rynku londyńskim w bieżącym tygodniu ceny metali kształtowały się, w porównaniu z ostatnimi naszymi notowaniami, następująco: w pierwszym rzędzie podniósł się ogromnie kurs antymonu, który w ostatnich tygodniach wykazuje stałą tendencję silnie zwyżkową. Notowania londyńskie z dn. 13 b. m., w porównaniu z ostatnimi notowaniami z dn. 30.X. r. b., wykazują zwyżkę antymonu o 50%. Do dnia dzisiejszego zwyżka ta nie jest wyjaśniona. Z innych metali srebro wzrosło o ok. 7%; spadły natomiast: cynk o ok. 7%, miedź standard o ok. 5½%, miedź elektrolityczna o ok. 5%, ołów o ok. 5¼% i cyna o ok. 0,5%. Aluminium nikiel i rtęć bez zmiany.