



Nr 5.

Warszawa, dn. 9 marca 1935 r.

Ogóln. zbioru Nr 626.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych—Prezes Rady Związku inż. **Piotr Drzewiecki**.
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: Przemysł polski i nasze położenie gospodarcze. — Stan przemysłu metalowego w lutym 1935 r. — Rozporządzenie o dostawach. — Cięcie i rozbiórka statków na złom w Gdyni. — Eksport wyrobów metalowych w oświetleniu przemysłowców (ciąg dalszy). — Osobiste. — Komunikat P. K. Norm. — Komunikat Państwowego Instytutu Eksportowego. — Wiadomości z zagranicy. — Kronika. — Ceny.

„PRZEMYSŁ POLSKI I NASZE POŁOŻENIE GOSPODARCZE”

Pod powyższym tytułem wyszła nowa praca **Bohdana Cywińskiego** której ogólną treść wyraża podtytuł: „Uwagi na tle bilansów przemysłowych spółek akcyjnych z lat 1928 — 1933”.

Dwa lata temu inż. Bohdan Cywiński napisał książkę p t. „Kolejnictwo polskie w dobie kryzysu”. Wówczas postawił sobie za cel zbadanie sytuacji kolejnictwa polskiego — jednej z najważniejszych dziedzin gospodarki państwowej. Teraz zajął się opracowaniem zagadnienia o charakterze bardziej ogólnym, a mianowicie zbadaniem położenia całego przemysłu polskiego w dobie obecnej.

Autor przystąpił do pracy w sposób wybitnie oryginalny i dotąd zupełnie niewyzyskany; za podstawę i kryterjum wziął bilanse przemysłowych spółek akcyjnych za okres pięcioletni. W ten sposób, zamiast stworzenia jeszcze jednej z wielu teorii na temat przyczyn obecnego kryzysu, nieopartych często na żadnych danych liczbowych poza ilością bezrobotnych, dał obraz realny obecnego stanu przemysłu polskiego, ilustrując go szeregiem ciekawych wykresów.

Część pierwsza książki poświęcona jest technice badania bilansów, zastosowanej przez autora i podanej w formie jasnej i zwięzłej. By nie przeciążać pracy ogromnym materiałem cyfrowym, autor ograniczył się do podania jednej ogólnej tablicy, obejmującej cały przemysł i jego poszczególne gałęzie, z podziałem na grupy i podgrupy. Rozmiary pracy nie pozwoliły rzecz prosta, na szczegółowe opracowanie pojedynczych gałęzi przemysłu — nie leżało to zresztą w zamierzeniach autora; pragnął on właśnie otrzymać wynik ogólny, aby z niego wysnuć wnioski co do obecnego położenia gospodarczego Polski. Dlatego też poszczególne przemysły zostały naszkicowane niejako fragmentarycznie, czasem w kilku nieledwie zdaniach. Jak to zresztą

zaznacza sam autor, zagadnienie zbadania każdej gałęzi przemysłu pozostaje kwestją otwartą do szczegółowego opracowania.

W drugiej części pracy autor wskazuje jakie wyniki gospodarcze osiągnął przemysł w latach 1928 — 33. Analiza szczegółowa ogromnego materiału, obejmującego blisko 4 tysiące bilansów przemysłowych spółek akcyjnych, podzielonych na 20 zasadniczych przemysłów i 58 grup, pozwala zdać sobie sprawę z wyników osiągniętych na tym odcinku przez polskie życie gospodarcze. W krótkim sprawozdaniu nie możemy podać najbardziej nawet ciekawych cyfr. jakie przytacza autor, zaznaczamy tylko, że kapitał akcyjny wszystkich zbadanych spółek w liczbie 1067 został obliczony na 3125,6 milionów złotych.

Zobaczmy teraz jak autor przedstawia w skrócie sytuację przemysłu metalowego, na którą, rzecz jasna, w naszym sprawozdaniu baczniejszą zwrócimy uwagę. Kapitał akcyjny 124-ch poddanych analizie spółek metalowych został ustalony na 218476 tysięcy złotych; stosunek kapitału akcyjnego do kapitałów własnych wynosi 54,6% (przeciętny dla wszystkich przemysłów — 58,2%), przyczem przemysł metalowy znajduje się na 6 miejscu. Przeciętny kapitał akcyjny spółki w przemyśle metalowym wynosi 1763 tys. zł., i pod tym względem przemysł ten stoi na 11-em miejscu t. zn., że cechą charakterystyczną dla przemysłu metalowego jest przedsiębiorstwo średniej wielkości, co widzimy z tablicy następnej, gdzie na 124 spółki mamy zaledwie 8 wielkich, t. zn. mających od 8 — 20 milj. zł. kapitału, a ani jednej o kapitale powyżej 20 milionów złotych; te osiem spółek stanowią jednak 42,4% całego kapitału akcyjnego w przemyśle metalowym. Udział kapitałów zagranicznych w przemyśle metalowym i elektrycznym łącznie autor oblicza na 33,6%, przyczem cyfra ta napewno jest raczej zbyt niska. Majątek stały, t. j. wartość inwestycji, wyno-

si 442469 tys. zł. Dywidenda wypłacana rocznie stanowi 2,85% kapitału akcyjnego (przeciętna dla wszystkich przemysłów — 2,55%).

Wydzielony osobno przemysł elektrotechniczny posiada 28 spółek o kapitale akcyjnym 51 967 tys. złotych. Wartość majątku określona na 63 miliony złotych. Wypłacona dywidenda stanowi 1,12%. Sytuację tego przemysłu autor kreśli w szczególnie ciemnych barwach.

Po pobieżnym przeglądzie poszczególnych gałęzi przemysłu autor przechodzi do szczegółowej oceny majątku narodowego umieszczonego w inwestycjach wszystkich zbadanych spółek akcyjnych i wyprowadza wnioski, niestety bardzo smutne, które w najogólniejszej formie dadzą się sprowadzić do zupełnego braku środków obrotowych, rujnującej zależności od wierzycieli krajowych i kapitału zagranicznego. Zwiększa to ogromnie koszty własne produkcji, co z kolei wpływa, wobec niestychanie rozwiniętej walki konkurencyjnej, na stosowanie kalkulacji przemysłowej z zupełnym pominięciem odpisów amortyzacyjnych. Wskutek tego majątek stały przemysłu z roku na rok systematycznie topnieje, powodując niewypłacalność poszczególnych spółek, co pociąga za sobą ogromne straty dla całego życia gospodarczego Polski.

W okresie pięcioletnim spółki poniosły na majątku i oprocentowaniu kapitałów akcyjnych straty wynoszące blisko 3 miljardy złotych, czyli przeszło 50% pierwotnych kapitałów własnych. Wartość akcji spadła w okresie 1928 — 1931 o przeszło 70%.

Po stwierdzeniu ciężkiego stanu obecnego polskiego aparatu wytwórczego autor przechodzi w trzeciej części do uwag, które nasunęły mu się o trudnościach gospodarczych. Porusza w niej szereg aktualnych zagadnień, a mianowicie: o kryzysie światowym, sytuacji rolnictwa w Polsce i związane z nią sprawą przeludnienia polskiej wsi o bezrobociu i systemie walki z niem, przeprowadzając bardzo ciekawy podział na bezrobotnych i robotnych, o ubezpieczeniach społecznych, które poddaje rzeczowej i ostrej krytyce; o emeryturach; dalej o przedsiębiorstwach państwowych, o polityce rolniczej i przemysłowej, o deflacji i kapitalizacji wewnętrznej.

Następnie autor omawia szczegółowo kalkulację przemysłową, od której zależy opłacalność produkcji. Mówiąc o niej, autor wskazał na charakterystyczny objaw, na który ostatnio niejednokrotnie zwracano uwagę na posiedzeniach, w odczytach, a nawet w prasie, a mianowicie na rosące z roku na rok zjawisko produkowania, wobec zastoju, wszystkiego przez wszystkie fabryki choćby do tego najmniej przygotowane technicznie; stąd pochodzą liczne niespodzianki przy przetargach. Taki stan rzeczy wywołuje niepotrzebne inwestowanie się fabryk nieprzygotowanych do danej produkcji. Drugim zabserwowanym objawem jest ślepe naśladowanie nowych działów produkcji, co w praktyce przedstawia się w sposób następujący: jedna fabryka zaczyna produkować rzecz dotąd niewyrabianą w kraju, natychmiast szereg innych wytwórni, zamiast poszukać innego obiektu, również niewyrabianego, zaczyna naśladować fabrykę pierwszą, podejmując produkcję tego samego artykułu, wskutek czego po pewnym czasie podaż jego przewyższa popyt. Żad-

na fabryka nie może tego działu rozwijać, bowiem produkcja się nie opłaca i po pewnym czasie fabryki albo zamykają nierentujący się dział, albo bankrutują, marnując w ten sposób sumy włożone w inwestycje. Trzecim objawem, już wyłącznie dotyczącym przemysłu metalowego, jest konkurencja hut żelaznych czyniona przemysłowi metalowemu przetwórczemu. Huty pod osłoną wysokiej ceny żelaza chronionej kartelem, mając same tańsze żelazo własne, zakładają warsztaty przetwórcze i oferują wyroby po cenie, z którą żadna fabryka metalowa ze względu na wysoki koszt surowca nie może konkurować. Huty do tej produkcji muszą przeprowadzić niezbędne inwestycje, a tymczasem fabryki metalowe stoją.

Ostatnia IV-ta część pracy nosi tytuł „W poszukiwaniu dróg naprawy“. Autor stwierdza w niej że największą klęską i największym złem, potęgującym kryzys, jest bezrobocie, zarówno jawne jak ukryte, którego powodem jest z jednej strony przeludnienie polskiej wsi i brak kultury gospodarczej polskiego rolnika, z drugiej strony — ruina przemysłu pozbawionego kapitału; przemysł ten, jak stwierdza autor, „jest polskim tylko z nazwy“. Przemysł ten zamiast wchłaniać ludność ze wsi, zamiast rozwijać się — upada, bo brak mu kapitałów i narzędzi pracy. Coraz bardziej bierze go pod swój nadzór państwo. Autor kreśli w dalszym ciągu jakie według niego powinny być zadania przemysłu, władz państwowych, a wreszcie społeczeństwa, aby zmienić na lepsze istniejący stan rzeczy. Do zadań przemysłu należą przede wszystkim racjonalizacja zatrudnienia. Chcąc ją przeprowadzić, przemysł polski powinien się zorganizować celem racjonalnego podziału i koncentracji produkcji, aby nie zatrudniać równolegle licznych warsztatów produkcją jednakowych wyrobów; równocześnie pod auspicjami rządu przemysł powinien rozpocząć celową produkcję artykułów dotąd niewyrabianych. Drugim zadaniem przemysłu byłoby przeprowadzenie racjonalizacji metod pracy fabrycznej. Wreszcie trzecim zadaniem: byłoby uporządkowanie finansowe t. zw. prerachowanie bilansów według ich istotnej obecnej wartości majątkowej (w/g cen rynkowych) i oczyszczenie ich z wartości nierealnych, przyczem przedsiębiorstwa, które znalazłyby się pod bilansem, powinny ulec likwidacji.

Do zadań władz państwowych według autora należą: podział i racjonalizacja pracy, oszczędność, powiększenie produkcji i zatrudnienia drogą gruntownej zmiany dotychczasowego systemu zwalczania bezrobocia, który doprowadził w praktyce do powiększenia bezrobocia; przeprowadzenie szeregu postulatów w zakresie przywozu, wywozu i t. d. wreszcie — popieranie kapitalizacji wewnętrznej. Wkońcu autor zwraca się z apelem do społeczeństwa, aby należytem zrozumieniem spraw gospodarczych i oszczędzaniem przyczyniło się również do poprawy naszego położenia.

Kończąc sprawozdanie zaznaczamy, że książka p. Bohdana Cywińskiego, która spotkała się z dużym zainteresowaniem dzięki starannemu opracowaniu materiału statystycznego i ciekawemu ujęciu najaktualniejszych zagadnień gospodarczych doby obecnej, powinna znaleźć się w ręku każdego przemysłowca.

J. G.

STAN PRZEMYSŁU METALOWEGO W LUTYM 1935 R.

Na posiedzeniu Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w d. 20 lutego 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 z powodu braku zamówień mają jak i przedtem słabe zatrudnienie. Czynione są starania o zamówienia na eksport i oczekiwany jest wynik przetargu na lokomotywy dla Egiptu, gdzie polskie ceny wypadły najkorzystniej.

W fabrykach budowy wagonów niedostateczny stan zatrudnienia trwa w dalszym ciągu. Wykańczane są resztki posiadanych zamówień a nowych zamówień, na które się liczy, jak dotąd brak. Widoki na najbliższą przyszłość—niepewne.

Fabryka budowy obrabiarek do metali. W stosunku do grudnia r. ub. stan zatrudnienia, skutkiem pewnego ożywienia w tym zakresie, nieco się poprawił. Ukazują się nieliczne zamówienia prywatne i są pewne nadzieje na zamówienia eksportowe. Wymagania co do jakości rosną, zaś ceny są niskie.

Fabryki narzędzi warsztatowych. W dziale narzędzi precyzyjnych posiadają stan zatrudnienia względnie zadowalający. Dużą energję w sprzedaży wykazują fabryki innej specjalności, ale posiadające dobrze postawione własne narzędziownie. Ożywienie nastąpiło w narzędziach czarnych dzięki szeregowi prac podjętych nad usprawnieniem tej produkcji, która w roku ubiegłym zwiększyła się w stosunku do r. 1933 o 100%.

Odlewnie żeliwa Okręgu Warszawskiego miały stan zatrudnienia bez zmiany w porównaniu ze stanem z grudnia r. ub.

W przemyśle odlewniczym wogóle dają się zauważyć niejaki przebłyski poprawy i żywione są nadzieje na polepszenie sytuacji rynkowej. Nierentowność produkcji w dziale odlewów handlowych wywołuje tendencje do wyspecjalizowania szeregu dziedzin przemysłu odlewniczego, który poza tem ujawnia dążność do większego skonsolidowania na drodze zrzeszenia się i szukania własnymi siłami dróg do przeciwdziałania niezdrowej konkurencji oraz zahamowania rujnącego spadku cen.

Fabryki rur stalowych spawanych i bez szwu miały w styczniu i lutym bardzo zły stan zatrudnienia, gorszy niż w roku zeszłym w tym samym czasie. Eksport słę zmniejszył i kartel międzynarodowy w tym dziale w związku z zamknięciem rynku francuskiego stoi pod groźbą rozpadnięcia się.

W fabrykach instrumentów precyzyjnych istnieje pewne ożywienie i stan zatrudnienia jest większy niż średni.

Fabryki opakowań blaszanych, których zmniejszony stan zatrudnienia pozostaje bez zmiany stwierdzają dalszą niżkę cen. Wdrożona akcja zapobiegawcza doprowadziła do zawarcia porozumienia i stworzyła wspólne biuro sprzedaży, które częściowo rozpoczęło już swoje funkcje.

Fabryki konstrukcji stalowych i mostowych mają zły stan zatrudnienia i słabe widoki na poprawę, której oczekiwanie w horoskopach grudniowych zawiodło. Spodziewane zamówienia na podnośniki dla Gdyni jako trudne do podzielenia, przynieść mogą potrzebne zatrudnienie tylko niektórym z fabryk tego działu.

W fabrykach okręgu Łódzko-Kaliskiego zatrudnienie wogóle jest bardzo słabe i widoków na poprawę narazie niema. W odlewniach tego okręgu stan jest trochę lepszy, ale ceny obniżają się dalej. Stosunkowo niezły stan zatrudnienia wykazują fabryki maszyn włókienniczych, ale mają one trudną walkę z konkurencją zagraniczną pracującą na tańszych niż u nas surowcach. Fabryki grempli w transakcjach eksportowych pozakontyngentowych napotykały wielkie trudności.

W fabrykach Okręgu Dąbrowieckiego ważniejsze zmiany od grudnia nie zaszły. Kiedy jedne z nich zwalniają robotników dla braku zamówień, inne przyjęły nowych na skutek otrzymanych poważniejszych zleceń.

W Okręgu Górno-Sląskim fabryki stowarzyszone pracowały w r. 1934 nieco lepiej niż w roku poprzednim. Tempo tej poprawy było wszakże bardzo wolne i ceny w dalszym ciągu były niedostateczne. Najślabiej był zatrudniony dział konstrukcji żelaznych. Istniał nieduży eksport do Rosji. Obecny stan zatrudnienia w niewielkiej tylko części wyczerpuje możliwości produkcyjne fabryk, które pracują obecnie tylko z nadzieją, że zczasem nastąpi poprawa.

W Stoczni Gdyńskiej rozwój odbywa się pomyślnie. Zatrudnienie jest stosunkowo duże i stale się zwiększa. Instalacje Stoczni są pierwszorzędne i wykonanie robót bez zarzutu. Podłużono znacznie istniejący dok, w którym dokonywana już jest naprawa większych statków morskich. W porozumieniu ze Związkiem Hut przy projektach nowych statków stosowane są wyłącznie profile wyrabiane w kraju. Widoki na przyszłość zapowiadają się zupełnie dobrze.

W fabrykach budowlano - instalacyjnych, poczynając od marca 1934 r. zaznaczyło się ożywienie spowodowane wzmocnionym ruchem budowlanym roku ubiegłego, przy dominującym udziale robót rządowych. Ujawnił się również ruch budowlany prywatny w związku z ulgami podatkowymi dla nowych budowli. Konkurencja w tym dziale była duża, a ceny niskie nie pokrywały w całości kosztów produkcji.

Naogół w sprawozdaniach przeważał brak nuty optymistycznej. Stwierdzono, że jesteśmy ciągle na dole kryzysu. Perspektywy gospodarcze na początku roku pozostają niewyjaśnione, lecz nie należy tracić nadziei, że dalsze miesiące roku bieżącego ukształtują sytuację być może pomyślniej niż to się zapowiada obecnie.

W. J.

ROZPORZĄDZENIE O DOSTAWACH

Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach opracowuje wydawnictwo p. t. „Rozporządzenie Rady Ministrów o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, Samorządu oraz instytucji prawa publicznego“, zawierające komentarze, opracowane przez znawców tego przedmiotu.

CIĘCIE I ROZBIÓRKA STATKÓW NA ZŁOM W GDYNI

Uzyskiwanie złomu żelaznego z rozbiórki wielkich obiektów metalowych, jak mosty, konstrukcje stalowe, wycofany sprzęt wojenny, tabor kolejowy oraz statki, jest rzeczą praktykowaną od szeregu lat prawie we wszystkich państwach zachodnio-europejskich i Ameryki Północnej. Z chwilą zastosowania do cięcia żelaza tlenu, uzyskiwanie tą drogą złomu przybiera wielkie rozmiary, stanowiąc odrębną gałąź przemysłu metalowego.

Polska nie posiada dotychczas tej gałęzi przemysłu, pomimo, że zapotrzebowanie na złom stalowy zwiększa się z roku na rok i w ostatnich czasach doszło do bardzo poważnej cyfry 350 tysięcy tonn złomu rocznie.

Poza nieznaczną w stosunku do zapotrzebowania ilością złomu wytwarzanego ze starych okrętów przez Stocznnię Gdańską, złom napływał do Polski z różnych krańców świata i czy to z braku inicjatywy, czy też z obawy ryzyka stan ten trwa przez długi okres lat 15-tu.

Dopiero w roku 1934, z inicjatywy Centrali Zakupu Złomu Polskich Hut Żelaznych, wpływającej z dobrze pojętego patriotyzmu gospodarczego, postanowiono zapoczątkować w Polsce tę nową gałąź przemysłu. Narazie w formie eksperymentu, a w razie jego udania się — zorganizowania jej na wielką skalę.

Ponieważ jedynym do tego celu terenem w Polsce jest Gdynia, przeto powierzono tę pracę pionierską firmie „Stocznia Gdyńska S. A.”, która najlepiej odpowiadała temu zadaniu z punktu widzenia urządzeń technicznych, terenowych i kierowniczych.

Prace nad rozbiórką i cięciem statków na złom trwają w Stoczni Gdyńskiej już od 3-ch miesięcy. Jest to skądinąd okres krótki, jednak w danym wypadku w zupełności wystarczający, ażeby orzec, czy tego rodzaju przemysł w Polsce opłaca się i czy może dać zadowalające wyniki.

Dotychczas rozebrano już w Stoczni i pocięto na złom stary norweski statek s/s. „Dusken“ (Dead weight, inkl. bunkers 675 tonn), uzyskując z rozbiórki jego 220 tonn złomu stalowego, około 25 tonn złomu żeliwnego i 3 t. innych metali (miedź, mosiądz i ołów). Obecnie w trakcie rozbiórki znajduje się okręt fiński s/s. Maininki“ o pojemności około 1250 t.

Pomimo całego szeregu nieudomagań i błędów, nieuniknionych w każdej pracy pionierskiej, a wynikających przeważnie ze stosowania prowizorjów i braku technicznych środków załadunkowych rezultat osiągnięto więcej niż zadowalający, gdyż cena wyprodukowanej tonny złomu stalowego w Stoczni wypadła nie wyższą niż tonny złomu importowanego.

Trzymiesięczny okres praktyki „Stoczni Gdyńskiej“ przy rozbiórce statków na złom dał możliwość wyciągnięcia szeregu wniosków, pozwalających określić, jak powinna być zorganizowana ta nowa gałąź przemysłu i jakimi drogami można byłoby uzyskać jeszcze lepsze rezultaty oraz niższe koszty, a temsamem nietylko uwolnić się od importu złomu zagranicznego, lecz nawet eksportować złom produkowany w Polsce, konkurując bardzo skutecznie na rynku światowym.

Głównymi czynnikami pomyślnego rozwoju przedsiębiorstwa rozbiórki statków na złom są: produkcja masowa minimum 500 tonn miesięcznie; zainteresowanie się tą gałęzią przemysłu krajowych fabryk tlenu i karbidu, które, biorąc pod uwagę masową konsumpcję swoich fabrykatów, dostarczałyby ich po cenach najniższych; wybudowanie w tym celu ewentualnie fabryki tlenu w Gdyni i doprowadzenie go rurociągiem; wreszcie niezbędne urządzenia techniczne, specjalnie przystosowane do rozbiórki okrętów, jak slipy, dźwigi, kafary i t. p. Wydajność „Stoczni Gdyńskiej“ mogłaby wynosić miesięcznie około 4000 tonn złomu żelaznego.

Uważamy za zbyt czczone poruszać temat korzyści materialnych, wynikających z rozwoju tej nowej dziedziny przemysłu krajowego, gdyż znane są one każdemu, — a w obecnych czasach powszechnego kryzysu gospodarczego i plagi bezrobocia nabierają znaczenia ogólnospołecznego i państwowego.

EKSPORT WYROBÓW METALOWYCH W OŚWIETLENIU PRZEMYSŁOWCÓW

(Ciąg dalszy, p. Nr 4 „P. M.”)

VII.

Przemówienie inż. G. Włodka.

Przy podejmowaniu eksportu polski przemysł metalowy napotyka stale na niemożliwe do przezwyciężenia, w warunkach dzisiejszych, przeszkody w postaci ostrej konkurencji wagowej przemysłów mostowych innych krajów, a przede wszystkim Rzeszy Niemieckiej.

Możliwość stosowania do budowy mostów stali szlachetniejszej o wyższej wytrzymałości pozwala na oferowanie konstrukcyj znacznie lżejszych.

Już w trzecim dziesiątku bieżącego stulecia niemiecki przemysł mostowy zaczął stosować zamiast stali węglistej St 37, stal specjalną o dużej zawartości krzemu, t. zw. stal Si.

Dolna granica wytrzymałości tej stali była 48 kg. Stosowanie jej do budowy mostów pozwalało na zmniejszenie wagi przeseł małej rozpiętości o 18 do 28%. Dla mostów budowanych z przeseł o dużej rozpiętości oszczędność w wadze dochodziła do 33%.

Wśląd za przemysłem niemieckim poszedł przemysł czeski, francuski i inne.

Nasz przemysł mostowy spotkał się pierwszy raz z konkurencją stali Si na wielkim przetargu, ogłoszonym w lecie 1927 r. przez zarząd kolei Wschodnio-Chińskiej na budowę dużych mostów na rzekach Sungari i Noni.

Na przetarg ten złożone zostały oferty przez przemysły wielu krajów z propozycją wykonania mostów ze zwykłej stali i ze stali Si.

Najkorzystniejszą ofertą co do globalnej ceny i wagi była oferta ze stali Si firmy Skoda z Czechosłowacji, której powierzono dostawę.

Posiadamy pewne wiadomości, iż stosowanie stali Si zostało zaniechane z różnych względów.

Stal ta trudno się obrabia, źle reaguje na niską temperaturę. Przemysł Rzeszy Niemieckiej zamiast stali Si zaczął stosować najpierw stal węglistą z dolną granicą wytrzymałości również 48 kg.

Obecnie szerokie rozpowszechnienie ma w Niemczech stal t. zw. „Union“ marek A i B.

Minimalna wytrzymałość stali A — 52 kg i stali B—56 kg. Stal ta zawiera poważne domieszki miedzi i chromu. Przy stosowaniu stali Union oszczędność w wadze przeseł otrzymuje się jeszcze większą. Jakoby cena tej stali Union, chociaż stal jest opatentowana, nie wiele przekracza cenę zwykłej stali 37.

W drugiej połowie roku zeszłego przemysł mostowy polski prowadził ostrą walkę o dostawę pewnych obiektów mostowych dla Łotwy.

Oferty firm niemieckich proponowały wagi niższe o ca 15 do 18% od ofert polskich. W tej walce konkurencyjnej pomimo, że w rezultacie globalna suma polskiej oferty, przy znacznie wyższej wadze, przy największym wysiłku była niższa od sumy oferty niemieckiej, niestety zamówienia przemysł polski nie otrzymał, gdyż na mocy specjalnego układu pomiędzy rządem łotewskim i niemieckim dostawa miała być załatwiona w drodze wymiany kompensacyjnej za masło łotewskie.

Tu należy dodać, że w końcu dostawa nie doszła do skutku i, według posiadanych informacji, jeszcze w roku bieżącym będą ogłoszone nowe przetargi.

Ostatnią próbą eksportową było oferowanie pewnych niewielkich partii mostów kolejowych dla Brazylii. Przemysł polski oferował ceny bardzo niskie (zgóry zadane), zamówienia jednak nie otrzymał, gdyż wagi mostów, oferowane przez wytwórnie polskie były wyższe od wag konkurencji od 17 do 25%.

Hutnictwo żelazne polskie wyrabia do budowy mostów, zresztą zgodnie z warunkami technicznymi Polskich Kolei Państwowych, tylko stal 37.

Należy zwrócić uwagę, że jeżeli odrzucić względy o charakterze dumpingowym przy eksporcie, stosowanie stali o wysokiej wytrzymałości dla budowy mostów uważane jest za racjonalne tylko przy dużych rozpiętościach przeseł, gdy własna waga mostu odgrywa dużą rolę przy jego obliczeniu.

Mosty budowane z wysokowytrzymałościowej stali pod wieloma względami ustępują mostom ze zwykłej stali 37, a przede wszystkim są bardzo mało sztywne.

Jedynie w wypadku, jeżeli koszt stali wysokogatunkowej różniłby się niewiele od kosztu stali 37 tak, że globalna wartość mostu byłaby niższa, dzięki oszczędności na wadze, jest racjonalnym i wskazanym stosowanie takiej stali.

W naszym kraju nie ma tak wielkich i głębokich rzek, na których przy budowie mostów byłoby kategorycznie wskazanym stosowanie stali wysokowytrzymałościowej.

Rzeczywiście w tej sytuacji położenie przemysłowca metalowego, pragnącego eksportować swoje wyroby, jest trudne.

Nie można się też dziwić hutnictwu polskiemu, że przy tak minimalnej konsumpcji żelaza, jaką mamy w Polsce (w roku ubiegłym 11,6 kg na głowę) i przy takim układzie stosunków, że (cyfry z roku 1933) przy ogólnej produkcji walcowni 564 000 tonn wywiezione zostało zagranicę, jako zwykła stal budowlana, aż 227.000 ton (z tego do Sowieców 195 tys. tonn), po cenach stratnych, nie ma interesu, a nawet możliwości podejmować trudne i kosztowne próby masowej produkcji nowej stali, która dodat-

kowo musi być tania, specjalnie dla potrzeb eksportu mostów, wytwarzanych w Polsce.

Wiadomo nam jest, że rozwiązanie tego zagadnienia jest obecnie przedmiotem specjalnych studjów i narad w łonie naszego hutnictwa żelaznego.

VIII.

Przemówienie Dr. E. Wislockiego.

Główne pozycje naszego bilansu po stronie wywozu stanowią artykuły o charakterze surowcowym, względnie półsurowcowym. W tym stanie wydaje się wskazanym forsowanie wywozu artykułów, zawierających w sobie możliwie największy udział czynnika pracy, jak więc wyrobów gotowych, powstałych w drodze daleko idącej przeróbki surowców. Do tej kategorii należą właśnie naczynia emaljowane, w koszcie produkcyjnym których robocizna stanowi 50%, a w uwzględnieniu robocizny zawartej w wsadzie (blacha, chemikalje) przeszło 60%.

W latach konjunktury naczynia emaljowane stanowiły stosunkowo znaczną pozycję w wywozie polskim, np. w najlepszym roku 1927 wywóz eksportowy naczyń osiągnął wysokość około 7.000.000 kg. wartości ca. 16.000.000 zł. W latach następnych do roku 1931 następuje powolny spadek, zaś w roku 1932 gwałtowne załamanie się, doprowadzające do niemal całkowitego zaniku eksportu. Dopiero w drugiej połowie 1933 zaznacza się nieznaczna poprawa, w roku zaś 1934 już znacniejszy wzrost, tak że w tym roku osiągnięta zostanie mniej więcej cyfra roku 1931 około 1.200.000 kg.

Przyczyna gwałtownego spadku w latach 1931 do połowy 1933 leży przede wszystkim w spadku ogólnej konsumpcji w świecie. Obliczenia tego obniżenia się w stosunku procentowym do okresu konjunktury nie da się ściśle przeprowadzić. Drugim ważnym czynnikiem jest niezależnie od spadku konsumpcji utrata szeregu rynków eksportowych przez fabryki europejskie na rzecz nowopowstałej konkurencji. Szacunkowo przyjąć należy, że eksport europejski obniżył się w roku 1934 w stosunku do 1928 o około $\frac{2}{3}$. Specjalnie stosowana polityka celna krajów dotychczas importowych doprowadziła do powstania w wielu państwach nowych fabryk. I tak np. Japonia zdołała w paru latach uruchomić tak znaczną produkcję, że pokrywa nie tylko swe własne zapotrzebowanie, ale swoim niesłychanie tanim, zresztą niskogatunkowym, towarem potrafiła odebrać europejskim fabrykom szereg bardziej odległych rynków azjatyckich i częściowo afrykańskich na artykuły masowe. Różnice w cenach japońskich i europejskich dochodzą do 40%. Powstały, względnie znacznie rozwinęły swą produkcję, fabryki w Argentynie, rynku dotychczas specjalnie dla polskich fabryk pojemnym, we Włoszech, Finlandji, Grecji, Anglii i Egipcie. Spadek cen w okresie od 1928 do 1934 r. waha się, zależnie od artykułów i rynku zbytu, między 40 a 60%.

Polskie fabryki w okresie tym zmuszone zostały do ograniczenia swej akcji jedynie do starań, mających na celu utrzymanie swej organizacji zbytu, i koneksji z odbiorcami, by włożone w swoim czasie wysiłki zdobycia poszczególnych zysków zupełnie nie zostały stracone i by każde polepszenie konjunktury móc szybko i odpowiednio wyzyskać. Z początkiem bieżącego roku zaznacza się pewna

ogólna poprawa na światowych rynkach, poprawa idąca nie tylko w kierunku nadwyżki cen, dających się uzyskać, ale zwiększenia zapotrzebowania.

Z powyższych wywodów nie można wyciągnąć wniosku, że eksport emalii, jako nierentowny, względnie na skutek światowej hiperprodukcji, nie ma żadnych widoków na przyszłość i jako taki raczej powinien ulec likwidacji. W okresie kryzysowym działa na niekorzyść naszego eksportu cały szereg czynników sztucznych, które z biegiem czasu, wzgl. z powrotem stosunków bardziej normalnych w światowej gospodarce, ustąpić muszą. Czynnikiem sztucznym jest premjowanie eksportu niemieckiego przy pomocy t. zw. skrypsów, eksportu czeskiego na skutek obniżenia kursu korony czeskiej, czynnikiem sztucznym są wszelkie utrudnienia dewizowe, kontyngenty, zakazy przymusowe, nieuzasadnione wysokie cła prohibicyjne w poszczególnych krajach importowych.

Objawem konjunkturalnym jest nietylko ogólny spadek konsumpcji światowej, ale zatamowanie stałego wzrostu, jaki miał miejsce w okresie przedkryzysowym, wzrostu polegającego na stałym zwiększaniu zapotrzebowania w krajach niecywilizowanych, względnie niecałkowicie ucywilizowanych, w miarę postępu cywilizacji. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że np. doprowadzenie konsumpcji w samych Chinach do wysokości odpowiadającej polskim dzielnicom zachodnim dałoby możliwość więcej niż pełnego zatrudnienia wszystkich egzystujących w świecie fabryk.

Kraje jak Anglja i Szwecja wymagają specjalnego sortymentu artykułów gdzieindziej nieużywanych. Jedna z polskich eksportujących fabryk kosztem drogiej inwestycji właśnie w ostatnim roku na sortymenty te specjalnie się urządziła.

O ile chodzi o Gdynię, to stwierdzić należy, że w odniesieniu do ładunków w opakowaniu skrzyniowym nie stoi ona jeszcze na odpowiedniej wysokości. Wypadki rozbijania, zagubienia, fałszywego frachtowania skrzyń są objawem stałym. Reklamacje gatunkowe, które poprzednio przy wysyłce przez inne porty europejskie były wyjątkowym objawem, są obecnie na porządku dziennym. Towarzystwa okretowe, chroniąc się przed odpowiedzialnością przy przyjmowaniu skrzyń, zaopatrują konosamenty w uwagi o uszkodzeniu opakowania, które nawet w razie dojścia naczyń w stanie nierozbitym, dają zamorskiemu odbiorcy podstawę do reklamacji, gdyż stwierdzenie rzeczywistego stanu przesyłki jest w praktyce dla wysyłającego prawie że niemożliwe.

Dalszym utrudnieniem w użytkowaniu Gdyni jako portu wyjściowego jest znaczna różnica stawek frachtowych do portów zamorskich w porównaniu z innymi portami europejskimi. W przecięciu przyjąć można, że stawki od Gdyni na naczynia emaljowane są ca. 100% wyższe niż z Tryestu, a 30 — 50% wyższe niż z Hamburga. Poza to Gdynia nie rozporządza jeszcze tak wielką ilością linii bezpośrednich jak to ma miejsce w Hamburgu i Antwerpii. Na gruntowne polepszenie w tym ostatnim szczególnie liczyć nie można, ponieważ rozchodzi się tu o kilkadziesiąt portów rozsypanych w całym świecie, do większości których niema innych, poza naczyniami emaljowanymi, znaczniejszych ładunków. Wykorzystywanie niższej stawki innych portów drogą

frachtów łamanych jest uniemożliwione niesłychanie wysokim frachtem z Gdyni na krótkie odległości. Naprzykład fracht z Gdyni do Hamburga lub do Antwerpii jest blisko dwa razy wyższy niż fracht Hamburg — Kapsztat (południowa Afryka). Mimo to zachodzi często konieczność przesyłek z Gdyni do Antwerpii i Hamburga, gdyż w tych portach ześrodkowują zamorscy importerzy całość swych europejskich ładunków, składających się nietylko z naczyń emaljowanych, i przesyłają je do portu przeznaczenia na łączny konosament. W tych warunkach wydaje się być bardzo wskazane usunięcie obu ograniczeń wyżej wspomnianych, dotyczących stosowania premji wyłącznie do eksportów zamorskich i wyłącznie wysłanych przez Gdynię.

Ograniczenia importowe, polegające na trudnościach dewizowych, ustalania kontyngentów wwozowych, zakazach przywozu, specjalnie wysokich cłach dla importu polskiego są czynnikami natury ogólnej, niekorzystnymi nietylko dla eksportu naczyń, dlatego też, mówiąc wyłącznie o naczyniach, bliżej tym tematem zajmować się nie jest koniecznym. Podnieść należy jedynie, że o ile chodzi o kontyngent wwozu na naczynia emaljowane, to zabiegi naszych władz nie we wszystkich wypadkach okazały się skuteczne, np. dotychczas nie udało się uzyskać kontyngentu wwozowego do Turcji, kraju niegdyś sprowadzającego z Polski w bardzo znacznej ilości. Kontyngent do Francji i francuskich kolonji jest specjalnie ograniczony, nie stoi w żadnym stosunku do naszych możliwości importowych ani do kontyngentów przyznawanych innym państwom. Grecja, stosując coraz to mniejsze kontyngenty, wprowadza niespodziewanie z dnia na dzień zakazy wwozu, mimo przyznanych kontyngentów i t. p. Przypuszczać należy, że tego rodzaju trudności dadzą się w drodze odpowiednich porozumień między państwowych usunąć z biegiem czasu.

Ważnym ułatwieniem eksportu, a to nietylko naczyń, byłoby istnienie, podobnie jak w innych krajach, prowadzących znaczniejszy eksport, specjalnych firm, bądź będących ekspozyturami zakupu importerów zamorskich, bądź posiadających własne organizacje sprzedaży na poszczególnych rynkach zbytu. Nawet największe fabryki, choćby wyłącznie zajmujące się eksportem, o ile chodzi o artykuły, mające zbyt niemal w całym świecie, nie są w stanie stworzyć sobie własnej organizacji zbytu i orjentować się we wszystkich rynkach, które do importu by się nadały. Stworzenie warunków powstawania tego rodzaju domów eksportowych, których w Polsce zupełnie brak, mogłoby poza wzmocnieniem egzystującego eksportu dać impuls do wywozu polskich artykułów, które dotychczas, czy to z uwagi na trudności w finansowaniu, czy to z nieznajomości rynków, zupełnie nie są eksportowane.

(C. d. n.)

OSOBISTE

Pan Minister Przemysłu i Handlu zamianował p. inż. **Leona Skarżońskiego** rzecznikiem patentowym z siedzibą w Krakowie.

Pan inż. **Janusz Czarliński** został mianowany przedstawicielem Min. Przemysłu i Handlu w Komisji Oszczędnościowo-Oddłużeniowej dla Samorządu przy Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim.

KOMUNIKAT P. K. NORM.

Polski Komitet Normalizacyjny przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu podaje do wiadomości wszystkich zainteresowanych, iż ukazały się z druku uchwalone przez plenarne posiedzenie Komitetu w dniu 3 grudnia 1934 r.

Polskie normy:

B—101 Żelbetnictwo. Rysunki konstrukcyj żelbetowych.

B—197 Żelbetnictwo. Znakowanie.

B—306 Cegła cementowa. Warunki techniczne odbioru.

Normy powyższe są do nabycia w Biurze Polskiego Komitetu Normalizacyjnego (Warszawa, Elektoralna 2) w cenie 50 groszy za arkusz.

KOMUNIKATY PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO

Państwowy Instytut Eksportowy przysłał nam komunikat następującej treści.

„Państwowy Instytut Eksportowy stale spotyka się z wypadkami, iż eksporterzy polscy pomijają milczeniem listy, nadechodzące do nich w sprawach handlowych od firm zagranicznych. Fakty tego rodzaju pozostają w drastycznej sprzeczności z podstawowymi dobrami obyczajami, istniejącymi w handlu międzynarodowym. Instytut miał możność stwierdzić, iż wśród kupców zagranicznych fakty takie uważane są za dowód braku wyrobienia handlowego ze strony firmy polskiej i częstokroć wystarczają do zerwania z nią stosunków.

Pominięcie milczeniem zagranicznego listu handlowego, zwłaszcza inicjującego kontakt kupiecki, nie może być uważane za drobne jedynie niedopatrzenie. Pomijając bowiem skutki, jakie nieodpowiadanie na listy handlowe powoduje dla firmy dopuszczającej się tego przekroczenia dobrych zwyczajów kupieckich — należy stwierdzić, że powtarzające się praktyki tego rodzaju rzucają cień na sprawność handlową ogółu naszego kupiectwa eksportowego, a temsamem muszą być uznane za działanie na szkodę interesu publicznego.

W konsekwencji Państwowy Instytut Eksportowy poczuwa się do obowiązku bardzo rygorystycznego występowania wobec przedsiębiorstw lekceważących obowiązek odpowiadania na listy zagraniczne, korzystając w tym względzie ze współdziałania innych urzędów państwowych oraz samorządu gospodarczego. Aby przytem uniknąć wszelkich nieporozumień, Instytut — po przeprowadzeniu badań na terenie zagranicznym oraz po zapoznaniu się z uzansami handlowymi ustalonymi w tym względzie przez krajowe Izby Przemysłowo-Handlowe — stwierdza, że

W ZASADZIE NALEŻY UDZIELAĆ ODPOWIEDZI NA WSZELKIE LISTY NADCHODZĄCE Z ZAGRANICY W SPRAWACH HANDLOWYCH, A DOPUSZCZALNE JEST ZANIECHANIE ODPOWIEDZI NA: 1-O OKÓLNIKI (T. J. PISMA NIEADRESOWANE IMIENNIE I NIEODPISANE RĘCZNIE), 2-O ZAPYTANIA I OFERTY, NA KTÓRE PRZED ZUPEŁNIE NIEDAWNYM CZASEM TEMU SAMEMU NADAWCY UDZIELONO JUŻ ODPOWIEDZI NEGATYWNEJ, ORAZ 3-O NA ZAPYTANIA I OFERTY NIE MAJĄCE ŻADNEGO ZWIĄZKU Z DZIAŁALNOŚCIĄ PRZEDSIĘBIORSTWA. ODPOWIEDŹ, PRZYNAJMNIEJ PROWIZORYCZNA, WINNA BYĆ UDZIELONA NATYCHMIAST.

Pominięcie milczeniem listu nie należącego do żadnej powyższych trzech kategorii względnie zwłokę w odpo-

wiedzi Państwowy Instytut Eksportowy uważać będzie za zaniedbanie obowiązków ciążących na każdym przedsiębiorstwie wobec ogółu eksporterów polskich, oraz wobec interesu publicznego, a temsamem za okoliczność dyskwalifikującą dane przedsiębiorstwo jako pełnowartościowego eksportera. Rygory, stosowane dotąd przez Instytut wobec przedsiębiorstw takich, będą obecnie zastrzone, aż do odmówienia im usług ze strony instytucyj sprawujących pieczę nad eksportem. oraz do wskazywania takich przedsiębiorstw wszelkim zainteresowanym urzędom państwowym, jako szkodników, obniżających prestige gospodarezy Rzeczypospolitej zagranicą“.

Państwowy Instytut Eksportowy donosi, iż od dn. 1 stycznia r. b. począł wychodzić w Belgradzie nowy tygodnik handlowy p. t. „Trgovačke Novine“, który jest organem Związku Stowarzyszeń Kupców. Adres redakcji i administracji brzmi: Beograd, Poenkareova 7.

Redakcja tego tygodnika zawiadomiła Poselstwo R. P. w Belgradzie, że będzie ogłaszać oferty firm zagranicznych w rubryce p. t. „Zaofiarowanie obcych towarów“, przyczem oferty firm polskich będą ogłaszane bezpłatnie.

Pisma zawierające prośbę o umieszczenie oferty zaopatrzyć należy w wyraźny napis: „Ponuda strane robe“.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Przemysł odlewniczy w Rosji Sowieckiej. Rosyjski inżynier L. Marienbach zamieścił w moskiewskich „Izwiestjach“ artykuł ilustrujący stan przemysłu odlewniczego w Rosji.

Pomimo że przemysł odlewniczy w Rosji wyposażony jest w najlepsze maszyny, jakość odlewów pozostawia bardzo wiele do życzenia. Winę przypisuje autor robotnikom, którzy niedość starannie obchodzą się z urządzeniami fabrycznymi. Również i jakość piasków formierskich jest bardzo przypadkowa, a surówka odlewnicza wręcz zła, podobnie jak i koks.

Autor pisze: „Dajcie nam dobre jednolite surowce, dobrą surówkę, dobry koks i piasek i dobre ogniotrwałe materiały. Oto warunki jakich potrzebujemy, aby poprawić jakość wyrobów odlewanych“.

Omawiając organizację odlewni fordowskich, autor pisze: „Powinniśmy uczyć się u Amerykanów prostoty organizacji warsztatów, bo u nas stworzono ciężką maszynę, która tylko przeszkadza prawidłowej pracy“.

Rząd węgierski popiera przemysł krajowy. Celem wzmocnienia sytuacji krajowego przemysłu rząd węgierski przyznaje niektórym fabrykom specjalne ulgi podatkowe oraz udogodnienia potaniające import surowców. Z ulg tych korzystało w styczniu r. b. 135 fabryk, w czem 67 tkalni, 16 fabryk chemicznych, 8 fabryk wyrobów skórzaných, 5 fabryk maszyn.

Przemysł aluminiowy w Japonii. Wbrew opinii, która twierdziła, że Japonii nie uda się zainstalować u siebie przemysłu wytwórczego aluminium, towarzystwo Nippon Denki Kogyo i Denryoku Kaisha zawarły z holendersko-indyjską firmą Billiton umowę o dostawę bauksytu, zainstalowały własną elektrownię opartą o siłę wodną i uruchomiły produkcję

aluminium. Produkcja ta wynosi obecnie 2 tonny dziennie, jednak w najbliższym czasie wzrość ma do 12 tonn dziennie, by w ciągu dwu lat osiągnąć wydajność 20000 tonn rocznie.

Japonia uprzemysławia Brazylię. Do Rio de Janeiro przybyła delegacja japońskiego Koncernu Mitsui dla sfinalizowania rozmów o budowę 16 wielkich pieców, fabryki broni, fabryki samochodów i samolotów, oraz o dostawę 60 okrętów handlowych.

Tranzakcja ta sfinansowana będzie drogą wypuszczenia na rynku japońskim pożyczki dla Brazylii w sumie 100 milionów dolarów oprocentowanej 5% i amortyzowanej przez 16 lat drogą zakupywania na rynku brazylijskim surowców potrzebnych dla Japonii.

Amerykańskie wydawnictwo z działu obrabiarkowego. Organ fachowy amerykańskiego przemysłu obrabiarkowego „American Machinist” wydał specjalny numer pod tytułem „Annual Review and Catalog Number”, zawierający przegląd nowych typów obrabiarek budowanych w Ameryce i Europie. Wydawnictwo to zasługuje na uwagę zainteresowanych przemysłowców.

Z międzynarodowego rynku stali specjalnych. Zakup stali specjalnych (szybkotnących, narzędziowych i t. p.) jest rzeczą zaufania i dlatego jest rzeczą naturalną, że stalownie wprowadzone na rynek, produkujące pewne gatunki stali od szeregu lat, mogą uzyskiwać za swoje wyroby ceny wyższe od stalowni mniej znanych, pomimo, że analiza danego gatunku stali pochodzącej od dwu różnych przedsiębiorstw nie będzie się zupełnie różniła. Niemniej jest rzeczą jaskrawą, że ceny stali stopowych—wolframowych, kobaltowych, chromowych i molibdenowych — różnią się na rynkach eksportowych o kilkadziesiąt, bo nawet o 60 procent.

Ta różnorodność cen wywołuje poważne zamieszanie na rynku, gdyż klientela zdezorientowana różnicami cennikowymi częstokroć uważa, że stal oferowana po cenach niższych, mimo że wykazuje identyczną analizę co stal droższa, jest gorsza.

Celem przeciwstawienia się chaosowi, panującemu na rynku eksportowym, stalownie niemieckie powołały specjalne biuro studjów do przeprowadzenia analizy cen konkurencji zagranicznej na rynkach eksportowych i przystosowania cen niemieckich do przeciętnego poziomu tych cen. Tą drogą udało się przemysłowi stalowemu w Niemczech podnieść ceny na niektóre rodzaje stali.

Niemieckie biuro studjów prowadzi bardzo ożywioną propagandę na rynkach zagranicznych celem rozpowszechnienia niemieckich gatunków stali specjalnych.

POLSKIE NARZĘDZIA I POLSKIE ROWERY NA TARGACH POZNAŃSKICH

Polski przemysł narzędziowy zrzeszony w Grupie Producentów Narzędzi Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych prowadzi intensywną akcję propagandową drogą wydawania odpowiednich pu-

blikacji, jak również przez zbiorowy udział w Targach i Wystawach.

Terenem dorocznego przeglądu postępów przemysłu narzędziowego w Polsce są Targi Poznańskie. Na tegorocznych Targach, które odbędą się w dniach 28.IV—5.V r. b. Grupa Producentów Narzędzi zarezerwowała sobie stoisko o powierzchni 400 m² wydzielone w osobny pawilon. (W roku zeszłym Grupa zajmowała przestrzeń 175 m²).

Również Grupa Fabryk Rowerów i Części Rowerowych P. Z. P. M. postanowiła wziąć udział w tegorocznych Targach Poznańskich. W stoisku Grupy, które mieścić się będzie w centralnym miejscu Hali Przemysłu Metalowo - Maszynowego, weźmie udział kilkanaście fabryk części rowerowych i rowerów.

Udział Grupy Fabryk Rowerów i Części Rowerowych w Targach Poznańskich będzie pierwszym w Polsce zbiorowym pokazem stanu wytwórczości części rowerowych w kraju.

FUNDUSZ IM. Ś. P. PROFESORA STANISŁAWA JANA OKOLSKIEGO

Dalsze wpłaty na Fundusz wpłynęły od następujących firm i osób:

Hr. St. Ledóchowski, Warszawa; Warszawska Sp. Akc. Budowy Parowozów, Warszawa; „Podkowa”, Poniatów; „Metalurgia”, Częstochowa; B-cia Fortwaengler, Warszawa; B-cia Jenike, Warszawa; K. Szpotański, Warszawa; Cynkownia Warszawska, Warszawa; Polski Przemysł Szybowy, Warszawa; Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki, Warszawa; „Wulkan”, Warszawa; K. Rudzki i S-ka, Warszawa; Fabryka Traków i Maszyn do Obróbki Drzewa, Bydgoszcz; Oddział Łódzko-Kaliski P. Z. P. M., Łódź; A. Krzykowski, Warszawa; Inż. Józef Zaporowski, Warszawa; „Staniola”, Warszawa; Tow. dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Warszawa.

Sumy przeznaczone na Fundusz można wpłacać do P. K. O. na konto Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych Nr, 1581 lub do kasy Związku, ul. Traugutta 4, w Warszawie.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 5.III. 1935 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	2442	Miedź standard	693
Antymon	1502	Ołów miękki	252
Cyna standard	5366	Nikiel	4945
Cynk hutniczy	282	Rtęć	8534
Miedź elektrolityczna	800	Srebro za 1 kg.	90

Na rynku londyńskim w bieżącym tygodniu ceny metali, w porównaniu z cenami ostatnio przez nas notowanymi, kształtowały się następująco. Wzrosły metale: srebro o ok. 9%, miedź elektrolityczna o ok. 7,5%, miedź standard o ok. 4%, antymon o ok. 3,5% i ołów o ok. 1%; spadły natomiast: cyna o ok. 4,5%, cynk o ok. 4,5% i rtęć o ok. 0,5%. Aluminium i nikiel bez zmiany.

Ceny metali w Warszawie.

Dom handlowy A. GEPNER notował w ostatnim tygodniu następująco ceny metali:

Cyna Banka w blokach	zl. 6.50 za kg.
Ołów hutniczy	0,67 „ „
Cynk hutniczy	0,70 „ „
Antymon	1,75 „ „
Aluminium hutnicze	3,30 „ „
Blacha miedziana	2,60—3,30 za kg.
„ mosiężna	2,40—3,50 „ „
„ cynkowa	0,83 „ „
Nikiel w kostkach	7,50 „ „