



Nr 14.

Warszawa, dn. 6 lipca 1935 r.

Ogóln. zbioru Nr 635.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych—Prezes Rady Związku inż. **Piotr Drzewiecki**,
za redaktora odpowiedzialnego **Witold Eychler**.

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: Skutki niekorzystania z urlopu. — Motoryzacja kraju. — Wystawa prac konstrukcyjnych przemysłu metalowego we Lwowie. — Sytuacja ubezpieczenia na wypadek braku pracy pracowników umysłowych. — Płace robotnicze a ceny. — Taryfa Towarowa Polsko-Czechosłowacko-Dunajowa. — Nowi sędziowie handlowi w Warszawie. — Sprawa opłat za świadczenia na prywatnych boenicach kolejowych. — Kronika związkowa. — Z działalności Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetwórczego. — Wiadomości z zagranicy. — Wyjaśnienie. — Kronika. — Ceny.

SKUTKI NIEKORZYSTANIA Z URLOPU

Poniżej podajemy Orzeczenie Sądu Najwyższego Izby III z dn. 8. VI. 1932 Nr 1 vw. 522/32.

Niekorzystanie przez pracownika z przyznanego mu urlopu z innej przyczyny niż z powodu choroby nie skutkuje przesunięcia urlopu na okres późniejszy, powoduje przeto utratę przez pracownika w danym roku kalendarzowym prawa do urlopu, a więc również i prawa do wynagrodzenia za czas urlopu; to samo obowiązuje także w razie odmowy ze strony pracodawcy pracownikowi należnego urlopu.

Motywy Sądu.

Stosownie do art. 1 ustawy z 16 maja 1922 r. o urloпах wszyscy pracownicy, objęci tym przepisem, mają prawo do korzystania corocznie z płatnego (art. 4) urlopu w granicach i na zasadach, wyrażonych w art. 2 tejże ustawy. Uprawienie powyższe powstaje dla pracownika, który uzyskał już prawo do urlopu z mocy wspomnianego art. 2, z nastąpieniem nowego roku kalendarzowego, bez względu na okres, oddzielający każdy następny urlop od poprzedniego (Opinia Zgrom. Ogól. Sądu Najwyższego z 4 grudnia 1928 r. Z. O. 1 28)

Nie wynika z tego jednak, by prawo pracownika do korzystania z niewyżykanego urlopu lub do otrzymania dodatkowej zapłaty za okres niewyżykanego urlopu trwało w dalszym ciągu po ukończeniu roku kalendarzowego, w którym urlop należał się pracownikowi.

W myśl art. 5 ust. 2 cytowanej ustawy niekorzystanie przez pracownika z przyznanego mu urlopu z innej przyczyny niż z powodu choroby nie skutkuje przesunięcia urlopu na okres późniejszy, powoduje przeto utratę przez pracownika w danym roku kalendarzowym prawa do urlopu, a więc co idzie zatem — również i prawa do wynagrodzenia za czas urlopu.

Zasada ta, wyrażona także w § 5 i 8 rozporządzenia Min. Pracy i Opieki Społecznej z 11 czerwca 1923 r. w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu, ma zastosowanie także w razie odmowy ze strony pracodawcy pracownikowi należnego mu urlopu, zwłaszcza, że ustawa przepisuje na taki wypadek w ustępie 1 art. 5 właściwy tryb postępowania, zabezpieczający pracownikowi urzeczywistnienie służącego mu prawa.

Pracownikowi zatem, który nie korzystał z udzielonego mu urlopu i pracował w przedsiębiorstwie, w którym był stale zatrudniony, jako też temu, który wskutek odmówienia mu urlopu żądanego nie korzystał z trybu, przepisanego w art. 5 ust. 1 cytowanej ustawy, nie należy się wynagrodzenie za urlop.

Zapatrywanie przeciwne doprowadziłoby do zgoła nieprzewidzianej przez prawo podwójnej zapłaty za czas nieprzeżytego urlopu.

MOTORYZACJA KRAJU

W szeregu problemów gospodarczych Polski jedno z czołowych miejsc zajmuje sprawa motoryzacji kraju, zagadnienie, nad rozwiązaniem którego pracuje się już od wielu lat, niestety, do niedawna z bardzo nikłymi wynikami.

Dopiero od roku na horyzoncie motoryzacji nastąpiły pierwsze objawy przejaśnienia. Dzięki energicznej akcji sprawa produkcji samochodów ciężarowych weszła w fazę zupełnie realną i zdaje się można twierdzić, że została w ramach naszych potrzeb w znacznej mierze opanowana. Również sprawa dania rynkowi niedrogiemu małego wozu osobowego znajduje się w końcowej fazie realizacji zarówno przez uruchomienie produkcji polskich Fiatów 508, jak i przez dopuszczenie na rynek małolitrażowych wozów angielskich.

Pozostaje do rozwiązania jeszcze jedno zagadnienie wstępne, a mianowicie umożliwienie polskim

konsumentom nabywanie wozów średniolitrażowych, t. j. dwu do trzylitrowych.

Postępując bardzo słusznie, nie kusimy się na tym odcinku stworzyć naszą własną produkcję, ale, zgodnie ze stanowiskiem wszystkich czynników zainteresowanych, uznano celowość dopuszczenia importu z tym jednak, że import ten winien być ograniczony w tym sensie, że na rynek przychodzić będzie nie samochód kompletnie zmontowany, ale w postaci zespołów montażowych, które uzupełnione produkcją istniejącego już w Polsce przemysłu pomocniczego, montowane będą w kraju, dając z jednej strony zatrudnienie naszym przedsiębiorstwom, a z drugiej strony zmniejszając sumę walut, jakie musiałyby być wywiezione zagranicę, o ile oczywiście nie wchodziłaby w rachubę sprawa kompensaty eksportowej.

W doniosłej sprawie polityki motoryzacyjnej Zarząd Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego P.Z.P.M. ustalił szereg wytycznych swojej działalności, przyjmując jako zasadniczą tezę zwiększenie w najszybszym czasie taboru samochodowego w Polsce. Między innymi uznano za niezbędne, aby roczny przyrost taboru samochodowego wynosił co najmniej 6 — 8 tysięcy sztuk.

Jeżeli przyjmiemy, że krajowa produkcja stanowi około 2 — 3 tysięcy wozów, to znaczy, że musimy liczyć się z koniecznością importu około 5000 sztuk samochodów z zagranicy.

Jest w interesie Państwa i imperatywem dla rozwoju przemysłu samochodowego pomocniczego, aby z jednej strony były to samochody powyżej dwu litrów, a z drugiej strony, aby były to samochody możliwie najbardziej ograniczone w typie.

Niezmiernie ważnym jest przeprowadzenie z punktu widzenia naszego bilansu płatniczego kalkulacji kosztów takiej transakcji.

Jeżeli przyjmiemy przeciętną cenę amerykańskiego samochodu 2—3 litrowego w fabrykach na 500 dolarów, czyli 2600 zł, koszt importu 5000 samochodów stanowić będzie wydatek około 13 milionów złotych rocznie.

Jasną jest rzeczą, że aczkolwiek w obecnych warunkach musimy dokładnie ważyć każdą złotówkę wywożoną za granicę, to jednak suma 13 milj. złotych przy niewątpliwych możliwościach choćby częściowej kompensaty nie może stanowić w żadnej mierze momentu hamującego logiczne zamierzenia w tej sprawie.

Tymczasem jednak istnieją jeszcze zupełnie realne możliwości, aby cyfrę wydatku na import samochodów obniżyć. Mamy tu na myśli krajowy przemysł pomocniczy. I tak znakomita większość składowych części karoseryj samochodowych typu standartowego a całość karoseryj niestandardowych może być wykonana w kraju, przyczem możliwości produkcyjne przemysłu pomocniczego w Polsce znajdują się w stałej tendencji rozwojowej.

Ten moment skłania do przyjęcia stanowiska zdecydowanie negatywnego w stosunku do czystego importu kompletnych samochodów i do wypowiedzenia się za importem tylko poszczególnych elementów montażowych, któreby były kompletowane i składane w kraju.

Jeżeli bowiem istnienie w Polsce tylko kilkunastu tysięcy Fordów i Chevroletów pozwoliło rozwinąć się w kraju poważnemu przemysłowi, który

daje dziś niemal wszystkie części zamienne, to jasną jest rzeczą, że stały montaż pewnego typu samochodu pozwoli na takie nastawienie się krajowej produkcji pomocniczej, że będzie ona w stanie nie tylko zaopatrzyć rynek w potrzebne części zamienne, ale nadto będzie mogła w szeregu wypadków obsłużyć pracujące w Polsce montownie, by z czasem pokusić się, być może, o samodzielną produkcję zespołową na tym, czy innym odcinku, a w każdym razie, by stworzyć możliwość produkcji zespołowej na wypadek wojny.

I tu trzeba jasno postawić zasadniczą tezę, że musi nam najwięcej zależeć na tym, aby stworzyć takie warunki i atmosferę, w którejby drogą naturalnej ewolucji mogło dojść z biegiem czasu do powstania pełnego przemysłu samochodowego, o którym życie nauczyło nas, że nie możemy stworzyć go „dzisiaj”, ale duma przemysłowa i logika nie pozwolą ani na chwilę przypuszczać, abyśmy nie stworzyli go „nigdy”.

W ten sposób polityka zagadnienia przemysłowego motoryzacji streszcza się w dwu zdaniach:

1) wytrwały rozwój samodzielnej produkcji samochodów ciężarowych.

2) dopuszczenie do importu zespołów montażowych samochodów osobowych i montowanie ich w kraju z zastrzeżeniem obowiązku ewolucyjnego wzrostu posługiwania się przez montownie wozów zagranicznych wyrobami krajowego przemysłu pomocniczego.

Ale inną jest sprawą produkowanie, względnie dopuszczenie w tej czy innej formie samochodów zagranicznych, a inną sprawą pogłębienie chłonności naszego rynku samochodowego.

Jest rzeczą najzupełniej wątpliwą, aby w obecnych warunkach chłonność naszego rynku samochodowego mogła wyjść poza ramy cyfr, które rozpatrywane w porównaniu z innymi krajami, muszą być śmiesznie małymi. Nie chodzi tu bynajmniej o sprawę drogową. Jakkolwiek drogi nasze są złe, to przecież i w tych dzielnicach, gdzie są one lepsze, stan ilościowy samochodów nie jest nawet zbliżony do stanu w innych krajach Zachodu, czy choćby środkowej Europy.

Nie kusząc się o skonkretyzowanie w tej sprawie jakiegoś programu, należy zwrócić uwagę na dwa tylko, ale ważne momenty:

stosunek władz skarbowych do posiadaczy samochodów,

koszty utrzymania i obsługi

Niema mowy i nie będzie mowy o motoryzacji kraju tak długo, jak długo samochód uważany będzie przez urzędy skarbowe za luksus lub za dowód nadmiernych dochodów. Przeciwnie, władze skarbowe z własnej inicjatywy, lub też na skutek perswazji tych czynników państwowych, którym zależy na istnieniu w Polsce samochodów, muszą odnosić się do posiadacza samochodu w sposób specjalny — powiedziałbym pielęgnować go, a nawet zachęcać do kupna wozu.

Na odcinku tym nie trzeba nic improwizować. Wystarczy sfotografować stosunek, jaki istnieje pomiędzy urzędami skarbowymi a posiadaczami wozów w Niemczech.

Jeżeli państwo chce poważnie myśleć o motoryzacji kraju, musi przełamać u obywateli lęk i obawę przed kupnem samochodu i jego posiadaniem.

To jest najważniejszy postulat.

Drugim mniej zasadniczym, ale ważnym postulatem jest sprawa kosztów utrzymania i obsługi samochodów. Złagodzenie formalistyki rejestracyjnej, rozbudowa stacji obsługi i sieci garażów, ceny paliwa, smarów i wiele innych spraw związanych z dołą codzienną posiadacza samochodu, muszą być również uregulowane, jedne przez odpowiednie władze, inne przez inicjatywę prywatną lub komunalną.

Pozostaje sprawa drogowa bardzo ważna, ale ważna nie tylko z punktu widzenia motoryzacji, bo mająca szersze znaczenie. W tej sprawie trzeba stwierdzić, że motoryzacja będzie bodźcem do budowy dróg, w większej mierze, aniżeli mniemanie, że drogi muszą być wstępem do motoryzacji.

Reasumując powyższe uwagi, stwierdzamy z radością i pełną wiarą, że sprawa motoryzacji kraju jest dziś wreszcie na właściwej drodze, i że rozwijająca się współpraca wszystkich czynników gospodarczych z organami państwowymi ma poważne możliwości rozwiązania tego tak ważnego problemu.

S. G.

WYSTAWA PRAC KONSTRUKCYJNYCH PRZEMYSŁU METALOWEGO WE LWOWIE

Staraniem komitetu organizacyjnego IX-go Zjazdu Inżynierów Mechaników Polskich we Lwowie odbyła się w Politechnice, w dniach Zjazdu od 8 do 11 czerwca, wystawa prac konstrukcyjnych przemysłu metalowego. Wśród wyłożonych prac zajmowały obrabiarki poczesne i główne miejsce. Na pierwszy bowiem plan wysuwał się ciekawy przegląd programu wytwórczego Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki w Pruszkowie. Zgórą 100 m² rysunków i szereg fotografii świadczyło dobitnie o pracowitym życiu tej wytwórni i o postępach, które wytwórnia czyni w dziedzinie budowy obrabiarek. Umiejętnie zestawiony materiał rysunkowy dawał zwiedzającym jasny pogląd na rozwój konstrukcji, oraz na kolejne ulepszenia, które przechodziły poszczególne typy maszyn. Młodzież technicka, zwiedzająca wystawę, dowiedziała się z korzyścią dla siebie o tem, że polska wytwórczość obrabiarek nie ustępuje zagranicznej i może ona, dzięki różnorodności programu fabrykacyjnego, śmiało zaspakajać potrzeby krajowego rynku.

Prócz Stowarzyszenia Mechaników reprezentowała obrabiarki na wystawie wytwórnia „John” w Łodzi, która przedstawiła, obok pędni, katalogi szybkoobrotowych tokarek i wiertarek słupowych. Dalej z nami na wystawie, należącymi do innych gałęzi przemysłu metalowego były konstrukcje urządzeń górniczych i sprężarka dwustopniowa Huty Zgoda, następnie kilka szczegółów silników motocyklowych Państwowych Zakładów Inżynierji oraz katalogi maszyn tytoniowych i odpisy patentów Zakładów Przemysłowo-Handlowych „Wł. Paschalski” w Warszawie.

Dyrekcja Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki zajęła nader obywatelskie stanowisko wobec politechniki Lwowskiej, ofiarowując niemal całkowicie cenny materiał rysunkowy z wystawy Zakładowi Obróbki Metali i umożliwiła dzięki temu tej placówce naukowej zaznajomienie studującej młodzieży z krajowymi konstrukcjami obrabiarkowymi.

L. Eker.

SYTUACJA UBEZPIECZENIA NA WYPADEK BRAKU PRACY PRACOWNIKÓW UMYSŁOWYCH

W d. 1 czerwca 1935 r. upłynął termin obowiązywania Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1933 r. podnoszącego składkę na ubezpieczenie pracowników umysłowych w dziale bezrobocia z 2% na 2,8%.

Aczkolwiek ten dział ubezpieczenia jest tylko drobnym fragmentem ogólnego zagadnienia ubezpieczeń społecznych w Polsce, to jednak zasługuje on na szczególną uwagę w związku z trudnościami, jakie przechodził i w związku z metodami zlikwidowania tych trudności.

Ubezpieczenie, o którym mowa, funkcjonowało w latach 1928--1930 całkowicie pomyślnie. Nietylko pokrywało w tym czasie koszty związane z wypłatą wysokich świadczeń dla bezrobotnych i nadmierne niewątpliwie koszty administracji, ale z nadwyżek powstał fundusz rezerwowy bliski 40 milj. zł.

Pogłębiająca się depresja gospodarcza nie powstrzymała rozpędu działalności ubezpieczenia. Liczba bezrobotnych wzrastała stale, zasiłki wypłacano nadal w niezmięnionej wysokości, mimo nawoływania, iż w ten sposób ubezpieczenie zbliża się do bankructwa. Stosunkowo nieznaczne redukcje, przeprowadzone dosyć wcześnie, uratowałyby niewątpliwie finanse ubezpieczenia. Każda myśl reformy tego rodzaju uważana była wtedy za herezję. W ciągu 1931 i 1932 r. i połowy 1933 r. rezerwy ubezpieczenia zostały skonsumowane, zadłużenie wzrosło do 20 milj. zł. i wreszcie nadszedł moment, kiedy zabrakło środków na wypłatę świadczeń. Ubezpieczenie znalazło się w sytuacji bankruta; trzeba je było ratować bardzo radykalnymi środkami. Przeprowadzono poważne cięcia w zakresie świadczeń, jak obniżka zasiłków o 5 do 30%, skrócenie okresu pobierania świadczeń, przedłużenie okresu wyczekiwania z 6 miesięcy na 12 miesięcy.

Wyłoniła się wtedy konieczność przejściowego podwyższenia składki. Rozporządzenie z dn. 17 czerwca 1930 r. podniosło składkę o 0.8% na przeciąg dwóch lat. Obecnie mija ten okres dwuletni, podczas którego nastąpiło uzdrowienie finansów ubezpieczenia. Nietylko znikły deficyty, ale zdołano opłacić połowę 20 milionowego długu. Dalsze utrzymanie podwyższonej składki, sprzeczne z założeniami gospodarczymi, stało się zbędne. Po powrocie do dawnej wysokości składki t. j. do 2% miesięcznie, dochody miesięczne ubezpieczenia będą wynosić 1,3 milj. zł. wydatki 1,2 milj. zł. Drobną nadwyżką pozwoli więc nawet na spłacenie powolne długu.

Omówiony przykład wskazuje, że nigdy nie jest zapóźno na reformę, jednak każde opóźnienie wywołuje konieczność stosowania bardziej radykalnych środków. Prawda ta będzie miała całkowite zastosowanie przy reformie ogólnej ubezpieczeń społecznych, która to reforma, aczkolwiek wielokrotnie zapowiadana, jeszcze nie weszła na właściwe tory.

PŁACE ROBOTNICZE A CENY

Spotykamy się często z poglądem, że w skutkach polityki deflacyjnej najsilniej ucierpiały płace robotnicze, że obniżka cen odbyła się głównie na koszt wynagrodzeń robotniczych, że w związku z tem pogarsza się poziom życia warstwy robotniczej.

Pogląd ten traci moc przekonywującą, jeżeli oprzeć się zamiast na odosobnionych przykładach zwykle cytowanych — na liczbach, oświetlających zagadnienie w sposób bardziej wszechstronny.

Płace można rozpatrywać w trojaki sposób: a) jako cenę pracy niezależną od innych elementów gospodarczych, a więc jako ruch stawek płac za godzinę, dzień lub jednostkę pracy, wyrażonych w złotych (płace nominalne); b) jako element kosztów wytwarzania, porównywany z innymi kosztami i z cenami wytworów przemysłowych; wreszcie c) jako wartość dla robotnika, zmienną w zależności od kształtowania się cen artykułów, wchodzących w skład budżetu robotniczego (płace realne).

Niewątpliwie cena pracy (płace nominalne) uległa poważnym zmianom w ostatnich latach. Jeżeli poziom płac w Polsce w 1928 r. oznaczymy jako 100, to poziom ten w 1933 r. równy będzie 85,5, a w 1934 r. — 82. W stosunku do 1928 r. nastąpiła obniżka 18½-wa. Należy jednak stwierdzić, iż obniżka ta następowała w latach 1932 i 1933 r. Poczynając od II półrocza 1933 r. poprzez cały 1934 r. i początek 1935 r. obserwujemy nieznaczne tylko zniżki płac. Płace uzyskują pewną stabilizację, a podczas gdy spadek cen trwa nadal:

Wskaźniki:	1928 przec.	1933 w końcu roku	1934
Ogólny cen hurtowych	100,0	57,6	53,4
Węgiel kamienny	100,0	94,3	84,5
Półfabrykaty	100,0	58,5	54,9
Żelazo	100,0	84,5	78,8
Półfabrykaty mineralne i ma- terjały budowlane	100,0	48,0	45,9
Wyroby gotowe	100,0	63,6	61,6
Tkaniny	100,0	58,1	58,0
Płace w przemyśle	100,0	83,5	81,1
Płace w kopalniach węgla:			
zagł. śląskie	100,0	96,8	96,8
" dąbrowskie	100,0	97,2	97,2
Płace w hutach żelaza:			
woj. śląskie	100,0	104,5	103,6
" kieleckie	100,0	99,4	95,4
Płace w przem. metalowym	100,0	82,0	80,0
" " włókienni- czym (Łódź)	100,0	93,1	93,1
Płace w przem. budowlan. (Warszawa)	100,0	.	80,0

Kilka przytoczonych przykładów wykazuje, że płace nie nadążają za spadkiem cen. Wystarczy choćby tylko porównanie np. ruchu wskaźnika cen wyrobów gotowych (koniec 1934 r. — 61,6) lub ogólnego wskaźnika cen hurtowych (53,4) z ogólnym wskaźnikiem płac w przemyśle (81,1).

Ogólna zniżka cen, szczególnie silna w zakresie środków żywnościowych, podnosi coraz bardziej wartość otrzymanej przez robotnika płacy. Wskaźnik kosztów utrzymania (1928 = 100) obniżył się do 72,3 w 1933 r. i do 63,5 w końcu 1934 r. Odpowiednio do tego wzrosła wartość realna płac, przeciętnie w całym przemyśle wyrażająca się w końcu 1934 r. wskaźnikiem 127,7.

Pomimo obniżek płac robotnik może nabyć za cenę godziny lub dniówki, którą odrabia, o ¼ więcej niż w 1928 r.

Aczkolwiek zmniejszone uruchomienie warsztatów pracy powoduje, że robotnik nie zawsze pracuje cały tydzień, a więc nie za wszystkie dni, któreby w normalnych warunkach przepracował, otrzyma wynagrodzenie, to nawet te redukcje zarobku w przeciętnym rachunku są zrównoważone z nadwyżką wzrostem realnej wartości płac.

Statystyki zatrudnienia stwierdzają, iż w przemyśle przetwórczym w 1934 r. 67% ogółu zatrudnionych pracowało pełny czas pracy, korzystało więc w pełni z wzrostu realnej wartości płac. Ta liczna grupa uzyskała poziom życia znacznie lepszy niż w okresie pomyślnej konjunktury. Około 24% ogółu zatrudnionych miało skrócony tydzień pracy o 1 lub 2 dni; wobec wzrostu realnej wartości płac, mniejsza kwota wynagrodzenia tej kategorii robotników jest, realnie biorąc, warta tyleż, co i w r. 1928. Jedynie 9,2% ogółu zatrudnionych, którzy pracują 1 — 3 dni w tygodniu, otrzymuje mniej niż w 1928 r. Sytuacja tej stosunkowo nielicznej grupy nie może być jednak podstawą do utrzymywania sztywności płac ogółu robotników. Należałoby raczej dążyć do kasowania skracanego w tym stopniu czasu pracy.

Dysponujemy również liczbami, zebranymi przez Międzynarodowe Biuro Pracy o poziomie płac zagranicą:

	Wskaźnik płac nominalnych i realnych (1928 = 100)			
	Płace nominalne 1933	1934	Płace realne 1933	1934
W. Brytanja	95	96	112	111
Danja	102	102	110	107
Szwecja	100	.	112	.
Norwegja	95	.	112	.
Czechosłowacja (Praga)	105	102	112	111
Belgja	90	84	109	109
St. Zjednocz. A.	95	103	113	127
Japonja	85	86	107	105
Niemcy	83	83	107	100
Polska	86	81	120	128
Włochy	86	83	107	111
Holandja	93	91	112	109
Francja (Paryż)	121	121	120	122
Austrja	101	.	104	.

Mimo większej niż w innych krajach zniżki płac nominalnych, realna wartość płac w Polsce wzrosła w silniejszym stopniu niż w innych krajach.

TARYFA TOWAROWA POLSKO-CZECHOSŁOWACKO-DUNAJOWA

Od roku 1931 dla komunikacji towarowej pomiędzy stacjami kolei polskich a portami na Dunaju w Niemczech, Austrii, Węgrzech, Jugosławii, Bułgarii i Rumunii istnieje taryfa kolejowo-wodna polsko-czechosłowacko-dunajowa. Przewóz na zasadzie tej taryfy odbywa się z przeładunkiem na statki, względnie ze statków w portach czeskich Bratysława lub Komarno. Taryfa ta, której opłaty zostały ustalone z uwzględnieniem specjalnych zniżek związkowych i ulg wynikających z polsko-czechosłowackiego traktatu handlowego z dn. 1 i 20 kwietnia b. r. uległa następującym zmianom:

Błacha żelazna i stalowa: a) blacha czarna, nieobrobiona, o grubości najmniej 5 mm. także opatrzona dziurami na nitki,

bolce i śruby, również żeberkowana, gięta, asfaltowana, smołowana lub farbowana dla zabezpieczenia od rdzy, jednak nie polerowana, niepokryta żadnymi metalami, b) blacha jak pod a) ale o grubości poniżej 5 mm. także oklejona papierem, c) blacha ocynkowana, ocynowana, pokryta ołowiem uległa obniżeniu o 20 — 22%.

Części żelazne taboru kolejowego: tarcze zderzaków, kłoce hamulcowe, osie, obręcze, tarcze kołowe, koła niezestawione, zestawy kołowe, sprzęgła, zderzaki, ciągła, pokrętlice, okucia i paleniska o 20 — 22%.

Buksy do pojazdów komunikacji drogowej o 20 — 22%.

Rury żelazne i stalowe (wyjąwszy rury do ogrzewania i ochłodzenia, radiatory, żebrówki) oraz części potrzebne do złączenia i umocowania rur, równocześnie z nimi załadowane, wszystko nieobrobione w stanie surowym, albo tylko dla ochrony przed rdzą pokryte cynkiem, farbą, asfaltem lub mazią o 16 — 30%.

Rury i ich części potrzebne do złączenia i umocowania rur wyżej wymienionych, lakierowane względnie pokryte cyną lub ołowiem o 19 — 20%.

Rury żelazne odpływowe z zamknięciem do czyszczenia, rury do kotłów Fielda, rury do pieców piekarskich o 19 — 20%.

Odlewy żelazne i wyroby lane z żelaza i stali oddzielnie niewymienione, walce surowe, również z osrutowanymi czopami, oraz wyroby kute, tłoczone, wyciskane z żelaza i stali, oddzielnie niewymienione, w sztabach jednolitych albo też z poszczególnych części połączonych w jedną całość i nierozdzielnie spojonych: o ciężarze każdej sztuki od 100 do 2000 kg. nieobrobione oraz o ciężarze każdej sztuki powyżej 2000 kg. nieobrobione i obrobione 19 — 30%.

Stupy latarniane 16 — 30%.

Odlewy i wyroby lane z żelaza i stali następujące: okucia do wózków kopalnianych, odlewy budowlane, ramy okienne, łańcuchy lane, odlewy piecowe do instalacji centralnego ogrzewania, wodociągowych, gazowych, kanalizacyjnych, kotły żeliwne do ogrzewań centralnych, drzwiczki do pieców, piece, piecyki, paleniska mechaniczne i ręczne, radiatory, żebrówki, mostki i filary żeliwne, odlewy sanitarne (wannы, zlewy, żłoby, koryta, umywalnie, spluwaczki, klozety, zbiorniki, pisuary, kratki pisuarowe), naczynia kuchenne i gospodarcze (garnki, rondle, cebrzyki, niecki, miedzierz, patelnie i t. p. wyroby żeliwne) o 16 — 19%.

Wyroby z blachy żelaznej i stalowej, jak: naczynia kuchenne i stołowe, beczki, wannы, konewki do podlewania, puszki i t. p. przeznaczone do emaljowania i cynkowania i t. p. o 18 — 19%.

Kiłoły, oskardy, sapy, łomy, motyki, grabie, grace, siekiery, topory, kosy, sierpy, widły o 16 — 19%.

Żelazka do prasowania lane, żelazne i dusze do nich o 16 — 17%.

Części żelazne nawierzchni kolejowej: szyny, odbojnice, iglice, krzyżownice, dzioby (krzyżownice), ściągły torowe, łubki, łapki, płyty czopowe, hakowe, zaciskowe i podkładowe o 18 — 22%.

Zwrotnice i ich części, kozły odbojowe, obrotnice i części składowe urządzeń sygnalizacyjnych 16 — 17%.

oraz inne oddzielnie niewymienione — 16 — 22%.

Drut żelazny i stalowy, ciągniony i walcowany, o średnicy niżej 5 mm., nieobrobiony, także cynkowany (wyjąwszy drut izolowany) o 16 — 22%.

Gwoździe, świnki, sztyfty, nity z drutu żelaznego, niepokryte innymi metalami o 19 — 21%.

Łańcuchy spawane i plecione o 18 — 19%.

Śruby żelazne, naśrubki, sworznie, wkręty, podkładki zwykłe i sprężynowe (szajby albo pierścienie Growera), okucia budowlane, haki, hacze do podków o 14 — 19%.

Mosty i żelazne konstrukcje nitowane i spawane oraz ich części o 13 — 16%.

Wyroby z blachy żelaznej, jak naczynia kuchenne i stołowe, wannы, konewki do podlewania, przetaki i t. p. emaljowane o 16 — 17%.

Butle stalowe, zbiorniki żelazne o 18 — 19%.

Rury żelazne i stalowe, oddzielnie niewymienione, także w połączeniu z innymi nieszlachetnymi metalami, o ile te ostatnie stanowią istotną część rury o 18 — 19%.

Pierścienie żelazne i stalowe, kulki łożyskowe, koła zębate, wały na liny, kule dla młynów o 17 — 19%.

Łopaty, szpadle o 16 — 19%.

Maszyny żelazne lub stalowe oraz ich części z wyjątkiem maszyn rolniczych, do szycia, pończosznicych, do wyrobów dzianych, do pisania lub liczenia i maszyn elektroforetycznych o 14 — 15%.

Blacha cynkowa o 3 — 5%.

Dzięki niskim, a w wielu pozycjach ponownie obniżonym stawkom oraz dzięki możności bezpośredniego nadawania towarów od stacyj polskich do portów na Dunaju, taryfa dunajowa stanowi poważną pomoc dla eksportera polskiego w zdobywaniu nowych rynków zbytu.

NOWI SĘDZIOWIE HANDLOWI W WARSZAWIE

W liście mianowanych przez Pana Ministra Sprawiedliwości na najbliższe trzylecie sędziów handlowych znajdujemy następujących przedstawicieli przemysłu metalowego: dyr. Waclaw Czajkowski, dyr. Antoni Dunin-Ślepść, dyr. Józef Neufeld, dyr. Edward Potemski i dyr. Kazimierz Szpotański.

SPRAWA OPŁAT ZA ŚWIADCZENIA NA PRYWATNYCH BOCZNICACH KOLEJOWYCH

Zwracamy uwagę zakładów, posiadających własne bocznice kolejowe oraz zainteresowanych, na okólnik Ministerstwa Komunikacji (Departament Utrzymania i Budowy do Dyrekcji Okręgowych kolei państwowych z dn. 15 czerwca r. b. Ar. U J. III-201/3).

Okólnik ten dotyczy bocznic normalnotorowych i wyjaśnia normy stawek (opłat ryczałtowych) za utrzymanie torów i rozjazdów w granicach wyłączenia kolejowego.

KRONIKA ZWIĄZKOWA

Posiedzenie Zarządu Związku.

Dn. 2 czerwca odbyło się posiedzenie Zarządu Związku, na którym między innymi były omawiane: sprawa należności, przypadających od firm i banków Gdańskich jak i sposoby ich upłynnienia oraz sprawa kredytowania długoterminowych dostaw zagranicznych.

Posiedzenie producentów średniego przemysłu metalowego przetwórczego.

W dniu 28 ub. m. odbyła się w lokalu związku konferencja na temat możliwości wywozu zagranicę artykułów średniego i drobnego przemysłu. Postanowiono dążyć do obniżenia cen surowca, bez czego wywóz zagranicę artykułów średniego przemysłu jest całkowicie niemożliwy. Zebrani podkreślili konieczność utworzenia przedstawicielstwa naszych interesów wywozowych na terenie Sowietów, gdzie przewidują się duże możliwości eksportowe i postanowili poczynić energiczne starania o ujęcie

sprawy dostaw do Rosji w pewne ramowe porozumienie na wzór analogicznych umów Sowietów z Niemcami i Czechosłowacją.

Grupa Przemysłu Motoryzacyjnego na Wystawie Drogowej.

W Wystawie Drogowej w Warszawie, która odbędzie się w czasie od 7-22 września 1935 r. weźmie udział również związkowa Grupa Przemysłu Motoryzacyjnego.

Grupa zajmować będzie osobną salę, w której przedstawiony będzie całokształt dotychczasowej działalności przemysłu motoryzacyjnego w Polsce.

Urlop Redaktora.

Redaktor naszego pisma p. inż. Maurycy Chorzewski wyjechał na urlop wypoczynkowy.

Zastępować go będzie w tym czasie dyrektor Oddz. Rad.-Kiel. P. Z. P. M. p. Witold Eychler.

Z DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKU EKSPORTOWEGO PRZEMYSŁU METALOWEGO PRZETWÓRCZEGO W MAJU

Na zasadzie rozporządzeń ministerjalnych o zwrocie cła Związek Eksportowy Przemysłu Metalowego Przetwórczego wystawił w maju 1935 r. zaświadczenia eksportowe na wywóz zagranicę następujących wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego:

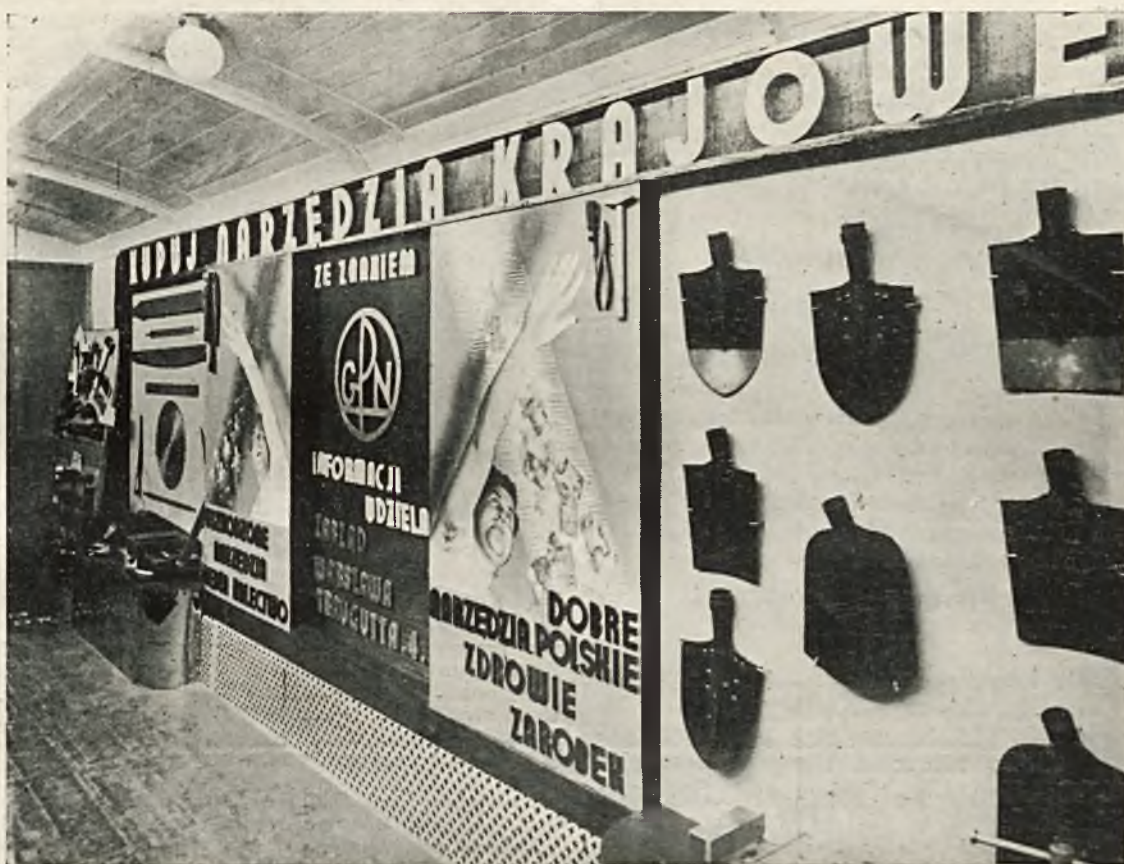
	waga w kg.	wart w zł.
1. Wyroby ze stali szlachetnej		
a) ze stali stopowej	1204	1 925 —
b) „ „ węglistej	1167	13 209 —
2. Blacha pokryta cynkiem		
a) płaska	399157	140 032 —
b) falista	369548	159 699 —
3. Wyroby kotlarskie i konstr. żel.	980	722 —
4. Wyroby z blachy	660	1 410 —
5. Naczynia blaszane emaljowane	138713	227 491 —
6. Drut żelazny	193929	59 343 —
7. Gwoździe	4000	732 —
8. Wyroby żelazne i stalowe	17654	13 014 —
9. Hacele	—	—
10. Wagony towarowe	—	—
11. Parowozy	—	—
12. Części specjalne parowozowe (p. 19 rozp.)	145	540 —
13. Części wagon. tendrów i parowoz. (p. 20 rozp.)	—	—
14. Tendry	—	—
15. Rury kompensacyjne	—	—
16. Przewody rurowe	139858	103 099 —
17. Odlewy żeliwne		
a) rury żeliwne	94046	25 833 —
b) odlewy budowlane	66746	46 682 —
c) naczynia żeliwne surowe i em.	2289	1 890 —
18. Maszyny i narzędzia rolnicze	144606	73 688 —
19. Obrabiarki do metali i drzewa	—	—
20. Maszyny włókiennicze	56085	136 172 —
Ogółem	1 630787	1 005 481 —

Z DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZKU EKSPORTOWEGO PRZEMYSŁU METALOWEGO PRZETWÓRCZEGO

Na zasadzie rozporządzeń ministerjalnych o zwrocie cła Związek Eksportowy Przemysłu Metalowego Przetwórczego wystawił zaświadczenia eksportowe na wywóz zagranicę następujących wyrobów przemysłu metalowego przetwórczego:

w 1 kwartale 1935 r. w kwietniu 1935 r.
Waga w kg wartość w zł waga w kg wartość w zł

	waga w kg	wartość w zł	waga w kg	wartość w zł
1. Wyroby ze stali szlachetn. (p. 7 rozp. z dn. 25. X.34.)	11361	49.066.—	2228	12.502.—
2. Blacha pokryta cynkiem płaska i falista (p.8 rozp)	2.180058	889.772.—	756.673	289.730.—
3. Wyroby kotlarskie i konstr. żelazne (p. 9 rozp.)	1700	6.600.—	1.509	1.112.—
4. Wyroby z blachy (p. 10 rozp.)	1106	2.222.—	231	235.—
5. Naczynia blaszane emal. (p. 11 rozp.)	340534	569.821.—	133.331	195.585.—
6. Drut żelazny (p. 12 rozp.)	61718	14.183.—	52.588	13.405.—
7. Gwoździe (p. 13 rozp.)	—	—	—	—
8. Wyroby żelazne i stalowe (p. 14 rozp.)	27574	32.188.—	27.796	26.775.—
9. Hacele (p. 16 rozp.)	—	—	—	—
10. Wagony towarowe (p.17 rozp.)	—	—	—	—
11. Parowozy (p. 18 rozp.)	—	—	—	—
12. Części specjalne parowoz. (p. 19 rozp.)	1805	33.800.—	901	16.900.—
13. Części wagonów tendrów i parowoz. (p.20 rozp.)	1574805	680.193.—	192.850	83.650.—
14. Tendry (p. 21 rozp.)	—	—	—	—
15. Rury kompensacyjne (p. 22 rozp.)	—	—	—	—
16. Przewody rurowe (p. 23 rozp.)	19466	14.955.—	142.950	104.560.—
17. Odlewy żeliwne (p. 24 rozp.)	781568	312.974.—	137.655	61.366.—
18. Maszyny i narzędzia rol. (p. 25 rozp.)	140907	71.965.—	87.814	43.835.—
19. Obrabiarki do metali i drzewa (p. 26 rozp.)	—	—	—	—
20. Maszyny włókiennicze (p. 27 rozp.)	192770	460.015.—	128.994	273.642.—
Ogółem	5.335.372	3.137.754.—	1.665.520	1.123.297.—



W nr. 13 „P. M. podaliśmy zdjęcie stoiska Grupy Prducentów Narzędzi, mieszczące się w wagonie „Pociągu Wystawy“. Powyżej fotografja ściany w tymże wagonie po drugiej stronie przejścia.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Eksport narzędzi z Niemiec. Eksport narzędzi z Niemiec wyniósł za cztery pierwsze miesiące roku bież. 5864 tonny, t. zn. o 11% więcej niż w tymże okresie roku poprzedniego.

Stały wzrost eksportu narzędzi z Niemiec wskazują następujące cyfry:

II półrocze	1933 r.	— 5977 ton
I „	1934 r.	— 6572 „
II „	1934 r.	— 7772 „

Eksport do krajów zamorskich podniósł się w roku bieżącym do 59% całego eksportu z 56% w roku 1934 i 53% w roku 1933. Przemysł narzędziowy niemiecki pracuje obecnie w 70—72% zdolności wytwórczej wobec 55% w maju 1934 r. i 42% w maju 1933 r. Zniżka cen na towar rynkowy trwa nadal, natomiast na wyroby wysokogatunkowe, a szczególnie na wyroby cechowane, ceny są znacznie korzystniejsze.

Wywóz samochodów z Niemiec. Sytuacja na rynku eksportowym w tym dziale jest bardzo korzystna. W kwietniu wywieziono 1622 samochody osobowe (22% więcej niż w marcu 1935, a 40% więcej niż w kwietniu 1934). 34 podwozia, 306 samochodów ciężarowych i 561 motocykli.

Zaznaczyć trzeba, że średnie ceny eksportowe podnoszą się stale i wynosiły np. (średnia cena eksportowanego samochodu) w kwietniu 1934 r. — 1380 marek niemieckich, w grudniu 1934 — 1466 ma-

rek, w lutym 1935 r. — 1502 marki, w marcu — 1620 marek i w kwietniu 1935 r. — 1730 marek niemieckich. Przypuszczać należy, że eksport samochodów podniesie się jeszcze i dlatego, że transakcje wymienne mają również i w tej branży miejsce. W maju r. bież. sprzedano tą drogą przeszło 500 samochodów osobowych i ciężarowych do Ameryki Południowej i Afryki.

Import metali nieszlachetnych do Niemiec. Import metali nieszlachetnych do Niemiec jest bardzo znaczny. Import miedzi wyniósł w kwietniu r. bież. 18700 tonn, czyli o 6000 tonn więcej niż w kwietniu 1933 roku, a 1400 tonn mniej, aniżeli w kwietniu 1934. Import ołowiu wyniósł w tymże miesiącu r. b. 10575 tonn wobec 24604 tonn w 1934 r. i 9463 tonn w 1933 r., niklu 1714 tonn wobec 2308 w 1934 r. i 1264 tonn w 1933 r.; aluminium 7470 tonn wobec 169 tonn w 1934 i 52 tonn w 1933 r.

Mimo b. znacznego wzrostu produkcji aluminium w Niemczech, zapotrzebowanie przewyższa dotąd znacznie produkcję. Produkcja ołowiu w Niemczech rozwinęła się bardzo w ostatnich czasach. Wynosiła ona średnio miesięcznie w 1933 r. — 5088 tonn, w 1934 r. — 8198 tonn.

Nowe dostawy niemieckie dla Rosji. Niemiecki koncern Otto Wolfa przyznał rządowi Sowieków kredyt 200 milj. marek, który będzie użyty na zakup niemieckich maszyn i wyrobów metalowych w fabrykach współpracujących z Wolfem. Zapłata nastąpi częściowo dostawą rudy manganowej.

WYJAŚNIENIE

W jednym z pism codziennych ukazała się notatka, zawierająca streszczenie dyskusji Zarządu Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego w sprawie montowni samochodów.

Sekretariat Grupy komunikuje, że notatka ta jest nieścisła i nie odpowiada ani przebiegowi dyskusji, ani uchwałom.

DOBRA ORGANIZACJA — WARUNKIEM BEZPIECZNEJ PRACY

Nakładem Instytutu Spraw Społecznych ukazał się „Kalendarz Bezpieczeństwa i Higieny Pracy” na rok 1935. Wydawnictwo ma za zadanie ułatwienie kierownikom przedsiębiorstw pracy nad organizacją bezpieczeństwa i higieny w fabryce i powinno znaleźć się w ręku każdego przemysłowca.

Kalendarzyk wydany jest bardzo starannie i wyróżnia się oryginalnym układem oraz ładną szatą zewnętrzną.

Cena pojedynczego egzemplarza — 50 gr.

BIURO INFORMACYJNE O ZDOLNOŚCI KREDYTOWEJ

Przy udziale Izby Przem. Handlowej w Warszawie, Izby Przem.-Handlowej w Katowicach oraz całego szeregu instytucji społecznych i gospodarczych w Warszawie zostało założone biuro informacyjne o zdolności kredytowej p. n. „Informacja”, Sp. z o. o. w Katowicach

Oddział Warszawski tej instytucji mieści się w gmachu Izby Przemysłowo Handlowej w Warszawie, ul. Wiejska 10, tel. 9-01-69.

Nowopowstała placówka ma za zadanie uprzydatkowanie dziedziny wywiadu kredytowego i zastręga na poparcie przez korzystanie z jej usług.

KSIĘGA INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH

Otrzymaliśmy od Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich komunikat, że zarząd tego Stowarzyszenia opracował i wydał 1-szą „Księgę Inżynierów Mechaników Polskich”, zawierającą — poza szczegółowym spisem inżynierów, obejmującym zgórą 1240 nazwisk — materiał charakteryzujący poszczególne dziedziny naszego życia technicznego. Obejmuje on szkice o wyższych uczelniach technicznych polskich i szczegółowy wykaz z objaśnieniami dotyczący szkół techniczno-przemysłowych. Poza tem zamieszczony został spis prasy technicznej polskiej, dane dotyczące „SIMP” i t. p. Księga zawiera ponadto — aktualny pełny spis członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych wraz z adresami i zakresem produkcji.

Cena wydawnictwa wynosi zł. 4.—

Członkowie Związku, którzy pragnęliby nabyć powyższe wydawnictwo, mogą je zamawiać za pośrednictwem Biura P. Z. P. M. Przy większej liczbie zgłoszeń, zamawiający przez Związek otrzymają stosowny rabat.

PRZEGLĄD ORGANIZACJI

Wyszedł z druku Nr. 5 (rok X) „Przeгляdu Organizacji” organu Instytutu Naukowego Organizacji i Kierownictwa.

Artykuły: J. Aseńko i A. Grodzicki — Koszt własny a premjowanie eksportu. Inż. Al. Rothert — Jak poszczególne systemy płac wpływają na wydajność robotnika? (Dokończenie). M. Kasiński — Wynagradzanie akwizytorów. Inż.

St. Wojnarowicz — Określenie najekonomiczniejszych warunków współdziałania między przedsiębiorstwami miejskimi. Al. Bajkowski — Planowanie produkcji. W. Milewski — Feljeton redakcyjny. Stałe rubryki: Administracja publiczna. Zakupy i gospodarka materiałowa. Organizacja produkcji. Koszty własne i księgowość, Biuro. Przegląd Czasopism. Z działalności Instytutu. Wiadomości bieżące.

POPIERAJĄCIE L. O. P. P.!

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wydaje dwutygodnik p. t. «Lot i Obrona przeciwlotniczo-gazowa Polski» oraz miesięcznik p. t. «Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej». Wydawnictwa mają na celu szerzenie wiedzy z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej oraz przygotowanie społeczeństwa do obrony kraju.

Prenumerata roczna wspomnianych wydawnictw wynosi zł. 16.—, którą można wpłacać na konto L. O. P. P. w P. K. O. Nr. 20040.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 2. VII. 1935 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminium	2565	Miedź standard	752
Antymon	1205	Ołów miękki	348
Cyna standard	5898	Nikiel	5194
Cynk hutniczy	354	Rtęć	—
Miedź elektrolityczna	843	Srebro za 1 kg.	109

Na rynku londyńskim w bieżącym tygodniu ceny metali kształtowały się, w porównaniu z ostatnimi naszymi notowaniami, następująco: z wyjątkiem cyny, która podniosła się o ok. 1% i cynku, który podniósł się o ok. 0,5%, pozostałe metale spadły, a mianowicie: miedź standard o ok. 6%, miedź elektrolityczna o ok. 4,5%, srebro o ok. 4%, ołów o ok. 1% i antymon o ok. 0,5%, aluminium i nikiel bez zmiany. Rtęci nie notowano.

ZJEDNOCZENI POLSCY PRZEMYSŁOWCY METALOWI SPÓŁKA AKCYJNA

Bilans Zamknięcia na dz. 31 grudnia 1934 r.

Stan czynny: Nieruchomość zł 832 499,60; Ruchomości zł 16 912,38; Kasa zł 208,17; Papiery procentowe zł 104 051,75; Weksle zł 2 122,76; Towary własne zł 39 118,33; Dłużnicy zł 232 053,30; straty za rok 1932 zł 38 604,67; straty za rok 1933 zł 32 949,11; Sumy Przechodnie zł 2 431,34; Razem złotych 1 300 951,36.

Sumy pozabilansowe: Towary obce zł 39 156,26; Odbiorecy za delcredere zł 130 349,—; Różni za gwarancję zł 205 500,—; Różni za żyro zł 11 781,32;

Stan bierny: Kapitał zakładowy zł 300 000,—; Kapitał Amortyzacyjny zł 24 837,99; Akcepty własne zł 84 679,70; Wierzyciele zł 862 112,32; Różnice kursowe zł 22 710 65; Rezerwa na Wątpliwych Dłużn zł 1 691,13; Sumy Przechodnie zł 4 386,63; Zysk zł 532,94; Razem zł 1 300 951,36.

Sumy pozabilansowe: Różni za towary obce zł 39 156,26; Syndykat Pol. Hut Żelazn. za delcredere zł 130 349,—; Akcepty gwarancyjne zł 205 500; Obligo wekslowe zł 11 781,32.

Rachunek Strat i Zysków.

Straty: Koszty handlowe i podatki zł 50 786,02; Odsetki i dyskonto weksli zł 23 962,94, Spisano na wtpl. dłużników zł 16 066,98; Zysk zł 532,94 Razem zł 91 348,88.

Zyski: Zysk ze sprzedaży towarów na rachunek własny zł 35 259 29; Prowizje komisowe zł 9 313,53; Administracja Nieruchomości zł. 43 255,22; Dyskonto, awalizacja i inne zł 3 520,84; Razem zł 91 348,88.