



Nr 20.

Warszawa, dn. 28 września 1935 r.

Ogóln. zbioru Nr 641.

WYDAWCA: W imieniu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych—Prezes Rady Związku inż. **Piotr Drzewiecki**.
Za redaktora odpowiedzialnego inż. **Antoni Dunin**.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: Warszawa, ul. Marszałkowska 140, tel. 594-26. Adres telegr.: „Metalowcy—Warszawa”.

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

TREŚĆ NUMERU: Wystawa Przemysłu Metalowego Przetwórczego. — Przemysłowcy w Izbach Ustawodawczych. — Import samochodów a zagadnienie motoryzacji w Polsce. — Z działalności Ubezpieczalni Społecznych. — Kronika Związkowa. — Wiadomości z zagranicy. — Przegląd prasy. — Ceny.

JUŻ DZISIAJ

fabryki przemysłu metalowego przetwórczego winny przystąpić do opracowywania modeli i eksponatów na

Wystawę Przemysłu Metalowego Przetwórczego

Informacje i zgłoszenia: Biuro P. Z. P. M. — Warszawa, Marszałkowska 140, tel. 5-94-26

WYSTAWA PRZEMYSŁU METALOWEGO PRZETWÓRCZEGO

Z inicjatywy Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich i w ścisłym porozumieniu z miarodajnymi czynnikami państwowymi, Polski Związek Przemysłowców Metalowych postanowił zorganizować w jesieni 1936 roku w Warszawie Wystawę Przemysłu Metalowego - Przetwórczego, która by zobrazowała całokształt prac dokonanych przez polski przemysł metalowy-przetwórczy i dała pełny obraz obecnego stanu tej najważniejszej w życiu narodu i państwa komórki organizmu gospodarczego Polski.

Po dokonaniu szeregu prac przygotowawczych i zapewnieniu sobie poparcia władz państwowych i m. Warszawy, odbyło się dn. 16 września 1935 r. posiedzenie Komitetu Organizacyjnego Wystawy, w którym wzięli udział przedstawiciele Ministerstw, m. st. Warszawy i przemysłu.

Posiedzenie zagał Prezes P. Z. P. M. p. **Piotr Drzewiecki** i prosił zebranych o wybór przewod-

niczącego. Zebrani przez aklamację wybrali na przewodniczącego p. prezesa P. Drzewieckiego. Następnie p. **A. Dunin** w imieniu grupy inicjatorów Wystawy ze Stow. Inż. Mech. Polskich (S. I. M. P.) i Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych proponował następującą organizację Komitetu i Władz Wystawy:

Prosić Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o łaskawe objęcie protektoratu nad Wystawą, utworzyć Komitet Honorowy Wystawy pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu H. Floyar Rajchmana i prosić o łaskawe przyjęcie udziału w Komitecie: pp. Inż. M. Butkiewicza, Ministra Komunikacji, Inż. E. Kalińskiego, Ministra Poczty i Telegrafów, Gen. Bryg. T. Z. Kasprzyckiego, Kierownika M. S. Wojsk., Gen. F. Sławoj - Składkowskiego, II Wiceministra i Szefa Administr. Armji, Prof. St. Starzyńskiego, Prezydenta m. st. Warszawy, Inż. A. Bobkowskiego, Podsekretarza Stanu w Min. Komunikacji, Fr. Dołężala, Podsekretarza Stanu w Min. Przem. i Handlu, Fr. Drzewieckiego, Podsekretarza Stanu w Min. Poczty i Telegr., J. Piaseckiego, Podsekretarza Stanu

Min. Komunikacji, J. Ulricha, Zastępcę II Wiceministra Spr. Wojsk. oraz pp. Wł. Jaroszewicza, Komisarza Rządu m. st. Warszawy oraz z urzędu Prezesa Komitetu Organizacyjnego Wystawy.

Do Prezydium Komitetu Organizacyjnego Wystawy wybrano naczelnych przedstawicieli tych instytucji i organizacji, które bezpośrednio będą opiekowały się urzeczywistnieniem Wystawy, a więc: jako Prezesa Czesława Klarnera, Prezesa Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, a jako wice-prezów: Generała Ludomiła Rayskiego — jako tego, który przez łaskawe użyczenie terenów i gmachów dla Wystawy dał możliwość zrealizowania Wystawy, Wiceprezydenta m. st. Warszawy J. Pohoskiego, Inż. Piotra Drzewieckiego, Prezesa P.Z.P.M., b. Ministra St. Przanowskiego - Wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, Inż. W. Wierzejskiego — Prezesa S. I. M. P.

Zarząd Wystawy, jako organ wykonawczy Komitetu, ukonstytuowano w następującym składzie:

Członkowie Zarządu: Prezes — Piotr Drzewiecki, Wiceprezesi — Witold Wierzejski, Jan Piotrowski, Antoni Dunin oraz 3-ch członków wybranych przez Radę P. Z. P. M. i 3-ch członków wybranych przez Radę S. I. M. P.

W dalszym ciągu obrad uchwalono Regulamin Wystawy, postanowiono powołać szereg Komisji, uchwalając dla nich regulaminy i zatwierdzono budżet Wystawy.

Dalsze prace przygotowawcze prowadzone będą narazie przez biuro P. Z. P. M. aż do chwili powołania przez Zarząd Wystawy specjalnych organów wykonawczych.

Wystawa zapowiada się bardzo poważnie i już w chwili obecnej biuro Związku posiada około 80 zgłoszeń.

PRZEMYSŁOWCY W IZBACH USTAWODAWCZYCH

W wyniku ostatnich wyborów weszli do Sejmu następujący przedstawiciele przemysłu:

1) Władysław Byrka, dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej. 2) Zygmunt Gardecki, malarz dekoracyjny. 3) Jan Walerjan Hołyński, dyrektor Centr. Zw. Przem. Polsk. 4) Dr. Jerzy Kozicki, dyrektor Kone. Naft. „Małopolska“. 5) Lajb Mineberg, przemysłowiec. 6) Michał Tadeusz Osiński, właściciel zakładu mechan. 7) Antoni Götz-Okocimski, przemysłowiec i rolnik. 8) Jan Pietrzak, prezes Związku Metalowców Z. Z. P. 9) Borys Pimonow, architekt. 10) Ignacy Puławski, przemysłowiec. 11) Antoni Snopczyński, rzemieślnik. 12) Zygmunt Sowiński, dyrektor fabryki szkła w Zawierciu. 13) Franciszek Szymański, sekretarz Zjedn. Zawodow. Polsk. 14) Sergiusz Tymoszenko, przemysłowiec. 15) Andrzej Wierzebski, inżynier-technolog. 16) Wacław Wiślicki, przemysłowiec. 17) Edmund Wąsik radca Kolei Państwowych. 18) Bronisław Wojciechowski, przemysłowiec. 19) Michał Wyrysłowski, przedsiębiorca. 20) Dr. Robert Jahoda-Żółtowski, przemysłowiec.

Do Senatu weszli:

1) Karol Algajer, 2) Ludwik Józef Ewert, przemysłowiec. 3) Michał Grajek, prezes Związku Górników i kartelu Z. Z. P. 4) Aleksander Heiman-Jarecki, przemysłowiec. 5) Stanisław Sielecki, inżynier. 6) Tadeusz Karszo-Siedleński, przemysłowiec. 7) Stanisław Tor, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej. 8) Rudolf Wiesner, inżynier.

IMPORT SAMOCHODÓW A ZAGADNIENIE MOTORYZACJI W POLSCE

W ostatnich czasach, a ściślej mówiąc w ostatnich miesiącach, daje się zauważyć pewien wzrost importu samochodów i części samochodowych wszelkiego rodzaju. Bezwątpienia jednym z powodów są wprowadzone ostatnio, na zasadzie zawar tego traktatu polsko-angielskiego, ulgi celne dla samochodów.

Poniżej zestawione tablice statystyczne ilustrują przywóz samochodów do Polski w ostatnich latach na podstawie cyfr Gł. Urzędu Statystycznego i danych Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego P. Z. P. M.

Tablica pierwsza obejmuje samochody osobowe, których przywóz do Polski, począwszy od roku 1928, w którym wyniósł ogółem 51741 kwintali — wartości 39627 tys. zł, zmniejszał się stale, aż do roku 1932 do cyfry 1282 kw. wartości zaledwie 883 tys. zł. W 1933 roku obserwujemy przeszło dwukrotny wzrost, w 1934 roku niewielki, w stosunku do roku poprzedniego. Spadek importu. Natomiast w ciągu 7 miesięcy roku bieżącego przywieziono do Polski samochodów osobowych 5267 kw. za sumę 2619 tys. zł t. j. 4 razy tyle, co w tym samym okresie r. ubiegłego (1374 kw. — wartości 619 tys. zł), przyczem import ten przewyższył całoroczny przywóz roku 1931. Najwięcej samochodów osobowych przyszło do nas z Anglii, skąd przedtem nie importowano prawie wcale, a mianowicie 2202 kw wartości 1088 tys. zł; na drugim miejscu mamy Danię, skąd przywieziono 1218 kw wart. 621 tys. zł, na trzecim Stany Zjednoczone 1018 kw, wart. 352 tys. zł, na czwartym Austrię — 405 kw, wart. 296 tys. zł, na piątym i szóstym Czechosłowację i Włochy i wreszcie na ostatnim Francję, skąd przywieziono zaledwie 89 kw, wart. 56 tys. zł.

Następna tablica przedstawia samochody omnibusowe, które, zwłaszcza w ostatnich latach, stanowiły nieznaczną pozycję (w 1934 roku przywieziono zaledwie 18 kw wart. 15 tys. zł), a w ciągu 7-miu miesięcy r. bież. przywieziono 302 kw, wartości 187 tys. zł — wszystko z Danji.

Tablica trzecia obejmuje samochody ciężarowe, których import zmniejsza się stale i wynosił w 1928 r. 9285 kw, w 1933 r. jeszcze 1605 kw, w r. 1934 już tylko 171 kw, a w ciągu 7-miu miesięcy r. bież. wyniósł zaledwie 62 kw. wart. 30 tys. zł. Dział produkcji samochodów ciężarowych rozwija się w Polsce dobrze, i należy starać się aby możliwie w najbliższym czasie import samochodów tego typu ustał zupełnie.

Tablica czwarta ilustruje przywóz motocykli i cyklonetek. Największy przywóz tych maszyn przypada na rok 1930, w którym wyniósł 4779 kw wart. 6131 tys. zł; w 1931 roku przywieziono motocykli 2944 kw wart. 3760 tys. zł, w 1932 roku 1796 kw za 1852 tys. zł; w 1933 r. import motocykli zwiększa się do sumy 2730 kw wart. 2485 tys. zł, w 1934 r. ustaje niemal zupełnie i wynosi zaledwie 29 kw wartości 26 tys. zł (w ciągu pierwszych 7-miu miesięcy 1934 r. 26 kw wart. 23 tys. zł). W porównaniu zatem z rokiem ubiegłym, import motocykli w pierwszym półroczu r. bież. podniósł się dość znacznie, gdyż wyniósł 650 kw, wart. 456 tys. zł. Natomiast w porównaniu z rokiem 1933 jest niezbyt duży. Niemal cały przywóz

Tablica Nr 4

Motocykle i cyklonетки

Rok	Ogółem		z Anglii		z Austrii		z Belgii		z Francji		z Niemiec		ze St. Zjedn.		ze Szwajcarii	
	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł
1928	2620	3757	1058	1720	173	250	259	306	131	159	403	555	535	698	—	—
29	4404	5806	1638	2222	—	—	387	539	—	—	1182	1515	710	904	—	—
30	4779	6131	1835	2507	—	—	446	541	—	—	783	974	968	1366	—	—
31	2944	3760	1547	2029	—	—	200	232	119	170	360	454	279	372	215	295
32	1796	1852	1349	1318	—	—	60	73	—	—	140	141	57	105	106	140
33	2730	2485	2081	1823	—	—	165	160	—	—	154	153	161	160	119	138
34	29	26	12	10	—	—	—	—	5	3	9	10	—	—	—	—
1-VII. 35	650	456	612	426	31	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(1-VII. 34)	26	23)														

Tablica Nr 5.

Części samochodów

Rok	Ogółem		z Anglii		z Austrii		z Belgii		z Czechosłow.		z Danji		z Francji		z Niemiec		ze St. Zjedn.		ze Szwajcarii		z Włoch	
	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł
1928	60042	35481	2299	1611	1200	1253	—	—	1274	1201	17589	8850	8109	6164	4557	4380	22326	9565	—	—	—	—
29	78684	40182	—	—	1421	1611	—	—	1209	1248	9806	4234	8122	5152	—	—	51576	22202	—	—	1231	1088
30	45426	27076	—	—	1236	1363	—	—	3561	3137	9027	4056	8311	4869	—	—	17927	8905	—	—	999	952
31	18995	12764	1642	1102	—	—	—	—	2369	1758	4526	2043	3545	1848	789	861	3603	2118	1681	2211	—	—
32	9064	5472	479	271	166	148	468	241	239	210	1698	761	1039	577	356	438	1110	701	1173	985	2317	1152
33	14211	7846	166	95	46	57	—	—	67	76	170	103	701	424	285	338	941	521	358	313	774	564
34	8079	4109	34	70	32	66	15	9	—	—	911	363	441	311	195	222	213	143	181	163	5478	2445
1-VII. 35	6474	4162	393	408	26	28	15	9	28	39	1331	466	417	462	226	351	392	224	352	369	3251	1744
(1-VII. 34)	3850	1966)																				

motocykli roku bież. przypada na Anglię (612 kw wart. 426 tys.), która zresztą i w r. 1933 była głównym importerem, oraz reszta na Austrię (31 kw wart. 24 tys. zł). Ustał natomiast zupełnie import motocykli z Belgii, Niemiec, Stanów Zjednoczonych i Szwajcarii.

Omawiając sprawę importu motocykli i części motocyklowych, podkreślić trzeba, że produkcja motocykli w kraju ma wszelkie widoki powodzenia i należy żywić nadzieję, że obok Państwowych Zakładów Inżynierji, budujących motocykle głównie na potrzeby wojska, również i przemysł prywatny zainteresuje się tem dziełem wytwórczości mającym wszelkie widoki rentowności.

Tablica piąta obejmuje przywóz wszelkich części samochodowych. Przywóz ten stanowi największą pozycję w dziale samochodowym, a na liście importerów figuruje 10 państw. Import części samochodowych był najwyższy w roku 1929 i wynosił wówczas 78 684 kw. wartości 40 182 tys. zł. W 1930 roku wyniósł 45 426 kw., w 1931 r. 18 995 kw i w 1932 r. 9 064 kw. W 1933 r. obserwujemy wzrost importu do sumy 14 211 kw. wart. 7 846 tys. zł w 1934 spadek 8 079 kw. wart. 4 109 tys. zł, a w roku bie-

żącym znowu wzrost i to prawie dwukrotny; mianowicie w ciągu 7-miu miesięcy r. bież. przywieziono ogółem części samochodowych 6 474 kw. wartości 4 162 tys. zł, podczas gdy w tym samym okresie r. ubiegłego—3 850 kw. wartości 1 966 tys. zł. Na pierwszym miejscu wśród dostawców znajdują się Włochy 3 251 kw. wartości 1 744 tys. zł, na drugim Danja—1 331 kw. wart. 466 tys. zł, na trzecim Francja—417 kw. wart. 462 tys. zł, na czwartym Anglija—393 kw. wart. 408 tys. zł, na piątym Stany Zjednoczone, na szóstym Szwajcarii, a siódmym Niemiec, dalej Czechosłowacja, Austrija i wreszcie Belgia.

W 1933 r. po raz pierwszy w statystyce przywozu z pozycji części samochodowe wydzielono osobno podwozia, których przywóz podaje tablica szósta. Jest to bardzo słuszne, gdyż podwozia stanowią przeważającą część (około $\frac{2}{3}$) w przywozie części samochodów. Przywóz samych podwozi wyniósł ogółem w 1933 r. 10 641 kw, wartości 5 282 tys. zł, w 1934 r. 6 410 kw, wartości 2 687 tys. zł. W pierwszym półroczu r. bież. import podwozi wyniósł 4 214 kw, wartości 1 789 tys. zł, podczas gdy w analogicznym okresie r. ubiegłego 3 122 kw.

Tablica Nr 6.

Podwozia samochodowe

Rok	Ogółem		z Anglii		z Danji		z Francji		z Niemiec		ze St. Zjedn.		ze Szwajcarii		z Włoch	
	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł	kw	t. zł.
1933	10641	5282	312	128	1288	462	500	248	759	452	431	163	—	—	7299	3773
34	6410	2687	—	—	818	292	—	—	—	—	—	—	—	—	5129	2202
I-VII.35	4214	1789	326	108	1258	425	53	33	—	—	233	62	95	97	2233	1053
(I-VII.34)	3122	1354)														

wartości 1354 tys. zł. Najwięcej podwozi przywieziono z Włoch 2233 kw. za sumę 1053 tys. zł, potem z Danji 1258 kw. wart. 425 tys. zł, z Anglii 326 kw. wartości 108 tys. zł, ze Stanów Zjednoczonych 233 kw. wart. 62 tys. zł, ze Szwajcarii 95 kw. wart. 97 tys. zł i Francji 53 kw. wartości 33 tys. zł.

Przedstawione wyżej cyfry importu wskazują pozornie, że Polska, która pod względem ilości posiadanych samochodów znajduje się niemal na ostatnim miejscu wśród państw europejskich i gdzie ilość samochodów, przypadająca na 10.000 mieszkańców jest śmiesznie niska, zaczyna wreszcie myśleć o zaspokojeniu swych potrzeb w dziedzinie motoryzacji, która dotąd była u nas zupełnie zaniedbana. Tak jednak nie jest. Wzrost importu samochodów jest nadal bardzo nikły i ledwie pokrywa, nawet łącznie z produkcją krajową, ubytek wywoływany przez konieczność wycofywania zużytych samochodów. Ilość pojazdów mechanicznych w ostatnich latach zamiast wzrastać utrzymuje się stale na jednakowym poziomie.

Według ostatnich danych Głównego Urzędu Statystycznego na 1 lipca 1935 r. było w Polsce ogółem 35 038 pojazdów mechanicznych, co stanowi na 10 000 mieszkańców 10,5. Z tej sumy przypada na samochody osobowe i ciężarowe razem 25 212, na motocykle 8 777 i inne 1 049.

Dane porównawcze za lata ubiegłe przedstawiają się następująco:

L a t a	O g ó ł e m	Na 10 000 mieszkańców	S A M O C H O D Y					Ciężarowe	Motocykle	Inne pojazdy mech.
			R a z e m	O s o b o w e			Ciężarowe			
				pojazdy prywatne i urzędowe	dorożki	autobusy				
1. I. 1930	43319	14,0	36996	18878	7332	4048	6738	5901	422	
1. I. 1931	47331	14,8	38760	19887	7140	4293	7440	7940	631	
1. I. 1932	36737	11,4	27964	13964	5152	3047	5801	8047	726	
1. I. 1933	34197	10,5	25266	11672	5426	2545	5623	8152	749	
1. I. 1934	35291	10,7	26133	13566	4941	2160	5466	8322	836	
1. I. 1935	34173	10,3	24821	13756	4578	1542	4945	8305	1047	
1. VII. 1935	35038	10,5	25212	14438	4873	1520	4881	8777	1049	

Ogółem na 1 lipca r. b. liczba samochodów i pojazdów mechanicznych w stosunku do 1 stycznia r. b. wzrosła z 34 173 do 35 038, a na 10 000 mieszkańców z 10,3 do 10,5. Zanotowano wzrost

liczby pojazdów prywatnych i urzędowych o 682 i motocykli o 472. Spadek wykazały natomiast dorożki samochodowe, których ilość w ciągu ostatniego półrocza zmniejszyła się o 205, autobusy (zmniejszenie o 22 sztuki) i samochody ciężarowe (spadek 64 sztuki).

Wiele przyczyn składa się na ten stan rzeczy. A więc m. in. pozostawia wiele do życzenia stan polskich dróg, ustosunkowanie się do posiadaczy samochodów, na których wciąż jeszcze patrzy się u nas, jako na ludzi bogatych, których urząd skarbowy winien mieć specjalnie na oku; dalej wysokie obciążenia podatkowe, a wreszcie wygórowane opłaty za benzynę i paliwo, które, wobec posiadania szeroko rozwiniętego własnego przemysłu naftowego, mogłyby być o wiele niższe — wszystko to odstrasza przeciętnego obywatela od kupna samochodu.

Z drugiej jednak strony trzeba przyznać, że w ostatnich czasach sporo już zrobiono i robi się w dalszym ciągu celem zmiany na lepsze obecnego stanu rzeczy. Rzecz jasna, że w naszym interesie nie leży bynajmniej dopuszczenie do nadmiernego i gospodarczo nieuzasadnionego wzrostu importu, który jak każdy inny wpływa ujemnie na nasz bilans handlowy, jednak do czasu stworzenia należyte rozbudowanego własnego przemysłu samochodowego jest on niezbędny. Wzrost importu samochodów i części chociaż mały jest w obecnej

chwili świadectwem wzrostu zapotrzebowania i winien być bodźcem dla wytwórni krajowych do podejmowania dalszych wysiłków nad rozbudową własnego przemysłu samochodowego w kraju.

Otwarta ostatnio Wystawa Drogowa w Warszawie daje obszerny przegląd produkcji krajowej i posiada duży dział motoryzacyjny, zorganizowany przez Grupę Przemysłu Motoryzacyjnego działającą przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych; dział ten na Wystawie obejmuje wszystkie poszczególne fazy produkcji części samochodów, motocykli i rowerów, które są dotąd wyrabiane w kraju. Grupa, która została założona zaledwie przed paru miesiącami, prowadzi intensywną propagandę motoryzacji kraju i miejmy nadzieję, że nareszcie zagadnienie to nabierze w Polsce należytego oświetlenia i zrozumienia.

J. G.

Z DZIAŁALNOŚCI UBEZPIECZALNI SPOŁECZNYCH

Zakład Ubezpieczeń Społecznych opublikował szereg zestawień ilustrujących rozwój ubezpieczeń społecznych w latach 1925—34.

Poniżej podajemy zestawienie sald zaległości w opłatach i składkach ubezpieczeniowych w latach 1925 - 34.

Rok	Z a l e g ł o ś c i	
	w milj. zł.	1928 = 100
1925	60,5	47
1926	69,3	54
1927	96,1	74
1928	129,2	100
1929	168,8	131
1930	200,7	155
1931	232,9	180
1932	260,3	201
1933	264,2	204
1934	285,9	221

Jak widać, zaległości stale rosną i pogłębiają trudności życia gospodarczego.

Interesującym jest porównanie wysokości i wskaźnika płaconych przez życie gospodarcze sum na ubezpieczenia z wskaźnikiem wytwórczości przemysłowej i cenami hurtowymi.

Składki ubezpieczeniowe w milj. zł.	R. 1928=100	Wskaźn. ogólny wytw. przem.	Ceny hurtowe	
			półwyroby	wyroby gotowe
			Rok 1928 = 100	
1925	258,3	50	73	—
1926	284,1	55	71	—
1927	380,9	74	88	—
1928	517,8	100	100	100
1929	596,3	115	100	97
1930	579,5	112	82	88
1931	523,7	101	70	75
1932	436,4	84	54	65
1933	451,1	87	55	60
1934	460,0	89	63	57

Jeśli założyć, że ruch składek ubezpieczeniowych obciążających przemysł jest ten sam, co ogólny ruch składek i porównać wskaźnik tego ruchu ze wskaźnikami wytwórczości przemysłowej i cen hurtowych, które charakteryzują w pewnej mierze wartość wytwórczości przemysłowej jasne jest, że przy niezwykle poważnym spadku wartości wyprodukowanych przez przemysł dóbr obciążenie składkami ubezpieczeniowymi staje się coraz większą pozycją w kosztach wytwarzania.

KRONIKA ZWIĄZKOWA

„Peteks”

W październiku 1934 r. założone zostało Powiernicze Towarzystwo Eksportowe „Peteks”, które pod kontrolą Min. Przem. i Handlu, oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie ułatwia finansowanie skupu, produkcji i wywozu wytworów średniego i drobnego przemysłu, handlu i rzemiosł, kontroluje dokonywany eksport na zlecenie zagranicznego odbiorcy lub osób trzecich, oraz dokonuje innych czynności powierniczych na zlecenie osób trzecich.

Eksporter, posiadający zamówienie eksportowe, którego sam wykonać nie może wskutek braku środków, zwraca się z tem zamówieniem do „Peteksu”. Peteks zasięga opinii i skoro opinia o fachowości danego eksportera, jego odpowiedzialności materialnej i solidności kupieckiej brzmi dodatnio, kieruje eksportera bezpośrednio do instytucji finansującej.

Kredyt może być udzielony za poręką „Peteksu” bezpośrednio przez bank prywatny, inny czynnik finansujący lub też przez Bank Polski. Towarzystwo „Peteks” mieści się przy ul. Wiejskiej Nr. 10.

Wszelkich informacyj, dotyczących powyższych spraw, udzielić może Wydział Eksportowy Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

O eksport do Stanów Zjednoczonych

W dniu 12 b. m. odwiedził naszą siedzibę w towarzystwie prezesa Izby Polsko-Amerykańskiej p. Leopolda Kotnowskiego p. Clayton-Lane, radca handlowy przy ambasadzie U. S. A. w Warszawie.

P. Clayton-Lane opuszcza w niedługim czasie placówkę w Warszawie i udaje się na dłuższy okres czasu do Centrali w Washingtonie, gdzie zamierza propagować ideę rozszerzenia stosunków handlowych pomiędzy Polską i U. S. A.

Związkowy wydział eksportowy przedstawił p. Clayton-Lane możliwości wywozowe do Stanów Zjednoczonych A. P. w zakresie artykułów, stanowiących przedmiot produkcji przemysłu metalowego przetwórczego, i zaprezentował szereg artykułów wywozowych, wręczając wraz z życzeniami owocnej pracy katalog naszych eksporterów.

Zakończenie strajku w fabryce związkowej.

W dniu 9 b. m. na posiedzeniu u Inspektora Pracy VII obwodu pomiędzy administracją zakładów I. Fogelnest w Stojadłach koło Mińska-Mazowieckiego i delegatami strajkujących robotników postanowiono w najbliższych dniach przystąpić do pracy.

W dn. 12 b. m. robotnicy podjęli pracę, wobec czego trwający 3 tygodnie strajk został zlikwidowany.

Z ramienia P. Z. P. M. brał udział w obradach p. Stanisław Taczanowski.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Przystąpienie Polski do Międzynarodowego Kartelu Stalowego w świetle prasy zagranicznej pozostawia otwartą kwestję lokowania na rynkach konwencyjnych przyznanego Polsce kontyngentu w wysokości 350 tysięcy tonn rocznie. Współpraca

Polski w Kartelu Międzynarodowym Stali (E. I. A.) winna była zostać poprzedzona umowami z poszczególnymi biurami sprzedaży, lecz spowodowało zbyt późnego przystąpienia Polski do kartelu zabrakło czasu na przeprowadzenie rozmów z organizacjami sprzedaży krajów importujących i przydział kontyngentów sprzedaży na okres 3 miesięcy wrzesień—listopad ma tylko charakter prowizoryczny. Narazie Polska otrzymała następujące rynki konwencyjne: holenderski, skandynawski, egipski i syryjski, na których kontyngenty będą ustalane w porozumieniu z foolami sprzedawców, które będą miały wolną rękę przy ustalaniu kwot importu z Polski. W pewnych tylko wypadkach Biuro Sprzedaży kartelu będzie miało wpływ na przyznanie Polsce definitywnych kontyngentów, w celu pokrycia strat na innych rynkach.

Rynek angielski jest narazie zupełnie zamknięty dla przemysłu stalowego polskiego, gdyż uprzednio zawarte porozumienie przewiduje całkowite pokrycie chłonności rynku przez przemysł angielski, a nawet jest rzeczą wątpliwą, czy Polska ubiegaby się o przyznanie jej kontyngentu na Anglię z powodu niskich cen na tym rynku.

Wytwórczość przemysłowa w II kwartale r. b.

Ogólna wytwórczość przemysłowa w 4 najważniejszych krajach przemysłowych świata (Stanach Zjedn., W. Brytanji, Francji i Niemczech) przedstawiała się w świetle liczb wskaźnikowych (1928=100) w II kwartale r. b. jak następuje:

	Stany Zjedn.	Niemcy	Francja	W. Brytanja	prod. światowa
1930	87	90	110	97	97
1931	73	74	98	89	87
1932	57	61	76	88	77
1933	68	69	84	93	87
1934 I kw.	73	82	83	103	94
II "	76	88	79	104	97
III "	66	88	76	100	93
IV "	70	86	74	110	97
1935 I "	80	88	73	111	104
II "	77	95	73	110	104
Kwiecień	77	95	73	—	—
Maj	77	96	72	—	—
Czerwiec	78	95	72	—	—

Rozwój niemieckiego przemysłu maszynowego.

W miesiącu lipcu r. b. w różnorodnych gałęziach niemieckiego przemysłu maszynowego nastąpiło polepszenie w porównaniu z poprzednimi miesiącami.

Przeciętna ilość zatrudnionych w tym przemyśle w ostatnim półroczu wzrosła o 5000 nowo zaangażowanych robotników i urzędników. Poza niektórymi dobrze prosperującymi gałęziami tego przemysłu znajdują się jednak i takie, które zaledwie tylko w połowie mają wykorzystaną swą zdolność produkcyjną. Do tych ostatnich należy dział maszyn pralniczych, przemysł wagonowy, dział maszyn dla przemysłu spożywczego, maszyny do produkcji papieru, krajarki i maszyny do nadruków.

Co zaś dotyczy rynku wewnętrznego w zastoso- waniu do zbytu artykułów przemysłu maszynowego, na pierwszym miejscu stoją maszyny rolnicze.

Zwiększone obroty notowano również na maszyny do obróbki metali i drzewa oraz heblarki. Słabsze obroty dały się zaobserwować w lipcu r. b. w dziedzinie maszyn włókienniczych. Zwiększone w stosunku do czerwca r. b. obroty na rynku zewnętrznym notowano w dziale maszyn do obróbki metali, motorów Diesel'a i maszyn do szycia.

Tranzakcje eksportowe natomiast na maszyny rolnicze oraz na maszyny do obróbki drzewa zarówno jak i na maszyny do wyrobu papieru wykazały niższą w porównaniu z danymi za czerwiec r. b.

Stan budowy fabryk maszyn w Z.S.S.R. W związku z pracami przygotowawczymi dla programu rozbudowy przemysłu sowieckiego na 1936 r. organ Komisariatu Finansów Z. S. S. R., „Ekonomiczeskaja Żyżń“ omawia braki w projektowaniu rozbudowy przemysłu i specjalnie podkreśla czynności państwowego instytutu dla projektowania budowy fabryk maszyn „Gipromasz“, jednej z największych sowieckich organizacyj.

Zdaniem „Ekonomiczeskaja Żyżń“—prace tego instytutu, który obecnie opracowuje projekty budowy 62 wielkich fabryk budowy maszyn i warsztatów mechanicznych nie stoją na wysokości zadania.

W niektórych wypadkach opracowane już projekty zostały odrzucone, a klienci nie płacą należności za projekty.

Z międzynarodowego rynku ostrzy do golenia.

Prowadzone do niedawna pertraktacje pomiędzy europejskimi producentami ostrzy do maszynek do golenia nie doprowadziły do żadnego porozumienia. Natomiast usiłowania niemieckiego przemysłu z tej dziedziny poszły w kierunku zorganizowania i uporządkowania rynku wewnętrznego.

Ponad 80% ogólnej produkcji niemieckiej podporządkowane zostało planowym założeniom kartelu, z pozostałymi poza kartelem producentami rozmowy toczyć się będą w najbliższym czasie.

Sowieckie zamówienia na bednarke w Belgji.

Sowiety zamówiły w ostatnim czasie w grupie belgijsko-luksemburskiej bednarke w ilości około 1500 tonn. Pertraktacje o dalsze zamówienia są obecnie w toku.

Niemieckie parowozy dla Chili. W związku z zamówieniami poczynionymi w niemieckich fabrykach parowozów Heuschel, Krupp i Esslingen przez republikę Chili w najbliższym czasie zostanie wysłanych do Chili na niemieckich okrętach 25 szt. parowozów dla kolei chilijskich. Pierwsze 2 parowozy o wadze 120 tonn każdy zostały w dniu 17 b. m. załadowane na M/S „Osnabrück“ w Bre- menhafen.

Podkłady sowieckie dla kolei tureckich. Według doniesień sowieckiej agencji „Tass“ turecki minister robót publicznych w udzielonym w Erserumie wywiadzie oświadczył, że zamówienia na podkłady kolejowe oraz cement do budowy kolei na linii Siwas—Erserum zostaną oddane fabrykom sowieckim.

PRZEGLĄD PRASY

Przeгляд sytuacji

W nr. 18 „Przeglądu Gospodarczego“ zamieszczony został ciekawy artykuł p. t. „Przeгляд sytuacji“, z którego cytujemy uwagi końcowe:

„Deflacja nie dlatego zawiodła w Polsce, że wogóle była błędna, ale z powodu metod jakie przy jej realizacji były stosowane. Właśnie te metody, atakujące prawie wyłącznie ceny, a pozostawiające nietknięte lub niemal nietknięte najważniejsze sztywne składniki kosztów wytwórczości nie mogły przynieść poprawy, a natomiast upowszechniły zjawisko nieopłacalności produkcji. Dlatego też każdy program dalszej deflacji, który przez zwolenników nazywany jest również programem równowagi, wówczas jedynie może mieć widoki powodzenia, jeśli z brutalną stanowczością wprowadzony będzie w życie równocześnie i równomiernie we wszystkich dziedzinach z gospodarką publiczną na czele. Realizacja takiego programu może doraźnie pociągnąć za sobą następstwa zwłaszcza w zakresie socjalnym ciężkie ale w dalszej perspektywie otwiera ona widoki przyspieszenia poprawy.

Wracając do punktu wyjścia naszych rozważań i reasumując nasuwające się wnioski, widzimy, że odrzucając na bok wszelkie nietrwale eksperymenty niema w naszych obecnych warunkach żadnych środków, których zastosowanie mogłoby wróżyć rychłą i wydatną zmianę na lepsze w naszej sytuacji. Sytuacja ta obciążona jest dziś przede wszystkim brakiem równowagi pomiędzy gospodarką publiczną, a dochodem społecznym. Dalsze trwanie tej nierównowagi może nie tylko zatamować wszelką poprawę, ale nawet pogorszyć istniejący stan rzeczy.

Z tego właśnie powodu szukanie i wskazanie tej nieodzownej równowagi będzie pierwszym i najpilniejszym zadaniem gospodarzem rządu, jaki stanie przed nowoobranymi izbami...

Motoryzacja Niemiec.

Jednym z najbardziej palących zagadnień chwili obecnej jest sprawa motoryzacji kraju. Nic też dziwnego, że prasa poświęca temu zagadnieniu bardzo wiele uwagi.

We wrześniowym numerze czasopisma „Auto“ znajdujemy artykuł pod tytułem: „Znaczenie motoryzacji jest dla obrony państwa olbrzymie“. Artykuł zaczyna się cytata z artykułu gen. Władysława Sikorskiego (Kurjer Warszawski nr 232):

...Znaczenie motoryzacji jest dla obrony państwa olbrzymie. Jest ono tak duże, że organizując narodową siłę zbrojną, musimy na pierwszym miejscu postawić motoryzację i mechanizację lądowej armii, a drugim dopiero modernizację i rozrost lotnictwa...

Poniżej podajemy niektóre fragmenty artykułu z miesięcznika „Auto“:

„Jeżeli poświęcamy aż tyle miejsca i uwagi temu, co w dziale motoryzacji i budowy dróg dzieje się w obecnym państwie, to skłania nas do tego nie tylko prawdziwy podziw, dla wszystkiego, co tam widzimy, ale przede wszystkim troska i obawa o nasze własne państwo...

„I jeżeli w chwili obecnej łączą nas z tem państwem poprawne stosunki sąsiedzkie, poparte paktami, umo-

wami i sojuszami, to jednak pamiętamy i o tem, że niema pod słońcem nic bardziej kruchego od paktów i sojuszów, na wieczne nawet czasy podpisane, a cóż dopiero od takich, które obowiązują tylko w ciągu 10 u lat. Krucha to przyjaźń, która z góry stawia sobie kres! I dlatego nie łudźmy się, że w chwili obecnej jesteśmy tylko w okresie 10-letniego rozejmu z Niemcami, rozejmu, który wykorzystują oni do pośpiesznego zbrojenia się, umacniania i obwarowywania...

...Niemcy wyszły z wojny europejskiej z najkompletniej zdewastowanym taborzem samochodowym, na dopełnienie którego brakowało im w czasie wojny surowców i z kompletnie zniszczonymi drogami, na naprawę których brakowało im rąk, czasu i funduszy. Przemysł samochodowy niemiecki po wojnie zaledwie wegetował, a niemiecka technika samochodowa pozostawała znacznie w tyle za innymi krajami. Dziś co za odrodzenie! W r. 1924 Niemcy liczyły już 102808 samochodów, co stanowiło 0,9% udziału w światowym stanie taboru samochodowego. W r. 1934 mają już Niemcy 866.238 samoch. i 2,6%-owy udział w światowym taborze samochodowym. Produkcja samochodów z kilkudziesięciu tysięcy po wojnie wzrosła w r. 1934 do 186500 sztuk i stoi na 4-em miejscu wśród państw świata. Na polu techniki samochodowej Niemcy tworzą obecnie rzeczy zadziwiające i pod względem śmiałości rozwiązań przodują światu, jak stwierdziły to tegoroczna wystawa berlińska i niebywałe sukcesy niemieckich wozów wyścigowych.

WIADOMOŚCI Z GIEŁDY METALOWEJ W LONDYNIE

Miedź. Pomimo zwiększonej podaży cena miedzi w ciągu ostatniego tygodnia utrzymała się na wysokim poziomie. Również w Stanach Zjednoczonych producenci oczekują zwykłej cen do 9c. za lbs. co przy obecnym stanie rynku wydaje się zupełnie możliwym do osiągnięcia, a więc w najbliższej przyszłości nie należy oczekiwać powrotu do niskiej marży zysków, jaka charakteryzowała rynek miedzi w ciągu ostatnich miesięcy.

W ubiegłym tygodniu zawarto tranzakcji na 10,650 tonn.

Cyna. Na zebraniu Międzynarodowego Porozumienia Producentów Cyny w dniu 11 b. m. zapadła uchwała, aby na okres ostatnich trzech miesięcy r. b. członkowie ograniczyli produkcję do 65% ustalonego kontyngentu. Decyzja ta znalazła odbicie w notowaniach giełdowych i ceny podniosły się z £ 207.17.6 do £ 213.0.0, jak również wzrosła stopa deportowa przy tranzakcjach terminowych. Zakupy Stanów Zjednoczonych utrzymały się na dotychczasowym wysokim poziomie, natomiast popyt ze strony państw europejskich był nieznaczny. Ogółem za pośrednictwem giełdy sprzedano 1.535 tonn.

Ołów. Zupełny spokój i pewność charakteryzują tendencję cen na ten metal, a sądząc z niewielkich zapasów, konsumpcja utrzymuje się wszędzie na dotychczasowym poziomie, a nawet prawdopodobnie wzrasta. Sprzedaż w ciągu tygodnia — 3300 tonn.

Cynk. Rynek ten nie odznacza się nigdy wyraźną tendencją ani większą aktywnością. Pomimo dość stałej wysokości konsumpcji ceny są chwiejne, lecz ze względu na mocną tendencję na inne metale obniżenie cen cynku wydaje się mało prawdopodobne przynajmniej w najbliższej przyszłości. Zawarto tranzakcji na dostawę 1750 tonn.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 10. IX. 1935 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminiujum	2568	Miedź standard	887
Antymon	1387	Ołów miękki	427
Cyna standard	5800	Nikiel	5200
Cynk hutniczy	398	Rtęć	9058
Miedź elektrolityczna	1005	Srebro za 1 kg.	102