



Nr 22.

Warszawa, dn. 26 października 1935 r.

Ogóln. zbioru Nr 643.

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. 594-25. Adres telegr.: „Metalowcy—Warszawa”.

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

TREŚĆ NUMERU: Stan zatrudnienia w przemyśle metalowym w III kw. r. bież. — Refleksje na marginesie wycieczki na salon samochodowy do Paryża. — XXV-lecie Związku Fabrykantów w Poznaniu. — Upoważnienie urzędów celnych do przyjmowania gwarancji bankowych na zabezpieczenie należności celnych przy odprawach warunkowych. — Nowe rozporządzenie w sprawie cienia „miscolek” do garniturów widełkowych i suportów dla rowerów“. — Międzynarodowy Kongres Odlewniczy w 1935 r. w Brukseli. — Kronika Związkowa.— Wiadomości z zagranicy. — Kronika. — Ceny.

Wrzesień 1936

PAŃSTWOWE ZAKŁADY WZĘTYNIERJI
Biblioteka K. L. „Jrsus”

Jakie znaczenie ma w życiu gospodarczem Państwa przemysł metalowy?

Jaki jest stan polskiego przemysłu metalowego?

Oto pytania, na które musimy odpowiedzieć na Wystawie Polskiego Przemysłu Metalowego Przetwórczego, która odbędzie się we wrześniu 1936 roku w Warszawie.

W Wystawie tej musi wziąć udział każde przedsiębiorstwo!

Udział fabryk w Wystawie winien być **należycie przemysłany**, eksponaty muszą być starannie **opracowane** i wykonane tak, aby same przez się były dla firmy dostateczną legitymacją i reklamą.

Dlatego

już dziś powinni kierownicy fabryk przemysłu metalowego i maszynowego opracować program udziału fabryki w Wystawie.

Już dziś powinny fabryki przystąpić do przygotowywania modeli.

Już dziś powinny fabryki ustalić ramy swojego udziału w Wystawie.

Czas już najwyższy, choć dopiero za 10 miesięcy otworzą się bramy Wystawy.

Czas już najwyższy, bo ubywa wolnego miejsca na stoiska.

Sprawy udziału w Wystawie nie wolno odkładać, bo

Wystawa Polskiego Przemysłu Metalowego Przetwórczego — to egzamin powagi, znaczenia, siły i sprężystości organizacyjnej polskiego przemysłu metalowego przetwórczego.

STAN ZATRUDNIENIA W PRZEMYŚLE METALOWYM W III KW. R. BIEŻ.

Na podstawie danych, nadsyłanych co miesiąc przez fabryki należące do Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, stan zatrudnienia w tych fabrykach kształtował się w III kwartale r. bież. następująco:

Ilość zatrudnionych robotników w 163 fabrykach metalowych wynosiła w lipcu r. bież. 30464 (w lipcu 1934 r. — 26392), w sierpniu — 30967 (w sierpniu 1934 r. — 27395) i we wrześniu 31692 (we wrześniu 1934 r. — 28094). Liczebnie zatem stan zatrudnienia od zeszłego roku poprawił się przeciętnie o ok. 14%.

Poniżej zamieszczona tabelka ilustruje ilość przepracowanych przez fabryki związkowe w miesiącach lipcu, sierpniu i wrześniu r. bież. oraz dla porównania w odnośnych miesiącach 1934 roku robotniko-godzin w $\frac{100}{100}$ stanu liczbowego ze stycznia 1929 roku, przyjętego za 100. według grup zawodowych.

Grupy	Lipiec		Sierpień		Wrzesień	
	m. 4-o tyg. 1934	1935	m. 4-o tyg. 1934	1935	m. 5-o tyg. 1934	1935
Maszynowa	37	45	39	46	51	56
Maszyn. i narz. roln.	15	23	17	28	24	41
Elektrotechn.	42	58	48	61	64	82
Narz. i wyr. prec.	64	96	67	92	97	123
Odlewni	74	71	78	81	106	106
Wyr. Kotł.	54	68	53	65	59	69
Urz. Zdrow.	41	45	41	46	57	63
Wyr. żelaznych	52	58	49	56	61	74
Wyr. metalowych	50	65	61	65	81	87
Druku i gwoździ	55	55	52	54	65	70
Średnio	43,8	51,4	45,5	52,6	59,8	67,6

Jak widać z tabelki, ilość przepracowanych robotniko-godzin w całym przemyśle metalowym wzrosła w III kw. r. bież., w zestawieniu z analogicznym okresem r. zeszłego, z 43,8 do 51,4 w lipcu, z 45,5 do 52,6 w sierpniu i z 59,8 do 67,6 we wrześniu, t. j. przeciętnie o ok. 15%.

Największą poprawę w stosunku do roku ub. wykazują grupy: narzędzi i wyr. precyz., elektrotechniczna, wyrobów żelaznych oraz maszyn i narzędzi rolniczych (aczkolwiek ogólny wskaźnik w stos. do roku 1929 jest nadal najniższy ze wszystkich grup).

W stosunku do roku 1929 przyjętego za 100 dwie grupy, a mianowicie: narzędzi i wyrob. precyzyjnych oraz odlewni mają już obecnie stan zatrudnienia wyższy niż w styczniu 1929 r. — wskaźniki 123 i 106. Z pozostałych grup, najlepszy wskaźnik mają grupy: wyrobów metalowych — 87, elektrotechniczna — 82, wyrobów żelaznych — 74; drutu i gwoździ — 70; najniższy 41 — grupa maszyn i narzędzi rolniczych, a potem maszynowa — 56.

REFLEKSJE NA MARGINESIE WYCIECZKI NA SALON SAMOCHODOWY DO PARYŻA

Żyjemy w okresie, kiedy i u nas dojrzewa, zdaje się, program szybkiej motoryzacji kraju. W kołach miarodajnych ugruntowała się już, a w społeczeństwie gruntuje świadomość, że rozbudowa motoryzacji kraju, przy możliwie najszerszym wykorzystaniu naszych własnych możliwości produkcyj-

nych, posiada pierwszorzędne znaczenie, nie tylko dla obronności granic, ale w niemniejszej mierze może ona ożywić życie gospodarcze, może stać się lekarstwem na bezrobocie.

Nic też dziwnego, że wszelkie przejawy związane z sprawą przemysłu samochodowego są śledzone z rosnącą uwagą, ba, nawet daje się odczuwać zdenerwowanie, jeżeli pewne poczynania w tym kierunku nie idą dość szybko.

Przemysł motoryzacyjny, jest dla nas jedną z najtrudniejszych dziedzin wytwórczości, albowiem przyznać musimy się, że na tym odcinku nie posiadamy żadnych doświadczeń przedwojennych i dopiero od roku ubiegłego weszliśmy na drogę realnych poczyniń produkcyjnych.

Nic też dziwnego, że wszelkie przejawy motoryzacyjne, jakie możemy obserwować w innych krajach, budzą w nas wielkie zaciekawienie i zainteresowanie. To właśnie było pobudką do zorganizowania przez Grupę Przemysłu Motoryzacyjnego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych wycieczki na Salon Samochodowy do Paryża i połączenia tej wycieczki ze zwiedzeniem szeregu fabryk samochodowych i części samochodowych we Francji.

Wycieczka Członków Grupy wyjechała do Paryża 6 b. m.

Pierwsze dni pobytu w Paryżu poświęcone zostały zwiedzeniu dwudziestego dziewiątego z kolei Salonu Samochodowego, mieszczącego się w gmachu Grand Palais.

Około tysiąca wystawców, w tem 62 fabryk samochodów, a w tej liczbie 34 fabryk francuskich, dają miarę ogromu wystawy. Niesposób jest w ramach skromnego sprawozdania opisać wrażeń technicznych Salonu Samochodowego w Paryżu. Można je tylko streszczać. A więc jako reasumcję możemy napisać za „La vie Automobile“: postęp, duży postęp, ale żadnych rewelacji.

Cóż widać na Salonie! Niezależne koła już znamy, przedni napęd już znamy, elektromagnetyczne skrzynki biegów widzieliśmy już gdzieindziej, hamulce hydrauliczne nie są nowością, aerodynamiczne karoserje metalowe znamy, a więc wszystko już było. Tak jest, ale w każdym szczególe jest coś nowego, jakiegoś udogodnienie. I to jest właśnie charakterystyczne dla Salonu Paryskiego w 1935 r. I jeszcze jedna rzecz ważna do zanotowania, zwłaszcza dla tych, którzy sceptycznie odnoszą się do faktu, że u nas w kraju, jako pierwszy seryjny wóz ukazała się 508. Na Salonie Paryskim widać dążność do rozwiązań małego wozu. Konstruktorzy samochodów mają świadomość, że rynek wymaga wozu małego, o motorze 600 do 900 cm. sześć. Poszukuje się nawet idealnego rozwiązania, jakim ma być samochód o średniej szybkości 60 km. zużywający nie więcej jak 6 litrów benzyny na 100 kilometrów, a nieprzekraczający ceną 10 tysięcy franków. Aby taki samochód stworzyć ogłoszono nawet konkurs pod patronatem SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile).

Niżej podpisany nie może silić się na danie technicznego sprawozdania z salonu. Uczyni to lepiej pismo fachowe Technika Samochodowa, a może i nam uda się w jednym z przyszłych numerów ogłosić sprawozdanie na ten temat pióra bardziej kompetentnego.

Wrażenie ogólne jest, że dla Francji Salon Samochodowy jest wystawą potrzebną, wystawą, którą interesuje się każdy średnio zamożny Francuz, dla którego samochód jest rzeczą codziennego użytku, a nie luksusem. Świadectwem tego było, przy dość wysokiej cenie biletów wstępu (10 fr) przepelnienie zwiedzających, świadczyły o tem liczne transakcje odbywające się na oczach naszych na stoiskach samochodów i akcesorii, świadczył o tem widok ulic i placów przed salonem, na których jednocześnie stało bodajże więcej samochodów, aniżeli mamy ich w całej Polsce.

Motoryzacja świata postępuje naprzód. Produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych wzrosła w latach od 32-35 dwukrotnie. To samo produkcja samochodowa Wielkiej Brytanji. W Niemczech potroiła się. Francja zajmuje pod względem ilości kursujących samochodów drugie po Stanach Zjednoczonych miejsce w świecie (2 miliony wozów).

Jak to się dzieje? W jakich warunkach rodzi się we Francji samochód, oto pytanie na które dały nam odpowiedź wycieczki do fabryk samochodowych w Paryżu.

Zanim podzielimy się wrażeniami z wycieczek do fabryk, przedewszystkiem musimy na tem miejscu złożyć najuprzejmiejsze podziękowania francuskiej organizacji przemysłu samochodowego *Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles*, a zwłaszcza sekretarzowi generalnemu tej organizacji panu Léon Bour, za pomoc i ułatwienie w zwiedzaniu szeregu francuskich fabryk tego działu.

Kilka słów wstępu. Przed dwunastu laty w Salonie Samochodowym w Paryżu uczestniczyło 92 francuskich fabryk samochodów. Obecnie pozostało 24, a łącznie z fabrykami budującymi tylko samochody ciężarowe 34. Spadek ilości fabryk uzasadni należy bardzo szybkimi zmianami konstrukcji modeli samochodów, wymagającymi kosztownych instalacji, które opłacają się tylko fabrykom o większej produkcji. Prowadzi to do fuzji przedsiębiorstw, lub likwidacji. Ale, to podkreślić musimy stanowczo, nie znaczy to, aby ewolucja przemysłu samochodowego wykluczała istnienie fabryk o mniejszej produkcji, względnie, że produkcja w mniejszych serjach jest nieopłacalną. Podkreślamy to z naciskiem, albowiem takie przeświadczenie istnieje u nas w pewnych kołach bardzo mocno. Dość jeden przykład: fabryka samochodów ciężarowych „Latil”, którą zwiedzaliśmy w Paryżu posiada produkcję ca 2000 samochodów rocznie i to nie jednego, ale 9 typów, a w każdym z tych typów jeszcze po parę warjantów. Otóż „Latil” nietylko nie upada, ale od dziesięciu lat daje dywidendę po 6-12% rocznie.

Również fabryki o produkcji mieszanej mogą istnieć, pomimo, że wydajność ich nie przekracza 120-150 wozów miesięcznie.

Na czym opiera się przemysł samochodowy we Francji? Przedewszystkiem na bardzo dobrze rozbudowanym i wyspecjalizowanym przemyśle pomocniczym, na dobrze wykwalifikowanym robotniku, na tradycji produkcyjnej i... na bardzo oszczędnej gospodarce. Zwiedziwszy bezmała dziesięć przedsiębiorstw, nie znaleźliśmy ani jednego, w którym stosunek ilościowy pracowników umysłowych do fizycznych byłby wyższy jak 10%. Na ogół wynosi on około 8%.

Ogólne wrażenie zwiedzenia jednej z fabryk samochodów, produkującej wozy osobowe i ciężarowe w ilości około 120 miesięcznie, a więc 1500 rocznie, jest następujące (p/g notatek inż. Czernielewskiego, uczestnika naszej wycieczki): „1) maszyny wysłużone, konstrukcji starej, wiele obrabiarek, zbudowanych w fabryce w/g planów miejscowych inżynierów; 2) wiele niewiast obsługuje lżejsze maszyny; 3) maszyny stłoczone i pozbawione osłon ochronnych“.

Obraz dość pesymistyczny, a jednak charakterystyczny dla przemysłu samochodowego we Francji.

„Zarobek pracownika wykwalifikowanego dochodzi do 5 fr. Zakłady zatrudniają 1300 robotników i 125 osób personelu urzędniczego“.

„Zakłady budują dwa typy samochodów osobowych, cztery typy samochodów ciężarowych zaopatrzonych w silniki benzynowe (1800 kg, 2500 kg, 3300 kg, 4500 kg) i pięć typów samochodów ciężarowych zaopatrzonych w silniki ropowe (od 3300 do 12000 kg)“.

Fabryka jest dochodową, a właściciele skutecznie konkurują z wielkimi wytwórcami.

Bardzo zbliżone obserwacje dało zwiedzenie i innych fabryk tego typu.

Trudno jest człowiekowi niefachowemu wyciągać fachowe wnioski na ten temat. Jednak obserwacje dokonane nie mogą pozostać bez refleksji odnoszących się do sytuacji w naszym kraju.

Czego nam trzeba, aby wreszcie i u nas rozbudowa przemysłu samochodowego poszła w należytym tempie?

Wydaje się, że odpowiedź streszcza się w jednym jedynym zdaniu: trzeba stworzyć zapotrzebowanie na samochody.

Z chwilą, gdy istotnie na rynku będzie poważne zapotrzebowanie, gdy przepełnimy się atmosferą motoryzacyjną, wówczas ruszy z miejsca zagadnienie produkcji własnej. Czy będzie to szło poprzez montownie, czy od razu znajdzie się inicjatywa prywatna, która uruchomi nowe warsztaty a produkcję samochodową, to jest to dla całości sprawy rzeczą drugorzędną. Albowiem tak czy owak skończy się to na fabrykacji własnej. Ale, jak powiedzieliśmy, trzeba, aby istotnie rynek potrzebował samochodów. Z przykrością stwierdzić trzeba, że w naszym społeczeństwie, dzięki wiadomym przyczynom, zanikł pęd do samochodu. Cena samochodu i polityka podatkowa zadusiły dobrze zapowiadający się proces motoryzacji, jaki obserwowaliśmy w latach 1928 i 29. Dziś trzeba rozpocząć od początku. Trzeba wytworzyć w społeczeństwie ambicję posiadania samochodu, taką samą ambicję, jaką mają nasze panie w dziedzinie toaletowej, a która na wielu, niestety aż za wielu, odcinkach przejawia się przesadnie, doprowadzając aż do popularnego powiedzenia „zastaw się a postaw się“.

Atmosferę prosamochodową może wytworzyć u nas tylko jeden czynnik, to jest Rząd. Trudno, trzeba sobie powiedzieć jasno i otwarcie, że jesteśmy za biedni na to, aby entuzjazm dla dokonania wydatku przyszedł u nas spontanicznie, tem więcej, że na odcinku samochodowym wytworzyła się u nas specyficzna atmosfera obawy przed posiadaniem samochodu, obawy mniej istotnej w kołach urzędniczych, ale niemal powszechnej w wol-

nych zawodach, gdzie posiadanie samochodu łączy się ściśle z widmem rewizji stawek podatkowych.

To jedno. Drugie to, że samochód w Polsce musi być tani, szczególnie tani. Bo my jesteśmy społeczeństwem ludzi biednych, nasze dochody są o wiele niższe od dochodów na zachodzie Europy.

Są ludzie, którzy rozwój motoryzacji uzależniają od stanu dróg i kosztów eksploatacji samochodów. Zapewne oba warunki są bardzo ważne, ale nie trzeba przesadzać. W Stanach Zjednoczonych większa ilość samochodów kursuje po bezdrożach, aniżeli po tych wspaniałych szosach i autostradach, jakie widzimy w kinematografach.

Powiedzieliśmy że przedewszystkiem samochód musi być tani i twierdzimy, że moment ten jest ważniejszy od stanu dróg i kosztów eksploatacji. Twierdzenie to opieramy na przesłance psychologicznej, że wadą czy zaletą narodową u nas jest, że mało się myśli o przyszłości. W atmosferze sprzyjającej motoryzacji kraju, kupujący mniej zastanawia się nad tem, gdzie będzie jeździł samochodem i ile go to będzie kosztowało, a więcej będzie myślał o tem, czy stać go na kupno samochodu.

Powróćmy jeszcze na chwilę do wycieczki na szesj do Francji. Zwiedzając fabryki mieliśmy niejednokrotnie możność rozmawiania w sposób ogólny o stosunku francuskiego przemysłu samochodowego do rynku polskiego i stwierdziliśmy, że pomimo bolesnych dla niektórych fabryk doświadczeń poczynionych w Polsce, naogół, a ściślej mówiąc wszędzie, istnieje niemalże gotowość do nawiązania współpracy z rynkiem polskim i to współpracy opartej o montaż samochodów w Polsce, przy zużyciu polskich wyrobów. Oczywiście, że to co widziliśmy u Francuzów musi istnieć i w innych krajach produkujących samochody.

Logicznem byłoby zastanowić się, na czym opiera się ten optymizm przemysłu samochodowego na Zachodzie w stosunku do Polski. Naszem zdaniem opiera się on na bardzo prostej przesłance. Ludzie ci, żyjący w krajach gdzie samochód wypada na kilka, kilkanaście, lub najwyżej kilkadziesiąt ludzi, nie mogą uwierzyć, że w Polsce, którą powoli przyzwyczaili się traktować jako poważne mocarstwo, może na dłuższą metę utrzymać się stan, że państwo 35 milionowe ma zgórą czterokrotnie mniej samochodów aniżeli w Paryżu kursuje taksówek.

I mają rację. Nam też nie wolno wierzyć, aby ten paradoksalny stan mógł trwać jeszcze długo.

Stefan Gruchala.

XXV-LECIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW W POZNANIU

14.IX.1910 roku z inicjatywy x prałata Piotra Wawrzyniaka, szambelana Stefana Cegielskiego i prezesa Seweryna Samulskiego odbyło się w Poznaniu zebranie, na którym powołano do życia organizację pod nazwą „Związek Fabrykantów”.

Od tego czasu po dziś dzień trwa nieprzerwana praca tej zasłużonej placówki, która w latach niewoli była ostoją polskiego przemysłu na Ziemiach Zachodnich, a po odzyskaniu Niepodległości jest wyrazicielką interesów i dążeń przemysłu polskiego na tym terenie.

Historja Związku Fabrykantów to piękna karta z dziejów przemysłu polskiego, karta zapisana głóskami hartu i siły, który zawsze znamionuje naszych braci z Ziem Zachodnich.

Dlatego też, gdy w dniu 26 października 1935 r. odbywać się będzie uroczyste posiedzenie Związku Fabrykantów niech nasze serdeczne życzenia dalszej owocnej pracy dołączają się do słów uznania z jakimi spotka się działalność tej Organizacji.

UPOWAŻNIENIE URZĘDÓW CELNYCH DO PRZYJMOWANIA GWARANCYJ BANKOWYCH NA ZABEZPIECZENIE NALEŻNOŚCI CELNYCH PRZY ODPRAWACH WARUNKOWYCH

W „Monitorze Polskim” Nr. 232 z dn. 9 października 1935 roku pod poz. 274 zostało ogłoszone zarządzenie ministra Skarbu z dn. 2 października 1935 roku w sprawie upoważnienia urzędów celnych do przyjmowania gwarancji bankowych na zabezpieczenie należności celnych przy odprawach warunkowych.

Do powyższego zarządzenia są dołączone wzory listów gwarancyjnych dla obrotu uszlachetniającego, reparacyjnego i innych odpraw warunkowych.

NOWE ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE CLENIA „MISECZEK” DO GARNITURÓW WIDELKOWYCH I SUPORTÓW DLA ROWERÓW

W Nr. 28 Dziennika Urzędowego Min. Skarbu z dn. 10 października 1935 r. poz. 624 zostało ogłoszone nowe rozporządzenie dotyczące clenia części kołowców (poz. 1148 t. c.)

„Do wszystkich Dyrekcyj Cel, Urzędów Celnych i Inspektoratu Cel w Gdańsku.

Na podstawie art. 13 ust. 4 prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 84/1933, poz. 610) Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, że t. zw. „miscezki” stanowiąc e podstawową część garniturów widelkowych i suportów, używane w kołowcach w miejsce pierścieni do kulek łożyskowych względnie tychże kulek osadzonych w wieńcach, nie są w taryfie osobno wymienione, a zatem powinny podlegać ocenie na podstawie art. 1 p. 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej (Dz. U. R. P. Nr. 85/1932 poz. 732), według pozycji obejmującej towar najbardziej zbliżony pod względem użytku t. j. według poz. 1148 taryfy celnej

Jednocześnie wszelkie sprzeczne z powyższem wyjaśnienia i orzeczenia tracą moc obowiązującą na przyszłość“.

Dyrektor Departamentu (—) St. Fr. Królikowski.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES ODLEWNICZY W 1935 R. W BRUKSELI

Techniczne organizacje odlewnicze poszczególnych krajów w r. 1927 stworzyły Międzynarodowy Komitet Stowarzyszeń Technicznych Odlewniczych (Comité International des Associations Techniques de Fonderie) w skrócie C. I. A. T. F., jednym z zadań którego jest organizowanie dorocznych Kongresów Odlewniczych i ulepszanie metody ich pracy.

C. I. A. T. F., poza zadaniem regulowania i ogólnym nadzorem nad organizacją Kongresów oraz usprawnianiem i wprowadzaniem poprawek

do prac Kongresów, ma za zadanie uzgodnienie w skali światowej: 1) Metod badania żeliwa (Komisja pod przewodnictwem Prof. A. Portevin), 2) Słownictwa Odlewniczego, pracująca nad zgromadzeniem materiału do wydania słownika odlewniczego (pod przewodnictwem p. Espana) i 3) Komisja dla ujednostajnienia metod badania piasków fermierskich (pod przewodnictwem Prof. Girardet). Polska jest reprezentowana przez p. Prof. M. Hubera w Komisji „1”, przez inż. O. Marcinowskiego w Komisji „2” i przez inż. K. Gierdziejewskiego w Komisji „3”.

Kongresy C. I. A. T. F. odbywają się corocznie w poszczególnych krajach, poczynając od 1926 r.

Stosownie do planu prac C. I. A. T. F. zorganizowanie Kongresu w roku bieżącym polecone było Belgijskiemu Stowarzyszeniu Odlewników, które to zorganizowało Kongres Odlewniczy w dniach 20—29 września b. r., wiążąc go z Wystawą Światową, zresztą jak większość Zjazdów naukowych w bież. roku.

Wysoki protektorat nad Międzynarodowym Kongresem Odlewniczym w 1935 r. objął JKM Król Leopold III.

Otwarcie Kongresu nastąpiło bardzo uroczysto w obecności p. Ministra do Spraw Ekonomicznych p. Van Isacker'a.

Pierwsze powitalne przemówienie wygłoszone zostało przez p. I. Leonarda prezesa Belgijskich Odlewników, któremu odpowiedział w imieniu wszystkich technicznych organizacji odlewniczych doc. inż. K. Gierdziejewski, prezes C. I. A. T. F. na r. 1935, wyrażając głębokie współczucie narodowi belgijskiemu z powodu utraty Królowej oraz podziękowanie Rządowi Belgijskiemu oraz przedstawicielowi jego p. Ministrowi Van Isacker'owi za zaszczytowanie swoją obecnością uroczystości otwarcia. P. Minister Spraw Ekonomicznych, podkreślając rolę i znaczenie odlewnictwa w gospodarce każdego kraju, życzył powodzenia pracom Zjazdu i ogłosił zjazd otwartym.

Kongres był bardzo liczny, a w pracach jego wzięli udział przedstawiciele 20 narodowości w ogólnej liczbie ok. 480 osób, w tym z zagranicy ok. 220 osób.

Poza bardzo znacznym udziałem przedstawicieli Odlewnictwa Belgijskiego delegacjami najliczniejszymi były delegacje: Brytyjska 32 osoby, Francuska ok. 80 osób, Hiszpańska 11 osób, Czeska 23 osoby, Włoska 15 osób, Niemiecka 12 osób i t. d.

Polska reprezentowana była przez przeszło 10 delegatów.

Poraz pierwszy na Międzynarodowym Kongresie Odlewniczym oficjalnie reprezentowana była Rosja Sowiecka.

Ogólna ilość referatów zgłoszonych i przedstawionych na posiedzeniach Kongresu wyniosła ok. 30.

Są one omówione w ostatnim zeszycie odlewniczym „Przeglądu Technicznego” w sprawozdaniu pod tyt. „Dorobek naukowy Kongresu Odlewniczego 1935 r. w Brukseli”.

Dnia 20 września b. r. w godzinach wieczornych odbyło się doroczne posiedzenie C. I. A. T. F., któremu przewodniczył inż. K. Gierdziejewski, na którym zatwierdzony został protokół zeszłorocznego posiedzenia Komitetu, który miał miejsce w Philadelphii, również rozpatrzone i zatwierdzone zostały

sprawy organizacyjne związane z budżetem i planami działania na rok 1936.

Prezesem C. I. A. T. F. na rok 1936 wybrany został p. J. Leonard prezes Stowarzyszenia Belgijskich Odlewników, zaś miejsce wiceprezesa za rezerwowane jest dla przedstawiciela American Foundrymen Association.

Przyjęty i zatwierdzony został kalendarz Kongresów na najbliższe lata w ten sposób, że w 1936 r. Kongres Odlewniczy odbędzie się w Düsseldorfie, 1937 — w Paryżu, w 1938 — w Warszawie, zaś w 1939 w Londynie.

We wtorek 24 września b. r. odbyło się posiedzenie Komisji „metody badania żeliwa” pod przewodnictwem prof. A. Portevin'a.

W roku 1935 prace nad żelivem intensywnie prowadzone były przez prof. N. Alcacer (Hiszpanja), Dr. Dübi (Szwajcaria), Dr. Meyersberga (Niemcy), prof. Pisek'a (Czechosłowacja).

Po wymianie zdań nad ogólnym kierunkiem prac, przyjęta została odpowiednia zmiana regulaminu pracy danej Komisji przez wprowadzenie stałego Prezydium złożonego z przewodniczącego p. prof. Portevin'a, sekretarza prof. R. Lemo ne, oraz wyżej wspomnianych Dr. Meyersberga i p. J. Leonard'a jako członków przyczem Komisja w porozumieniu z przewodniczącym C. I. A. T. F. zobowiązała wszystkie kraje wchodzące w skład tej organizacji do rejestracji wszystkich prac poświęconych temu zagadnieniu i ukazujących się w krajowej prasie technicznej, do prowadzenia odpowiednich kartotek i przesyłania prac tak w oryginale, jak i w krótkim streszczeniu w języku francuskim na ręce p. Sekretarza Komisji. W ten sposób Komisja rozporządza pełną kartoteką wszystkich prac poświęconych badaniu żeliwa, ześrodkowanie zaś ogólnego kierownictwa w stałym Prezydium pozwoli na ustalenie ścisłego ogólnego planu pracy i właściwego jej rozdziału na poszczególne krajowe organizacje.

Między poszczególnymi posiedzeniami Kongresu zorganizowane były wycieczki w celu obejrzenia poszczególnych zakładów. Ta część programu w roku bieżącym wypadła względnie słabiej, a to z powodu ogólnego kryzysu panującego w przemyśle odlewniczym w Belgji.

Pomimo to jednak kongresieści mieli możliwość zaznajomienia się z bardzo ciekawą ciąglą produkcją odlewów handlowych tak nie pokrytych, jak i emaljowanych w Zakładach „Nestor Martin” w Berchem S-te Agate. Zakłady te, nawiasem mówiąc, przedstawiły swoją produkcję bardzo szeroko w stoiskach firmy na Wystawie Światowej.

Poza tem zorganizowana została wycieczka do staliwni „Union des Aciéries” w Marcinelle pod Charleroi, która pozwoliła licznym jej uczestnikom zapoznać się z urządzeniem, organizacją oraz rodzajem roboty jednej z większych staliwni, której normalna miesięczna produkcja wynosi ok. 1600 t gotowych odlewów.

Nie podajemy tu szczegółów urządzenia tych wytwórni, lecz odsyłamy zainteresowanych do Nr. 41 czasopisma „L'Usine” z dnia 10 października b. r., które z okazji Kongresu Odlewniczego podało ich szczegółowy opis.

Nakoniec kongresiści mieli możliwość obejrzeć Zakłady J. Cockerill'a w Seraing pod Liège szczególnie interesując się instalacjami do wykonania dużych odlewów związanych z budową okrętów.

E. K.

KRONIKA ZWIĄZKOWA

Posiedzenie Zarządu Oddziału Warszawskiego

P. Z. P. M.

Dnia 21 bm. odbyło się w lokalu Związku w Warszawie posiedzenie Zarządu Oddziału Warszawskiego na którym omawiano sprawy organizacyjne.

Odpowiadać na listy

Jest utartym na zachodzie zwyczajem handlowym, że na każde zapytanie, jakie otrzymuje przedsiębiorstwo, należy dać odpowiedź.

Niestety zwyczaj ten nie jest dość przestrzegany w Polsce i listy, o ile nie interesują fabrykę, pozostawia się bez odpowiedzi.

O ile w korespondencji krajowej jest to błędem, ale przynoszącym szkodę tylko danemu przedsiębiorstwu, o tyle niewybaczalnym jest to w korespondencji zagranicznej

Państwowy Instytut Eksportowy donosi nam o szeregu wypadków nieodpowiadania polskich firm na listy zagraniczne, co wywołuje ujemną opinię o sprawności handlowej polskich przedsiębiorstw.

W związku z powyższym, Rada Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych prosi zrzeszone fabryki, aby zwróciły szczególną uwagę na tę sprawę i przestrzegały należytego załatwiania wszelkiej korespondencji zagranicznej.

Grupa Przemysłu Motoryzacyjnego P. Z. P. M.

członkiem międzynarodowej organizacji przemysłu samochodowego

Dnia 10 października r. b., na walnym zgromadzeniu członków Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles, które odbyło się w Paryżu, została przyjęta w poczet członków tej organizacji Grupa Przemysłu Motoryzacyjnego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

Bureau Permanent, jako jedyna i naczelna organizacja międzynarodowa przemysłu samochodowego, zrzesza w chwili obecnej producentów samochodów Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Holandji, Szwajcarii, Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii, a obecnie i Polski.

Siedzibą Bureau Permanent jest Paryż. Na czele organizacji stoi prezydium złożone z dwu członków: M. C. Schippert - prezes i baron Petiet - wiceprezes. Sekretarzem generalnym jest p. Robert de Nercy.

Bureau Permanent prowadzi statystyki produkcji i analizy rynków samochodowych we wszystkich krajach, opracowuje opinie w szeregu zagadnień natury gospodarczej, a wreszcie jest organem czuwającym nad działalnością wystawową przemysłu samochodowego, strzegąc fabryki przed często niecelowymi wydatkami na ten cel.

W myśl zwyczajów Bureau Permanent na rynku polskim reprezentantem interesów tej organizacji i czynnikiem opiniodawczym staje się Grupa Prze-

mysłu Motoryzacyjnego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

Kalendarz Odlewniczy

Grupa Odlewni przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych wydaje pierwszy polski Kalendarz Odlewniczy na rok 1936 w ilości 1000 egzemplarzy. W wydawnictwie powyższym pewna ilość stron zarezerwowana jest na ogłoszenia.

Z uwagi na swój interes handlowy w dziale tym powinny znaleźć się wszystkie poważniejsze odlewnie, jak również wszyscy dostawcy surowców i materiałów pomocniczych dla odlewni.

Zamówienia ogłoszeń wszystkich zainteresowanych firm uprasza się kierować pod adresem:

Grupa Odlewni przy P. Z. P. M.

Warszawa, Marszałkowska 140, tel. 586-06

Koszt jednej strony ogłoszenia wymiaru 148×105 mm. wynosi zł. 75.—Połowa strony zł. 50.

Należność za ogłoszenia przekazywać prosimy do P. K. O. na rachunek „Polski Związek Przemysłowców Metalowych, rachunek odlewni Nr 7907“.

Do fabryk członkowskich

Administracja czasopisma związkowego „Przemysł Metalowy“ przystąpiła do pracy nad zwiększeniem działu ogłoszeniowego, jaki prowadzimy stale pod tytułem „Źródła Zakupu“.

Dążeniem naszym jest, aby Czytelnicy „Przemysłu Metalowego“ znaleźli w „Źródłach Zakupu“ stały, perjodycznie otrzymywany podręcznik informujący ich dokładnie o źródłach zakupu surowców, maszyn i wyrobów metalowych.

W tym celu, zwracamy się do fabryk zrzeszonych z prośbą o przygotowanie odpowiednich tekstów i nadesłanie nam ich wraz z zamówieniem.

Zaznaczamy, że cena adresu w „Źródłach Zakupu“ jest bardzo niska i wynosi za tekst trzywierszowy zł. 50 kwartalnie, zaś za każdy wiersz następny zł. 10.

Spis członków P. Z. P. M.

Nakładem Związku wyszedł z druku „Spis Członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych“, który jest do otrzymania w biurze Związku.

Umowy o naukę w przemyśle

Stosownie do nowego zarządzenia Min. Przem. i Handlu umowy o naukę rzemiosła w przedsiębiorstwach fabrycznych muszą być rejestrowane nie jak dotychczas w Izbach Przemysłowo-Handlowych, lecz w Izbach Rzemieślniczych danego okręgu.

Umowy dotyczące nauki wolnego przemysłu będą nadal podlegały rejestracji w Izbach Przemysłowo-Handlowych. Jako rzemiosło uważane są rodzaje przemysłu, wymienione w art. 142 ust. przemysłowej z dn. 7/VI.1927 r.

Dla zawierania umów, mających być rejestrowanymi w Izbach Rzemieślniczych, w najbliższym czasie zostaną wydane nowe formularze, których wzór opracowuje obecnie Związek Izb Rzemieślniczych. Do czasu wydania nowych druków w obu wymienionych wypadkach rejestracji posługiwać się można dotychczasowymi formularzami.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Przewidywane wzmoczenie się produkcji parowozowej w Ameryce. Z Nowego Yorku donoszą, że w kołach fachowych z dziedziny kolejowej zaobserwować daje się przekonanie, iż kursujące obecnie na amerykańskich linjach kolejowych parowozy są zbyt przestarzałe.

Od 1931 do 1934 r. dostarczono linjom kolejowym tylko 328 nowych parowozów, podczas kiedy w 1930 r. koleje otrzymały 722 parowozy.

Z ogólnej ilości 54180 sztuk tylko 21% parowozów uważać należy za nowoczesne (1920 r.), 36% zespołu parowozowego stanowi produkcję przestarzałą (1910 — 1920 r.), reszta zaś t. j. 23315 sztuk została wyprodukowana w 1910 r. Koła fachowe przemysłu parowozowego podkreślają, że nowoczesne parowozy zużywają się w okresie od 3 — 10 lat, podczas kiedy koleje liczą się z możliwością ich eksploatacji w czasie od 30 — 50 lat. Wobec powyższego należy oczekiwać w Ameryce wzmoczenia się produkcji parowozów, aby zastąpić typy przestarzałe i zużyte jednostkami bardziej nowoczesnymi.

Włoskie zamówienia na obrabiarki w Ameryce. Jak podaje prasa amerykańska w końcu sierpnia b. r. włoska firma „Fiat” zamówiła w amerykańskiej wytwórni obrabiarek „R. K. Le Blond Machine Tool Co.” 20 szt. obrabiarek w cenie od 3000 — 30000 \$ z dostawą jaknajśpieszniejszą.

Obrabiarki te przeznaczone są do fabrykacji pocisków artyleryjskich.

Eksport śrub do drzewa z Wielkiej Brytanji. Eksport śrub do drzewa z Wielkiej Brytanji wyniósł w I kwartale r. b. 695 tonn, czyli o 206 tonn więcej aniżeli w tym samym czasie roku ubiegłego. Angielscy eksporterzy śrub nawiązali obecnie stosunki z Chinami, które są bardzo dużym rynkiem odbiorczym tego artykułu.

Konkurencja na światowym rynku rur. Po rozwiązaniu międzynarodowego kartelu rur, ceny rur na rynkach eksportowych wykazały gwałtowny spadek, tak dalece, że — jak podaje sprawozdanie wielkiej angielskiej fabryki rur „Steward and Lloyd” są obecnie sprzedawane poniżej kalkulacji kosztu własnego.

Ceny surówki angielskiej. Ceny surówki angielskiej wynoszą na rynku krajowym: Cleveland nr. 3 kosztuje 67,6 szylingów za tonnę ang., surówka hematytowa 69 szylingów. Cena eksportowa surówki hematytowej wynosi 63,3 szylingów czyli około 87 zł. za tonnę ang.

Rowery i samochody w Niemczech. Według dotychczasowych obliczeń strata, jaką poniósł przemysł niemiecki w ciągu pierwszych miesięcy r. b. przy eksporcie samochodów, sięga 3 $\frac{1}{2}$ miliona marek, co wynosi około 400 marek na wóz.

Zarazem daje się zaobserwować duży wzrost eksportu rowerów i motocykli: wzrost ten, w porównaniu z odpowiednimi danymi za rok 1934, wynosi dla rowerów przeszło 100%, a dla motocykli około 150%.

Eksport wyrobów stalowych z Niemiec. Ostatnio Niemcy otrzymały kilka znacznych zamówień na wyroby stalowe z Chin, Sjamu i Indji Holenderskich oraz Bliskiego Wschodu. Poza tem podpisano nowe umowy kompensacyjne z Egiptem na 100 000 bali bawełny wzamian za bednarę, stal i maszyny oraz z Brazyliją na różne wyroby stalowe wzamian za produkty brazylijskie.

Dostawy niemieckie dla Włoch. Ogólny wywóz stali z Niemiec do Włoch wyniósł w miesiącach lipcu i sierpniu r. bież. 48 311 tonn co stanowi najwyższą cyfrę za okres dwumiesięczny od czasu wojny.

W ostatnich latach Niemcy wywoziły do Włoch głównie blachę białą, rury, drut maszynowy, osie do wozów i t. p., natomiast obecne dostawy dotyczą: prętów ze stali specjalnej do fabrykacji broni, blach cienkich, skrzynek uszczelnionych i t. d.

Przeszło 80% wywiezionych wyrobów może być użyte do celów wojennych. Również eksport maszyn zwiększył się dwukrotnie.

Wywóz lin stalowych z Niemiec. W okresie pierwszych trzech tygodni września r. b. wywieziono z Niemiec 1100 tonn lin stalowych t. j. 30% więcej aniżeli średnio miesięcznie w 1934 roku. Zapotrzebowanie na rynkach rośnie w dalszym ciągu i ceny mają tendencję mocną.

Zmniejszenie eksportu wyrobów hutniczych ze Stanów Zjedn. Am. do Ameryki Południowej. W ciągu pierwszego kwartału 1935 r. eksport wyrobów hutniczych do Ameryki Południowej spadł o 33%, w porównaniu z odpowiednim okresem 1934 r. Załamanie to tłumaczy się prawdopodobnie podniesieniem cen w Stanach Zjednoczonych.

Z przemysłu motoryzacyjnego

Samochód za 1350 złotych. Oczywiście zakłady Forda w Detroit kończą prace przygotowawcze do wypuszczenia na rynek nowego modelu samochodu osobowego. Będzie to samochód z czterocylindrowym motorem Diesla i osiągać będzie maksymalną szybkość 110 km na godzinę. Jak podaje niemiecka prasa fachowa cena tego samochodu wynosić będzie 1350 złotych.

Import samochodów do Bułgarji. Import samochodów do Bułgarji wzrósł w pierwszym półroczu rb. w porównaniu z rokiem ubiegłym dziesięciokrotnie. Wartość importu wyniosła w I półr. rb. 39 milj. lewów, podczas gdy w I półr. r. ub. wyniosła tylko 3,42 milj. lewów.

Przemysł samochodowy na Węgrzech. Dwie węgierskie fabryki przystąpiły do produkcji samochodów ciężarowych. Jedna z nich Fabryka Wagonów w Raab posiada licencję Pragi, druga Państwowa Fabryka Żelaza i Maszyn posiada licencję Mercedes-Benz. Obie fabryki projektują wypuszczenie na rynek własnego modelu taniego samochodu i mają nadzieję, że nie tylko obsługiwać będą rynek krajowy, ale że uda im się ulokować pewną ilość wozów na Bałkanach.

Niezależnie od tego firma Manfred Weiss, która przed trzema laty na skutek konkurencji zagranicznej

przerwała produkcję, wystąpiła obecnie do rządu z propozycją, aby samochody wyrobu krajowego zwolnione były na dłuższy czas od podatków, co pozwoli firmie na podjęcie produkcji małych samochodów.

DKW. w Szwajcarii. Znane niemieckie samochody o motorze dwutaktowym DKW montowane są obecnie w Szwajcarii, przyczem znaczna ilość części składowych wyrabiana jest w kraju. Z Niemiec przychodzi tylko rama i motor.

Wielka Brytania w Międzynarodowym Kartelu Stali. Po długich pertraktacjach wielkobiłyjscy producenci stali zgłosili swój akces do Międzynarodowego Kartelu Eksportowego Stali „Ireg”, podpisując umowę o pięcioletniej współpracy.

W ten sposób skupił „Ireg” około 75% światowej produkcji eksportowej stali. Poza kartelem znajdują się mniejsi eksporterzy europejscy, między nimi i Polska, oraz Stany Zjednoczone i Japonia

NOWE WYDAWNICTWO PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO

Staraniem i nakładem Państwowego Instytutu Eksportowego ukazała się drukiem broszurka p.t. »Przepisy importowe państw obcych« podająca w formie tabelarycznej, jaknajbardziej skróconej i orientacyjnej stan przepisów o reglamentacji dewiz i towarów, o przepisach dotyczących płatności, znakowania pochodzenia i o dokumentach przy imporcie w 69 krajach świata.

Broszurka zawiera 21 stron druku i jest do nabycia w biurze Związku, Warszawa, Marszałkowska 140. Cena broszurki wynosi 15 gr.

KOMUNIKAT MUZEUM PRZEMYSŁU I TECHNIKI

W związku z chęcią uświadomienia szerokiego ogółu, zwiedzającego zbiory naszego Muzeum, co do zakresu działalności poszczególnych polskich placówek wytwórczych, przystępujemy do sporządzenia dla każdego z Działów Fachowych w Muzeum, *specjalnych ksiąg*, które będą wystawione przez nas na widocznych miejscach.

Do ksiąg wyżej omawianych w pierwszym rzędzie będziemy wpisywać całkiem bezpłatnie te firmy, które są naszymi członkami wspierającymi.

Pozwalamy sobie zauważyć, że takie podręczne książki — wykazy zostały ostatnio wprowadzone zagranicą do szeregu Muzeów Techniki i są b. celową propagandą rodzimego przemysłu.

Kartki omawianych ksiąg będą wykonane na specjalnych niebrudzących się arkuszach, oprawionych w jedną całość i będą umieszczane na pulpitych na widocznych miejscach.

W związku z tem zwracamy się do poszczególnych Zakładów przemysłowych z propozycją nadesłania nam b. krótkich tekstów informujących o zakresie produkcji.

WYKAZ DALSZYCH OFIAR ZŁOŻONYCH NA RZECZ KOMITETU BUDOWY MUZEUM PRZEMYSŁU I TECHNIKI

(Wykaz ten zawiera jedynie datki powyżej 100 zł).

Lista Nr. 5.

„Lignoza“ Sp. Akc. zł 15 000 (gtw); Polskie Kopalnie Skarbowe na Górnym Śląsku zł 15 000 (gtw); Państw. Zakła-

dy Tele-i Radjotechniczne zł 15 000 (gtw); Ryonickie Gwarectwo Węglowe zł 15 000 (P. N.); Rudzkie Gwarectwo Węglowe zł 15 000 (gtw) + zł 600 (mat); Związek Koksowni, Sp. z ogr. odp. zł 15 000 (gtw); Zakłady Hohenlohego-Hohenlohe-Werke Sp. Akc. zł 15 000 (gtw) + zł 900 (mat); Sierszańskie Zakłady Górnicze, Sp. Akc. zł 15 000 (mat); Cegielnia J. Badura, Katowice zł 1800 (mat); Zjedn. Polskie Fabryki Śrub Sp. z ogr. odp., Bielsko zł 1000 (P. N.); „Węgierska Górka“ Górnicza i Hutnicza Sp. Akc. zł 1000 (gtw); Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura Sp. Akc. zł 500 (mat); Inż. J. Chrzastowski zł 100 (mat); Dyr. Kopalni Książca von Pless w Katowicach zł 1000 (mat); Cegielnia i Fabr. Szamotu H. Jacobowitz, Mikołów zł 675 (mat); Zakł. Ceram. Radoszów, wł. A. Daab. Kochłowice zł 525 (mat), „Asko“ Strassman A. i S-ka zł 500 (P. N.); Tow. Przędzalnicze La Czenstochovienne Francuska Sp. Akc. zł 500 (gtw); Pułk. Inż. St. Witkowski zł 500 (P. N.); Cegielnia E. Rak Mała Dąbrówka zł 500 (mat), Cegielnia F. Nogły, Kochłowice zł 450 (mat); Budowniczy A. Golasowski, Mysłówice zł 270 (mat), „Azot“ Sp. Akc. w Jaworznie zł 250 (gtw); Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń Sp. Akc. zł 250 (gtw); Standard Nobel w Polsce zł 200 (gtw); „Robur“ Związek Kopalni Górnośląskich Sp. Kom. zł 200 (gtw); „Inż. Klepacki w Ostrowcu — Spadkobiercy“ zł 200 (mat); Pułk. Inż. W. Vorbrodt zł 150 (P. N.); Tomaszowska Fabryka Sztucznego Jedwabiu Sp. Akc. zł 15 000 (gtw); Dr. O. Schmidt z Sanoka zł 3 000 (gtw); Walcownia Metali Sp. Akc. w Dziedzicach zł 3 000 (P. N.).

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 22. X. 1935 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr

Aluminium	2571	Miedź standart	894
Antymon	1671	Ołów miękki	458
Cyna standart	—	Nikiel	5206
Cynk hutniczy	415	Rtęć	9408
Miedź elektrolityczna	1015	Srebro za 1 kg	102

Na rynku londyńskim w bież. tygodniu ceny metali kształtowały się następująco: wzrosły w cenie: antymon o ok. 13% i rtęć o ok. 4%. Natomiast spadły: ołów o ok. 10%, cynk o ok. 7%, miedź elektrolityczna o ok. 3,5%, miedź standard o ok. 5% i srebro o ok. 0,5%. Aluminium, nikiel bez zmiany Cyny nie notowano.

Ważne dla odlewni

Sprzedaje się udziały opatentowanego sposobu na wiecznie pękające miejsca w spawaniu.

Warszawa, ul. Piusa XI 42

Andrzej Bogusławski

Poważne przedsiębiorstwa przemysłowe, zainteresowane terorem zbytu Pomorze-Poznańskie znajdują odpowiedniego przedstawiciela swych interesów w centralnym punkcie powyższego okręgu.

Pierwszorządne referencje oraz koneksje.

Łaskawe oferty uprasza się kierować do „Przemysłu Metalowego” — Warszawa, Marszałkowska 140 „Poważne przedstawicielstwo“.