



Nr 23.

Warszawa, dn. 9 listopada 1935 r.

Ogóln. zbioru Nr 644.

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: Ś. p. Seweryn Samulski. — Uzupełnienie przepisów wykonawczych. do prawa celnego. — Rozporządzenie ministra Przemysłu i Handlu o koncesjach na wyrób samochodów. — Polska norma na turbiny parowe. — Orzecznictwo w sprawach pracy (ciąg dalszy). — Organizacja niemieckiego rynku odlewniczego. — Karoserje osobowe na 29 salonie samochodowym w Paryżu. — Kronika Związkowa.—Wiadomości z zagranicy. — Kronika. — Ceny.

~~PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI~~  
Biblioteka P. M. „Ursus”

Pod protektoratem

**PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ**

organizuje się

**WYSTAWA**

**PRZEMYSŁU METALOWEGO PRZETWÓRCZEGO**

**w 1936 r.**

**CZY fabryka Panów:**

**JUŻ zgłosiła swój udział?**

**JUŻ przygotowuje eksponaty?**

## Ś. p. SEWERYN SAMULSKI



Zgon ś. p. prezesa Seweryna Samulskiego okrył głęboką żałobą całe życie gospodarcze Wielkopolski. Wybitny udział, tudzież całkiem nieprzeciętne zasługi Zmarłego na odcinku polskiego przemysłu metalowego i maszynowego, nakazują nam wyjść poza ramy zwykłej notatki pośmiertnej, aby wypuklić sylwetkę społeczno-gospodarczą i pionierstwa przemysłowego tego Wielkopolanina, któ-

ry przecież słusznie należy do całej Polski.

Nie chodzi nam tu o powtórzenie danych biograficznych. Są one już z notatek w dziennikach znane. Kto jednak, jak podpisany, stykał się tak często ze Zmarłym, musi dać świadectwo prawdziwie niewątpliwej, że zeszedł znów w zaświaty Człowiek, jakich mamy niewielu; nazwisko, które dla wielu było sztandarem i synonimem tego wszystkiego, co w zakresie polskiej produkcji metalowej i maszynowej zdziałać możemy i winniśmy, o własnych siłach.

Ś. p. Seweryn Samulski był w najszlachetniejszym tego słowa znaczeniu self-made-man'em.. Mimo braku wyższych studiów technicznych, nadrabiając pracą i rzadką sumiennością, umiał utrzymać się na każdym wybitnym, kierowniczym stanowisku, wywołując u otoczenia szacunek i podziw, uznanie i wiarę, że był „właściwym człowiekiem na właściwym stanowisku“.

Trudno byłoby mnie wyliczyć wszystkie fabryki i wytwórnie, w jednej tylko branży naszej do których rozwoju i realnego postawienia, przyczynił się właśnie ś. p. Seweryn Samulski.

Znał on i opanował warsztat metalowy, jak rzadko kto drugi; był wreszcie sam właścicielem fabryki. Powołano go mimo to na dyrektora największych metalowych warsztatów w b. zaborze pruskim. I był on natchnieniem i duszą, oraz, ilekroć potrzeba było, najlepszym technikiem CEGIELSKIEGO od roku wojny światowej. A potem podchodzi ze zdumiewającym zmysłem realizmu do polszczenia zachodnio-polskiego przemysłu metalowo-maszynowego.

Ś. p. Seweryn Samulski nie jest tylko „firmą“. Usiłuje wniknąć w najdrobniejsze szczegóły organizacji fabryk i warsztatów i kalkulacji tych przedsiębiorstw. Nie zraża się niepopularnością. Przeciwników zawsze ujmuje: bezinteresownością swej pracy, sumiennością podejścia do rzeczy, bezwzględ- nym tępieniem marnotrawstwa wszelkiego.

Dla nas, którzy znaliśmy wielostronność jego inicjatyw przemysłowo-gospodarczych, było tajemnicą, jak ten człowiek wogóle podołać mógł; jak jednak wszędzie był „na swoim miejscu“; jak nigdzie

nikogo nie zawodził; jak i skąd brał tyle czasu, by przed zebraniem samemu przestudjować przedmiot, wniknąć w rachunki, dochodzić do trafnych, a tak życiowo praktycznych wniosków. A że niema w tem, co piszę, nawet słowa przesady, potwierdzić będą mogli dyrektorzy licznych zastępów przedsiębiorstw, w których Zmarły, nawet gdy był tylko członkiem rady nadzorczej, był przecież zawsze *magna pars*.

I dlatego może zasięg miru społecznego ś. p. prezesa Samulskiego obejmował cały przemysł wielkopolski. Dla wielu był niezastąpionym. Dla wszystkich był uosobieniem trzeźwości sądu, prawości charakteru, określonej i mocnej indywidualności, z którą trzeba było i należało się liczyć, bo na to zasługiwała.

Ale Zmarły nie był tylko organizatorem i pionierem przemysłowym: był nadto społecznikiem i obywatelem, obejmującym szerokie horyzonty myślenia polityczno-gospodarczego.

Jeszcze na pięć dni przed zgonem otrzymałem od ś. p. Zmarłego korespondencję. Problem oszczędności i kapitalizacji jest w niej zarysowany z precyzją, jakiejby się nie powstydział naukowiec-ekonomista.

Życie i działalność ś. p. Seweryna Samulskiego zasługują ze wszechmiar na monografię. Nie wątpię, że takie studjum nietylko uwypukli sylwetkę społeczno-przemysłową jednego z czołowych liderów naszego przemysłu metalowo-maszynowego, ale utrwali w szerokiej opinii naszej zasługi pionierskich inicjatyw w naszym branżowym przemyśle, mnożąc nam społeczne zaufanie, oraz wyzwalając potencjał możliwości przyszłych.

*Leszek Gustowski*

### UZUPEŁNIENIE PRZEPISÓW WYKONAWCZYCH DO PRAWA CELNEGO

W Nr. 77 „Dziennika Ustaw“ z 23.X r. b. ukazało się Rozporządzenie Ministra Skarbu z 7 października r. b. o uzupełnieniu przepisów wykonawczych do prawa celnego.

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU O KONCESJACH NA WYROB SAMOCHODÓW.

W nr. 80 „Dziennika Ustaw“ ukazało się Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 28 września 1935 r. o udzielaniu koncesji na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi samochodowych, które podajemy poniżej w całości:

Na podstawie art. 197 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr. 53 poz. 468) zarządzam, co następuje:

§ 1. Koncesja na zasadzie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 24 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56 poz. 361) na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi może być udzielona, jeżeli osoba (fizyczna lub prawna) ubiegająca się o koncesję zobowiąże się do spełnienia następujących warunków:

1) prowadzenia przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi w miejscowości uznanej przez Ministra Przemysłu i Handlu.

2) uruchomienia produkcji samochodów oraz podwozi według programu zatwierdzonego przez Ministra Przemysłu i Handlu.

3) posiadania urządzeń technicznych zakładu przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi odpowiadających programowi produkcji, o którym mowa w p. 2 i utrzymania tych urządzeń na należyłym poziomie technicznym.

§ 2. Osoba ubiegająca się o koncesję na przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi powinna złożyć podanie o udzielenie koncesji do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Podanie to powinno podawać:

1) firmę przedsiębiorstwa,  
2) charakter prawny osoby ubiegającej się o koncesję,

3) wysokość kapitału zakładowego przedsiębiorstwa ze wskazaniem:

- a. pochodzenia kapitału (krajowy, zagraniczny),
- b. głównych udziałowców posiadających łącznie najmniej 75% udziałów.

4) skład osobowy grona założycieli, bądź pierwszego zarządu przedsiębiorstwa, a w przypadku gdy chodzi o już istniejące przedsiębiorstwo, skład osobowy jego władz (rada nadzorcza, zarząd, dyrekcja),

5) zamierzone miejsce prowadzenia przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi (wytwórni),

6) szczegółowe określenie przedmiotu produkcji (marka, typ, i inne cechy charakterystyczne samochodów oraz podwozi),

7) program obejmujący zamierzenia dotyczące:

- a) sposobu zorganizowania i planu uruchamiania produkcji samochodów oraz podwozi wymienionych w p. 6,
- b) planu instalowania urządzeń technicznych w zależności od warunków, określonych w p. a.

§ 3. Fabryki samochodów i podwozi, które do chwili

wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 24 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56 poz. 361) prowadziły przemysł wyrobu samochodów oraz podwozi zgłoszą do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w ciągu 2-ech miesięcy od chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia następujące dane w celu rejestracji:

1. firmę,  
2. charakter prawny przedsiębiorstwa,  
3. wysokość kapitału zakładowego przedsiębiorstwa ze wskazaniem:

- a. pochodzenia kapitału (krajowy, zagraniczny),
- b. głównych udziałowców posiadających łącznie najmniej 75% udziałów.

4. skład osobowy władz przedsiębiorstwa (rada nadzorcza, zarząd, dyrekcja),

5. miejsce prowadzenia przemysłu wyrobu samochodów oraz podwozi (siedziba władz i wytwórni),

6. szczegółowe określenie przedmiotu produkcji (marka, typ i inne cechy charakterystyczne samochodów oraz podwozi) stanowiące obecnie aktualny program produkcji,

7. wykaz i charakterystyka urządzeń technicznych, przeznaczonych do produkcji samochodów i podwozi.

8. zdolność produkcyjną na okres roczny.

9. odpis dowodu uprawnienia przemysłowego.

§ 4. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

## POLSKA NORMA NA TURBINY PAROWE

Polski Komitet Normalizacyjny (P. K. N.) przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu podaje do wiadomości wszystkich zainteresowanych, iż ukazała się z druku, uchwalona w dn. 3.XII 1934 r. polska norma „R—201 Turbiny parowe. Normy odbiorcze”. Cena broszury wynosi zł 3. Wydawnictwo jest do nabycia w Biurze P. K. N., Warszawa, Elekoralna 2.

## ORZECZNICTWO W SPRAWACH PRACY

3) (Ciąg dalszy, p. Nr. 21 „P. M.”)

19. Jeśli majątek lub przedsiębiorstwo przejdzie w czasie trwania stosunku pracy w posiadanie innej osoby, stosunek pracy trwa nadal bez zmiany. Odnosi się to również i objęcia przedsiębiorstwa przez dzierżawcę, który odpowiada również za zobowiązania dawne wobec pracowników.

Zastrzeżenie „przejście przedsiębiorstwa w posiadanie”, zamieszczone w art. 35 rozporządzenia, nie może być ograniczone wyłącznie do posiadania w rozumieniu art. 2228 k. c. lub wogóle do posiadacza rzeczy o charakterze właściciela, lecz odnosi się również do posiadacza zależnego, władającego przedmiotem zbycia w imieniu właściciela, a także do dzierżawcy, ile że inaczej mógłby niesumienne dzierżawca samowładnie, bez ważnej przyczyny i bez wypowiedzenia pozbawić pracy każdego pracownika umysłowego, a tem samem naruszyć jego prawa, nabyte z mocy umowy lub przepisów ochronnych rozp. o umowie o pracę prac. umysł., co przecież nie mogło leżeć w intencji ustawy.

Unormowanie w kontrakcie dzierżawy wzajemnej odpowiedzialności pozwanej firmy i jej poprzedniczki w ten sposób, iż pozwana firma nie odpowiada za dawniejsze zobowiązania, może mieć doniosłość li tylko dla ukształtowania się wzajemnego stosunku wewnętrznego stron zainteresowanych, któ-

re kontrakt zawarły; jednakowoż nie może mieć wpływu na prawa powoda, jeśli tenże w zawarciu tego kontraktu udziału nie brał, zwłaszcza, że norma ochronna art. 35 rozporządzenia, o ile chodzi o uprawnienia pracownika umysłowego, stanowi przepis porządku publicznego, którego nie wolno pogwałcić w umowach prywatnych.

(Orzeczenie z dn. 20. X. 1933 r. C. I. 370/33).

### Wynagrodzenie za pracę.

20. Pojęcie i stosowanie zwyczaju udzielania pracownikom gratyfikacji nie może wychodzić poza granice, jakie określił mu zarząd danego przedsiębiorstwa, dysponujący jego funduszami. Jeżeli więc gratyfikacje (pod rozmaitemi nazwami: remuneracje, bilansowe, świąteczne, zapomogi urlopowe i in.) nie stanowiły integralnej części stałego wynagrodzenia danego pracownika, lub danej kategorii pracowników, lecz w myśl umowy lub wspomnianego zwyczaju były przyznawane i płacone tylko pewnym określonym imiennie pracownikom lub pewnej określonej kategorii pracowników, gratyfikacje te nie należały się innym pracownikom w okresie ich pracy w przedsiębiorstwie, nie należą się więc i po rozwiązaniu między stronami stosunku pracy.

(Orzeczenie z dn. 21 marca—10 kwietnia 1934 r. C. I. 2665/33).

21. Sam fakt wypłaty przez pewien czas gratyfikacji pracownikom nie stwierdza jeszcze, by pra-

## ORGANIZACJA NIEMIECKIEGO RYNKU ODLEWNICZEGO

„Będzie ukarany więzieniem lub grzywną bez ograniczenia, względnie i jedną i drugą karą, każdy kto będzie wykorzystywał nielojalnie swój kredyt lub nie będzie wywiązywał się ze swoich zobowiązań względem państwa, swego personelu lub swoich wierzycieli, aby w ten sposób móc, ze szkodą ogółu, oferować towary lub usługi po cenach niepokrywających kosztów produkcji i niezgodnych z zasadami prawidłowej gospodarki“.

Dekret Rzeszy Niemieckiej z 21 grudnia 1934 r. § 1, ust. 1.

W pracach nad uporządkowaniem działalności przemysłowej w Niemczech rząd niemiecki współdziała żywo z organizacjami syndykatowymi świadom, że daleko skuteczniej opanuje całość zagadnień, mając do swej dyspozycji ograniczoną ilość karteli, aniżeli, gdyby musiał bezpośrednio kontrolować niezliczoną ilość przedsiębiorstw i wszystkie przejawy ich działalności.

Jednym z poważniejszych odcinków przemysłu metalowego jest odlewnictwo. Na tym odcinku mamy do zanotowania dwa niezmiernie ciekawe dokumenty, jakie ukazały się w Niemczech, a które mają na celu uporządkowanie sytuacji przemysłu odlewniczego, a mianowicie „*Wskazówki przy organizacji rynku w przemyśle odlewni żelaza*“ wydane przez Komisarza Rzeszy dla kontroli Cen i „*Regulamin organizacji rynku w przemyśle odlewniczym*“ opracowany przez Syndykat Niemieckich Odlewni Żelaza, na podstawie zaleceń Komisarza Rzeszy.

Wydaje się nam rzeczą celową zaznaczyć naszym Czytelników z treścią tych dokumentów.

## Wskazówki przy organizacji rynku w przemyśle odlewni żelaza.

*Wytyczne utrzymania stanu lojalnej konkurencji* głoszą, że każde, nawet najmniejsze przedsiębiorstwo musi prowadzić księgowość, oraz że Syndykat jest upoważniony wskazać uczestnikom, jak należy ustalać prawidłowe koszty własne i ma prawo ogłaszać wzory kalkulacji i księzek buchalteryjnych.

Dla poszczególnych dostaw, względnie dla poszczególnych grup wyrobów Syndykat ma prawo ustalać ceny wytyczne (Richtpreise) i warunki sprzedaży. O ileby któreś przedsiębiorstwo mogło oferować poniżej cen wytycznych, ustalonych przez Syndykat, winno przedewszystkiem zawiadomić o tem Syndykat i na jego żądanie wykazać, że spełnia regularnie zobowiązania względem państwa, gmin, organizacji gospodarczych, organizacji ubezpieczeń społecznych i personelu.

*Uwagi:* Jak widać powyższe zarządzenie skierowane jest ku najistotniejszym przyczynom, wywołującym nieuzasadniony spadek cen rynkowych. Wszędzie spotykamy niejednokrotnie zjawisko, że w poszczególnych dziedzinach jakieś przedsiębiorstwo obniża nagle ceny, wywołując generalną ich zniżkę. Nikt nie pyta, czy jest to racjonalne, czy nie. Dopiero po pewnym czasie okazuje się, że przedsiębiorstwo to nie płaci należycie podatków i zobowiązań, nie wynagradza personelu, a wszystko to tłumaczy poniewczasie deficytowością produkcji. Niejednokrotnie upada, lub idzie pod nadzór sądowy. Jednak szkód wyrządzonych tą działalnością innym przedsiębiorstwom tej samej branży nie wynagradza nigdy.

Sankcje przeciwko przedsiębiorstwom uprawiającym nielojalną konkurencję przewidują, że Syndykat może wystąpić do Komisarza Rzeszy o ode-

codawca zwyczajowo był obowiązany do jej wypłaty, zwłaszcza, jeżeli on w jakikolwiek sposób okazywał, iż ta wypłata jest aktem jego dobrej woli, a nie wykonaniem przyjętego na siebie zobowiązania.

(Orzeczenie z dn. 11 kwietnia 1934 r. C. I. 2790/33).

22. Przyznawanie pracownikom gratyfikacji z natury rzeczy oparte jest na pomyślnym stanie przedsiębiorstwa, że zatem z faktów, iż pozwana firma przez szereg lat wypłacała gratyfikacje, nie można jeszcze wysnuć obowiązku do jej wypłacenia w okresie upadłości firmy.

(Orzeczenie z dn. 17 maja 1933 C. I. 2943/32).

23. Zobowiązania pracodawcy oparte na zwyczaju nie mogą być cofnięte bez zgody pracownika (lub normalnego wypowiedzenia), chyba, że pracodawca przestaje wypłacać zwyczajowe dodatki przez szereg lat bez sprzeciwu ze strony pracownika, gdyż w ten sposób następuje zgaśnięcie zwyczaju.

(Orzeczenie z dn. 17. IV. 1934 r. C. II. 168/34).

24. Zwyczaj będący z mocy art. 12 rozporządzenia podstawą uprawnień pracowników do gratyfikacji, bilansowych i t. p. należy rozumieć jako zwyczaj w danym przedsiębiorstwie, a nie szerzej jako zwyczaj np. w całej gałęzi przemysłu.

(Orzeczenie z dn. 24. I. 1930 C. I. 1882/29).

25. Choroba powoda, trwająca dłuższy czas, jak również przebywanie powoda na urlopie, nie może być przyczyną odmówienia powodowi prawa do pobrania tantjemy za ten rok. Tantjema powyższa stanowiła część poborów służbowych powoda i dopóki stosunek służbowy między stronami nie został rozwiązany, względnie nie zaszły okoliczności, uprawniające pozwaną do wstrzymania wypłaty powyższych poborów, nie mogła też pozwana zaprzestać wypłaty powodowi należnej mu tantjemy.

(Orzeczenie z dn. 23. VI. 1933. C. III. 462/32).

26. Zwrot przez pracodawcę wydatków za naukę dzieci pracownika, uczęszczających do szkół, odpowiada pojęciu gratyfikacji, o której mowa w art. 12 rozporządzenia, wobec czego w razie rozwiązania stosunku służbowego podczas roku, podlega zwrotowi tylko stosunkowa część chesnego.

(Orzeczenie z dn. 15. XI. 1933 C. I. 1506/33).

27. Dopuszczalna jest swobodna umowa o wynagrodzenie za godziny nadliczbowe, szczególnie w postaci ryczałtu. Jeżeli nowoprzyjęty pracownik pobiera wynagrodzenie, zawierające ryczałt za nadliczbowe godziny, nie zgłaszając przez czas dłuższy żadnych roszczeń — zachowanie się jego poczytywane być musi za domniemane wyrażenie zgody na powyższe warunki pracy i późniejsze żądanie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe jest bezskuteczne

(*Ciąg dalszy nastąpi*).

branie prawa kierowania fabryką właścicielowi lub dyrektorowi, a nawet o zamknięcie przedsiębiorstwa.

**Regulamin organizacji rynku w przemyśle odlewniczym.**

Wykonując zalecenia Komisarza Rzeszy dla kontroli Cen, Syndykat Odlewni Niemieckich (VDE) ogłosił dekrety, do których powinny stosować się wszystkie odlewnie na terenie Rzeszy.

W punkcie pierwszym, zawierającym ogólne wytyczne, czytamy trzy następujące tezy:

1. Przestrzegać zasady lojalnej konkurencji,
2. Ustalać prawdziwe ceny, kalkulowane w miarę możliwości najniżej,
3. Utrzymywać przedsiębiorstwo na poziomie takim, aby było użytecznym członkiem gospodarstwa narodowego.

W punkcie trzecim Syndykat zaleca prowadzenie prawidłowej buchalterji podług schematu opracowanego przez Syndykat.

W punkcie czwartym stwierdza Regulamin, że kalkulacja kosztów własnych musi opierać się we wszystkich przedsiębiorstwach na jednolitej zasadzie. W tym celu ustalił Syndykat karty kalkulacyjne, których użycie zaleca wszystkim odlewniom, eodkreślając, że nawet odlewnie, które mają własne metody kalkulacji, winny przewidzieć w nich elementy zawarte we wzorach opracowanych przez Syndykat.

O ileby wzory opracowane przez Syndykat okazały się niewystarczające, punkt piąty Regula-

minu przewiduje, że do dyspozycji odlewni stoja eksperci Syndykatu, zaprzysiężeni do zachowywania dyskrecji.

Syndykat prosi odlewnie, aby co 3 miesiące nadsyłały zestawienia kosztów własnych na podstawie których ustalony będzie wykaz cen wytycznych.

Punkt szósty Regulaminu stwierdza, że każda odlewnia ma swobodę ustalania wysokości zysków (Gewinnzuschlag). Ma ona jednak obowiązek dążyć do udoskonalenia procesu produkcji, aby tą drogą osiągnąć maksimum realności.

W punkcie siódmym czytamy, że każda odlewnia ma pełną swobodę ustalania cennika, jednak Syndykat ustalać będzie dla poszczególnych grup odlewów ceny wytyczne, które służyć będą odlewniom jako materiał porównawczy dla ocenia-  
nia własnej kalkulacji. Ceny wytyczne ustalone będą przy pomocy wyników osiągniętych przez odlewnie wielkie, średnie i małe, wykorzystujące w 80—82 proc. swoje zdolności produkcyjne.

W tym samym punkcie zaznaczone jest, że przy odchyleniach od cen wytycznych odlewnie winny postępować zgodnie z dyrektywami ustalonymi przez Komisarza Rzeszy w jego rozporządzeniu.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Biblioteka F. M. „Ursus”

Zważywszy, że do tej pory Syndykat Odlewni w Niemczech posiada poważną ilość autsajderów, należy podkreślić znaczenie powyższych dokumentów.

## KAROSERJE OSOBOWE NA 29 SALONIE SAMOCHODOWYM W PARYŻU.

Ogólnie biorąc 29-ty Salon Automobilowy w Paryżu w dziedzinie karoserji nie zaznaczył się rewelacją w linii, prócz kilku zaledwie stoisk jak Figani, Hispano Suizy, Mercedes, Amilcara Voisina, jak zwykle krańcowo oryginalnego i t. p. Wystarczy jednak dokładniej przyrzeć się, by stwierdzić, iż oryginalność ich polega tylko na innej cokolwiek interpretacji, w rzeczywistości jednak starych i od 2-3 lat używanych w budowie karoserji motywów oraz na efektywnym zestawieniu kolorów.

Stwarza to wrażenie, iż temat linii aerodynamicznej, która wkroczyła już nawet w budowę rowerów i velocykli jest jednak już na wyczerpaniu. Amerykański zaś projekt gwałtownego stępienia przodu wozu oraz zgrupowania błotników przednich, radiatora i latarni w jedną bryłę, naogół jak widać w Europie się nie przyjął i tylko lekko zaznaczył swój wpływ w Salonie na jedynym bodajże wozie, zawsze szukającego krańcowości Voisina.

Ogólną uwagę zwracało jedno ze stoisk dwoma pięknymi wozami o karoserjach typu sportowego, wykonanych wraz z błotnikami, stopniami, maską i pancierzem na radiator przez fabrykę karoserji „Figani et Falachi” w Boulogne.

Drobiazgowo opracowanie kształtu ogólnego, jak i nieskazitelna harmonja w szczegółach, oraz w kombinacji kolorów stworzyły piękną w rysunku sylwetkę wozu wypieszczonego ręką artysty-konstruktora.

Coprawda strona praktyczna pewnych szczegółów pozostawiała wiele do życzenia, np. piękny rysunek przedniego błotnika stwarzał lyżkowaną wklęsłość z przodu (od spodu) pozwalającą na nadmierne gromadzenie się błota. Jubilersko wykończony i pozbawiony gumy stopień stwarzał obawę, czy wogóle jest przeznaczony na stąpienie po nim. Owalny

kształt poprzecznego przekroju zwężającego się ku górze da bardzo grube i nadmiernie ciężkie drzwi, oraz grube ścianki boczne, co w dużej mierze odbiło się na szerokości siedzeń, ograniczając ich wygodę. Przytem owe ciężkie drzwi zawieszono zostały na ukrytych wewnątrz, na zewnątrz niewidocznych małych zawiasach. Naturalnie takie zastosowanie zawias pozwoliło na uniknięcie nieharmonijnych wypukłości na płynnej ścianie wozu. Również pozbawiło te ściany niespodziewanych i bezwzględnie nieładnych plam w postaci cienia na pięknym ich kolorze, ale też nie dawały gwarancji długotrwałości ich istnienia.

Takich zresztą faktów, łamiących beztrząsowo pewne, ogólnie zaaprobowane zasady budowy — posiada szkoła francuska dość wiele.

Charakteryzuje to wiele francuskich fabryk nadwozi indywidualnych. Ci, że tak powiem, już niewolnicy linii poświęcają dla tej ostatniej często coś z wygody pasażera lub trwałości konstrukcji

Z uwagi godnych, były fabryka karoserji **Vindover LTD**, posiadająca na liście klientów Króla angielskiego, księcia Walji, Króla Norwegji, Króla Alfonsa i innych, która wystawiła poważną karoserję typu „Coupe de Ville” na podwoziu Rolls-Royce o spokojnej niezbyt nowoczesnej linii, ale luksusowo i ze smakiem wykończoną. Piękne klamki z kości słoniowej w srebrnym okuciu nobliwie rysowały się na czekoladowem tle karoserji wewnątrz wozu, którego podłogę wysłano brunatną skórą niedźwiedzia. Całość sprawiała wrażenie komfortu wkraczającego jednak w przesadę.

Na stoisku „**Carrosserie Meulemeester**” wystawiono Conduite-Cabriolet na Unicu oraz torpedo-sport na podwoziu Delahaye z pięknym zakończeniem tyłu, nie, jak przeważnie, płaskim szerokim, lecz wąskim i dość wysokim w kształcie cygara, o błotnikach wąskich połączonych z korpusem karoserji zapomocą szerokich fartuchów, co sprawia wrażenie

Czytając rozporządzenia Komisarza Rzeszy i Regulamin Syndykatu Odlewni, widzimy, że rozróżnia się dwie ceny: cenę sprzedażną syndykatu, która w stosunku do cennika autsajderów może być wyższą lub niższą i cenę wytyczną, to jest średnią cenę kalkulacji kosztów własnych, prawidłowo obliczonych, przy uwzględnieniu wszystkich pozycji kalkulacji, poniżej której sprzedawać nie powinna odlewnia, jeżeli nie chce narazić się na rewizje i śledztwo, mogące spowodować szereg sankcyj aż do zamknięcia przedsiębiorstwa włącznie.

\* \* \*

Czy mamy w powyższym wypadku do czynienia z wybujałym przejawem gospodarki planowej?

Zapewne, że można zarządzenie to traktować jako ograniczenie swobody przedsiębiorstw. Jednak, jeżeli zważymy motywy, jakimi kierował się Komisarz Rzeszy, a które sprecyzował wyraźnie w swoim rozporządzeniu, musimy stwierdzić, że zarządzenie jest celowe i słuszne, gdyż ogranicza swobodę przedsiębiorstw jedynie w wypadku, gdy na skutek polityki cen przedsiębiorstwo to nie wywiązuje się z zobowiązań względem państwa, pracowników i wierzycieli. Natomiast nie występuje bynajmniej jeżeli fabryka chce pracować bez zysku dla siebie i kalkulując prawidłowo sprzedaje po koszcie własnym.

S.

## KRONIKA ZWIĄZKOWA

### Pogrzeb ś. p. Seweryna Samulskiego.

Dnia 31.X. odbyły się w Poznaniu uroczystości złożenia na wieczny spoczynek Zwłok ś. p. Seweryna Samulskiego, b. Prezesa Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

W uroczystościach pogrzebowych reprezentowali Związek Członkowie Zarządu dyr. Adam Kręglewski i dyr. Antoni Słaboszewicz i delegowany przez biuro Związku p. Witold Marczewski ze sztandarem Związku.

### Jubileusz Związku Fabrykantów w Poznaniu.

W sobotę 26 paźd. 1935 r. odbyło się w Poznaniu uroczyste posiedzenie Zw. Fabrykantów dla uczczenia XXV-lecia tej organizacji.

Z ramienia Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych wziął udział w uroczystości Związku Fabrykantów dyr. inż. Antoni Dunin.

### Eksport do Kolumbji.

Na mocy porozumienia z rządem Kolumbji, gdzie istnieją ostre ograniczenia dewizowe, na import towarów z Polski przydzielane będą dewizy bez ograniczeń, pod warunkiem jednak, że import ten dokonywany będzie bezpośrednio przez firmy polskie. Polscy eksporterzy winni dołączać do wysyłek świadectwo pochodzenia w języku hiszpańskim w 5 egzemplarzach, potwierdzonych przez konsulat Kolumbji w Warszawie.

mocnej, a jednak opływawej bryły i przypomina nieco „Błękitnego Ptaka” Campbella. Taki sam typ karoserji w kolorze złotym wykonany przez fab. „Figani et Falachi” na podwoziu Amilcar-Pegasé wystawiono na jednym ze stoisk Grande Nef. Auto Biman wystawił granatową karoserję na podwoziu La Licorne tak szeroką, że przy tylnych drzwiach szerokość karoserji pokrywa całkowicie stopień, pozostawiając widocznym zaledwie jego kant, przytem w górnej części karoserji jej przełój poprzeczny zwęża się gwałtownie. Tworzy to grzybkowatą całość spotykaną zresztą i gdzieindziej na małych podwoziach.

Na stoisku „Mignot Billebaut”, skarosowany dość ostro Unie prezentuje swój ród uzbrojony w dwa błyskające chromem jakby kły-ostre pół zderzaki ustawione skośnie (prawie pod kątem 45°) i równoległe do przednich obrzeży błotników.

Z pośród karoserji Duvala wybija się skromny Sectan na podwoziu La Licorne w kolorze starego złota, pozbawiony zupełnie tak wszelkich ozdób zewnętrznych jak i wytłaczań na blasze, prócz jedynej chromowanej listewki na stopniu i daje przykład estetycznej i miłej choć niezdobnej karoserji.

Fabryka Kellnera wystawiła cabriolet w kolorze aluminowym o żółtym odcieniu i kilka ciemnych karoserji typu „Coupé de Ville” na podwoziach Royce, wszystkie posiadające nieladne szufłowate fartuchy przednie. Trudność ładnego zabudowania przodu przy prostym radjatorze, jaki ma „Royce” powstaje wskutek dużej stosunkowo odległości tego radjatora od przednich fajek. Fernandes Darrin prezentował na swem stoisku bardzo nowoczesną w linii karoserję Coupé de Ville niezbyt ładną przez zbyt ekscentryczny i niepoważny wygląd. Być może, iż to złe wrażenie wypływa tylko z trudności szybkiego przyzwyczajenia oka do zbyt zasadniczej zmiany karnacji tego poważnego, zwykłe

ceremonjalnego, typu nadwozia. Zato miłe wrażenie sprawia jego druga karoserja Conduite Cabriolet w pięknym lazurowym kolorze ze złotą metalową obwódką dookoła na wysokości parapetów okien z imitacją stopni, które tworzą półokrągłe fartuchy, okute również złotymi listwami (węzszemi). Przytem tyły tych stopni opuszczone są ku dołowi, skąd biorą początek tylne błotniki, unosząc swe osłony boczne lekko ku górze i po ominięciu kapsła koła raptownie opuszczają je w dół. Sprawia to wrażenie płynnego lecz silnego rozmachu utajonego w tylnym kole wozu.

Fabryki Antem Binder, Labourdette, Pourtaut, Chapron, Paul Neé, Pegeot, Generale Française Automobile, Hispano i inne wystawiły ciekawe karoserje, pokazywane już próbnie w roku ubiegłym, a dziś tam bardzo popularne, tak zwane transformable patent Pegeota „Auto Eclipse”. Są to przeważnie duże Roadstery o sztywnych blachą krytych i lakierowanych normalnych dachach i ściankach bocznych. Otóż cała górna część tych karoseryj do parapetów okien włączenie, nie składa się, a w całości, zapomocą aparatury „Auto Eclipse”, chowa się pod tylną klapą roadstera i zatrzaskuje pod nią, pozwalając jednak na umieszczenie tam jednocześnie dwóch dużych walizek. Siłą do wykonania tej transformacji zastosowano: ręczną bezpośrednią, lub zapomocą korby w tyle karoserji, albo też elektryczną, przy pomocy odpowiedniego przełącznika, co można czynić nie zatrzymując wozu. Karoserja taka, po złożeniu jej górnej części wraz z dachem, nabiera wyglądu pięknego torpeda, pozbawionego zdawałoby się zupełnie budy, tak trudno domyśleć się nawet jej istnienia pod tylną klapą, po złożeniu bowiem nie pozostawia po sobie żadnego śladu, poza wąską kilkumilimetrową szparą, których przecieł w samochodzie jest więcej.

(Dokończenie nastąpi).

Inż. Bolesław Dekert.

**Próbki towarów.**

Eksporterzy, wysyłający próbki towarów winni, zgodnie z § 78 przepisów wykonawczych do prawa celnego, poddawać je przy wywozie zagranicę w warunkowej odprawie celnej, gdyż tylko tą drogą zapewniają sobie zwolnienie od cła i zakazów przywozu na wypadek, gdyby próbki te powracały do kraju.

**Zwolnienie od cła przy imporcie do Palestyny.**

Następujące towary zostały zwolnione od cła przy imporcie do Palestyny: walce parowe i motorowe, przyrządy do palenia śmieci, pojazdy mechaniczne i pojemniki oraz ich części na odpadki dla celów oczyszczania miast, przyrządy do oświetlania, odpadki metali i stare żelazo.

**Spis członków P. Z. P. M.**

Jak donosiliśmy w poprzednim numerze na kładem Związku ukazał się Spis Członków.

Prosimy Zarządy Fabryk zrzeszonych o przetrzymanie Spisu i zakomunikowanie Dyrekcji Związku swych uwag, sprostowań i uzupełnień.

**WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY**

*Światowa produkcja miedzi.* Według danych ogłoszonych przez „L'Usine Belge“, światowa produkcja miedzi w ostatnich latach przedstawiała się następująco:

Tysiące tonn metrycznych.

1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
1222	1351	1395	1453	1500	1695	1895	1578	1377	929	1036	1273

Jak widać z tabelki, do roku 1929 włącznie produkcja miedzi wzrasta z 1222 tys. tonn w 1923 roku do 1895 tys. tonn w 1929 r., następnie w latach 1930, 31, 32 maleje, poczem od roku 1933 obserwujemy ponowny wzrost produkcji.

W roku bież. w I kw. światowa produkcja miedzi wyniosła bez Stanów Zjednoczonych 326 tys tonn, w II kw. 315 tys tonn. W ciągu dwóch miesięcy lipca i sierpnia r. b. produkcja wyniosła średnio ok. 105 tys tonn miesięcznie, co wskazywałoby jeszcze bardziej na tendencję w kierunku ograniczania produkcji, stosownie do zawartych porozumień międzynarodowych.

Należy zaznaczyć, że w tym kierunku działają najbardziej wytwórcy afrykańscy, których produkcja w II kwartale r. b. wyniosła zaledwie 77500 tonn, wobec 83800 w I kwartale r. b.

Aczkolwiek w mniejszym stopniu, podobna sytuacja ma miejsce w Chili, gdzie większość kopalń znajduje się pod kontrolą amerykańską. W I kw. r. b. produkcja w tym kraju wyniosła 87 tys. tonn, natomiast w II kw. zaledwie 80 tys. tonn.

Przeciwnie w Kanadzie produkcja miedzi, która zwiększyła się bardzo w ciągu ostatnich kilku lat, nie przestaje wzrastać w dalszym ciągu. W II kw. r. b. wyniosła ona 50 tys. tonn, wobec 48 tys. w I kw. r. b. Jednocześnie czynione są obecnie duże wysiłki celem zwiększenia wydobycia i przerobu tego minerału. (Go)

(T) *Niemiecki przemysł maszynowy w walce na rynku świata.* Jak podaje gazeta „Deutsche Bergwerks-Zeitung“ wartość wywozu maszyn z Niemiec w pierwszych 8 miesiącach 1935 r. zmniejszyła się

o 2,3%, w porównaniu z tym samym okresem 1934 r. Jeżeli jednak obliczyć wywóz obecny wg. cen roku zeszłego, to zauważymy zwiększenie się tego wywozu o 48%.

W pierwszych miesiącach tego roku, jak zresztą w tym samym okresie 1934 r., odczuć się dał pewien zastój w przemyśle maszynowym. W lecie i w miesiącach jesiennych natomiast eksport niemieckiego przemysłu maszynowego począł stale wzrastać.

Konkurujące najwięcej z Niemcami w tej dziedzinie Anglja i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej osiągnęły, jak wykazuje Instytut Badania Konjunktur, pokaźne rezultaty. Wywóz maszyn z Anglji w 1934 r. wzmógł się nadzwyczaj, a dane z pierwszej połowy r. b. wykazują dalszą zwyżkę o 25%. Eksport maszyn z Ameryki w roku bieżącym wykazuje również zwyżkę.

Przytoczona poniżej tabela podaje procentowy podział eksportu przemysłu maszynowego pomiędzy przytoczone wyżej 3 państwa za okres kilku ostatnich lat:

	Niemcy	Anglja	Ameryka
1932 — II półrocze	45,0	31,6	23,4
1933 — I „	42,0	34,5	23,5
— II „	39,2	33,2	27,6
1934 — I „	32,5	33,4	34,1
— II „	30,0	35,5	34,5
1935 — I „	27,8	36,6	35,6

*Dostawy niemieckie dla Włoch.* W ostatnich czasach widać poważny wzrost zamówień włoskich w Niemczech. Obejmuje on w pierwszym rzędzie stal i części zamienne dla samochodów, oraz maszyny. Podkreślić trzeba, że Włochy wycofują masowo zamówienia na maszyny udzielone Anglji i Czechosłowacji i lokują je w Niemczech. Saldo bilansu handlowego włosko-niemieckiego wykazuje już teraz nadwyżkę na korzyść Niemiec w wysokości 3,4 milj. lirów, wobec czego producenci niemieccy żądają aby dalsze dostawy dla Włoch płatne były w złocie lub frankach szwajcarskich.

Zaznaczyć trzeba, że przed przyjęciem nowych zamówień zapewnili sobie Niemcy w Szwajcarii prawo swobodnego transportu na dotychczasowych warunkach.

*Wzrost produkcji bakelitu w Niemczech.* Wobec coraz powszechniejszego stosowania bakelitu jako materiału zastępczego dla niklu, chromu i t. p., produkcja tego materiału wykazała w r. b. wzrost czterokrotny. Ilość fabryk bakelitu w Niemczech, która w 1933 r. wyniosła 29, wzrosła w r. b. do 80. (S)

*Fabrykacja małych motocykli w Niemczech wzrasta.* Produkcja nowych motocykli w Niemczech wyniosła:

	wrzesień 1935	sierpień 1935	wrzesień 1934	wrzesień 1933
Motocykle 200 cm	6573	7899	4591	3124
„ 350 cm	1233	1583	2340	1540
„ 500 cm	824	1046		
„ ponad 500 cm	268	402		
Razem	8898	10930	6931	4664
Rowery z motorkiem	2707	2972	1227	719
Ogółem	11605	13902	8158	5383

Zbyt motocykli we wrześniu b. r. jest większy od zbytu z lat poprzednich i to: w stosunku do 1934 roku ogółem o 42%, a na właściwe motocykle o 28%, w stosunku do 1933 roku o 116 i 90%.

Dla orientacji rynkowych ważnym jest fakt, że zwiększenie się zbytu odnosi się tylko do małych typów motocykli. podczas gdy w dużych typach osiągnięty został ledwie wskaźnik z września r. z.

*Rozwój zbytu w/g główniejszych firm jest następujący:*

	wrzesień 1935	sierpień 1935	wrzesień 1934	wrzesień 1933
DKW	3390	3865	2693	1235
NSU—D—RAD	1806	2234	1358	593
Zündapp	1284	1703	596	551
Triumph	617	764	421	241
BWM	400	585	377	326

O skoncentrowaniu rynku świadczy fakt, że firmy wymienione objęły w roku b. 84,2% ogólnego zbytu, podczas gdy w roku zeszłym reprezentowały — 79,3%, a w 1933—64,5 zbytu

*50% zwyżka wywozu narzędzi produkcji niemieckiej.* Od początku bieżącego roku nastąpiła znaczna poprawa handlu eksportowego narzędziami i wywóz ten stale się zwiększa, dając za okres od stycznia do sierpnia r. b. włącznie, w porównaniu do tegoż okresu z roku poprzedniego, zwyżkę do 50%. Poniżej przytaczamy tabelę porównawczą wywozu zestawioną według rodzaju narzędzi za okres od stycznia do sierpnia r. b. włącznie, w porównaniu do tegoż czasokresu za 1934 r.

	1934 r. tonn	1935 r. tonn
Młotki	546	759
Szczypce	1185	1504
Siekiery, topory	1263	1993
Świdry, uchwyty, klucze murtrowe	2766	3705
Piłki ręczne	1424	1866
Imadła	514	740
Łopaty, rydle	2336	5483
Sierpy, oskardy, kosy	1200	2290
Narzędzia miernicze	237	335
Rozwiertaki	355	433
Pilniki i raszple	645	724
Razem	13371	19902

Wywóz narzędzi w pierwszych 8 miesiącach wyniósł 29,17 milionów marek niemieckich. Narzędzia niemieckie znaleźć możemy nawet w tak wysoce uprzemysłowionych krajach, jak Anglja, Francja, Włochy i Holandja.

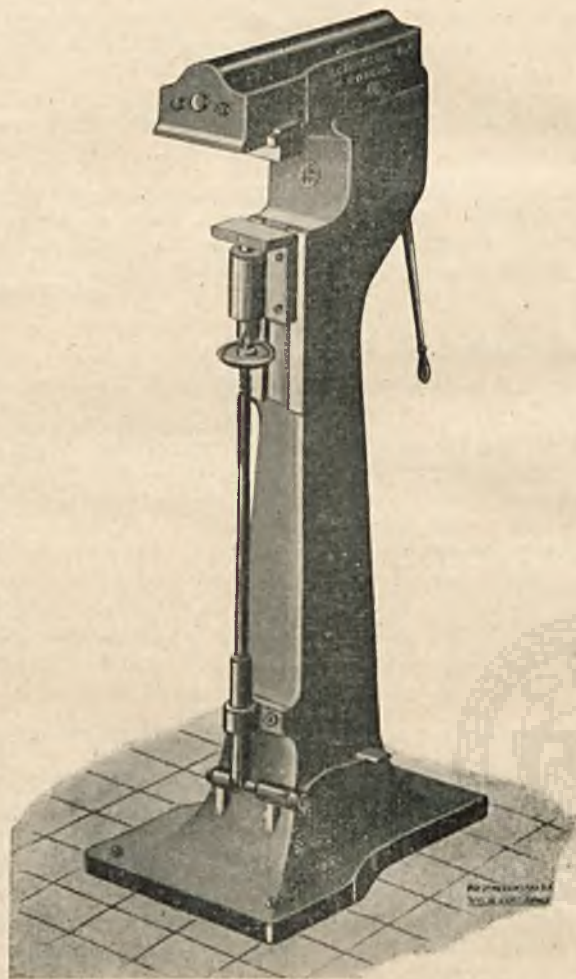
Z krajów zamorskich w liczbie odbiorców niemieckich narzędzi figurują przede wszystkim: Argentyna, Brazylja, Stany Zjednoczone i Indje.

Rydle i łopaty znajdują zbyt w Afryce wschodniej, podczas kiedy kosy i sierpy wysyłane są w dużych ilościach do angielskiej i francuskiej Afryki zachodniej.

*Zapasy niklu na wypadek wojny w postaci monet.* We Francji widać wzrost ilości monet niklowych, co tłumaczyć należy tem, że tą drogą zapewnia sobie państwo w niekłopotliwej formie zapas niklu na wypadek wojny.

## MASZYNA DO CECHOWANIA NARZĘDZI

Zakłady H Cegielski S. A. opracowały i wypuściły na rynek specjalną maszynę do cechowania narzędzi.



Podając fotografię tej maszyny, donosimy, że opis jej znajduje się w Nr. 4 „Wiadomości Grupy Producentów Narzędzi“, które otrzymywać mogą bezpłatnie wszyscy czytelnicy tyg. „Przemysł Metalowy“.

Maszynę do znakowania narzędzi zakupić można albo bezpośrednio w f. „H. Cegielski S. A.“ w Poznaniu, względnie w f. „Beteha“, Warszawa, ul. Marszałkowska 17.

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

Aluminium . . . . .	2574	Miedź standart . . . . .	900
Antymon . . . . .	1390	Ołów miękki . . . . .	450
Cyna standart . . . . .	5753	Nikiel . . . . .	5212
Cynk hutniczy . . . . .	413	Rtęć . . . . .	9466
Miedź elektrolityczna	1030	Srebro za 1 kg. . . . .	103

Na rynku londyńskim w bieżącym tygodniu ceny metali kształtowały się, w porównaniu z cenami ostatnio przez nas notowanymi następująco: spadły metale: antymon o ok. 17%, cyna o ok. 2%, ołów o ok. 2% i cynk o ok. 0,5%. Natomiast podniosły się: miedź elektrolityczna o ok. 1,5%, miedź standard o ok. 0,5%, rtęć o ok. 0,5% i srebro o ok. 0,5%. Aluminium i nikiel bez zmiany.