



Nr 1.

Warszawa, dn. 4 stycznia 1936 r.

Ogóln. zbioru Nr 648.

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: Na prognozę roku 1936. — Zniżka cen. — Sprawy socjalne w 1935 r. — Kronika Związkowa. — Orzecznictwo w sprawach pracy. — Przemysł maszynowy w Szwajcarii. — Tendencje konstrukcyjne w przemyśle samochodowym. — Wiadomości z zagranicy. — Kronika. — Ceny.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI  
Biblioteka P. E. „Ursus”

Niniejszym mamy zaszczyt donieść W.Panom, że z dniem 1 stycznia 1936 r. czasopismo „Przemysł Metalowy”, organ naszego Związku, stanie się jednocześnie głównym organem propagandowym „Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego w 1936 r.”.

Nakład wydawn. „Przemysł Metalowy” zostanie znacznie zwiększony tak, że wydawnictwo nasze docierać będzie do **wszystkich** firm branży metalowej przetwórczej i pokrewnych.

W ten sposób „Przemysł Metalowy” stanie się korzystnym i celowym organem reklamy.

W związku z powyższem pozwalamy sobie prosić W.Panów o uwzględnienie naszego wydawnictwa przy układaniu planu reklamy na 1936 r.

Dla orientacji podajemy ceny ogłoszeń w „Przemysle Metalowym”:

1/1 strony	zł 300.—	dla członków P. Z. P. M.	240.—
1/2	„ „ 160.—	„ „	120.—
1/4	„ „ 85.—	„ „	60.—

Rabaty przy zamówieniu:

6 ogłoszeń	— 5%
12 „	— 10%
24 „	— 20%

Adresy w dziale Źródła Zakupu 50 zł kwartalnie (bez rabatów).

## NA PROGU ROKU 1936

Wstępujemy w nowy rok kalendarzowy, niestety, w dalszy rok przedłużającego się kryzysu.

Jakkolwiek rok ubiegły znamionował się już naogół poprawą o rozmaitem napięciu w różnych krajach, a w Polsce niewielkim wzrostem obrotów, to jednak, pomimo kilkoletniego trwania kryzysu i stosowania w różnych krajach rozmaitych metod jego zwalczania—nie doczekaliśmy się jasnego wytknięcia drogi, wiodącej do ogólnej poprawy

Gdy w jednych krajach oczekuje się poprawy od wzrostu cen, w innych od ich obniżenia, gdy w jednych celem poprawy obniżono wartość pieniądza w innych w stałości pieniądza widzi się gwarancję poprawy.

Doświadczenie dotychczas zdobyte upoważnia nas jedynie do stwierdzenia, iż kryzys przeżywany jest wynikiem wielkiej liczby czynników wzajemnie na siebie oddziałujących, a będących rezultatem rozwoju sił nie mogących być regulowanymi i iż sztuczne zarządzenia o charakterze lokalnym, ograniczonym do jednego państwa, nie mogą okazać się tutaj na dalszą metę skutecznymi, a raczej mogą być szkodliwymi.

Polska polityka gospodarcza, nie rozporządzając płynnym majątkiem narodowym i środkami finansowymi, skazana jest na ograniczenie tej formy pomocy, która opiera się na uruchomieniu posiadanych środków pieniężnych.

Droga szafowania groszem publicznym, będąca podstawą zwiększenia obrotów gospodarczych w Stanach Zjedn. A. P. w Niemczech i w Italji, nie może mieć zastosowania w Polsce, tem bardziej, iż nie rokowałaby ona wcale wyjścia z kryzysu.

Polska więc zmuszona jest do przystosowania się do wytworzonych warunków.

Przystosowanie to jest programem naszym już od lat pięciu.

Pod naciskiem konieczności kryzysowych życie gospodarcze czyni energiczne usiłowania w tej mierze.

Przemysł metalowy, oparty na wolnokonkurencyjnym współzawodnictwie, dokonał wielu doniosłych zmian w swej wytwórczości i w obniżeniu kosztów i cen, które od r. 1928 stale i szybko obniżają się. Tymczasem gospodarka państwa nie przystosowała się do nowo wytworzonych warunków i przez lat trzy lekceważyła sobie groźny deficyt budżetowy, jakkolwiek świadczenia publiczne, na których budżet się opierał, stanowiły już wtedy nadmierny ciężar dla ludności.

Program nowego Rządu zrywa z tą taktyką. Dąży do zrównoważenia budżetu i przystosowania go w ciągu lat dwóch do sił i możliwości życia gospodarczego, które Rząd zamierza ożywić. Program rządowy oczekuje tej poprawy od wzmożenia obrotów przez niżkę cen wyrobów przemysłowych.

Jakkolwiek obniżka cen jest najskuteczniejszym bodźcem do zwiększenia obrotów, to jednak skutek dobroczynny tej niżki uzależniony jest od dwóch czynników: 1) od wzmożonej zdolności nabywczej społeczeństwa i 2) od rentowności procesów wytwórczych.

Niestety, *zdolność nabywcza* przeważnej większości ludności — szczególnie rolniczej — jest tak niska, iż dotychczasowe obniżki cen wyrobów przemysłowych nie rokują wybitniejszej poprawy. Narzuca się siłą konieczności potrzeba podniesienia cen rolniczych bez czego nie wzrośnie zdolność nabywcza rolników.

*Rentowność* procesów wytwórczych jest warunkiem poprawy.

Rentowność jest źródłem dochodu społecznego, bez rentowności wytwórczość i dochód zanika.

Rentowność jest źródłem dla świadczeń publicznych, na których opiera się cały budżet państwa.

Rentowność jest podstawą oszczędności, kapitalizacji, majątku narodowego i postępu.

Jedynie rentowność wzmaga siłę nabywczą ludności.

Rentowność jednak wymaga, aby pomiędzy cenami i kosztami była dodatnia różnica. Jeżeli obniżane są ceny, winny być także, pod groźą strat i zastojów, obniżane koszty.

Przemysł metalowy, więcej niż inny, wymaga częstej modernizacji swych urządzeń, maszyn i narzędzi, a to wskutek niezmiernie szybkiego postępu w tej dziedzinie.

Brak rentowności uniemożliwia jakkolwiek modernizację, wymagającą nowych inwestycji, a to tem bardziej, iż urządzenia fabryk polskich dawno już wobec braku rentowności, nie zostały odnowione i są wskutek tego niekonkurencyjne.

W tych warunkach wstępując w nowy rok, mamy zupełną świadomość, jak coraz trudniejsze są nasze zadania, *aby produkcję naszą nie tylko utrzymać, ale wzmóżyć ją i pracować przy niższych cenach z zyskiem*, to znaczy przy niższych kosztach.

Walka o niższe koszty produkcji drogą: obniżki cen jego składników, drogą poprawy organizacji, usuwania marnotrawstwa i daleko idącej oszczędności *przy obniżce świadczeń publicznych*—winna być naszym programem.

Dotyczy to nie tylko prywatnej wytwórczości, ale i w szerszej mierze gospodarki i administracji państwowej.

Obniżenie jej kosztów umożliwi obniżenie świadczeń publicznych, tak dotkliwie tłumiących dziś życie gospodarcze.

Piotr Drzewiecki.

## ZNIŻKA CEN

Nawiązując do artykułu jaki zamieściliśmy w nr. 26 z r. ub. o niższe cen kartelowych, podajemy w dalszym ciągu, że obniżone zostały ceny następujących porozumień kartelowych:

nazwa porozumienia	obniżka cen w %
<b>Centralne Biuro Sprzedaży Wyrobów Sanitarnych Emaljowanych</b>	
a) wannny	10%
b) wyroby żeliwne porcelanowo emaljowane	15%
„Centroprzewód“	ok. 8%
„Tubkor“	10%
<b>Biuro Ewidencyjne Polskich Fabryk Kabli Ziarnych</b>	7%
<b>Konwencja Produkcji i Sprzedaży Części Kutech dla potrzeb P. K. P.</b>	10%

Jednocześnie prostujemy, że **Syndykat Polskich Odlewni Stali** obniżył ceny o 20%, a nie jak podawaliśmy o 10% oraz, że Biuro Sprzedaży Blachy Ocynkowanej rozwiązało się z własnej inicjatywy. Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozwiązało:

- 1) **Biuro Sprzedaży Łyzew**
- 2) **Konwencja Sprzedaży Wyrobów Ołowianych**

We wszystkich działach przemysłu i handlu p. Minister Przemysłu i Handlu rozwiązał 93 umów kartelowych. Nadto 14 porozumień kartelowych rozwiązało się z własnej inicjatywy. W ten sposób pozostało na obszarze celnym R. P. 166 zarejestrowanych porozumień kartelowych i 95 umów zawartych pomiędzy porozumieniami kartelowymi w Polsce względnie firmami polskimi a kartelami, względnie firmami zagranicznymi.

„Biuro Sprzedaży Wyrobów Odlewni i Emaljowni Żeliwa” nadesłało nam następujące pismo:

„W prasie codziennej ukazała się notatka, omawiająca sprawę rozwiązania umowy „Biura Sprzedaży Wyrobów Odlewni i Emaljowni Żeliwa” i odwołanie się tej organizacji do Sądu kartelowego.

Pomijając sprawę szeregu złośliwych nieścisłości zamieszczonych w tej notatce, oświadczamy niniejszem, że ze względów zasadniczych

„Biuro Sprzedaży Wyrobów Odlewni i Emaljowni Żeliwa” ani nie udzielało, ani nie zamierza udzielać jakichkolwiek enuncjacji w sprawie rozwiązania reprezentowanych przez Biuro Sprzedaży umów.

Uważając, że jedynym pismem w którym może „Biuro Sprzedaży Wyrobów Odlewni i Emaljowni Żeliwa” opublikować powyższe oświadczenie jest organ przemysłu metalowego „Przemysł Metalowy”, prosimy uprzejmie o zamieszczenie w nim niniejszego listu”.

Podając powyższe do wiadomości, uważamy za swój obowiązek zaznaczyć, że jest rzeczą godną ubolewania, że poważne organy prasowe posługują się nieodpowiedzialnymi źródłami informacji i bez sprawdzenia pomieszczają je na swoich łamach. (P r z y p. R e d.)

## SPRAWY SOCJALNE W 1935 R.

W 1935 r. na terenie zagadnień socjalnych, działalność ustawodawcza była nieco mniejsza, niż w latach poprzednich.

Zmierzano ona w trzech kierunkach:

1. Reforma obecnego stanu rzeczy.
2. Przepisy przejściowe zawierające ulgi dla życia gospodarczego.

3. Dalszy rozwój ustawodawstwa ochronnego, niezawsze liczący się z osłabionymi możliwościami gospodarzami warsztatów pracy z reguły obciążonych przez nowe przepisy.

Do grupy pierwszej należy zaliczyć:

1. Z dniem 1.IV.1935 r. nastąpiło połączenie Funduszu Pracy z Funduszem Bezrobocia przewidziane w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 października 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 849). W związku z tem ukazał się szereg rozporządzeń i zarządzeń, regulujących przedewszystkiem kwestje organizacyjne tej instytucji. Najważniejsze z nich to:

- a) Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dn. 22 grudnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 110, poz. 978) ustalające z d. 1 lutego 1935 r. nowy sposób pobierania opłat od pracowników i pracodawców na F. Pracy (Bezpośrednio przez F. Pracy łącznie ze składkami na F. Bezrobocia).
- b) Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów o postępowaniu odwoławczym od decyzji wojewódzkich biur F. Pracy i ich ekspozytur (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 280).

2. Rozporządzenie Min. Op. Społ. z dn. 19 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 355), ustalające specjalny tryb postępowania przy zgłaszaniu do ubezpieczenia i opłacaniu składek za pracowników, podlegających wyłącznie ubezpieczeniu od wypadków t. j. praktykantów, wolontariuszy i t. p.

3. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie zmiany ustawy z dn. 18 marca 1935 r. o pobieraniu odsetek od zaległości w podatkach państwowych i innych daninach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 519), ustalający te same odsetki zwłoki od zaległości z tytułu składek i opłat ubezpieczeń społecznych co i od zaległych podatków. Z dnia 1.XII r. b. osetki te wynosić będą 0,75% (dawniej 1%) miesięcznie.

Obok tych zmian przeprowadzonych w 1935 r. weszły w życie w omawianym okresie niektóre postanowienia zawarte w przepisach wydanych poprzednio.

4. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 10 grudnia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 575) o godzinach handlu i godzinach otwarcia zakładów handlowych.

- a) z dn. 31 stycznia b. r. weszły w życie postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 27 grudnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 976) o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej wprowadza między innymi pewne zmiany w zakresie właściwości władz, przewidzianych w dotychczasowych przepisach prawnych, dotyczących: czasu pracy, urlopów i inspekcji pracy.
- b) Z dniem 1 kwietnia r. b. weszły w życie postanowienia Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 października 1934 r. „o zmianie ustawy z dn. 27 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym”, ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. R. Nr. 95, poz. 855 z 1934 r. dotyczące wyłączenia z obowiązku ubezpieczenia na wypadek choroby osób, zarabiających powyżej 725 zł. miesięcznie.
- c) Z dniem 1 czerwca r. b. wygasła moc rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 45, poz. 349) o podwyższeniu składki oraz o podziale składki między pracodawcę a pracownikiem w ubezpieczeniu na wypadek braku pracy pracowników umysłowych.

Po ekspirowaniu mocy wspomnianego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 czerwca r. b. w ubezpieczeniu na wypadek braku pracy pracowników umysłowych składka wynosi 2% zarobków zamiast jak dotychczas — 2,8%.

Do grupy drugiej należy zaliczyć:

1. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 12 lipca 1935 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu o ulgach w spłacie zaległości z tytułu ubezpieczeń społecznych (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 353), wydane w wykonaniu art. 3 ustawy o spłacie zaległości podatkowych, oraz zaległych składek i opłat na rzecz niektórych publiczno-prawnych instytucji ubezpieczeń (jednolity tekst ogłoszony w Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 356).

2. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 3 grudnia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 88, poz. 547), o zmianie niektórych zaopatrzeń emerytalnych oraz odszkodowań.

Do grupy trzeciej można zaliczyć:

- Ogłoszone w dniu 1 lutego 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 5, poz. 32) rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej i Ministra Skarbu z dn. 17 grudnia 1934 r. zawiera nowe przepisy wykonawcze do ustawy o zaopatrzeniu inwalidzkim. Równocześnie w tymże Dzienniku Ustaw (poz. 31), ukazał się jednolity tekst ustawy o zaopatrzeniu inwalidzkim, uwzględniający wszystkie zmiany, wprowadzone do ustawy z dn. 17 marca 1932 r. o zaopatrzeniu inwalidzkim w drodze nowelizacji.
- Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dn. 30 września 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 74, poz. 467), o powołaniu asystentów inspekcyjnych w niektórych okręgach i obwodach inspekcji pracy.
- W Nr. 78 Dziennika Ustaw R. P., poz. 484 ukazało się nowe rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej o robotach wzbronionych młodocianym i kobietom, które to przepisy zastępuje dotychczas obowiązujące rozporządzenie z dn. 29 lipca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 558).

Rozporządzenie to zawiera nowe spisy robót, wzbronionych młodocianym obu płci i kobietom. W stosunku do dotychczasowych spisy te są znacznie obszerniejsze, bardziej szczegółowe, usystematyzowane według gałęzi produkcji i w wielu punktach rozszerzają zakazy na niektóre roboty, dotychczas zakazami nieobjęte. Nowe postanowienia wchodzi w życie z dn. 27 kwietnia 1936 r.

Jak z powyższego widać, kapitalne zagadnienie reformy ubezpieczeń społecznych pod kątem widzenia potrzeb życia gospodarczego nie zostało przeprowadzone mimo tego, że figurowało w programach dwóch kolejnych rządów. To co zostało przeprowadzone w 1934 i 1935 r. są to zmiany stosunkowo drobne. Głównie z zakresu organizacyjnego, nie przynoszące oczekiwanego „odciążenia” dla warsztatów pracy.

Program więc sfer gospodarczych wyrażający się:

- 1) obniżką składek i świadczeń,
- 2) zwięźszenia zakresu ubezpieczenia przez wyłączenie zeń osób dostatecznie uposażonych,
- 3) wprowadzenie zasadniczych uproszczeń organizacyjnych,
- 4) wprowadzenie ubezpieczenia zastępczego, nie został przeprowadzony i oczekuje nadal na realizację. Odkładanie jej utrudnia reformę, czyni ją coraz mniej skuteczną.

Nie załatwioną została sprawa o mniejszym znaczeniu ogólnym, ale kłopotliwa dla wielu przedsiębiorstw, mianowicie ustalenie rozsądnego sposobu spłaty wartości kapitałowych rent wypadkowych z przed 1924 r.

## KRONIKA ZWIĄZKOWA

### Zniżka taryf przewozowych

W „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych” Nr. 47, 48 i 49 z r. b. ukazały się rozporządzenia Ministra Komunikacji w sprawie zniżek taryf towarowych, będących realizacją uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów. Omawiane zniżki objęły węgiel, surowce i wytwory przemysłu hutniczo-metalowego. Ułgi te weszły w życie z dniem 20/XII r. b.

Poszczególne artykuły otrzymały następujące zniżki obowiązujących ostatnio opłat przewozowych: rudy żelazne krajowe i wysoko i niskoprocentowe w granicach 10–30%, rudy cynkowe, cynkowo-olowiane, także wzbogacone rudy cynkowe oraz tlenek cynku — 20%, żelazo handlowe a więc: taśmowe, okienne, kwadratowe, walcówka, okrągłe prętowe, profilowe, także lemieszowe, oraz blachy i płyty żelazne i stalowe — 12,5%, rury stalowe walcowane, ciągnione i t. p. — 12,5%, rury lane — 30%, odlewy budowlane, jak: radiatory, ruszty, drzwiczki do pieców i t. p. — 30%, złom żelazny jako surowiec do hut — 12,5%, złom do odlewni — ok. 20%, złom, przeznaczony dla zakładów mechanicznych do przekucia — do 62%, blacha cynkowa — 30%. Różna wysokość zniżek spowodowana jest m. in. tem, iż niektóre artykuły otrzymały już ulgi taryfowe w latach poprzednich, a pozatem brano był pod uwagę efekt finansowy dla kolei i minimalny koszt własny przewozów kolejowych. Według obliczeń, zniżki dla omówionej grupy towarów spowodują ubytek wpływów kolei w wysokości ok. zł 2,5 milionów rocznie.

Wszystkie wymienione zniżki taryfowe wprowadzone zostały do Aneksu do cz. II taryfy towarowej. Pozostają one w związku z przeprowadzoną równocześnie obniżką cen odnośnych towarów i obniżką kosztów utrzymania.

Z innych zmian taryfowych na wymienienie zasługuje przedłużenie wszystkich ulg aneksowych, których termin ważności wygaszał z końcem grudnia r. b. do końca lutego 1936 r.

Zaznaczyć trzeba, że akcja zniżki taryf przewozowych zostanie zakończoną 15 b. m.

### Zarząd Grupy Producentów Narzędzi

Dnia 21 ub. m. odbyło się posiedzenie Zarządu Grupy Producentów Narzędzi na którym ukonstytuowało się Prezydium Grupy w osobach pp. inż. Piotrowski Jan — prezes, inż. Goleniewicz Jerzy, inż. Kurzyńska Marjan, inż. Poreyko Henryk i inż. Wretowski Kazimierz — wiceprezesi. Zarząd Grupy postanowił zorganizować zbiorowy udział Członków Grupy w Targach Poznańskich i w Wystawie Przemysłu Metalowego w Warszawie, oraz ustalił treść wydawnictwa „Spis Narzędzi Krajowej Produkcji na 1936 r.”

### Z Grupy Odlewni

Dnia 19 ub. m. odbyło się w Warszawie pod przewodnictwem Prezesa Rady, Dyr. J. Buzka,

posiedzenie Rady Grupy Odlewni przy P. Z. P. M., na którym Prezes Zarządu Grupy, inżynier K. Gierdziejewski przedstawił sprawozdanie z dotychczasowej działalności Grupy i omówił wytyczne pracy na rok 1936.

Jak wynika ze sprawozdania, okres wewnętrznej organizacji Grupy — Grupa Odlewni w nowej formie organizacyjnej w P. Z. P. M., powstała w roku bieżącym — zakończył się i Grupa przystąpiła do realizacji zamierzeń, określających się utworzeniem, na możliwie szerokiej podstawie, zawodowo-gospodarczej organizacji, zdolnej do zabierania autorytatywnego głosu we wszystkich sprawach z odlewnictwem związanych, dążącej do podniesienia odlewnictwa krajowego na wyższy poziom techniczny przy należyte gospodarze zorganizowanie jego.

Wychodząc z założenia, że podstawowym zadaniem, warunkującym budowę gospodarczej organizacji odlewnictwa na trwałych i solidnych podstawach, jest zagadnienie prawidłowej statystyki, Zarząd Grupy porozumiał się z Głównym Urzędem Statystycznym co do pewnej modyfikacji statystyki odlewnictwa przez wprowadzenie należytej nomenklatury wyrobów lanych i właściwego ujęcia statystyki produkcji tak, że statystyka roczna za r. 1935 będzie przeprowadzona przez Główny Urząd Statystyczny na drukach i według schematu wspólnie uzgodnionych.

Jednocześnie Zarząd — przez odpowiednie ujęcie biurowości gwarantuje całkowitą poufność

zeznań, składanych do Grupy Odlewni przez poszczególne odlewnie.

Rozwiązując w powyższy sposób kardynalne zagadnienie należytej statystyki produkcji, potrzebnych surowców, personelu i obrotu — tworzy się trwałe podstawy, na których każda organizacja opierać się powinna.

Zarząd Grupy w dalszym ciągu realizował postulaty Rady w kierunku organizacji poszczególnych Komisji Fachowych, w których na pierwszym miejscu należy postawić zagadnienia taryfowo-komunikacyjne, eksportowe, materiałowe i polityki socjalnej.

Równoległe do prac Komisji fachowych, szła organizacja podgrup branżowych.

W ogólnej strukturze organizacyjnej grupom branżowym przypada bardzo poważne zadanie inicjatywy wysuwania poszczególnych zagadnień, dla danej branży najbardziej aktualnych względnie najważniejszych, oraz współpraca z Zarządem Grupy nad rozwiązaniem tych zagadnień.

Grupa Odlewni przyjęła udział w konferencjach z „Międzyministerjalną Komisją Współpracy z Samorządem Gospodarczym“, przedstawiając Komisji szereg umotywowanych postulatów branżowych.

Nakoniec Zarząd Grupy zrealizował wydawnictwo pierwszego polskiego „Kalendarza-Odlewnika“, który ukazał się na półkach księgarskich w grudniu r. ub.

W toku dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu Rada omawiała ostatnie posunięcia na terenie poli-

## ORZECZNICTWO W SPRAWACH PRACY

5) (Ciąg dalszy, p. Nr. 26 „P. M.“)

34. Wypowiedzenie stosunku pracy jest dokonane dopiero w dniu, w którym je doręczono pracownikowi (poczta) nie zaś w dniu wysłania go do pracownika przez pracodawcę. Wypowiadając umowę na piśmie pracodawca musi tę okoliczność brać pod uwagę.

Trzymiesięczny okres wypowiedzenia pracy pracownikowi umysłowemu nie może ulec skróceniu nawet, gdyby pracodawca przyznał pracownikowi w krótszym, niż 3 miesięcznym okresie czasu, zagwarantowane ustawą dni wolne dla poszukiwania pracy.

(Orzeczenie z dnia 5 czerwca 1934 r. C. II. 921/34).

35. Wypowiedzenie winno być dokonane najpóźniej w ostatnim dniu miesiąca kalendarzowego. Jeśli warunek ten nie został dochowany a wypowiedzenie nastąpiło na 1-go, wypowiedzenie aczkolwiek nie staje się niebyłym, jednak liczyć się będzie od 1-go następnego miesiąca.

(Orzeczenie z dn. 11.XI. 1930 r. C. I. 924/30).

### *Rozwiązanie umowy o pracę.*

*Art. 31 — 33 rozporządzenia omawiają wypadki, kiedy umowa o pracę może być rozwiązana natychmiast, t. j. bez 3-miesięcznego wypowiedzenia.*

*Niektóre niejasności na tem tle orzecznictwo rozstrzyga w sposób następujący:*

36. Art. 32 rozporządzenia podaje przykładowo, a nie wyczerpująco ważne przyczyny niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę, wobec czego strony nie są pozbawione prawa pomieszczenia w warunkach umowy takich przyczyn rozwiązania umowy, o których nie wspomina art. 32.

(Orzeczenie z dn. 4.I. 1933 C. I. 1997/32).

37. Chybiony jest zarzut powoda, że pozwana firma nie mogła w czasie urlopu rozwiązać umowy służbowej z powodem na zasadzie przepisów art. 32 rozporządzenia. Przepis art. 29 ust. 1 tegoż rozporządzenia odnosi się bowiem tylko do wypadków wypowiedzenia umowy służbowej i nie może być rozszerzony na wypadki jednostronnego rozwiązania umowy służbowej z ważnych przyczyn bez wypowiedzenia, gdyż rozwiązanie takie może nastąpić niezwłocznie, każdego czasu, a więc i w czasie urlopu, za czem przemawia także przepis art. 2 ustawy z 16 maja 1922 r. o urlopiach, który w tych warunkach odmawia pracownikowi wogóle prawa do urlopu, a tem samem i wszelkich przywilejów, związanych z urlopem.

(Orzeczenie z dn. 21.XI. 1934 r. C. II. 1750/34).

38. Pomimo przysługującego pracownikowi umysłowemu po wypowiedzeniu mu stosunku służbowego prawa co do najmniej trzech dni w miesiącu wolnych na poszukiwaniu pracy, samowolne niestawienie się pracownika do pracy w ciągu trzech dni w okresie wypowiedzenia może być przyczyną niezwłocznego rozwiązania przez pracodawcę umowy o pracę.

(Orzeczenie z dnia 2 czerwca 1932 r. C. I. 2675/31)

(Ciąg dalszy nastąpi)

tyki gospodarczej, które wywołane ogólnopolską potrzebą, postawiło w niezmiernie trudną sytuację specjalnie odlewnictwo. Deklarując, jak najdalej idącą gotowość do ofiar na rzecz wspólnego dobra, przedstawiciele szeregu odlewni wyrazili przekonanie, że tylko w całokształcie zapowiadanych ulg dla gospodarstwa narodowego (obniżka taryf, rewizja obciążeń socjalnych, uporządkowanie sprawy przetargów i t. d. i t. d.) spodziewać się mogą za pewnienia utrzymania jednego z podstawowych przemysłów przetwórczych, od lat borykającego się z trudnościami natury gospodarczo-organizacyjnej.

### Komunikat Grupy Odlewni przy Polskim Związku Przemysłowców Metalowych

Grupa Odlewni przy P. Z. P. M. od dłuższego już czasu usilnie starała się w Min. Komunikacji o obniżenie taryf przewozowych na kolejach na wyroby odlewnicze, ze szczególnym uwzględnieniem tych wyrobów odlewniczych, które są niezbędne dla ruchu budowlanego.

Starania te Grupy Odlewni wydały bardzo dodatnie wyniki. od dnia 20 grudnia r. b. nastąpiła obniżka taryf przewozowych na kolejach na radiatora, rury wodociągowe i rury kanalizacyjne o 30%, od ostatnio obowiązującej taryfy.

Również taka sama zniżka, na skutek starań Grupy Odlewni, została zastosowana przy przewozach wszystkich odlewów nieobrobionych z żelaza i stali.

Niezależnie od tego taryfa przewozowa towarowa na złom żelazny została bardzo wydatnie obniżona, poczynając od 12 1/2% i wyżej, zależnie od gatunku złomu żelaznego i odległości przewozu.

Grupa Odlewni przy P. Z. P. M. w dalszym ciągu robi starania o rewizję innych opłat kolejowych, jak postoje, przestoje, przedstawianie wagonów i t. p.

### PRZEMYSŁ MASZYNOWY W SZWAJCARJI

Szwajcarski przemysł maszynowy od pierwszych lat 19 stulecia rozwijał się słabo. Stanowił on początkowo pomocniczy przemysł włókiennictwa, dostarczając małe warsztaty reparacyjne i drobne maszyny włókiennicze.

Wynalazek maszyny parowej miał duży wpływ na rozwój przemysłu maszynowego, wobec czego Szwajcaria zajęła wkrótce przodujące miejsce w produkcji silników parowych.

Drugim wielkiego znaczenia czynnikiem, wpływającym na rozwój przemysłu maszynowego w Szwajcarii stała się możliwość wykorzystania sił wodnych dla wytwarzania prądu elektrycznego i przenoszenia go na duże odległości. Przemysł ten rozwinął się głównie w miastach: Zurich, Winterthur, Baden, Zug, Kriens oraz w Genewie.

Rozwój przemysłu maszyn specjalnych dostosował się wkrótce do regionalnych potrzeb przemysłu krajowego, a więc maszyny do przemysłu zegarowego produkować zaczęto w Jurze, maszyny do haftowania, warsztaty tkackie oraz inne maszyny włókiennicze w Szwajcarii wschodniej. Wielki przemysł metalowy przetwórczy rozwijał się jednocześnie w pobliżu złoża rud żelaznych koło gór Jura w Gerlafingen:

Według statystyki z 1933 r. 1587 przedsiębiorstwa przemysłu metalowego i maszynowego zatrudniały około 87000 robotników. Według zatrudnienia robotników — przemysł maszynowy szwaj-

carski zajmuje drugie miejsce po przemyśle włókienniczym.

Mniej więcej 55% całej produkcji przemysłu maszynowego stanowi eksport do różnych krajów. Inwestowany w powyższym przemyśle w 1932 r. kapitał ocenia się na 5321 milionów franków.

Motory elektryczne różnego rodzaju, motory benzynowe oraz silniki na oleje ciężkie wykazują największą pozycję w produkcji przemysłu metalowego.

Budowane w fabrykach Zurichu, Kriens i Genewy turbiny wodne znalazły obszerne zastosowanie w licznych zakładach wodnych i elektrowniach.

Generatory elektryczne o sile 40000 i więcej K. M. dostarczane są zarówno w kraju jak i zagranicą.

Panowanie siły wodnej z jednej, oraz zupełny brak ropy naftowej i oleji z drugiej strony nie pozwalają na dostawy maszyn parowych w Szwajcarii niemniej maszyny wywożone są do europejskich, jak i zamorskich krajów. Dostawy motorów Diesla dla żeglugi stanowią również dużą pozycję wywozową.

Swoistą specjelnosć przemysłu szwajcarskiego wykazują chłodnie dla rzeźni, składów, browarów, sztucznych ślizgawek, okrętów oraz wagonów kolejowych i stanowią głównie przedmiot eksportu. Dodać tutaj należy również maszyny do wyrobu sztucznego lodu, używanego do lodowni w gospodarstwie domowym.

Szwajcaria słynie również z produkcji pomp wszelkiego rodzaju. Pompy do wysokiego ciśnienia, czerparki i różne inne pompy specjalne wysyła Szwajcaria do wszystkich prawie krajów. Kompresory rotacyjne o wielkiem ciśnieniu oraz dmuchawy wielkopieczowe przeznaczone są głównie na wywóz, a szwajcarskie kotły parowe wszelkich możliwych systemów i mocy oraz elektryczne kotły do ogrzewania znajdują coraz większe zastosowanie w świecie.

Wysoce rozwinięta jest w Szwajcarii produkcja maszyn włókienniczych, które w całym świecie są bardzo cenione, zarówno jak i maszyny do szycia, do haftowania oraz maszyny pończosznicze. Maszyny młyńskie wyrabiane są głównie na eksport. W całym prawie świecie spotkać można młyny, których całe urządzenie stanowi produkcję szwajcarską.

Maszyny rolnicze stanowią małą pozycję w wywozie i zasilają głównie rynek wewnętrzny.

Wysoce rozwinięty przemysł zegarmistrzowski przyczynił się do silnego rozwoju produkcji małych, precyzyjnych obrabiarek, które są ze względu na swój wysoki gatunek bardzo poszukiwane zagranicą.

Zagraniczne dostawy różnych specjalnych maszyn do produkcji środków żywnościowych, browarów, papierni, drukarni e t. c. z wiodącą się stale.

Przemysł elektrotechniczny Szwajcarii od 50 lat zgorą dostarcza swoje artykuły prawie dla całego świata. Zwiększająca się stale elektryfikacja kraju wypiera parowozy z większych linii kraju coraz więcej, a pierwszorzędny tabor szwajcarskich kolei związkowych stanowi produkcję tylko szwajcarskich fabryk, zarówno elektryczne lokomotywy i parowozy, z których wielka ilość wywożona jest zagranicę. Szwajcaria posiada między innymi 2 lokomotywy po 7200 K. M. dla linii „Saint Gotthard“ — są to najsilniejsze jednostki pociągowe w Europie.

Produkuje również Szwajcaria kolejowe linie sygnalizacyjne, telefoniczne i telegraficzne aparaty, narzędzia medyczne i t. p.

Szwajcarskie samochody ciężarowe, autobusy, motocykle i rowery oraz części do nich mają wyrobioną markę w Europie, a fabrykacja magnetów i świec zapłonowych w Solothurn stanowi produkcję pierwszorzędną i po większej części eksportową.

Produkcja maszyn i aparatów oraz instrumentów do badań naukowych i laboratoryjnych stoi na wysokim poziomie zarówno jak i fabrykacja geodezyjnych oraz topograficznych aparatów, maszyn do pisanja i rachowania.

Dodać należy, że w Vallorbe znajduje się jedna z większych w Europie fabryka pilników. Rozwój przemysłu elektrotechnicznego oraz metalowego przetwórczego powoduje, że wyższe uczelnie techniczne Szwajcarii od 80 prawie lat kształcą wielkie ilości pierwszorzędných inżynierów, którzy zdobytą wiedzę i doświadczenie oddają potem na pożytek przemysłu innych krajów.

## TENDENCJE KONSTRUKCYJNE W PRZEMYSŁE SAMOCHODOWYM

Salon samochodowy w Paryżu w roku 1935 odznaczał się trudnościami, jakie w obecnej chwili musi przeżywać przemysł samochodowy, i wysiłkiem konstruktorów, który pozwala wnioskować, że w najbliższej przyszłości obecne trudności zostaną usunięte.

Wskutek ciągłych nowopowstających trudności, wynikających z konieczności obniżania cen samochodów, konstruktorzy francuscy zrobili nowy wysiłek, który przez konstruktorów innych państw został uznany całkowicie za słuszny, a mianowicie: Stowarzyszenie francuskich inżynierów automobilowych zorganizowało szereg konkursów dla wystudjowania samochodów o bardzo szerokim zastosowaniu. Rozwiązanie takie rozszerzyłoby rynek zbytu i podniosłoby potencję samochodu francuskiego, zrywawszy pod uwagę, że sprzedaż zwiększa się równocześnie ze zmniejszeniem ceny. W wyniku takiego konkursu ponad 44 projekty zostało zgłoszonych i wystawionych w Salonie samochodowym w tym roku. Definitywnej realizacji takiego rozwiązania nie powinno się oczekiwać wcześniej, jak w roku 1937.

Salon samochodowy w roku 1935 przyniósł szereg innowacji i ulepszeń konstrukcyjnych.

**Kształty aerodynamiczne** samochodów, które narobiły tyle krzyku od roku lub 2-eh lat przyjęły się i okazały się bardziej racjonalne, mniej ze względu jakiegokolwiek snobizmu, a więcej z punktu widzenia technicznie uzasadnionych profili zmniejszających opór powietrza, a zwiększających komfort pasażerów.

W sensie tej idei spotkało się u szeregu wielkich konstruktorów samochodowych przesunięcie do przodu dwóch szeregów siedzeń:—przednie siedzenia przesunięto w kierunku maski (kapotu) a tylne siedzenia odsunięto w ten sposób ku przodowi, aby nie spoczywały na osi, narażonej na reakcje z powodu nierówności jezdni.

W ten sposób pasażerowie ulokowani są między dwiema osiami samochodu i mogą korzystać ze znacznie wygodniejszej jazdy.

Inną charakterystyką godną podkreślenia jest rozszerzenie karoserji wskutek zniesienia stopni, co znów pozwoliło na rozszerzenie siedzeń. Uzyskana w ten sposób pojemność karoserji dała możliwość zwiększenia ilości miejsc (zamiast 2—3 miejsca). Nie jest to żadną innowacją, gdyż demonstrowano już takie rozwiązanie w roku zeszłym, lecz nadmienić należy, że koncepcja ta została rozpowszechnioną w tym roku na samochodach o różnej mocy. Zwiększenie pojem-

ności wozu w niektórych modelach samochodowych o bardzo ograniczonym rozstawieniu kół dało możliwość uzyskania zamiast jednego—dwóch miejsc użytkowych.

Obniżenie podwozia zostało również wprowadzone bez obniżenia ku ziemi najniższego punktu (34 cm.) i bez zmniejszenia wysokości karoserji do jakiegokolwiek przesady. Obniżenie środka ciężkości w dużym stopniu wpłynęło na trzymanie się samochodu jezdni przy wielkich szybkościach. Sprawę tę cały szereg konstruktorów rozwiązywał na swój sposób: naprz. umieszczano rurę kardanową w tunelu karoserji lub ponad płaszczyznę podłogową, a w samochodach o przednim napędzie przez zupełne zniesienie transmisji.

Prawie wszyscy konstruktorzy wykazali tendencję do zawieszania podwozia przez zastosowanie kół od siebie niezależnych. Takie modele eksponowane były dość licznie.

**Amortyzatory** systemu hydraulicznego o podwójnym działaniu pokazane łącznie z podwoziem wykazywały redukcję do minimum wszelkich wibracji całości samochodu.

Co się zaś tyczy usztywniania podwozi, większość konstruktorów zastosowało podłużnice i poprzecznice rurowe, w niektórych wypadkach w celu wzmocnienia ram podwozia stosowano krzyżaki.

Jedno z nowych podwozi specjalnie przeznaczone do dużych szybkości i do szerokiej karoserji zostało również wzmocnione przez dwie rury prostokątnie umieszczone pomiędzy dwiema ramami głównymi podwozia. Całość odznaczała się bardzo szerokim wiązaniem konstrukcyjnym.

Szybkości maszyn samochodowych ujęte były raczej ze strony szybkiej akceleracji i hamowania, aniżeli z punktu bardzo wielkiej szybkości maksymalnej. Statystyki udoskonalień otrzymanych w ostatnim 10-leciu są bardzo charakterystyczne co do postępu na tej drodze. Znajdujemy na przykład następujące porównanie pod względem konsumpcyjnym. W roku 1924 samochód konsumujący 19 litrów benzyny na 100 klm na bardzo długim dystansie przy maksymalnej szybkości 110 klm. godzina osiągnął szybkość średnią 70 klm. godzina. Natomiast w r. 1935 samochód o tej samej konsumpcji 19 lit/100 klm przy maksymalnej szybkości 150 klm. godzina osiągnął średnią szybkość 100 klm. godzina.

Jeżeli chodzi o silniki 4-o, lub 8-o cylindrowe, inżynierowie wykazali bardzo dużo pomysłowości. Efektywną moc silników podniesiono bez równoległego podwyższenia konsumpcji paliwa, dzięki polepszeniu wydajności silników: głównymi czynnikami tego ulepszenia było zwiększenie średnicy cylindrów, zwiększenie stopnia sprężania, zastosowanie bloków cylindrowych aluminiowych, zapewniających równomierność rotacyjną silnika i t. p.

**Odnosnie do skrzynek biegów specjalnych** zauważono w większości system preselekcyjny u dwóch wielkich konstruktorów francuskich: naśladownictwo znalazły również skrzynki biegowe całkowicie elektromagnetyczne, lub połączone z transmisją automatyczną. Urządzenie takie pozwala na zniesienie drążka dotychczas stosowanego, który zdaniem konstruktorów był niepożądanym i utrudniał swobodę ruchów na przednim siedzeniu. Włączanie biegów odbywa się przy takim rozwiązaniu na kierownicy samochodu. Jako nowe urządzenie do zmiany biegów nadmienić warto tak zw. „guzik elektryczny“, który zastępuje również drążek skrzynki biegowej. Drążek skrzynki biegowej zamieniono na rączkę, używaną jedynie w wypadkach, gdy urządzenie elektryczne zawodzi.

W samochodach o przednim napędzie zastosowano identyczne urządzenia, pozwalające pasażerom siedzącym na przednich siedzeniach na znacznie większą swobodę ruchów. Zastąpienie dźwigni hamulcowej przez rączkę na tablicy posiada ten sam cel. Urządzenia takie zostały już rozpowszechnione na bardzo wielu podwoziach. Skrzynki biegów syn-

ehronizowane przyjęte zostały przez bardzo wiele marek samochodowych, skrzynka 4-o biegowa cicha pozostała nadal zaletą samochodów dużej klasy.

Inż. Kalster.

## WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

*Zrzeszenie karteli w Czechosłowacji.* W Czechosłowacji prowadzone są prace nad powołaniem do życia wspólnej organizacji kartelowej, któraby miała na celu: opinjowanie w sprawach ustawodawczych, związanych z interesami przemysłów skartelizowanych; prowadzenie stałych studjów nad prawodawstwem kartelowym w kraju i zagranicą; udzielanie porad i pomocy prawnej w sprawach kartelowych; utworzenie stałego sądu polubownego dla sporów kartelowych; udzielanie porad kartelom nowopowstającym; stałe, bezstronne informowanie opinji o ruchu kartelowym i działalności karteli.

Inicjatywa powołania do życia wspólnej organizacji kartelowej została bardzo prychylnie przyjęta przez zainteresowanych, tak, że już w niedługim czasie spodziewać się można powstania tej organizacji.

Wspólna ordanizacja kartelowa w Czechosłowacji wzorować się będzie na organizacjach, istniejących w innych krajach.

*M) Rozbudowa floty niemieckiej.* Do stoczni niemieckich stale napływają poważne zamówienia zarówno krajowe, jak i przeznaczone na eksport. W najbliższej przyszłości jest przewidziana budowa 23 statków rybackich o wyporności 350 — 750 ton, zaopatrzonych w duże silniki Diesela; celem tego jest powiększenie zaopatrzenia rynku niemieckiego w ryby, gdyż konsumpcja ryb ostatnio znacznie wzrosła. Wykonanie tej floty jest rozłożone na przeciąg 23 miesięcy.

„Lufthansa“ zamówiła już trzeci okręt typu „Westfalen“ dla utrzymywania komunikacji pomiędzy Brazylią i Afryką Wschodnią. Towarzystwo „Levantlinie“ poleciło Stoczni Kruppa w Kolonji budowę okrętu; wyporności 7000 t; zamówienia na małe statki dla żeglugi wewnętrznej wzrosły do 21 jednostek w ciągu miesiąca października i listopada; tonnaż ich wynosi ogółem 18.200 t. i jest trzykrotnie wyższy od wykonanych zamówień w odpowiednim okresie ubiegłego roku.

*M) Eksport narzędzi niemieckich do Południowej Ameryki* znacznie wzrósł w bieżącym roku i osiągnął cyfrę dwukrotnie wyższą niż w r. ub. I tak na przykład do Brazylii w ciągu jedenastu miesięcy b. wywieziono 2788 t. (wobec 978 t. w 1934 r.); do Chili w r. ub. wywieziono 388 t., a obecnie 798; wreszcie do Peru 477 t. (137 t. w r. ub.).

*M) Koncentracja przemysłu niemieckiego*, która w ubiegłych latach wydawała się zahamowaną, obecnie znów przybiera przyspieszone tempo. Cały szereg fuzji i porozumień zawarto między bardzo poważnymi przedsiębiorstwami. Z ważniejszych są do zanotowania następujące: w przemyśle metalowym — fuzja „Kabel Rheydt Deutsche Kabel“ ze Wspólnotą Interesów „Magirm“, Towarzystwo

„Rheinmetall“, wyspecjalizowane w dostawach dla przemysłu wojennego, zostało przejęte przez firmę „Borsig“, wskutek czego powstało nowe przedsiębiorstwo pod nazwą „Rheinmetall — Borsig A. G.“ W przemyśle chemicznym połączono Kalie-Chemie z Egerstorff Salz.

Najbardziej ożywiony ruch koncentracji daje się bezwątpienia zaobserwować w bankowości.

Trzeba jednak wspomnieć, że ruch ten jest w wyraźnej sprzeczności z oficjalną polityką rządową, a nawet jest uważany za grożący niebezpieczeństwem życiu gospodarczemu Niemiec.

*M) Współpraca przemysłu wojennego rumuńskiego z czechosłowackim.* Rumuńska wytwórnia uzbrojenia „Cujr Kopisch“ zawarła z czeską Zbrojówką porozumienie, mocą którego zapewniono sobie wzajemną współpracę wogóle, w szczególności zaś fabryki czechosłowackie otrzymały zamówienia od rządu rumuńskiego na karabiny maszynowe i wszelką broń mechaniczną. Rumuńskie Ministerstwo Obrony Narodowej przelało już nawet za liczkę w wysokości 40 milionów lej.

Zakłady lotnicze w Brasso otrzymały kredyty na wykonanie samolotów o wartości 500 milionów lej.

## KONGRES KOROZYJNY W BERLINIE

18 — 19 LISTOPADA 1935 R.

Tematem obrad tegorocznego Kongresu Korozyjnego w Berlinie, który odbył się w dniach 18 i 19 listopada b. r. było zagadnienie wpływu zimnej wody na zjawiska korozyjne.

Pierwszą, ogólną część Kongresu poświęcono omówieniu znaczenia pracy chemików w badaniach korozyjnych, oraz zagadnieniom teorii zjawisk korozyjnych.

W drugim dniu Kongresu omówiono szkody korozyjne powstające w tworzywach metalicznych pod działaniem zimnej wody. W szczególności podane zostały wyniki doświadczeń praktycznych dokonanych przez pracowników zakładów wodnych, oraz osób zajmujących się odpływem wód przemysłowych zużytych, następnie doświadczenia nad działaniem wody morskiej na stal niemiedziową i miedziową i badania nad korozją żelaza i stali w rozcieńczonych roztworach soli, oraz związek, jaki zachodzi pomiędzy strukturą żeliwa i zagadnieniem korozji.

Wreszcie omówiono środki, jakie stosować należy celem uniknięcia szkód wywołanych przez korozję. Referaty tej części obrad poświęcone były omówieniu tworzenia się warstwy ochronnej przy żeliwnych rurociągach dla wody zimnej, doświadczeniom nad odkwaszeniem wody rurociągowej, ochronie podwodnych części budowli i konstrukcji przeciw wpływowi wody morskiej, oraz sprawie powłok bitumicznych i powłok chloro-kauczukowych. Następnie podane zostały wyniki badań korozyjnych przeprowadzonych ostatnio z aluminium i jego stopami, a w szczególności odporność na korozję hydronalium.

Zjazdowi przewodniczył dyrektor Lindermeier.

### Ceny metali w Warszawie.

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

Cyna Banka w blokach . . . . .	zł. 6,40 za kg.
Ołów hutniczy . . . . .	„ 0,75 „ „
Cynk hutniczy . . . . .	„ 0,73 „ „
Antymon . . . . .	„ 1,90 „ „
Aluminium hutnicze . . . . .	„ 2,75 „ „
Blacha niedziana . . . . .	„ 2,60—3,60 za kg.
„ mosiężna . . . . .	„ 2,20—3,70 „ „
„ cynkowa . . . . .	„ 0,87 „ „
Nikiel w kostkach . . . . .	„ 6,50 „ „

Do numeru niniejszego dołączamy spis artykułów i notatek zamieszczonych w XIV Roczniku „Przemysłu Metalowego“.