



Nr 7.

Warszawa, dn. 4 kwietnia 1936 r.

Ogóln. zbioru Nr 654.

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: Wiadomości Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego.—Ś. P. inż. **Zygmunt Okoniewski**.—
Motoryzacja a Przemysł Metalowy. — Poprzez stoiska Berlińskiego Salonu Samochodowego 1936 r. —
Rentowność spółek akcyjnych w Polsce w latach 1928—1934. — Wątpliwości na tle interpretacji kodeksu
zobowiązań. — Kronika Związkowa. — Orzecznictwo w sprawach pracy. — Wiadomości z zagranicy. —
Ceny.

WIADOMOŚCI WYSTAWY PRZEMYSŁU METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO, Warszawa 1936 — nr. 6

„DNI” NA WMEL

Do naczelnych zadań i celów Wystawy Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego należy, jak już nieraz podkreślaliśmy, **rozszerzenie wewnętrznego rynku zbytu, stwierdzenie co wyrabiamy w kraju i czego nie potrzebujemy sprowadzać z zagranicy, w jakich kierunkach winien iść dalszy rozwój warunków produkcyjnych, wskazanie wreszcie całemu społeczeństwu znaczenia silnego przemysłu dla całego życia gospodarczego i obrony Państwa.**

To są cele—założenia. Jednak dla osiągnięcia ich trzeba zastosować takie środki, które w praktyce okażą się **najbardziej ekonomiczne, a zarazem skuteczne.**

Wiemy już, że organizacja Wystawy według branż tym przedewszystkiem służy celom. Ale to nie wystarcza; nieruchomo stojący eksponat nie może wyrzucić zbyt silnego wrażenia, nie może przyciągnąć uwagi mas.

Odrzuć więc nasuwa się wniosek, że wręcz przeciwnie; ruch spotęgować musi wrażenie.

Ruch i praca eksponatów na WMEL odegrają bardzo doniosłą rolę. Prawie wszystkie te eksponaty, które ze względu na specjalne okoliczności wystawowe będą mogły być uruchomione musimy zobaczyć przy pracy.

Konsument ujrzy poszczególne stadja procesu przetwórczego. Pozna **rolę surowca i pracy ludzkiej** w powstawaniu gotowego produktu, chociażby

najprostszego, najbardziej rozpowszechnionego. Będzie to najlepszy środek dydaktyczny.

WMEL wykaże, że im wyższy stopień w procesie przetwórczym, tem więcej w nim pracy ludzkiej, a sprowadzenie obcej pracy — to rezygnacja z własnej—to bezrobocie i nędza, brak nabywcy i znowu dalsze bezrobocie.

* * *

Ale ta praca, ruch—wymagają pewnej koordynacji, ześrodkowania, specjalnych natężeń.

W okresie 7-miu tygodni trwania Wystawy przeznaczone będzie kilka dni na specjalnie intensywną propagandę pewnych zespołów grup wystawowych.

W dniu takim wszystkie potrzebne ośrodki, jakimi dysponuje Zarząd WMEL, oddane zostaną na usługi tego zespołu. Na wielki plac w kształcie areny wyjadą maszyny danego zespołu. Odbywać się będą pokazy ruchu. Dzięki temu, zwiedzający będą mogli zapoznać się z walorami polskiego wyrobu, a zarazem będą mieć ciekawą atrakcję.

W dniach pokazowych odbędą się zjazdy zainteresowanych grup zawodowych, fachowych i społecznych.

„Dzień polskiej maszyny rolniczej” — ściąganie zorganizowane rzesze rolników. Dla nich specjalnie odbędą się pokazy wszystkich znanych już i wprowadzanych dopiero w użycie maszyn i narzędzi. Maszyniarzy zapoznają się ze wszystkimi producentami, zobaczą różne maszyny, wybiorą najlepsze dla siebie, spopularyzują wreszcie typy i firmy

w swych wsiach i osadach. **Przekonają się, że w tej dziedzinie nie potrzebujemy nic sprowadzać.**

„Dzień komunikacji“ potrafi zważyć pokutującą jeszcze gdzieś niegdzie przekonanie, że wina niezmotoryzowania Polski jest brak odpowiednich fabryk. „Droga Polska“ — znajdzie wszechstronne oświetlenie. Ujrzymy materiały i maszyny służące do budowy i konserwacji.

Dla fachowców, tak zorganizowane pokazy będą rodzajem instytutu technologicznego. Inżynier kolejowy, drogowy, wodny — technik i robotnik — przedsiębiorca państwowy i prywatny, przekonają się, że mogą rozporządzać środkami najwyższej wartości, że polskie fabryki są zdolne do zaspokojenia wszystkich potrzeb tego działu naszego gospodarstwa

„Dzień polskiego samolotu“ ściągnie rzesze lotników i członków Klubów lotniczych; będzie może okazją zlotów, stanie się środkiem propagandy już

nie tylko naszej produkcji lotniczej, ale wogóle idei **Polski skrzydlatej.**

* * *

Odbędzie się szereg takich dni.

Te wyżej wymienione podaliśmy jako przykłady. PP. Wystawcy będą mogli już teraz zastanowić się nad tą sprawą i wynikającymi z niej korzyściami.

Będą mogli przygotować swe ekspozycje również i pod tym kątem widzenia.

Taki „dzień“ na WMEL — to koncentracja wielkich mas zwiedzających i to odbiorców danego działu, to najlepszy środek propagandy całej branży i spopularyzowania Firm.

To najbardziej przekonujący argument o dobroci maszyny i narzędzia, — to w rezultacie: rozszerzone grono nabywców, a więc zwiększona produkcja, najlepiej zorganizowana i najbardziej celowa propaganda całego polskiego przemysłu.

St. Janiszewski.

K o m u n i k a t N r. 14.

Huty zgłosiły już swój akces do W. M. EL. W najbliższym czasie Zarząd Wystawy zaprosi do Warszawy na konferencję przedstawicieli Hut, na której zostaną omówione i ustalone zasady wystawiennictwa produkcji hutniczej w związku z branzowością Wystawy.

K o m u n i k a t N r. 15.

W poprzednich numerach „Przemysłu Metalowego“ zamieszczaliśmy wszelkie informacje dotyczące zgłoszeń i warunków udziału w W. M. EL.

Aby ułatwić zgłoszenie PP. Wystawcom, podajemy w niniejszym numerze wszystkie te informacje:

I n i c j a t y w a: Stow. Inż.-Mechaników Polskich, Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych i Warszawskiej Izby Przemysłowo-Handlowej.

N a z w a: „Wystawa Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego — Warszawa, 1936“; skrót: WMEL.

P r o t e k t o r a t i K o m i t e t H o n o r o w y:

Wysoki Protektor Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki.

N a c z e l e K o m i t e t u H o n o r o w e g o:

Pan Wicepremier i Minister Skarbu inż. Eugenjusz Kwiatkowski oraz Pan Minister Przemysłu i Handlu gen. dr. Roman Górecki.

C e l: Przedstawić całokształt, zobrazować rozwój przemysłu metalowego i elektrotechnicznego w okresie 17-letniej niepodległości Polski, wykazać jego szerokie zastosowanie w życiu gospodarczym i obronie Państwa, wytyczyć nowe drogi eksportowe, zaznajomić klientelę z najpoważniejszymi źródłami zakupu.

T e r m i n y: Uroczyste otwarcie 23 sierpnia r. b., czas trwania Wystawy 23 sierpnia — 11 października r. b.

C h a r a k t e r: Branżowy. Działy zasadnicze:

1. Przemysł metalowy przetwórczy,
2. Przemysł elektrotechniczny (wraz z radjotechniką),
3. Surowce i półfabrykaty,
4. Naukowo-badawczy,
5. Postępu technicznego i wynalazków,
6. Eksportowy.

Podział na grupy:

DZIAŁ I — PRZEMYSŁ METALOWY.

Grupy:

1. Górnictwo, jego obsługa,
2. Hutnictwo, jego obsługa. Surowce i półfabrykaty dla przemysłu metalowego, przetwórczego i elektrotechnicznego,
3. Odlewnictwo. Odlewy handlowe żeliwne. Odlewy maszynowe żeliwne. Odlewy stalowe. Odlewy metali pólslachetnych i nierdzewnych. Odlewy żeliwno-kowalne. Odlewy sanitarne i płocowe,
4. Urządzenia zdrowotne,
5. Maszyny i narzędzia do obróbki metali.

6. Maszyny i narzędzia precyzyjne. Instrumenty,
7. Maszyny i narzędzia do obróbki drzewa,
8. Siła i ruch. Kotły i maszyny parowe. Lokomobile przemysłowe. Motory. Turbiny parowe. Turbiny wodne. Pędnie,
9. Dźwigi i przenośniki,
10. Pompy i armatura,
11. Maszyny i narzędzia rolnicze,
12. Urządzenia zakładów spożywczo-przetwórczych przemysłu rolnego i przetworów zwierzęcych
13. Maszyny i urządzenia przędzalnicze i tkackie,
14. Maszyny i urządzenia papiernicze,
15. Maszyny drukarskie i introligatorskie,
16. Maszyny i urządzenia przemysłu chemicznego,
17. Maszyny przemysłu budowlanego,
18. Okucia budowlane,
19. Maszyny do budowy dróg lądowych, wodnych i portów,
20. Komunikacja,
21. Urządzenia biurowe, meble metalowe. Maszyny do pisania.
22. Urządzenia i gospodarstwo domowe,
23. Przemysł zabawkarski i galanteryjny,
24. Przemysł dewocyjny,
25. Przemysł muzyczny,
26. Drobnny przemysł metalowy i rzemiosło.

DZIAŁ II — ELEKTROTECHNIKA.

G r u p y:

27. Akumulatory, ogniwa i baterje galwaniczne,
28. Aparaty elektryczne na wysokie i niskie napięcie,
29. Elektromedycyna,
30. Grzejniki, piece elektryczne i sprzęt do osobistego i domowego użytku,
31. Żarówki, lampy, świeczniki elektryczne, neonowe urządzenia i t. p.,
32. Maszyny elektr., transformatory wszelkie z uzbrojeniem, kondensatory elektryczne, rozdzielnie i tablice rozdzielcze, maszyny i aparaty dla kolejnictwa i tramwajownictwa,
33. Kable, przewody izolowane i gołe, wszelka armatura kablowa,
34. Materiały instalacyjne wewnętrzne i linjowe, oraz rurki izolacyjne i ochronne,
35. Spawanie elektryczne i materiały do spawania,
36. Dźwigi i aparaty dźwigowe,
37. Sygnalizacja wszelka (pożarowa, kolejowa, domowa i inna),
38. Telefonja, telegrafja, centrale telefoniczne,
39. Materiały izolacyjne, porcelana elektrotechniczna, wyroby szklane, bakelitowe i z różnych mas plastycznych,
40. Surowce dla przemysłu elektrotechnicznego,
41. Produkcja radioaparatów,
42. Produkcja części do radioaparatów,
43. Radjofonja,
44. Produkcja lamp odbiorczych oraz nadawczych,
45. Surowce dla przemysłu radjotechnicznego.

DZIAŁ III — WSPÓLNY.

G r u p y:

46. Ekspozycja,
47. Rozwój historyczny przemysłu metalowego i elektrotechnicznego,
48. Szkolnictwo zawodowe,
49. Badania naukowe,
50. Postępu technicznego i wynalazków,
51. Ochrona pracy.

T e r e n y W y s t a w y: w centrum Wielkiej Warszawy u zbiegu ul. Puławskiej i Placu Unji Lubelskiej (na obszarze b. Państw. Zakł. Lotniczych).

Powierzchnia — ca 11 hektarów.

Dojazd do Wystawy tramwajami: 1, 3, 9, 12, 18, 19, Z oraz autobusami „A” i „F”.

U c z e s t n i c t w o: wszystkie ośrodki produkcji przemysłu metalowego przetwórczego z uwzględnieniem surowców i półfabrykatów i elektrotechnicznego wraz z radjotechniką z polskiego obszaru celnego.

B i u r a u ż y t e c z n o ś c i p u b l i c z n e j: Na terenach Wystawy: biuro informacyjne, biuro turystyczne, biuro sprzedaży biletów kolejowych i okrętowych, poczta, telegraf, telefon, pogotowie ratunkowe, placówki Czerwonego Krzyża i t. d.

A p r o w i z a c j a: Na terenach Wystawy będą kawiarnie i restauracje, czynne również po zamknięciu Pawilonów.

K w a t e r y: Zarząd Wystawy zagwarantuje kwatery zbiorowe i pojedyncze po cenach przystępnych. Na dworcach kolejowych oraz na Wystawie urządzone będą biura kwaterunkowe.

Z w i e d z a n i e: Dla zwiedzających przewidziane są znaczne ulgi kolejowe. Sprawy związane ze zwiedzeniem opracowane zostaną przez specjalną Komisję Propagandową, do której wejdzie przedstawiciel Ligi Popierania Turystyki, Wydziału Turystycznego Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Poczty i Telegrafów, Polskiego Radja i Związku Turystycznej Propagandy Warszawy.

W okresie Wystawy odbędzie się szereg zjazdów i uroczystości oraz konferencji.

I n f o r m a c j e o g ó l n e: Zarząd Wystawy urzęduje na terenach wystawowych przy ul. Puławskiej Nr. 2-a (wejście przez bramę Państw. Zakładów Lotniczych P. Z. L.).

Nr. tel. 702-15. P. K. O.—7577.

Biura czynne są od godz. 8,30 do 16-ej.

P r a s a: „Przemysł Metalowy“ i „Przegląd Mechaniczny“ są oficjalnymi organami WMEL. Umieszczone w nich będą wszystkie aktualne wiadomości o Wystawie.

Pozatem WMEL wydaje stały „Biuletyn Informacyjny“ w ilości 600 egz. dla wszystkich czasopism i dzienników w R. P.

K o m u n i k a t N r. 16.

Zarząd W. M. EL. prosi PP. Wystawców o szybkie wypełnianie i nadesłanie zgłoszeń na W. M. EL.

Szereg PP. Wystawców już dawno zgłosiło swój udział lub przesłało pieniądze, lecz nie wypełniło dotychczas blankietów zgłoszeniowych. Brak formalnych zgłoszeń uniemożliwia terminowy rozdział pawilonów na stoiska oraz nie pozwala na ustalenie, czy Zarząd rozporządza jeszcze wolnymi terenami i czy dalsze, zgłaszające się firmy, będą mogły je uzyskać w odpowiednich dla nich rozmiarach.

Należy więc możliwie natychmiast:

- 1) dokonać zgłoszenia firmy przez wypełnienie, podpisanie i nadesłanie „Zgłoszenia“ wraz z załącznikami,
- 2) podać metraż powierzchni,
- 3) zadeklarować zapotrzebowanie na gaz, elektryczność i wodę,
- 4) uiścić należną wpłatę (konto czekowe P. K. O. Nr. 7577),
- 5) nadesłać po 3 egzemplarze własnych katalogów, co posłuży za materiał przy opracowaniu Katalogu Ogólnego Wystawy oraz dla celów propagandowych i informacyjnych.

Ś. P. INŻ. ZYGMUNT OKONIEWSKI



Dnia 23 marca rozstał się z tym światem ś. p. Zygmunt Okoniewski.

Urodzony dnia 4 marca 1878 r. ukończył Gimnazjum w Kijowie. Studja wyższe odbywał w Mittweidzie i Charlottenburgu, uzyskując dyplomy inżyniera elektryka i inżyniera mechanika.

Po ukończeniu studjów praktykował jako zwykły robotnik w firmie „Towarzystwo Udziałowe Fabryka

Wyrobów Metalowych Rohn Zieliński i S-ka“, następnie współpracował z firmą „Hans Seiffert und Co“ A. G., której zakres działalności obejmował rurociągi i armaturę, początkowo jako inżynier w Berlinie, a później jako przedstawiciel tej firmy otworzył własne biuro w Petersburgu.

W r. 1909 ś. p. Prezes Okoniewski otrzymał przedstawicielstwo szwajcarskiej firmy „Société Anonyme Brown Boveri & Cie“ w Badenie (Szwajcaria) jednej z najpoważniejszych światowych wytwórni w dziedzinie przemysłu elektrotechnicznego i założył własne biuro w Kijowie. Z firmą „Brown

Boveri“ współpracował już do końca życia. W roku 1911 przeniósł swe biuro do Warszawy, kontynuując współpracę z „Brown Boveri“, przyczem wkrótce otworzył oddział swego biura w Sosnowcu. Wojna powstrzymała rozwój Jego pracy, gdyż jako poddany pruski musiał wyjechać do Rosji. W latach 1914 — 1918 przebywał w Kijowie, gdzie oddawał się działalności społecznej, będąc Prezesem Zarządu w Radzie Ziemian i Prezesem Stowarzyszenia Techników Polaków w Kijowie. W roku 1918 wrócił do Warszawy, gdzie wznowił działalność jako przedstawiciel „Brown Boveri“, otwierając ponownie własne biuro.

W roku 1921 przekształcił to biuro na Spółkę Akcyjną pod firmą „Polskie Zakłady Elektryczne Brown Boveri Sp. Akc.“ z udziałem kapitału polskiego i szwajcarskiego, przyczem został Naczelnym Dyrektorem tej firmy. W roku 1922 kupił tereny po cukrowni Walentynów w Żychlinie i zbudował fabrykę maszyn elektrycznych w oparciu o licencję „Brown Boveri“. W roku 1926 zakupił fabrykę „Zakłady Elektromechaniczne ZEM“ w Cieszynie i uruchomił ją jako drugą z kolei fabrykę „Polskich Zakładów Elektrycznych Brown Boveri S. A.“

Kryzys lat 1929/30 i następnych zahamował rozwój, a następnie zmusił do likwidacji placówki.

Jednakże ś. p. Z. Okoniewski nie założył rąk.

Będąc od 1920 roku członkiem Zarządu firmy Rohn-Zieliński, która w tymże r. 1920 przekształciła się na Spółkę Akcyjną pod firmą „Zakłady Mechaniczne i Odlewnia Rohn-Zieliński S. A.“, a którą interesy wskutek kryzysu lat 1929 i następnych również zmusiły do zamknięcia fabryki położonej w Warszawie przy Al. Jerozolimskiej 105 i postawiły przed ewentualnością likwidacji, ś. p. Prezes

Okoniewski powziął śmiałą myśl wskrzeszenia działalności produkcyjnej fabryk w ten sposób, że firma „Rohn-Zieliński“ przejęła wzamian za akcje obie fabryki w Żychlinie i Cieszynie w r. 1932, przekształciwszy swą firmę na „Zakłady Elektromechaniczne Rohn-Zieliński Spółka Akcyjna Licencja Brown Boveri“, uruchomiła obie te placówki, także pod kierownictwem ś.p. Z. Okoniewskiego jako Prezesa Zarządu i Dyrektora Naczelnego. W obu Fabrykach i w Centrali zatrudnianych jest ostatnio ponad 600 osób.

Poza działalnością przemysłową ś.p. Zmarły oddawał się z zapałem pracy na niwie społecznej, zwłaszcza na odcinku branżowej organizacji Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, której Prezesem pozostał do ostatnich dni swego czynnego życia.

Cześć Jego pamięci!

MOTORYZACJA, A PRZEMYSŁ METALOWY

Pierwotne próby motoryzacji w Polsce polegały na jednoczesnym zakładaniu w kraju montowni wozów z części zagranicznych oraz na zapoczątkowaniu krajowej produkcji. Montownie zagraniczne firm „General Motors“ i „Citroen“, jak również zapoczątkowana produkcja samochodów „CWS“ i marki „Ursus“ nie odegrały jednak żadnej roli w życiu gospodarczym kraju.

Właściwy początek planowej motoryzacji został zainicjowany w 1934 roku na terenie Państwowych Zakładów Inżynierji. Realizując program budowy samochodów dwóch typów wozów: „508“ i „621“ w oparciu o produkcję części do samochodów i motocykli przez krajowy przemysł, dały one podstawę dla powołania do życia licznych zakładów krajowych, bądź wprowadzenia odnośnej produkcji w egzystujących przedsiębiorstwach, uprzystępniając w wysokiej mierze własne zdobycze techniczne zainteresowanym działom przemysłu, celem usprawnienia ich wytwórczości.

W ciągu ostatnich dwóch lat, w szczególności w 1935 r. krajowa fabrykacja samochodów i motocykli spowodowała, że cały szereg przedsiębiorstw przygotował się do sprostania powyższemu zadaniu, inwestując dotychczas w tym celu około 5 milionów złotych, dając zatrudnienie więcej niż 8 miu tys. ludziom.

Oparty o zapotrzebowanie wewnętrzne przemysł metalowo-przetwórczy, metalurgiczny oraz szereg innych przemysłów pomocniczych stopniowo rozszerza z powodzeniem zakres swej działalności, łącząc z rozbudową zapotrzebowania na nowe typy wozów. Inwestycje oczywiście dokonane zostały w przekonaniu powstania nowych źródeł trwałej pracy, gdyż tylko takie pobudki mogą powodować lokowanie środków finansowych, zdobywanych z trudem w dzisiejszych czasach ogólnego braku kapitału.

Dzięki roztropnej współpracy z przemysłem pomocniczym fabrykacja krajowych wozów mechanicznych osiągnęła w obecnej chwili poważny udział dostaw krajowych, np.

przy podwoziu „Polski Fiat 621“ L i R	94%
przy motocyklu R. T.	92%
przy motocyklu M 111.	97%

W rozwoju metalurgji oraz przetwórczego przemysłu metalowego, z którymi najściślej związana jest obrona kraju, bardzo poważną rolę odgrywają—*lotnictwo i budowa samochodów*. Te dwa czynniki podnoszą w najwyższym stopniu poziom techniczny przemysłu, przyczyniając się do coraz większej konsumpcji stali o gatunkach szlachetnych, które znajdują najszersze zastosowanie w przemyśle wojennym.

Te postępy, jakie technika polska w ostatnich latach, tak w zakresie metalurgji, jak i przemysłu metalowego poczyniła, są do zawdzięczenia w dużej mierze produkcji samolotów i samochodów. Stąd też wszelkie zahamowanie produkcji w zakresie samochodów sprowadzi z konieczności obniżenie poziomu technicznego we wskazanych przemysłach.

Decydującą rolę w kalkulacji ceny samochodu odgrywa ilość produkowanych wozów. Dla przykładu przytaczamy ceny samochodu „Ford V8“ 90 HP, wyprodukowanego w różnych krajach, aby wykazać w jak olbrzymim stopniu są one zależne od ilości produkcji.

Koszt w Ameryce: \$ 520—zł.	2 760	(w serjach powyżej milion sztuk)
w Anglii: £ 225— „	5 850	(w serjach kilkadziesiąt tysięcy sztuk)
w Niemczech: RM 5 685— „	12 100	(w serjach kilka tysięcy sztuk).

Z powyższego zestawienia wynika, że mała produkcja musi być kosztowna, chociażby dokonana była w kraju uprzemysłowionym, którego przemysł pomocniczy pracuje w nieporównanie pomyślniejszych warunkach, niż to ma miejsce w Polsce. Stąd wynika, iż w naszych warunkach produkcja krajowa w początkowej fazie wymaga polityki premjowania, która opłaci się całkowicie z racji poważnego ożywienia życia gospodarczego.

Wypełniając, dzięki planowej polityce Państwa, zadanie produkcji wozów na wolny rynek, przemysł krajowy, na wypadek wojny, będzie całkowicie przygotowany na przejście do produkcji sprzętu motoryzacyjnego, niezbędnego dla obrony kraju. Ten moment szczególnie przemawia za jak najszerszym stosowaniem własnej produkcji części do wozów mechanicznych w okresie pokoju. Taką politykę wreszcie prowadzą wszystkie niemal kraje europejskie, w zrozumieniu doniosłości przemysłu metalowego dla swej obrony.

Krajowa wytwórczość pojazdów mechanicznych ma poważne znaczenie dla naszego bilansu handlowego, a przemjowanie tej wytwórczości stanowi dla Skarbu Państwa niewątpliwie mniejszy wydatek, niż ponoszenie wydatków związanych z poparciem eksportu, a to tem bardziej, że wydatkowane sumy na popieranie produkcji zwracają się Skarbowi pod postacią podatków od rozmaitych faz produkcji i handlu, a również i od konsumpcji zarobkujących w tych przemysłach obywateli.

Tylko drogą opracowania typu właściwych samochodów, dostosowanych do naszych warunków, można dojść do najwłaściwszego wozu, którego oczywiście wóz zagraniczny, zbudowany w odmiennych warunkach i do odmiennych potrzeb, zastąpić nie może.

Czyż trzeba udowadniać, iż produkcja samochodowa w dzisiejszych warunkach demograficznych, zarówno ze stanowiska produkcji, jak i eksploatacji, jest jednym z b. poważnych środków walki z bezrobociem?

Warunki techniczne, jakim muszą czynić zadość wszystkie składowe części wozów mechanicznych, powodują, iż przemysł samochodowy zarówno dla metalurgji, jak i dla przemysłu metalowo przetworczego i innych działów pomocniczych stał się punktem wyjścia wielkiego dla nich postępu.

Dość rzucić okiem i porównać stan metalurgji i wyżej wskazanych przemysłów w krajach z rozwiniętym przemysłem samochodowym oraz w tych krajach, które tego przemysłu u siebie nie posiadają. Wszystkie zaś państwa, które szczególną troską otoczyły zagadnienie obrony kraju, przyznają szczególne znaczenie rozwojowi przemysłu metalowego.

Jakże niezmiernie głębokiem jest to znaczenie dla Polski, która pozbawiona jest korzystnych granic naturalnych, i która nie zdołała jeszcze w sposób należyty umocować ich systemem fortyfikacji.

Z powyższego wynika, że zachodzi potrzeba ciągłego rozwoju produkcji krajowej samochodów.

Nasuwa się pytanie, co możnaby osiągnąć przez montownię, sprowadzającą części samochodowe w takim stanie, że jedynie montaż odbywa się w kraju. Taka montownia nie potrzebuje większych inwestycji, lecz nie daje też żadnego zatrudnienia przemysłem przerobczym, a bardzo niskie robotnikowi polskiemu, albowiem całkowity koszt montażu

samochodu osobowego wynosi zaledwie 150 zł., a podwozia ciężarowego — od 50-ciu do 100 zł. Produkcja samochodu z części wytworzonych w kraju, daje od 3—5 tys. godzin pracy polskiemu robotnikowi, gdy montaż zagranicznego wozu daje od 150—250 godzin pracy. Montownia z części zagranicznych — tak zwana „czysta montownia“ — z natury rzeczy będzie przechodzić równolegle z fabryką macierzystą na nowe typy wozów, co utrudni zajęcie krajowego przemysłu nawet dla wyrobu części zamiennych.

Gdyby montownia miała ograniczyć krajową produkcję, zniszczyłaby dotychczasowe wysiłki, osiągnięte przez krajowy przemysł pomocniczy, powodując straty wyłożonych dotychczas kapitałów, jak również całego dorobku w postaci zdobytych wiadomości technicznych, doświadczeń oraz stając się źródłem bezrobocia dla pracownika i zniechęcenia dla przedsiębiorstw.

Nie wysuwamy zasadniczego sprzeciwu przeciwko uruchomieniu w kraju montowni, któraby przymusowo, w możliwie krótkim okresie czasu przechodziła na produkcję, opartą o przemysł krajowy, z zastrzeżeniem jednak, że wszelkie plany montowniane przeszkadzać nie powinny własnej produkcji krajowej wozów mechanicznych. Pragniemy zwrócić jednak uwagę, że zamierzenia systematycznego i stopniowego przejścia montowni na produkcję krajową winny być w sposób należyty zagwarantowane, aby uniemożliwić wszelkie posunięcia spekulacyjne, mające na względzie ułatwienie sprzedaży zagranicznych wozów, bez szczerzej intencji realizowania stopniowo ich produkcji w kraju.

POPRZEZ STOISKA BERLIŃSKIEGO SALONU SAMOCHODOWEGO 1936 R.

3) (Dokończenie).

Podaję dla przykładu dane silnika Vomag:

Ilość cylindrów	12
średnica cylindr. w mm	140
skok w mm	190
Moc maks. w KM	350
„ użytkowa w KM	320
Obroty w obr./min	1500

Przy silnikach gaźnikowych zwrócono uwagę na możliwość pracy na gazie generatorowym (Imbert), lub też sprężonym w butlach umieszczonych na specjalnie przekonstruowanym podwoziu. Podwozia stoją naogół pod znakiem zmian spowodowanych przez inne niż dotychczas silniki oraz aerodynamizm nadwozi. Silnik rzędowy umieszczony bywa zwykle pionowo, przyczem miejsce kierowcy znajduje się obok (Büssing), boxer natomiast jak mówiliśmy wyżej najczęściej ma oś wału poprzeczną osi ramy, i wbudowany jest z przodu (Krupp), w środku, lub z tytu podwozia (Vomag).

Ciekawym jest procentowy wzrost, w stosunku do lat ubiegłych, podwozi o największych tonażach, z których najbardziej sensacyjne, Continental-Express Vomag'a, opiszę bliżej przez podanie kilku cyfr. Charakterystyka podwozia jest następująca:

Ilość osi	4
Ogumienie	12,75/13,50—20" extra
Rozstawienie osi:	
od 1 szej do 2-iej przedniej	1550 mm
od 2-giej do 1-szej napędowej	2055 mm
od 1-szej do 2-giej napędowej	1550 mm
Rozstawienie kół przednich	2055 mm
„ „ tylnych	2120 mm
Zbiornik paliwa	800 l.
Długość nadwozia	16250 mm
Szerokość „	2500 mm

Do nowych dążeń należy zaliczyć podwyższenie wymagań w stosunku do wozów ciężarowych co do szybkości, a co zatem idzie, zanik różnic z podwoziem autobusowym. Nadwozia tych ostatnich, o estetycznych aerodynamicznych linjach są szczytem komfortu i celowego rozmieszczenia. Kabiny sypialne, jadalnie, saloniki, składają się na wnętrze dzisiejszego bezszynowego wagonu salonowego.

Przy lekkich wozach ciężarowych i małych autobusach nie widać natomiast głębszych zmian i postęp ogranicza się tutaj wyłącznie do lepszego wypracowania szczegółów.

Ciągniki małe, oraz przyczepki, jak widać ze wzrostu ich liczby, stają się coraz bardziej ulubioną formą transportu. Część z nich należy do typu gaśnicowego (Hannomag) przyczem najpotężniejszym z nich jest Büssing z generatorem na gaz drzewny Hardrich. Przyczepki gaśnicowe wystawiła tylko jedna firma Glogger. Najbar-

Przy rozważaniu zagadnienia tak pojętej montowni nasuwają nam się jednak następujące refleksje:

a) Montownia, oparta o zagraniczną fabrykę macierzystą, będzie z natury rzeczy (jak to ma miejsce przy montowni czystej, sprowadzającej części zagraniczne do montażu) uzależniona od niej w swoim programie fabrykacyjnym, co czyni zatrudnienie krajowego przemysłu problematycznym.

b) Przy małej stosunkowo pojemności rynku polskiego, fabryka macierzysta będzie więcej zainteresowana w sprzedaży wytwarzanych przez siebie części do samochodów, aniżeli w stwarzaniu w Polsce nowej, a, wobec małej liczebnie, droższej produkcji, która psuje kalkulację montowni.

c) Doświadczenie w innych krajach wykazuje, że z racji wielkich trudności praktycznych niema stopniowego przejścia montowni na produkcję krajową, a natomiast następuje bądź całkowite przejście na produkcję, bądź montownia pozostaje czystą montownią.

O ile chodziłoby o przyspieszenie motoryzacji, można się zgodzić na wprowadzenie jednej montowni wozów wielolitrażowych - osobowych — np. Buick, Chrysler, dla uzupełnienia programu krajowej produkcji wozów, z zastrzeżeniem jednak zastosowania i tu możliwie części krajowych.

Jeśli odpowiadają rzeczywistości pogłoski, jakoby, w celu ułatwienia nasycenia rynku tanim samochodem, miała być otworzona granica dla bezcłowego przywozu pewnych marek samochodów zagranicznych do Polski, to musimy stwierdzić, że tego rodzaju rozwiązanie sprawy motoryzacyjnej uważalibyśmy nietylko ze stanowiska przemysło-

dziej rewelacyjną przyczepką jest jednak przyczepka z wywrotnicą Reichs Kraftwagen-Betriebsverband'u, do przewożenia całych wagonów kolejowych.

Nie mogąc niestety wdawać się szerzej w opisy szeregu ciekawych i nowych urządzeń pomocniczych na wozach osobowych i ciężarowych, nadmienię tylko, iż nie widać prawie nowych pomysłów automatyzacji skrzynki biegów. Związany z powyższym problem sprzęgła, znajduje rozwiązanie ciekawe w postaci automatycznego sprzęgła Hannomag, oraz hydraulicznego Vulcan-Sinclair.

Na zakończenie kilka słów o motocyklach. Niskie ich ceny (maksymalna 1975 RM za BMW-R-17, średnie około 1100 RM, najniższa 345 RM za Ardie RBZ 105) oraz luksusowe, limuzynkowe przyczepki, przy jednoczesnej jaknajbardziej nowoczesnej konstrukcji, utrzymują popularność tego sportu w Niemczech.

Łącznie z działami omówionymi powyżej, z pominięciem niestety, produkcji niezliczonych fabryk półfabrykatów, akcesorji i zespołów, otrzymujemy ze zwiedzenia salonu, obraz wielkiego i najzupełniej uniwersalnego przemysłu motoryzacyjnego niemieckiego, nad którego wzrostem powinniśmy się zastanawiać zawsze, wyciągając konieczne dla bytowania Polski konsekwencje.

Inż. Jerzy Falkiewicz.

wego, lecz i ogólnego za bardzo niepożądane. Nic ono nie da gospodarstwu narodowemu, a przeciwnie cofnie przemysł krajowy z obecnego poziomu zdobytych już—poważnym nakładem kapitału i wysiłku—zdolności wytwórczych.

Na rzecz otwarcia granic Polski dla montowania zagranicznych samochodów w Polsce ma przemawiać niska cena oraz nadzieje nasycenia kraju samochodami. Wypada jednak zauważyć, iż *głównym momentem, który zadecyduje o większym nasileniu na rynku wewnętrznym, rozwiązującym pozytywnie zarówno zagadnienie ceny, jak i zbytu wozów—to przedewszystkiem większa zamożność kraju.*

Tak jak niskie ceny na wiele artykułów nie są w stanie podnieść konsumpcji krajowej, ze względu na niski dochód społeczny Polski, tak samo w zakresie konsumpcji samochodów przy dzisiejszych warunkach zamożności byłoby błędem liczyć na poważniejszy wzrost zapotrzebowania krajowego. I tu będzie potrzebna polityka planowa Państwa, któraby spopularyzowała samochód w Polsce.

Już w początkach motoryzacji Polski byliśmy świadkami—zarówno przy próbach montownianych, jak produkcyjnych — że przedsiębiorca zagraniczny słabo interesował się polskim rynkiem samochodowym. Uznawał go za zbyt szczupły, by bez widoku na przyszłe korzyści inwestować swe kapitały. I obecna sytuacja kryzysowa nie jest w stanie wpłynąć na powiększenie konsumpcji wozów, nawet przy niższych cenach, co powoduje, że przemysł zagraniczny nie zdradza najmniejszego zainteresowania w podjęciu produkcji na własne ryzyko. W przeciwnym razie niewątpliwie utrzymałyby się dotąd montownie zagraniczne, które już w Polsce pierwsze kroki stawiały. Uważamy zatem, iż rozwój przemysłu oraz nasycenie rynku samochodami wymagają:

- 1) zwiększania zamożności kraju, co jest bezpośrednio uzależnione od zwiększenia, a nie zmniejszenia zatrudnienia,
- 2) ustawowych ulg przy nabywaniu wozów,
- 3) stworzenia tańszych warunków eksploatacji wozu,
- 4) uproszczenia wszelkich formalności z nabywaniem i utrzymaniem wozu,
- 5) zmiany w nastawieniu urzędów skarbowych w stosunku do posiadaczy samochodów, mianowicie, że samochód w dobie powszechnej motoryzacji świata nie jest luksusem, a przedmiotem codziennej potrzeby,
- 6) ustalenia programu produkcyjnego na najbliższe 5 do 10 lat, któryby dokładnie wyjaśnił linię wytyczną sfer miarodajnych w kwestji ogólnej motoryzacji kraju, co jest koniecznością gospodarczą, ażeby uchylić element niepewności, który w stanie obecnym już zaistniał, podcinając w przeddzień sezonu oczekiwany popyt na samochody krajowej produkcji i uniemożliwiając zatrzymanie się przemysłu na jakimkolwiek programie produkcyjnym.

Szybkie zrealizowanie powyższych postulatów, zdaniem naszym, w wysokiej mierze przyczyni się do wzrostu popytu na wozy.

Rozwój nowych działów produkcji narodowej wymaga wyraźnego ustalenia w stosunku do nich

polityki gospodarczej Państwa. Jej zmiana z dnia na dzień musi spowodować najfatalniejsze skutki w zakresie zainteresowanych działów, burząc u podstaw wszelką inicjatywę, jaka się zdołała ujawnić i dać wyraźne już, pomyślne rezultaty.

Z powyższego wynika, że w naszych warunkach powinniśmy oprzeć się jedynie o rozwój własnej już pomyślnie zainicjowanej polityki planowej, jaką w zakresie budowy samochodów zaliczyć należy do twórczych form ingerencji Państwa w produkcji, przez stworzenie podstaw do systematycznej motoryzacji kraju, przez powołanie i ugruntowanie licznych dziś już i pokaźnych gałęzi przemysłów pomocniczych.

Dzięki dokonany pracom Polska przezwyciężyła początkowy trudny okres organizacyjny i drogą dalszych wysiłków, połączonych z produkcją, winna dojść do należytego celu.

Niebezpieczeństwo, jakie grozi w tej chwili przemysłowi motoryzacyjnemu, zniweczyłoby oczywiście wysiłki, zmusiłoby do cofania się z należytych dróg rozwojowych, gdyż zdobyty dorobek, zainwestowany kapitał i moralne rezultaty, towarzyszące pomyślnej produkcji, byłyby zmarnowane.

Wszelkie załamanie się obecnej linii polityki w tym względzie zniechęci przemysł, znajdujący się dziś, jak wiadomo, w bardzo trudnym położeniu, a przemysł motoryzacyjny nie widzi niestety przed sobą na najbliższą metę poza rozwojem motoryzacji opartej na krajowej produkcji żadnego innego konkretnego zadania i obawia się, że cały dotychczasowy dorobek, zainwestowany kapitał oraz moralne rezultaty, jak zdobyte doświadczenie i poziom techniczny, mogą być niepowrotnie stracone.

RENTOWNOŚĆ SPÓŁEK AKCYJNYCH W POLSCE W LATACH 1928—1934

W zeszytach 5—6 „Wiadomości Statystycznych“ z dn. 25 lutego r. b. zostały ogłoszone dane bilansowe o krajowych spółkach akcyjnych w Polsce w roku 1934.

Terminy zamknięć rachunkowych uwzględnionych przedsiębiorstw przypadają na czas od 1. VII. 1934 do 30. VI. 1935 roku.

Poniżej zamieszczone dwie tabelki zawierają: pierwsza — spółki, które wykazały zyski, druga — spółki, które wykazały straty. Za rok 1934 zestawienie obejmuje ogółem 1056 spółek, z czego 508 dało zyski, a 548 straty. Dla porównania przytaczamy analogiczne cyfry za lata poprzednie oraz dane za rok 1934, dotyczące przemysłu metalowego oraz przemysłu elektrotechnicznego.

Tablica I.

Rok	Liczba spółek ogółem	Liczba spółek, które wykazały zyski	Kapitał zakładowy	Suma bilansowa	Zysk z okresu operacyj.
w tysiącach złotych					
1928	909	691	„	7 642 312	208 174
1929	964	618	„	7 884 245	184 825
1930	1 066	517	„	6 723 571	130 928
1931	1 015	350	„	4 184 765	70 191
1932	978	329	„	3 833 501	52 071
1933	1 032	467	„	4 884 528	65 960
1934	1 056	508	1 573 328	5 377 671	94 831

Tablica II.

Rok	Liczba spółek ogółem	Liczba spółek, które wykazały straty	Kapitał zakładowy	Suma bilansowa	Strata z okresu operacyj.
w tysiącach złotych					
1928	909	218	„	1 473 417	44 712
1929	964	346	„	3 006 738	105 699
1930	1 066	549	„	4 451 096	176 895
1931	1 015	665	„	6 208 345	202 907
1932	978	649	„	5 639 912	194 020
1933	1 032	565	„	4 449 711	91 750
1934	1 056	548	1 356 974	4 016 067	146 341

Na podstawie powyższych danych obliczona została przewyżka zysków (+) lub strat (—) w %/0 kapitału zakładowego. Przedstawia się ona następująco:

1928 + 6,7	1932 — 4,8
1929 + 2,7	1933 — 0,9
1930 — 1,5	1934 — 1,8
1931 — 4,3		

Już począwszy od roku 1930 liczba spółek, dających straty przewyższa liczbę spółek, dających zyski o 32 i pierwszy raz w tym roku suma strat jest wyższa o 45,967 tys. złotych od sumy wykazanego zysku. Następne lata przedstawiają się coraz gorzej. Rok 1931 daje różnicę in minus — 315 spółek, przewyżka strat—132.716 tys. złotych. Rok 1932—320 spółek, przewyżka strat—141.949 tys. złotych. Rok 1933 przynosi pewne odprężenie. Przewyżka strat w %/0 kapitału zakładowego spada z — 4,8 do — 0,9, ilość spółek dających straty jest wyższa od spółek, które wykazały zysk już tylko o 98, straty są wyższe o 25.790 tys. złotych.

Natomiast rok 1934 dał znowu pogorszenie. Wprawdzie nadwyżka spółek, dających straty spadła do 40 i wzrosła, w porównaniu z rokiem 1933, suma zysków z 65960 tys. złotych na 94831 tys. złotych, ale wzrosła również wysokość strat z 91750 w roku 1933 do 146341 w roku 1934. Przewyżka strat w %/0 kapitału zakładowego podniosła się z—0,9 do—1,8, a przewyżka strat wyniosła w tym roku 51510 tys. złotych.

Na tem tle ogólnem cyfry dla zbadanych spółek, przemysłu metalowego i elektrotechnicznego za rok 1934 przedstawiają się następująco:

Przemysł	Liczba spółek ogółem	Liczba spółek, które dały zyski	Kapitał zakładowy	Suma bilansowa	Zysk z okresu operacyj.
metalowy . .	115	55	102 783	315 513	5 752
w tem elektrotechniczny . .	27	16	33 245	84 213	1 693
Przemysł	Liczba spółek ogółem	Liczba spółek, które dały straty	Kapitał zakładowy	Suma bilansowa	Strata z okresu operacyj.
metalowy . .	115	60	98 561	336 734	7 657
w tem elektrotechniczny . .	27	11	14 060	47 342	1 756

Jak widać z powyższego, rentowność w przemyśle elektrotechnicznym jest wyższa, aniżeli w przemyśle metalowym jako całości. Przewyżka strat w %/0 kapitału zakładowego wynosi dla prze-

mysłu metalowego — 0,9, a dla przemysłu elektrotechnicznego — 0,1; gdyby zatem przemysł metalowy był zupełnie wydzielony i nie zawierał w sobie grupy elektrotechnicznej, rezultat byłby gorszy i różnica między jednym, a drugim przemysłem byłaby większa.

Cyfry bilansowe za rok 1934 nie wskazują bynajmniej na poprawę sytuacji — są gorsze od cyfr roku 1933 aczkolwiek lepsze od cyfr roku 1932.

J. G.

WĄTPLIWOŚCI NA TLE INTERPRETACJI KODEKSU ZOBOWIĄZAŃ

(Wypowiadanie umowy o pracę pracownikom).

W związku z wątpliwościami, jakie nasuwają się przy interpretacji przepisów Kodeksu Zobowiązań, a w szczególności przy interpretacji art. 469 K.Z. o terminach wypowiedzania umowy o pracę uważamy za wskazane jeszcze raz wyjaśnić tę sprawę. Obowiązujący od dnia 1 lipca 1935 r. Kodeks Zobowiązań unormował zasady umowy o pracę w sposób ogólny, mając na celu ujednostajnienie ustawodawstwa pracy na całym obszarze Państwa. Poważne jednak odstępstwo od zasady, iż Kodeks Zobowiązań jest powszechnie obowiązującym, wprowadzone zostało w samym tekście Kodeksu, mianowicie w art. 446. Przepis ten stwierdza, że jeżeli dla pewnej kategorii pracowników istnieje lub wydana będzie szczególna ustawa, regulująca stosunek pracy, przepisy Tytułu XI, Działu I Kodeksu Zobowiązań stosuje się jedynie „w przedmiotach, ustawą szczególną nie objętych“.

W związku z przepisem art. 446 Kodeksu Zobowiązań, art. II Przepisów wprowadzających K.Z. postanawia, że pozostają w mocy przepisy różnych ustaw szczególnych między innymi również i przepisy dotyczące wypowiedzania i rozwiązywania umów o pracę.

Z zestawienia tych przepisów niewątpliwie wynika że zamiarem ustawodawcy było uszanować w całości ustawy szczególne już wydane oraz dać możliwość swobodnej zmiany tych ustaw i wydawania nowych w przyszłości, bez krępowania się przepisami Kodeksu Zobowiązań.

Po wejściu w życie Kodeksu Zobowiązań wytworzyły się dwa rodzaje pracowników (omawiamy tylko sprawę pracowników umysłowych). Pierwsza grupa składająca się z pracowników niewymienionych w art. 2 dekretu o umowie o pracę pracowników umysłowych z dn. 16 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 35 poz. 323 (nauczyciele, pracownicy umysłowi na G. Śląsku i t. d.) oraz pracowników z mocy art. 4 wyłączonych z pod działania dekretu (uczniowie, praktykanci i t. d.) podlega tylko przepisom Kodeksu Zobowiązań. Druga grupa, pracownicy objęci dekretem, podlega wszelkim przepisom dekretu oraz tym postanowieniom K.Z., które stanowią przedmiot n e objęty dekretem.

Ostatnio, wobec wiadomości prasowych omawiających pewne wyroki sądowe, nasunęły się wątpliwości, jakie należy stosować okresy wypowiedzenia wobec pracowników umysłowych, w szczególności czy pracownikom po 10 latach pracy przysługuje 6 miesięczne wypowiedzenie.

Jak wiadomo, dekret o umowie o pracę pracowników umysłowych ustalił zasady wypowiedzania umowy o pracę pracowników umysłowych, mianowicie ogólny dla wszystkich pracowników 3 miesięczny termin wypowiedzenia. Sprawa okresu wypowiedzenia umowy o pracę pracowników *jest niewątpliwie przedmiotem uregulowanym ustawą szczególną*, a więc w stosunku do pracowników umysłowych objętych wspomnianym dekretem o umowie o pracę nie działają postanowienia K.Z. ani w zakresie § 2 art. 469 (wypowiedzenie 6 tygodniowe na koniec kwartału kalendarzowego), ani w zakresie § 3 tegoż artykułu (wypowiedzenie 6-miesięczne, jeśli stosunek pracy trwa lat 10). Postanowienia K.Z., dotyczące terminu wypowiedzeń mają zastosowanie tylko do pracowników umysłowych niewymienionych w art. 2 dekretu o umowie o pracę pracowników umysłowych lub wyłączonych z mocy art. 4 dekretu o czym była mowa wyżej. Wobec wszelkich kategorii pracowników umysłowych zatrudnionych w przemyśle, handlu i t. p. objętych dekretem o umowie o pracę pracowników umysłowych *ma zastosowanie nadal jedyny tylko i powszechny dla wszystkich 3-miesięczny termin wypowiedzenia*¹⁾.

Jeśli chodzi o dotychczasowe orzecznictwo w omawianej sprawie, to stwierdzić należy, iż Sąd Najwyższy orzeczeń tego rodzaju jeszcze nie wydał. Notatki prasowe wspominają o rzekomych niekorzystnych dla pracodawców wyrokach sądów pracy. Wyroki te, jak się wydaje były wydane przez prowincjonalne sądy pracy. Motywy sądu nie są znane, rozważania, które przytoczyliśmy wskazują jednak, iż wyroki tego rodzaju nie posiadają dostatecznych podstaw prawnych. Byłoby niezgodnem z intencją ustawodawcy, aby obowiązki pracodawcy wobec pracownika zostały rozszerzone na tej jedynie podstawie, że niektóre przepisy Kodeksu Zobowiązań są korzystniejsze dla pracowników, niż właściwe postanowienia dekretu o umowie o pracę pracowników umysłowych

KRONIKA ZWIĄZKOWA

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI
Biblioteka F. M. „Ursus”

Walne Zebranie Oddziału Łódzko-Kaliskiego

Dnia 27 marca rb. odbyło się w Łodzi w lokalu Związku przy ul. Piotrkowskiej 113 Walne Zgromadzenie Członków Oddziału Łódzko-Kaliskiego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych.

W czasie obrad, którym przewodniczył inż. Antoni Dunin, dyr. P. Z. P. M., zatwierdzono sprawozdanie ustępującego Zarządu, ustalono budżet na 1936 r. oraz dokonano wyboru Zarządu i Komisji Rewizyjnej na 1936 r. w następującym składzie:

Z a r z ą d

Juljusz Milker — prezes

Władysław Domański — wiceprezes

Maks Kon, Jan Weigt, Erwin Jungnickel, Alfons Weidmann — członkowie Zarządu.

K o m i s j a R e w i z y j n a

Edward Neumark

Ryszard Bauer.

¹⁾ Analogiczne uzasadnienie ma zastosowanie również i wobec terminów wypowiedzania umowy o pracę robotnikom. I w tym wypadku pozostaje więc bez zmiany jedyny dla wszystkich robotników 2-tygodniowy termin wypowiedzenia.

Komisja dla badania przedsiębiorstw państwowych

Prezydium Komisji do badania Działalności Przedsiębiorstw Państwowych wyznaczyło jako referentów dla zbadania przedsiębiorstw państwowych działu metalowego (Starachowice, Stow. Mechaników Pol. z Ameryki, Huta Pokój) pp. Hlasko, Januszewskiego i Przanowskiego.

Komisja dla spraw przewozowych

Rozporządzeniem pana Ministra Komunikacji z dn. 24 lutego r. b. powołana została jako organ informacyjno-opiniodawczy Stała Komisja dla spraw przewozowych dla ustalenia planu przewozów towarowych oraz rozważania bieżących spraw związanych z ich wykonaniem na kolejach.

Rozważaniu i opinjowaniu Komisji podlegają sprawy przekazane jej przez Ministerstwo Komunikacji tudzież wnioski członków Komisji. Komisja dla spraw przewozowych składa się:

1) z przedstawicieli Ministerstw Przemysłu i Handlu, Rolnictwa i Reform Rolnych, Komunikacji (Departament II, III, IV i VI) oraz i przedstawicieli 28 organizacji gospodarczych w tej liczbie z przedstawiciela P. Z. P. M.

Posiedzenia Komisji z reguły zwoływane będą w drugiej dekadzie następujących miesięcy: lutego, kwietnia, czerwca, września, października i listopada

Zainteresowanych w tej sprawie członków Związku prosimy o nadsyłanie swych postulatów i wniosków conajmniej na 10 dni przed każdorazowym posiedzeniem.

Bezpłatny przewóz na Targi w Tel Aviwie

Niniejszym podaje się do wiadomości zainteresowanych, że linja okrętowa „Swenska Orient Linien“ oraz utrzymująca z nią wspólną obsługę na Bliski Wschód „Żegluga Polska“ postanowiły transportować bezpłatnie od portu polskiego Gdynia aż do portu palestyńskiego wszystkie eksponaty polskie przeznaczone na Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv, za wyjątkiem szczególnie ciężkich ładunków jak wozy meblowe, urządzenia fabryczne i tp. od których będą pobierane tylko opłaty na pokrycie kosztów własnych linii.

O bliższe informacje zwracać się należy do p. Jana Wojnara, przedstaw. Bergenske Baltic Transports Ltd. w Warszawie, Szkolna 2.

Sprawy eksportowe

Niniejszem komunikuje się do wiadomości eksporterów do Persji o powstaniu nowych trudności, wynikających z nowych przepisów dewizowych przy zawieraniu jakichkolwiek umów na wywóz do Persji.

Ostatnio Persja wprowadziła Komisję Dewizową. Wszelkie dewizy pochodzące z wywozu perskiego muszą być sprzedawane bankom upoważnionym do dokonywania obrotów dewizami. Wyjątek stanowią dewizy pochodzące z obrotów z Niemcami i Sowiecami, z którymi to krajami Persja ma specjalne umowy.

Szczegółów co do wykonywania nowych przepisów narazie brak

ORZECZNICTWO W SPRAWACH PRACY

7) (Patrz Nr. 6 „P. M.“)

50. Obowiązek zachowywania przez pracownika tajemnicy służbowej jest obowiązkiem wypływającym z ustawy i jako taki nawet bez specjalnego zastrzeżenia, stanowi integralną część każdej umowy o pracę

Odmowa pracownika podpisania, w czasie trwania stosunku najmu pracy, zobowiązania do ścisłego przestrzegania tajemnic służbowych może stanowić ważną przyczynę niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę bez zachowania terminu wypowiedzenia.

(Orzeczenie z dn. 18 stycznia 1935 r. C. I. 1863/34)

51. Pomijanie przez pracownika zakazu, wydanego przez kierownictwo fabryki, nie stanowi podstawy do natychmiastowego rozwiązania umowy o pracę, jeżeli pomijanie takie było za wiedzą kierownictwa w zwyczajcu.

(Orzeczenie z dn. 20 grudnia 1934 r. C. II. 2034/34)

52. Przez zaufanie, którego nadużycie ze strony pracownika uprawnia pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę, rozumieć należy wiarę w pełną uczciwość pracownika, a więc również w sprawach drobnej wagi, nie zaś tylko uczciwość przy większych interesach.

(Orzeczenie z dn. 13 lutego 1935 r. C. II. 2457/34)

53. Pracodawca jest upoważniony do niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę z powodu obrazy lub znieważenia go przez pracownika bez względu na to czy wykroczenie pracownika prze-

ciwko czci pracodawcy miało tło prywatne, czy też powstawało w związku ze stosunkiem pracy.

(Orzeczenie z dn. 2 listopada 1934 r. C. II. 1599/34)

54. Ryczałt otrzymany przez pracownika tytułem wynagrodzenia może obejmować godziny nadliczbowe, byleby tylko dało się odróżnić, co pracownik otrzymuje za pracę normalną, a co za nadliczbowe godziny pracy.

(Orzeczenie z dn. 29 stycznia 1935 r. C. I. 1702/34)

Następne zestawienie obejmie tezy ważniejszych orzeczeń z zakresu umowy o pracę robotników.

Orzeczenie Sądu Najwyższego na tle rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16 marca 1928 r. o umowie o pracę robotników.

Robotnik czy pracownik umysłowy?

55. Gdy rodzaj zajęcia nosi cechy zarówno pracy fizycznej jak i umysłowej, powinien Sąd wyrokujący dla możliwości zaliczenia pracowników w poczet pracowników fizycznych, czy też umysłowych rozważyć jaka praca przeważała.

Prawie każda praca fizyczna wymaga pewnych czynności o charakterze pracy umysłowej np. czynienia zapisek lub wykonywania pewnych prostych działań arytmetycznych. Dokonywanie takich czynności nie może samo przez się być podstawą do uznania pracownika za umysłowego. Gdy rodzaj zajęcia nosi cechy zarówno pracy fizycznej jak i umysłowej należy rozważyć jaka praca przeważała.

(Orzeczenie z dn. 4 września 1930 r. C. I. 1460/30)

(Ciąg dalszy nastąpi).

Z Grupy Wytwórni Obrabiarek do Metali

W dn 9 kwietnia r. b. o godz. 17-ej w lokalu Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych odbędzie się zebranie Grupy Wytwórni Obrabiarek do Metali.

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Wanad jako surowiec przemysłu wojennego. W ostatnich dwóch latach notujemy stały wzrost produkcji wanadu. W ciągu 10 miesięcy r. 1935 wydobycie wanadu w Rodezji wynosiło 295.844 lbs, wobec zaledwie 7.129 lbs w ciągu całego roku 1934. Imponujący wzrost wydobycia wanadu w Południowej Rodezji jest bezwątpienia następstwem niesłychanie wzmożonej fali zbrojeń, metal ten bowiem stanowi najważniejszy bodaj czynnik w procesie uszlachetniania stali, przyczem bardzo nawet drobna domieszka wanadu potęguje w wysokim stopniu (10 do 20-krotnie) hartowność stali. Stal taka jest używana zwłaszcza do wyrobu luf i tarcz armatnich, płyt pancernych, rur torpedowych, części składowych samolotów, czolgów i t. p.

Przed wojną światową znaczniejszych ilości wanadu dostarczały jedynie Stany Zjedn. Am. Póln. i Peru, które jednak od dłuższego czasu zaniechały wydobycia. Obecnie obok Rodezji wydobywa się wanad także w Południowo-Zachodniej Afryce, gdzie eksploatację prowadzą: South West African Co. oraz towarzystwo kopalń i kolei Otavi, które przed kilku miesiącami podjęło produkcję wanadu. Naczelne kierownictwo przedsiębiorstw, a tem samem i wyłączną kontrolę nad całym światowym przemysłem wanadowym skupia w swym ręku Sir Edmund Davis, zwany powszechnie dyktatorem wanadu.

Co się tyczy cen, to nie są one nigdzie oficjalnie notowane, a o ich wysokości decyduje każdorazowa umowa.

Nabywcami wanadu są obecnie głównie państwa europejskie: Anglja, Belgja, Francja i Niemcy. Przedewszystkiem Niemcy stały się ostatnio największym odbiorcą tego metalu, na zakup którego dostarczają punktualnie co miesiąc odpowiednich ilości dewiz. Tak było już w r. 1934, a od tego czasu niemieckie zakupy wanadu, równolegle ze wzrostem produkcji oraz zapotrzebowania przemysłu wojennego, poszły gwałtownie w górę tak, że dziś Niemcy są istotnie największym, solidnie zresztą płaącym, odbiorcą wanadu.

Organizacja kartelu w belgijskim przemyśle wagonowym. Belgijskie zakłady przemysłu wagonowego przeprowadzają obecnie pertraktację w celu stworzenia kartelu. Pertraktacje są na dobrej drodze i oczekiwane jest podpisanie tego układu między zainteresowanymi przedsiębiorstwami.

Pertraktacje pomiędzy węgierskim i niemieckim przemysłem maszynowym. Ze sfer niemieckiego przemysłu maszynowego donoszą: Dyrektor zrzeszenia węgierskich hut i fabryk przemysłu maszynowego Dr. Stromfeld przeprowadził z przedstawicielami przemysłu maszynowego w Berlinie pertraktacje mające na celu wyjaśnienie współzawodnictwa tych dwóch przemysłów na węgierskim rynku.

Przemysł niemiecki w rezultacie tych pertraktacji oczekuje usunięcia dotychczasowych trudności przy wywozie niemieckich maszyn do Węgier.

Eksport niemieckich solingenkich wyrobów stalowych. Wywóz solingenkich wyrobów stalowych i nożowniczych wykazuje w pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku, w porównaniu do tych samych miesięcy dwóch poprzednich lat, stały wzrost.

Zwyżka eksportu tych artykułów w 1935 r. wynosiła 20% w stosunku do 1934 r., a biorąc pod uwagę 2 tylko miesiące styczeń i luty każdego roku przedstawia się jak następuje:

1934 r. — 623 tonn	wartości	3 915 000 R.M.
1935 r. — 719 „	„	4 327 000 „
1936 r. — 871 „	„	4 833 000 „

Co się tyczy krajów, które powyższe artykuły importują, to Indje Brytyjskie w 1936 r. importowały 102 tonny wobec 74 tonn z 1935 r., Argentyna 56 tonn wobec 46 tonn za 1935 r., Meksyk 42 tonny wobec 9 tonn, Turcja 32 tonny wobec 20 tonn, Kolumbia 35 t. wobec 12, Brazylja 23 t. wobec 11 t., Belgja 22 t. wobec 21 t., Brytyjska Zachodnia Afryka 21 t. wobec 13 t. i Peru 19 tonn wobec 5 tonn z tegoż czasokresu 1935 r.

Z niemieckiego przemysłu rowerowego. W bieżącym roku przemysł rowerowy, dzięki stałej w ostatnich tygodniach pogodzie, wykazuje duży rozwój zarówno w Niemczech jak i zagranicą.

Eksport z Niemiec gotowych rowerów oraz części rowerowych stale wzrasta. Podczas gdy w 1934 r. wywieziono z Niemiec 10 033 szt. gotowych rowerów, to w 1935 r. wyeksportowano 25 987 szt.

Jako główni odbiorcy figurują: Brazylja — 8 671 szt., Meksyk — 2 498, potem Turcja, Iran i t. d. Rok bieżący również wykazuje zwyżkę w stosunku do 1935 r.

Co się tyczy części rowerowych — wywiezionych zostało w 1935 r. 143 201 q. wobec 131 306 q. wywiezionych w 1934 r. Najwięcej części rowerowych wywieziono do Holandji, a mianowicie 18 306 q., do Danji 8 430 q., a do Finlandji 6 406 q.

Jednocześnie zarówno Szwajcarja, Indje Brytyjskie, Chiny e t. c. importowały w 1935 r. daleko większe ilości, niż w roku poprzednim.

Wartość wywiezionych artykułów z tej dziedziny przemysłu wzrosła z 1 do 20 5 milionów R. M., co wskazuje na doniosłość tej pozycji przemysłu w równowadze bilansu handlowego Niemiec.

Wzrost wywozu narzędzi rolniczych z Niemiec. W ostatnich czasach daje się zauważyć wzrost wywozu z Niemiec narzędzi rolniczych. Głównymi odbiorcami są: Brytyjska Afryka Wschodnia, Indje Brytyjskie, Brazylja i Argentyna.

Również i teren byłej niemieckiej kolonji w Afryce Wschodniej otrzymuje duże ilości maszyn i narzędzi rolniczych z Niemiec. Tak np. wywóz rydli i łopat do tych kolonji w ubiegłym roku wyniósł 1199 tonn w porównaniu do 642 tonn z 1934 r.

W Europie wchodzi w grę tylko niektóre państwa i to na niektóre artykuły głównie. Tak np. na łopaty i rydle stoi Holandja na pierwszym miejscu, podczas kiedy na widły do siana

i do nawozu głównie Belgja, Rumunja i Szwajcarya. Nożyce ogrodnicze głównie wysyłane są do Holandji i Danji. Ta ostatnia zakupuje również duże ilości narzędzi specjalnych, jak brony, grabie, pługi e. t. c.

Jak się kształtował wywóz tych artykułów w ostatnich dwóch latach można zauważyć z poniższego zestawienia:

	1934	1935
rydle, łopaty	5626 t.	9211 t.
kosy, sierpy	2138 t.	3899 t.
pługi żelazne	2913 t.	3789 t.
pługi skibowe	2274 t.	2204 t.
kultywatory, grabie i brony	1433 t.	1912 t.
widły do siana i nawozu	1378 t.	1678 t.
nożyce ogrodnicze	1223 t.	1392 t.
Razem	16985 t.	24085 t.

Znaczne zagraniczne zamówienia dla niemieckiego przemysłu parowozowego. Niemiecki przemysł parowozowy, pomijając silną konkurencję otrzymał zamówienie wartości ponad 3 miliony RM, dla południowo-afrykańskich kolei. Zamówiono 24 sztuki ciężkich pasażerskich parowozów z czterosiowem tendrami, z której to liczby 16 wykonać ma firma Henschel Sohn A. G. Kassel, a pozostałe 8 sztuk firma Berliner Maschinenbau A. G. vorm. L. Schwartzkopff.

Zwyżka wywozu rowerów z Niemiec. Niemiecki wywóz rowerów i części rowerowych w ubiegłym roku, w porównaniu do 1934 r. wzrósł z 20,02 milionów R. M. do 21,47 milionów. Eksport gotowych rowerów z 10003 szt. podniósł się do 25987 szt. o wartości 1-miljona R. M., a wywóz części rowerowych z 131306 do 1432012 o wartości 20,5 milionów R. M. Holandja w ubiegłym roku zakupiła w Niemczech za 4,92 milionów R. M. gotowych rowerów i części do nich, w porównaniu do 4,65 milionów w 1934 r. Danja za 2,53 milionów, w porównaniu do 2,57 milionów w 1934 r., Szwajcarya za 1,39 milionów w 1935 r. t. j. za taką samą kwotę jak w 1934., Belgja za 1,28 milionów, w porównaniu do kwoty 1,66 milionów z 1934, Szwecja za 1,28 milionów (w 1934 - 0,82 milionów), Finlandja za 1 milion R. M. (w 1934 0,54 milj.), Czechosłowacja za 0,94 (w 1934 r. 1,41 milionów) i Anglja za 0,83 miliony (w 1934 r. 0,54 milj.) Gotowe rowery zakupione były głównie przez Brazylję i przez Szwecję.

Sowieckie dostawy surówki do Japonji. Między Sowietami i Japonją została ostatnio zawarta na dostawy surówki nowa umowa. Na podstawie tej umowy Sowiety podjęły się dostawy 150 000 tonn surówki do Japonji. Ponieważ jednak Japonja zakontrałowała już w Sowietach na 1936 r. taką samą ilość — ogólna dostawa surówki z Sowietów do Japonji wyniesie w tym roku 300 000 tonn. W ciągu 1935 r. Japonja była największym odbiorcą sowieckiej surówki

Z ogólnej ilości 331 191 tonn wyeksportowanego w ubiegłym roku przez Sowiety surowca — 168 770 tonn wywiezione zostało do Japonji.

Na skutek tej nowej tranzakcji z Japonją wywóz surówki z Sowietów wykazuje obecnie znaczną zwyżkę.

Wysokie koszty produkcji maszyn w Sowietach. W sowieckich sferach ciężkiego przemysłu wielkie poruszenie wywołała w ostatnich czasach sprawa wysokich kosztów produkowanych w Sowietach maszyn.

Organ ciężkiego przemysłu Ludowego Komisarjatu „Za Industrializacju” pisze w związku z tem, że za małymi wyjątkami we wszystkich sowieckich fabrykach maszyn możliwości obniżenia cen sprzedaży maszyn są bardzo wątpliwe. Na wysokie koszty produkcji składały się naprzykład takie okoliczności, że nowe inwestycje spisywane były na produkcję, poza tem koszty ogólne stanowiły często poważne pozycje w kosztach własnych budowanych maszyn.

Postanowiono dążyć do jaknajwiększej redukcji kosztów ogólnych. Prokucja maszyn odgrywa bardzo ważną rolę w ogólnej gospodarce Sowietów, które potrzebują duże ilości należycie wykonanych i tanich maszyn.

G) *Z międzynarodowego kartelu cyny.* Komitet wykonawczy Międzynarodowego Kartelu Cyny, postanowił podnieść kwoty produkcyjne do 90% normalnych.

Produkcja cyny w 1936 r. wyniesie 185 tys. tonn, z czego przypadnie na Kraje Malajskie 64,7 tys. tonn, Boliwę 41,8 tys. tonn, Indje Holenderskie 32,4 tys. tonn, Siam 12,9 tys. tonn, Nigerje 9,8 tys. tonn i Kongo Belgijskie 7,6 tys. tonn. Inne kraje wyprodukują łącznie 16,2 tys. tonn.

W kołach kartelowych przewidują, że wobec poprawy konjunktury światowej, przydziały na 1936 r. zostaną podniesione do 100% zasadniczej kwoty.

„ROLNIK EKONOMISTA”

Ukazał się Nr. 4/5 „Rolnika Ekonomisty” organ Związku Izby i Organizacyj Rolniczych R. P. Numer zawiera artykuły p. Zygmunta Rusinka — „Zadania i horoskopy narady gospodarczej”, p. A. Żabko-Potopowicza — „Metody walki z kryzysem w rolnictwie”, p. Bronisława Lisowskiego — „Rolnicy, a giełdy zbożowe-towarowe”, inż. L. Gumińskiego — „Zagadnienie uporządkowania spraw spółek wodnych”. Działalność Izby i Organizacyj Rolniczych obejmuje sprawozdania z Jubileuszu Wydziału Ekonomiki i z IV ogólnopolskiego Zjazdu fachowo - rolniczego Związku Roln. z W. W. oraz z zebrania Poleskiej Izby Rolniczej. Poza tem numer zawiera przegląd rynków zbożowych, zwierzęcych, jajczarskich, nasiennych oraz pasz treściwych. Kronika krajowa, zagraniczna, przegląd wydawnictw oraz statystyka zamykają numer.

Ceny metali według notowań giełdy londyńskiej w dn. 31.III.1936 r. w złotych po kursie dnia za tonnę metr.

Aluminiunum	2580	Miedź standart	931
Antymon	1277	Ołów miękki	434
Cyna standart	5586	Nikiel	5224
Cynk hutniczy	410	Rtęć	9964
Miedź elektrolityczna	1045	Srebro za 1 kg.	69