



Nr. 21.

Warszawa, dn. 1 listopada 1937 r.

Ogóln. zbioru Nr. 690

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: Jeszcze o ubezpieczeniach społecznych. — Wiadomości związkowe. — Gospodarcze znaczenie siewnika rządowego. — Poświęcenie fabryki odbiorników radiowych Philipsa. — Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Mediolanie. — Salon samochodowy w Paryżu w 1937 r. — Wiadomości z zagranicy. — Nowe książki. — Z muzeum techniki i przemysłu.

Jeszcze o ubezpieczeniach społecznych

Nawołujący do reformy ubezpieczeń społecznych artykuł, zamieszczony w Nr. 19 „Przemysłu Metalowego” z dn. 1.X. b.r. nie minął bez echa. Przypomnienie tej wciąż palącej, a jednocześnie bez końca odkładanej sprawy okazało się bardzo na czasie. Świadczą o tym liczne odgłosy w prasie. „Depsza” z dn. 7 b. m. przytacza za „Przemysłem Metalowym” najważniejsze argumenty przemawiające wciąż za koniecznością reformy, stwierdzając, „że wielu premierów i ministrów zapowiadało ją”, a jednak nie ruszyła dotąd z miejsca, a „komisje powołane bądź dla ustalenia wytycznych reformy bądź dla zbadania stanu finansowego ubezpieczeń — poszły w zapomnienie”. „Kurier Polski” (z 8.X), cytując szereg ustępów naszego artykułu podnosi, że „Jest rzeczą dla stosunków naszych wielce charakterystyczną, że poglądy na nadmierne obciążenie życia gospodarczego opłatami na rzecz ubezpieczeń społecznych wypowiadają narówni ze światem wytwórców, przedstawiciele skarbu państwa. Już nieraz i z tej autorytatywnej strony słyszeliśmy głosy, że „wyciąganie z uboższego dochodu społecznego sumy pięciuset kilkudziesięciu milionów złotych rocznie do kas ubezpieczalni jest zbyt dotkliwą konkurencją dla kas skarbowych”. Pismo kończy swe rozważania trafną choć złośliwą uwagą, że „gdyby można było drogą plebiscytu zebrać głosy opinii kraju, to przeciw obecnym stosunkom opowiedziałoby się co najmniej kilkanaście milionów obywateli; za ich utrzymaniem — kilkanaście tysięcy, w czym doskonałą większość stanowiliby funkcjonariusze instytucji, o których mowa”.

Brak miejsca nie pozwala nam na pomieszczenie głosów prasy prowincjonalnej.

Również w bezpośrednim związku z naszym wystąpieniem jest wywiad Ilustrowanego Kuriera Codziennego z osobą „dobrze poinformowaną” o stanie prac nad reformą ubezpieczeń społecznych. Wypowiedziane poglądy wskazują, że autorem ich jest któryś z wyższych urzędników resortu kierującego ubezpieczeniami. Wydaje się więc wskazanym pokrótce je przedstawić. A więc dowiadujemy się, iż mimo niekwestionowanej potrzeby i konieczności, reforma generalna ubezpieczeń nie jest obecnie aktualną. Dlaczego? Przyczyny są natury bardzo delikatnej. Zdaniem czynników miarodajnych, chwila obecna jest najmniej odpowiednią do przeprowadzenia generalnych zmian. Najodpowiedniejszym momentem był okres kryzysu, gdy niedociągnięcia istniejącego systemu ubezpieczeniowego dawały się wyraźnie odczuwać. Niestety moment ten nie został wyzyskany i obecnie przy poprawie koniunktury ujemne strony ubezpieczeń odczuwane są w mniejszym stopniu niż dawniej. A więc minął właściwy moment polityczno-psychologiczny dla tej reformy.

Zdaniem autora wywiadu obecnie może być tylko mowa o fragmentarycznej reformie, a to mianowicie następujących zagadnień:

1. Pokrycie deficytów technicznych w ubezpieczeniach emerytalnych głównie przez zmiany systemu pokrycia finansowego. Zamiast obecnego systemu pokrycia kapitałowego i składki stałej miałby być system repartycji uzupełniony rezerwą; odpowiadałaby temu systemowi składka o zmiennej wysokości.
2. Zmiana systemu rent na system zaopatrzeń. Prak-

tycznie oznaczałoby to zamianę obecnych rent zależnych od wysokości zarobków i płaconych składek na zaopatrzenie w stałej wysokości dające pewne minimum egzystencji.

3. Skasowanie drobnych rent w ubezpieczeniu od wypadków. Odnosi się to do t. zw. schnapsrent, rent kilku — czy kilkunastozłotowych w skutkach nieznacznych uszkodzeń wypadkowych.
4. Wprowadzenie nanowo samorządu do instytucji ubezpieczeniowych.

Brak dostatecznie umotywowanych podstaw zasadniczego stanowiska wypowiedzianego we wspomnianym wywiadzie wykazuje Kurjer Polski z 23 b. m. Zdaniem tego pisma, zdaniem, które można przyjąć bez zastrzeżeń, przerost obciążeń społecznych w Polsce jest zagadnieniem nie koniunkturalnym a strukturalnym. Koniunktura może najwyżej przejściowo złagodzić jego ostrość. Nie wynika stąd jednak, aby pod pretekstem koniunkturalnego złagodzenia ostrości pogłębiać strukturalne braki ubezpieczeń społecznych. Wydaje się, że jest to najbardziej odpowiednia chwila do naprawy struktury, jeśli się nie chce przyspieszyć zalamania pomyślniejszej fali, lecz pragnie się ją utrwalić i jak najszerzej wyzyskać. Sprawa ta ma wiele wspólnego z jednomyślnie podniesioną niedawno przez całą opinię sprawą reformy systemu podatkowego. Jeden i drugi system wymaga zmian zasadniczych, które można przeprowadzić tylko w okresie koniunktury, kiedy zarówno gospodarka budżetowa jak i ubezpieczeniowa schwyciły głębszy oddech. Zaniechanie tych reform w chwili jedynie do tego nadającej się może być tłumaczone albo kroczeniem po linii najmniejszego oporu i rachunku, że jakoś tam będzie, albo optymistycznego przeświadczenia o wiecznotrwałości koniunktury.

Wracając do wymienionych wyżej czterech punktów fragmentarycznej reformy, to na ogół uznać je należy za niezbędne i pożyteczne. Oczywiście należałoby jeszcze podyskutować nad sposobami, jakimi będą osiągnięte te zmiany. Poważne zastrzeżenia musi już wywołać pomysł składki ruchomej zależnej od wydatków ubezpieczeniowych.

Ponieważ w okresie kryzysu rosną wydatki ubezpieczeniowe, już z samego założenia składka rosłaby w okresie kryzysu, a malała w czasie koniunktury. Przy długotrwałych przesileniach mogłaby osiągnąć rozmiary niemożliwe do zniesienia. Na rolę kapitałów rezerwowych, które mogłyby być pomocne w okresie kryzysu, należy patrzeć z pewnym sceptycyzmem. Kapitały te lokowane z reguły w papierach państwowych, wzgl. w obligacjach banków państwowych mają tę właściwość, że w okresie kryzysu nie nadają się do upłynnienia. Znając poza tym zachłanność biurokracji, która dziś i zapewne jeszcze długo rządzić będzie instytucjami ubezpieczeniowymi, można się spodziewać, że system ten zmieniłby się w pompę coraz mocniej ssącą z pracowników i pracodawców. Doświadczenia wskazują, że dla obecnych gospodarzy, jedyną realną granicą rozchodów są... dochody. Uelastycznienie tej granicy doprowadziłoby do stanu zapewne jeszcze gorszego niż dzisiejszy.

Jak dalece wspomniane kierunki reform są fragmentarycznymi wskazuje choćby to, że nie zajmują się tak aktualną sprawą, jak bliska podwyżka składek na ubezpieczenia emerytalne oraz od wypadków, która grozi od 1 stycznia 1938 r.

W dniu tym automatycznie, o ile nie nastąpią posunięcia przeciwdziałające, zostaną podniesione w dość poważnym stopniu, zarówno opłaty pracodawców jak i pracowników.

A więc 1 stycznia 1938 r. w myśl ustępu 5 art. 220 ustawy z 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym ^{2/3} nie pokrytych jeszcze składek, za emerytalne ubezpieczenie robotników zaległych na 1/I 1935, zostanie rozłożone pomiędzy obecnych faktycznych płatników robotników. Wyniesie to w przybliżeniu ok. 4.000.000 zł.

W tymże terminie wygasa działanie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14. I. 36 o czasowym obniżeniu (na okres dwuletni) niektórych składek. W skutkach tego składka wzrosnąć w sposób następujący:

a) na ubezpieczenie emerytalne robotników w % zarobku:

	dotychczas	po 1.1.38	wzrost
składka w przem. przetwórczym	4,2	5,2	23%
w tem pracodawca	1,6	1,9	19%
robotnik	2,6	3,3	27%
składka w górn. i hutn.	4,8	5,8	21%
w tem pracodawca	4,9	2,2	16%
robotnik	2,9	3,6	24%

b) na ubezpieczenie emerytalne pracowników umysłowych:

	dotychczas	po 1.1.38	wzrost
przy uposażeniu 60 — 400 zł. mies.			
w tem pracodawca	4,1	4,8	17%
pracownik	2,4	3,2	33%
przy uposażeniu po 400 — 800 zł. mies.			
w tem pracodawca	3,3	4,0	21%
pracownik	3,2	4,0	25%
przy uposażeniu powyżej 800 zł. mies.			
w tem pracodawca	2,5	3,2	28%
pracownik	4,0	4,8	20%

c) składka na ubezpieczenie od wypadków obciążające tylko pracodawców wzrosnąć o 8%.

Łączny efekt tych podwyżek szacowany jest w skali rocznej na 50 — 55 mili. zł. z czego nieco więcej niż połowa spada na pracowników — reszta na warsztaty pracy. Wobec grożącej podwyżki obie te strony zajmują jednakowe negatywne stanowisko. Dla pracowników byłaby to bowiem praktycznie obniżka płac, dla pracodawców wzrost kosztów robocizny, zmiana jednego z najistotniejszych czynników kalkulacyjnych.

Oba te zjawiska są niepożądane. Jest to tak jasne, że zbędnym się staje udawanie. Z tych względów należy sądzić, że sprawą tą na czas zainteresują się czynniki rządowe, nie dopuszczając do podwyżki składek ubezpieczeniowych.

WIADOMOŚCI ZWIĄZKOWE

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERSKIE
Biblioteka F. M. „Ursus”

Zarząd P.Z.P.M.

22. X. r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. prez. Piotra Drzewieckiego posiedzenie Zarządu Związku, na którym omówiono sprawę utworzenia Komitetu Porozumiewawczego Hutnictwa i Przemysłu Przetwórczego, którego zadaniem będzie regulowanie problemów, wynikających z współpracy tych gałęzi przemysłu.

W dalszym ciągu obrad omówiono sprawy taryf przewozowych na żelazo i bieżące sprawy organizacyjne.

Komisja Hutnicza

18 października odbyło się posiedzenie Komisji Hutniczej, pod przewodnictwem p. min. J. Koźuchowskiego przy udziale przedstawicieli zainteresowanych Ministerstw i związków gospodarczych t. j. Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych i Związku Hut.

Przedmiotem obrad była sprawa stosunku pomiędzy hutnictwem, a przemysłem przetwórczym, w której to sprawie wygłoszony został referat p. dyr. A. Kręglewskiego.

Z Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego

1) Urząd Patentowy R.P. — Wydział Znaków Towarowych zarejestrował w dn. 30 września br. zgłoszony w swoim czasie przez Polski Związek Przemysłowców Metalowych Znak Ochronny Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego, przedstawiający monogram ułożony z liter G.P.M. według poniższego wzoru:



Prawo używania powyższego Znak przez Członków Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego, jedynie dla wyrobów wysokiej jakości, ustala osobny Regulamin.

Posiedzenie Zarządu Grupy Odlewni

W dniu 6 ub. m. odbyło się zebranie Zarządu Grupy Odlewni P. Z. P. M., na którym obok szeregu spraw bieżących p. K. Gierdziejewski, Prezes Zarządu Grupy, referował przebieg konferencji w Min. Przem. i Handlu, celem której miało być omówienie zagadnień, dotyczących przemysłu odlewniczego. — Omawiane na posiedzeniu Zarządu dezyderaty dotyczyły przede wszystkim ulg finansowych dla przemysłu odlewniczego, zrzeszonego w Grupie Odlewni, które to ulgi pozwoliłyby odlewniom na osiągnięcie możliwie najwyższego poziomu technicznego.

W wyniku obrad Zarządu opracowany został projekt wniosków ogólnych zreferowany na posiedzeniu w M. P. i H. przez pp. K. Gierdziejewskiego, J. Milikera, J. Zyberty, przy współudziale Dyr. Związku. Wnioski te poruszały stosunek przemysłu odlewniczego do zagadnień organizacji, do polityki zamówień rządowych na wyroby przemysłu odlewniczego, pomocy

finansowej, zaopatrzenia w surowce i w fachowy personel rzemieślniczy i techniczny.

W dniu 30 września r. b. odbyło się zebranie Zarządu Grupy Odlewni, na którym m. innymi zaznajomiono zebranych ze stanem prac organizacyjnych Spółdzielczego Banku Przemysłowców Metalowych, podku, której inicjatywa wyszła, jak wiadomo, z Grupy Odlewni, wśród sfer rządowych i wielkiego przemysłu.

Sprawozdanie o stanie odlewnictwa za trzy kwartały r. b.

Biorąc za punkt wyjścia I kwartał r. b. stan zatrudnienia (ilość zatrudnionych robotników) w następnych kwartałach wzrastał, przy czym wzrost ten wyniósł w kwartale II około 5%, w kwartale III ok. 15% przy pełnym 6-o dniowym tygodniu pracy.

Przerwy w pracy notowane w kilku odlewniach miały swoje przyczyny w strajkach, przy czym najkrótszy z nich trwał 3 dni — najdłuższy 3 tygodnie; brak zasadniczych surowców jak łom i surowka zahamowały również pracę wielu odlewni, zwłaszcza w II kwartale, osiągając w jednym wypadku przerwę 20 dniową. — Wreszcie brak zamówień ograniczył pracę w dwu odlewniach. — Ciekawym dowodem nierównomiernego rozłożenia zamówień na naszym rynku może być fakt, że dwie odlewnie, pracujące w tym samym okręgu o zbliżonej produkcji charakteru handlowego i tych samych możliwościach pracują w tym samym czasie, jedna na dwie zmiany, druga ogranicza pracę do 3 dni w tygodniu z powodu braku zamówień.

Biorąc pod uwagę ogólny stan zamówień zauważyć należy ich wzrost bardzo znaczny, dochodzący w I kwartale r. b. w poszczególnych wypadkach do 50% w stosunku do ostatniego kwartału ub. roku przeciętnie zaś wahający się ok. 15%. — Dalsze dwa kwartały b. r. znamionuje również wzrost ilości zamówień, przy czym w stosunku do ostatniego kwartału ub. roku waha się on średnio w granicach 50%. — Kwartał III b. r. w stosunku do II b. r. znamionuje pewne osłabienie tempa napływu zamówień, co jest zrozumiałe, jeżeli weźmie się pod uwagę, że poprzednie kwartały w dużej mierze zaspokoili potrzeby rynku, szczególnie w dziale odlewów handlowych, gdzie poza tym istnieje sezonowość zapotrzebowań na niektóre artykuły.

Jeżeli porównamy teraz produkcję odlewniczą od strony zapotrzebowania rynku na artykuły o charakterze handlowym i maszynowym, to w odniesieniu do tych pierwszych — sytuacja kształtuje się najmocniej w I i II kw., w kwartale III wzrost zamówień choć istnieje, lecz jest dużo słabszy w porównaniu z rynkiem maszynowym, gdzie zapotrzebowanie w III kwartale wykazuje dalszy wzrost, znacznie większy niż ma to miejsce w odlewniach handlowych, wtedy gdy w I i II kwartale zapotrzebowanie na odlewy maszynowe wzrastało powoli.

O małych możliwościach inwestycyjnych naszego odlewnictwa, świadczy fakt, że w roku bieżącym odlewnie zrzeszone, które obejmują poważną większość

produkcji krajowej, nie wprowadziły żadnego nowego działu produkcji — poza jedną, gdzie zaczęto produkować odlewy wysokowartościowe maszynowe ze specjalnego pieca bez stosowania koksu.

Sprawy taryfowo-kolejowe

Na skutek starań Związku Min. Komunikacji cofnięto zarządzenie o włączeniu puszek blaszanych do spisu artykułów przestrzennych, co podnosiło taryfę o 50% przy przewozach drobnicowych, jakie mają miejsce w przeważających wypadkach wysyłki tego towaru.

Podatek od uposażeń

W okólniku z d. 7.IX.1937 r. (L. D. V. 6380/1/37 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 24), Ministerstwo Skarbu zwróciło uwagę podległym sobie władz między innymi na następujące kwestie:

1) Na zasadzie przepisów ust. (3) § 90 rozporządzenia wykonawczego do Ordynacji Podatkowej, izby skarbowe są obecnie uprawnione do zezwalania pracodawcom, zatrudniającym większą ilość pracowników, na nieskładanie urzędowi skarbowym przy wpłatach podatku dochodowego od uposażeń personelu — wykazów potrąceń bądź odpisów list płacy. Zezwolenie takie, mające na celu odciążenie solidnych firm w pracy biurowej, może być jednakże udzielone przez izby skarbowe jedynie tym przedsiębiorstwom, które prowadzą księgi handlowe lub gospodarcze.

2) Ze względu na prawa poszczególnych związków samorządowych do udziału we wpływach z państwowego podatku dochodowego — należy przy wpłatach podatku dochodowego od uposażeń do kas urzędów skarbowych bezwzględnie przestrzegać przepisu art. 15 Ordynacji Podatkowej. Przepis ten nakłada obowiązek uskutecznienia przez pracodawców wpłat podatku dochodowego od uposażeń do kasy tego urzędu skarbowego, w którego okręgu pracownik ma miejsce zatrudnienia. (GSI).

GOSPODARCZE ZNACZENIE SIEWNIKA RZĘDOWEGO

Jako przykład wyjątkowo doniosłego znaczenia stosowania maszyn rolniczych może służyć stosowanie siewnika w zamian ręcznego siewu.

Przy ręcznym siewie, wysiewa się więcej ziarna, ponieważ wskutek nierównomiernego rozmieszczenia go po powierzchni pola oraz umieszczania części za głęboko w ziemi a części za płytko pewna część ziarna marnuje się.

Siewnik rządowy umieszcza ziarna równomiernie i na odpowiedniej głębokości, wobec czego prawie całkowita ilość wysianego ziarna jest wykorzystana. Rośliny pastewne i okopowe siane siewnikami rządowymi, dalej można pielęgnować przez motyczkowanie, usuwanie chwastów i naruszanie ziemi wycielaczami, co znakomicie wpływa na vegetację i zwiększenie plonów.

Statystyka wykazuje (Mały Rocznik Statystyczny, rok 1936, str. 69 — 75), że w Polsce maszynowo zasiewa się zaledwie 21% powierzchni siewnej, a ręcznie 79%. Na podstawie tych danych, niższe zestawienie wykazuje, jakie straty ponoszą rolnicy i gospodarka narodowa przez prymitywny siew ręczny.

Polskie normy

Polski Komitet Normalizacyjny przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu podaje do wiadomości wszystkich zainteresowanych, iż ukazały się między innymi z druku, uchwalone przez Komitet w dniu 9 grudnia 1936 r. i w czerwcu 1937 r. oraz zaakceptowane przez Komisję Ogólną w dniu 10 czerwca 1937 r.

Polskie normy.

Wytrzymałość materiałów:

	Cena zł.
w-10 Próby mechaniczne żeliwa (2 ark.)	1.—

Okucia do okien i drzwi:

B-1692 Zawrotnice do okien i drzwi balkonowych	0,50
H-212 Staliwo węglowe. Klasyfikacja staliwa	0,50
H-213 Staliwo węglowe. Warunki techn. odbioru	0,50
H-230 Stal węglowa do blach kotłowych	0,50

Normy powyższe są do nabycia w Biurze Polskiego Komitetu Normalizacyjnego (Warszawa 12, Rakowiecka 4).

Komisja Hutnicza P. K. N. ogłosiła w Wiadomościach P. K. N. roz. 9 i 10 projekty norm kształtowników PN/H — 350, 351, 352, 353, 354 i 355.

W Nr. 10 Wiadomości Polskiego Komitetu Normalizacyjnego zostały opublikowane projekty norm stali węglowej PN/H-290, H-291, H-294, H-300, H-301 oraz H-304 uchwalone na posiedzeniu Komisji Hutniczej Nr. 1 w dniu 29 maja r. b.

Nasza ekspansja na rynki Południowej Ameryki

12 b.m. rozpoczęła się X Międzynarodowa Wystawa Prób w Rio de Janeiro.

W czasie miesiąca trwania wystawy rynek brazylijski zaznajomić się będzie mógł z polskimi arty-

Obsiew roczny w tysiącach ha. rok 1936 wynosił:

pszenicy	1742.—
żyta	5831.—
owsa	2255.—
jęczmienia	1187 —
	11015 —

z czego na ręczny obsiew przypada 79% powierzchni obsiewu w tysiącach ha.

pszenicy	1.376.—
żyta	4.606.—
owsa	1.783.—
jęczmienia	938.—
	8.703.—

Do siewu przyjęto normy wysiewu kg na 1 ha:

	ręcznego	maszynowego	różnica
pszenicy	180	150	30 kg.
żyta	180	150	30 ..
owsa	190	155	35 ..
jęczmienia	180	150	30 ..

kułami z dziedziny przemysłu metalowego przetworczego, hutnictwa, tekstylnego, chemicznego i t. p.

Udział w Wystawie bierze 72 firmy polskie między innymi: Biuro Sprzedaży Zjednoczonych Fabryk drutu i gwoździ, Biuro Sprzedaży Polskich Walcowni Rur, Zjednoczone Polskie Fabryki Śrub, Polski Eksport Żelaza, Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, Towarzystwo Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku, Zakłady Starachowickie, H. Cegielski, Centra.

W celu penetracji rynku i zebrania rzeczywistych danych o możliwościach tak importowych jak i płatniczych poszczególnych importerów, P.Z.P.M. wysłał do Brazylii swego przedstawiciela p. Ludwika Rucińskiego.

Dotychczasowe obroty nasze z Brazylią ograniczały się po stronie importu do kawy, skór, bawełny, kakao, kauczuku, wosków roślinnych i t. p. Po stronie eksportu figurowały: szyny kolejowe, biel cynkowa, cynk, maszyny włókiennicze, dykty, a nawet samoloty.

Znaczne możliwości istnieją w dziedzinie dostaw dla inwestycji publicznych w Brazylii.

Dzięki stałemu bezpośredniemu połączeniu Gdyni z portami Ameryki Południowej i rychłemu uruchomieniu 2 motorowców dla tej linii transport odbywać się będzie w warunkach dogodnych.

Wzmocnionym może być eksport do Brazylii taboru kolejowego, czeka nas jednak tam konkurencja z U.S.A., Belgią i Niemcami. Zasadniczym wreszcie problemem jest zawarcie traktatu handlowego z Brazylią, nad czym obecnie prowadzone są studia.

Sprawy eksportowe

Do Warszawy przybył hindus p. I. D. Set, doradca handlowy polskiego konsulatu w Bombaju oraz przedstawiciel kilku firm na tamtym terenie. Celem jego przyjazdu jest osobiste zapoznanie się z polskim przemysłem i zbadanie jego możliwości eksportowych

Strata na różnicy powstała wskutek ręcznego siewu 79% uprawnej przestrzeni dla poszczególnych zbóż w kwintalach:

pszenicy	=	412.800 q.
żyta	=	1.381.800 q.
owsa	=	624.050 q.
jęczmienia	=	281.400 q.

Strata na siewie ręcznym 2.700.050 q.

co stanowi 18 tys. 15 tonowych wagonów.

Strata roczna, powstała wskutek tego, że w zamian siewnikiem dokonywa się siania ręcznie, wyniesie w złotych pg. obecnej przeciętnej cenie zbóż:

pszenicy	412.800 q.	×	zł. 30	zł. 12.384.000
żyta	1.381.800 q.	×	zł. 23	zł. 31.781.000
owsa	624.050 q.	×	zł. 24	zł. 14.876.000
jęczmienia	281.400 q.	×	zł. 20	zł. 5.628.000
				<u>zł. 64.669.000</u>

do Indyj Brytyjskich. Pobyt jego potrwa około 3 miesięcy. Indje Brytyjskie wg. jego zdania należą do największych importerów świata, a eksport z Polski do kraju tego może wynieść więcej niż w sumie do kilku państw europejskich razem wziętych. Jest on zdania, że coraz to liberalniejsza polityka gospodarcza Anglii w stosunku do Indyj jak również i wojna na Dalekim Wschodzie, która znacznie osłabiła ekspansję japońską, sprzyja w chwili obecnej wzmoczeniu eksportu do Indyj.

Państwowy Instytut Eksportowy w związku z tym prosi zainteresowanych, aby zgłaszali się codziennie w godzinach 10 — 12 do Instytutu gdzie będą mogli przeprowadzić z p. Setem rozmowę. (T).

Dwa nowe wielkie piece

W ostatnich czasach uruchomione zostały dwa nowe wielkie piece, z których jeden w Zawierciu należy do Sosn. Tow. Fk. Rur i Żelaza, a drugi w Chorzowie należy do Wspólnoty Interesów.

Orzeczenie Najwyższego Trybunału

W wyroku z dn. 12 maja 1937 r. L. Rej. 426/35 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił, że uchylene orzeczenie podatkowej komisji odwoławczej przez Najwyższy Trybunał Administracyjny, z powodu wadliwości postępowania, nie może w ponownym orzeczeniu komisji odwoławczej, wydanym w miejsce uchylonego, spowodować pogorszenia sytuacji płatnika — takie bowiem pogorszenie jest sprzeczne z zasadami postępowania administracyjnego.

Powyższe dotyczy również przypadków, w których ministerium skarbu w trybie nadzoru (na podstawie art. 4 ordynacji podatkowej) orzeczenia komisji odwoławczej uchylili.

Przewoźne na żelazo

Obecnie jest rozważana w sferach miarodajnych sprawa obliczania przez huty przewoźnego jednakowo dla wszystkich wysyłek do st. Chebzie. Jest wysuwa-

Z porównania cyfr tylko jednej czynności uprawy roli, widać jakie wielkie straty ponosi gospodarka narodowa, wskutek braku stosowania maszyn w rolnictwie. Wszystkie inne czynności rolnicze związane z uprawą roli, siewem i zbiorem wymagają tak samo stosowania maszyn i narzędzi rolniczych.

Tymczasem produkcja maszyn rolniczych zamiast stale wzrastać — wobec braku zapotrzebowania kurczy się i fabryki w małej tylko części są zatrudnione.

Tak w latach 1927 — 29 roczny obrót w maszynach i narzędziach rolniczych wynosił 80 milj. zł., a w r. 1933 spadł do 2,4 milj. zł. W roku 1936 obserwuje się już pewna poprawa i obrót dosięga 9,5 milj. zł., lecz w b.r. już znów odczuwa się znaczne zahamowanie zapotrzebowania.

W ogólnym interesie państwa jest koniecznym zwrócić szczególną uwagę na należyte zaopatrzenie rolnika w maszyny i narzędzia, oczywiście pochodzenia krajowego, aby jednocześnie podnieść uprzemysłowienie kraju.

Stanisław Janiszewski.

nych kilka koncepcyj ewentualnych zmian obecnego sposobu obliczania, jednak jak dotąd żadna z koncepcyj nie została zaaprobowana, ponieważ każda z nich wprowadza znaczne zmiany w obecnie już ustabilizowanych stosunkach gospodarczych, nie dając wzajemnych odpowiednich korzyści. W ogóle większe zmiany w warunkach gospodarczych, do których przemysł się już przystosował, winny być traktowane z największą ostrożnością, gdyż nieraz mogą zaważyć na istnieniu danego przedsiębiorstwa.

Pawilon polski na X Międzynarodowej Wystawie Prób w Rio de Janeiro

Pawilon polski na X Międzynarodowej Wystawie Prób w Rio de Janeiro cieszy się ogólnym zainteresowaniem. Z dziedziny przemysłu metalowego przetworczego biorą udział w Wystawie 24 firmy, a jak nam komunikuje wysłany do Rio de Janeiro delegat nasz p. Ruciński, jest dużo zapytań na artykuły przemysłu metalowego. (T.)

Poświęcenie fabryki odbiorników radiowych Philipsa

19 października r. b. odbyło się w Polskich Zakładach Philipsa S. A. w Warszawie poświęcenie nowej fabryki odbiorników radiowych.

Nad uroczystością, w której aktu poświęcenia dokonał J. E. Ks. biskup dr. Gall, objęli protektorat p. wicepremier E. Kwiatkowski i minister Przemysłu i Handlu A. Roman.

W uroczystości poświęcenia wzięli udział liczni przedstawiciele Rządu i sfer gospodarczych, których witał nac. dyr. koncernu Philipsa dr. A. Philips w asyście dyrektora Polskich Zakładów Philips S. A. pp. W. Walterscheida i Cüspersa.

Polskie Zakłady Philips S. A., założone zostały w 1921 r. zrazu jako fabryka żarówek, montująca je z części sprowadzanych, a stopniowo przekształcająca się na coraz bardziej samodzielną jednostkę produkcyjną. W 1923 r. fabryka przystępuje do Pol. Zw. Przem. Metalowych. W 1928 r. rozpoczyna produkcję lamp radiowych. W 1930 r. buduje własną hutę szkła, dla wyrobu baloników żarówkowych. W tymże też roku

rozpoczyna montaż aparatów radiowych, by od 1933 r. przejść na niemal całkowitą produkcję. W 1934 r. rozpoczęto produkcję cewek pupinowskich.

Zrazu mała fabryczka o kapitale 100.000 zł. rozwinęły się Polskie Zakłady Philipsa S. A. w poważne przedsiębiorstwo przemysłowe, wielomilionowej wartości, zajmujące 31000 m² powierzchni i zatrudniające przeszło 1000 robotników.

To też słusznie podkreślił p. minister Roman, że fakt rozwoju Polskich Zakładów Philipsa jest stwierdzeniem istnienia w Polsce tych realnych warunków, jakie są niezbędne dla rozwoju zdrowej prywatnej inicjatywy gospodarczej, dając pole do racjonalnej pracy kapitałów.

W uroczystości otwarcia nowej hali Zakładów Philipsa reprezentowali Polski Związek Przemysłowców Metalowych pp. prezes Drzewiecki, dyr. Dunin i inż. Sosnowski, którzy na ręce dyrekcji Fabryki złożyli serdeczne życzenia dalszego rozwoju.

Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Mediolanie

Dnia 2 października rb. otwarto w Mediolanie II Międzynarodową Wystawę Lotniczą.

Już pobieżny rzut oka na wystawę świadczy, że w roku bieżącym poświęcono wystawę lotnictwu wojskowemu. I słusznie. Jeżeli bowiem wystawa ma dać przegląd postępu technicznego, to najlepiej ilustrować to na samolotach wojskowych, w których rozwiązania konstrukcyjne wkładają fabryki najczęściej wysiłku technicznego.

Poniżej omówimy niektóre typy samolotów pokazane na Wystawie: *Samoloty myśliwskie i wywiadowcze* Niemiecki Heinkel He 112, jednoosobowiec, jednomotorowy o motorze rządowym Junno 210 i śmigło VDM wyposażony jest w dwa karabiny maszynowe, strzelające przez śmigło i dwie armatki wbudowane w skrzydła, siedzenie otwarte, pokryte szkłem. Na skrzydłach może być umocowanych dwa razy po 3 bomby dziesięciokilogramowe. Zasięg samolotu 1100 km., zdolność wznoszenia się 1000 m. w 1.2 minuty.

Bardzo ciekawym jest produkowany przez zakłady Caproni Virrola, jednoosobowy Breda 65. Samolot wykonany z rur stalowych, kryty mosiądzem, zaopatrywany jest w silnik Isotta Fraschini mocy 900 koni lub też fiatowski silnik o mocy 1000 koni. Szyb-

kość samolotu wynosi 410 km/godz. podobno osiąga on 540 km/godz. W skrzydłach samolotu poza zasięgiem śmigła wbudowane są dwa karabiny maszynowe i dwa działka oraz zawieszania dla bomb.

Breda 65 przeznaczony jest do rzucania bomb, co podkreślić trzeba jest charakterystyczną cechą myśliwskich samolotów konstrukcji włoskiej.

Fiatowski Ct-50 również konstrukcji metalowej, o silniku Fiat-A-74 (840 koni), osiągający 5000 m w 5 min. 20 sek. wyposażony jest w 2 ciężkie karabiny maszynowe w kadłubie i dwa lekkie w skrzydłach (poza zasięgiem śmigła), jedną ciężką bombę w kadłubie, 36 trzyklgr. bomb i 144 jednokilogramowych bomb w skrzydłach.

W dziale samolotów wywiadowczych na uwagę zasługuje dwuosobowe Ca 134 produkcji zakładów Caproni. Są one konstrukcji mieszanej. W rozwiązaniu konstrukcyjnym zbliżony do angielskiego Faivey-Foxa. posiada motor 3-rzędowy 730 konny, wyposażony jest w stację radiową, aparaty fotograficzne i dwa karabiny maszynowe wmontowane w kadłub, z których jeden do obstrzału w górę, a drugi w dół.

Samoloty niszczyielskie (bombowe).

Jako ogólne spostrzeżenie stwierdzić trzeba, że

Załącznik Nr. 1.

Fabryka	Typ	Rodzaj	Motor	K. M.	Rozpiętość skrzydeł	Długość	Wysokość	Pow. skrzydeł	Waga netto	Ładowność	Maksymal- na szybkość	Szybkość lotu	Szybkość lądowania	Pułap
---------	-----	--------	-------	-------	---------------------	---------	----------	---------------	------------	-----------	-----------------------	---------------	--------------------	-------

Samoloty komunikacyjne

Fiat	G 18 V	DP	Fiat A 80	2×1000	25,0	18,81	5,01	88,26	7200	3600	400	340	110	8700
Savoia	S 83	GP	Alfa 126	3×750	21,2	16,2	4,1			3500	430		110	7500
Savoia (Model)	S 84	"	"	2×950	24,25	19,95	4,75			3500	320		110	6500
Savoia (Model)	S 79	"	Piaggio IX	3×600	21,2	16,2	4,1			3000	400		105	7500
Savoia (Model)	S 74	GP	"	4×700	30	19,5	5,5			5000	330		110	7500
Savoia (Model)	S 73	DP	Alfa 126 R	3×750	24	17,45	4,6			3500	335		110	7000
Ago	Ao 192	"	Argus 10 c	2×240	13,7	10,0	3,6	25,6	1914	980	334	306	100	7000
Breda (Model)	44	DwP	Colombo	2×200	13,32	10,35	3,08			820	225		90	5000
Fiat (Model)	APR 2	DP	Fiat A 59 R	2×700	19,5	14,9	3,55	59,0	4750	2775	400	350	100	8000
Halle	Fh 104	"	Hirth 508	2×240	12,06	9,5	2,59	22,3	1440	810	335	300	97	5700
Focke-Wulf (Model)	Fw 200	"	BMW 132	4×820	33,0	23,85	6,10	120	11600	3200	390	375	108	7200
Macchi (Model)	Mc 94	"	Alfa 126	2×750	22,79	15,52	5,5			2400	307		112	6500
Cant	Z 506 B	"	Alfa 126	3×770	26,5	18,6	7,45	87	7500	4000	390	330	122	10000
Savoia (Model)	S 66	GP	Fiat A 24	3×700	33	16,65	4,9			4500	270		109	6500
Heinkel (Model)	He 116	DP	Hirth 508	4×250	22	13,7	3,3			3760	3170	300		4400

Samoloty turystyczne i sportowe

BFW	Tajfun	DP	Argus 10 c	240	10,5	8,3	2,0	16,4		547	305	260	85	6000
Breda	79 S	GP	Argus 10 c	240	11,65	7,6	1,97			450	260		75	4500
Saiman	F/L	DP	Alfa 110	130	11,7	7,3	1,65			280				
Nardi (Model)	FN 310	"	Fiat A 70 S	200										
SAI	2 S	"	Alfa 115	185	10,64	7,5	2,8			438	212		85	6000
	Whitney	"	Gipsy	130	10,9	7,7	2			340	233		61	
Miles	Straight	"												
Nardi	FN 305	"	Alfa 115	185	8,47	7	2,10	12	620	280	325	300	90	5000
SAI	3	"	Fiat	80/100	10,4	7,38	2,75			272			94	6000
Fairey	Tipsy	"	Sarolea	42	9,5	6,6	2,1	12	280	170	185	165	75	6000
Bata	Zlin XII	"	Peray II	45	10	7,8	1,8			200	155		70	3800

Samoloty szkolne

Gotha	Go 149	"	Argus 10 c	240	7,8	7,3	2,1	11,3	740	260	345			6400
Caproni	Ca 310	"	Piaggio P 7	430	16,2	12,21	3,3		2980	1150	347		103	7000
Magni	„Libeccio” PM 3-4	GP	Farina T 58	130	8,9	5,6	2,0		200		250		95	7000
	„Vale 1937”	"												
Romeo	Ro 41	DwP	Piaggio P VII	450	8,81	6,55	2,65			250	340		98	
Nardi	FN 305 D	DP	Fiat A 70	205	8,47	7,0	2,10	12	540	300	340	305	85	7000
Arado	Ar 96	"	Argus 10 C	240	11,0	8,75	2,64	17,1	1020	490	500	245	93	5200
Fiat (Model)	G 8	"	Fiat A 54	175	8,76	7,0	2,5			280	212		84	5200

Samoloty myśliwskie

Breda	65	"	Isotta-Fraschini	1000	12,1	9,5	3,2			550	430		110	7800
Breda (Model)	27	"	Alfa N VI	630	10,7	7,6	3,4			530	400		110	10500
Fiat	G 50	"	Fiat A 74	840	10,74	7,8	2,96	18		430	470	420	118	9500
Romeo	Ro 51	"	Fiat A 74	840	9,80	7,46	2,75							
Fiat (Model)	Cr 32	DwP	Fiat A 70	550	9,5	7,45	2,63			525	375		115	9000
Heinkel	He 112	DP	Jumo 210	685	9,2	9,0	3,7	17	1600	630	485	445	100	8000
Henschel	Hs 123	DwP	BMW 132 a	660	10,5,8,0	8,6	3,4	24,85	1460	760	355		100	8400

Samoloty wywiadowcze

Caproni	Ca 134	"	Isotta XI	900	9,5	9,45	3,2			1000	390		90	8000
Marina (Model)	MF 10	"	Fiat A 30	550	11,7	9,2	3,2			815	330		100	8000
Marina (Model)	MF 6	"	Piaggio-Jupiter	575	11,05	9,3	3,56			815	260		93	7500
Macchi (Model)	Mc 77	"	Isotta Anso 250	750	17,78	12,62	3,95			1800	304		115	5500
Cant (Model)	Z 501	GP	Isotta Anso XI	840	22,5	14,95	4,4	62	3750	2100	275	200	110	
									2190					
Arado (Model)	Ar 95 L	DwP	BMW 132 Dc	880	12,5	11,1	5,2	45,4	2385	1030	332		84	9200
	W	"								1140	315		85	8400
Romeo (Model)	Ro 43	"	Piaggio-PX	700	11,6	9,7	3,5			640	315		99	

Samoloty niszczycielskie (bombowce)

Fiat	BR 20	DP	Fiat A 80 RC	2×1000	21,56	16,10	4,3			3600	430		120	9000
Breda	82	"	Fiat A 80 RC	2×1000	21,0	14	4,5			3200	450		130	9500
Breda (Model)	46	"	Alfa 125	3×600	30	16	4			3900	345		110	9000
Cant (Model)	Z 1011	"	Isotta RC 40	2×840	25,0	17,56	5,9	80	6100	3500	360	310	125	
Caproni	Ca 135	"	Isotta RC 40	2×900	18,8	13,7	3,4			5650	2875		115	7900
Caproni	Ca 310	"	Piaggio P 7	2×430	16,2	12,21	3,2			2960	1150		103	7000
Junkers	Ju 86 K	"	BMW 132	2×880	22,5	17,9	4,7	82	5810	2390	400		100	7900
Piaggio	P 32	"	Piaggio XIRC 40	2×1020	18	16,3	4,7	59		3500	420		121	
Savoia	S 79	"	Fiat A 80	2×1000	21,2	16,2	4,1	60,8		3500	420		110	7500
Savoia (Model)	S 81	"	Alfa 125	3×650	24	17,9	4,55			3600	350		86	8600
Macchi	Mc 99	GP	Isotta XI	2×880	25,34	17,92	5,92			4600	270			4900
Cant (Model)	Z 508	"	Isotta XI R	3×840	30,0	21,48	5,67	112	10400	6200	315	260	120	8000

DP = dolnopłatowiec.

GP = górnopłatowiec.

DwP = dwupłatowiec.

w tym dziale samoloty trzymotorowe ustępują dwumotorowcom, co nastąpiło niewątpliwie dzięki usprawnieniu konstrukcji motorów i śmigieł. Zwiększył się stopień wykorzystania szkła przy budowie kadłuba oraz rozszerzone zostało pole obstrzału głównego działła.

Ca 135 wyrobu f. Caproni, konstrukcji mieszanej wyposażony jest w dwucylindrowe motory rządowe Isotta Fraschini mocy 900 koni każdy, wystające poza skrzydła. Kadłub posiada pod spodem klapy czterometrowe otwierające się na boki dla wyrzucania bomb.

Fiat BR20 o silnikach mocy łącznej 2000 koni, posiada szybkość 430 km/godz.

S.79B. produkcji Savoia-Marchetti dwumotorowiec jest nowym typem, wyrazem ewolucji z trzymotorowego S.79, który nota bene był zwycięzcą lotu Paryż — Syria — Paryż. Kadłub S 79 B. jest z rur ze stali chromomolibdenowej, skrzydła drewniane. Posiada wbudowane trzy karabiny maszynowe.

Junkers Ju 86 K, jest jak większość samolotów tego typu dolnopłotowcem. Czterooosobowy posiada karabiny maszynowe na kadłubie, stałe połączenie telefoniczne załogi, urządzenie dla lotów nocnych, koła wciągane, zaopatrzone w urządzenia sygnalizacyjne.

Poniżej podajemy tablicę cech charakterystycznych, niektórych samolotów, pokazanych na Wystawie w Mediolanie:

Obok samolotów pokazane były silniki, reprezentowane przez Włochy, Niemcy, Francję i Czechosłowację. Zanim podamy charakterystykę niektórych silników należy stwierdzić, jako ogólną uwagę, przesunięcie się granicy mocy silników lotniczych. Do jeszcze nie tak dawna, silniki chłodzone powietrzem zamykały się w granicach mocy 600 — 700 do 1000 koni, dziś osiągają 1500 koni.

W dalszym ciągu należy skonstatować, że aczkolwiek większość stanowią silniki gwiazdowe, to jednak i silniki rządowe w kształcie „V“ a nawet „W“ utrzymują się. W dziale silników gwiazdowych, zwłaszcza silniejszych, coraz częściej spotyka się silniki o układzie cylindrów w formie podwójnej gwiazdy.

Poniżej podajemy tablicę, ilustrującą niektóre

dane charakterystyczne motorów pokazanych w Mediolanie.

Załącznik N. 2.

Fabryka	Typ	Pojemność	Cylindrów	Sprężanie	Norm. KM	Maks. KM	Min. obr.	Waga kg.	Km. kg.
a) lekkie motory (benzynowe)									
CNA	CH	1,4	2	—	32	42	—	42	1,0
Walter	Atom	1.1	2	5,2	25	28	3000	40	1,6
b) motory do 200 KM									
Alfa	110-1	6.12	4	—	120	130	2350	136	—
Alfa	115-1	9.19	6	—	190	200	—	210	—
CNA	CVI	4.2	6	—	150	—	—	185	—
Hirth	HM60R	3.6	4	5,8	65	80	2400	84	1,05
Hirth	HM504A	4.0	4	6	85	105	2530	104	1,0
Hirth	HM506A	6.0	6	6,0	130	160	2500	149	0,93
Bramo	SH14A	7.7	7	5,3	135	150	2200	135	0,84
Walter	Mikron II	2.3	4	6	60	62	2800	61	1,0
Walter	Minor 4	4	4	5,3	85	95	2550	93	1,09
Walter	Major 6	9.2	6	6	200	215	2450	175	0,81
Walter	Scalar	7.8	9	5,4	160	180	2500	155	0,86
c) 200 KM do 500 KM									
Alfa	2 DC-30	13.74	9	—	250	—	—	280	—
Argus	As 10c	12.7	8	5,9	200	240	2000	213	—
Hirth	HM 508SH	8.0	8	6	190	240	3000	200	0,83
Isotta	Caccia	20.6	12	—	440	—	—	81	—
Isotta	7 C 40	20.8	7	—	440	—	—	328	—
Isotta	7 C 21	20.8	7	—	460	—	—	328	—
Walter	Sagitta	18.4	12	6,2	520	550	2600	365	0,66
Walter	Bora II	9.35	9	6,3	230	245	2600	172	0,7
Walter	Super Castor	18.8	9	5,8	350	450	2470	355	0,84
d) 200 KM do 1000 KM									
Alfa	126	26.6	9	6,5	820	940	2415	485	—
Bramo	323	26.82	9	6,4	655	850	2450	545	—
Fiat	A 30 RA	24.48	12	—	600	—	—	480	—
Hispano	12 Y cra	36	12	5,8	760	860	2400	470	—
Hispano	14 AA	—	14	6,2	940	1100	2100	585	—
Isotta	Astro 140	34.7	14	—	770	820	—	585	—
Isotta	Asso XIRC	32.65	12	—	830	880	—	615	—
Isotta	Asso A 120	26.7	12	—	600	665	—	520	—
Isotta	Asso L 121 RC	32.65	12	—	788	900	—	615	—
Isotta	Asso 750 RC 35	47.1	12	—	780	870	—	782	—
Piaggio	P 7 C 16	19.3	7	—	460	560	—	325	—
Piaggio	PXR	24.86	9	—	700	790	—	430	—
Piaggio	P 7 C 45	19.3	7	—	450	—	—	340	—
Piaggio	P 9 RC 40	24.86	9	—	600	—	—	445	—
e) ponad 1000 KM									
Alfa	135 RC 33	—	18	—	1350	1500	—	—	—
Fiat	AS 6	—	24	—	—	—	—	—	—
Fiat	A 80 RC 41	45.72	18	—	1000	—	—	725	—
Piaggio	P XIRC 40	38.6	14	—	1000	—	—	655	—
Piaggio	P 12 RC 40	56.9	18	—	1600	—	—	800	—
Gnome	P 18	54.24	18	—	1650	—	—	850	—

Salon samochodowy w Paryżu w 1937 r.

Otwarty w dniu 7-go października br. w „Grand Palais“ Salon Samochodowy, który trwał do 17-go października, zajmuje mniejszą niż zwykle część terenów, które są dlań przeznaczone, gdyż wystawa wynalazków pozbawia go pawilonu „d'Antin“ i części galerii pierwszego piętra.

Wzrost jednakże wytwórczości francuskiej nie idzie z tym równolegle, mimo poprawy, pozwalającej na osiągnięcie 210.000 pojazdów, co równa się produkcji z r. 1931, pozostając jednak znacznie w tyle za produkcją r. 1930, która wyniosła 300.000 pojazdów.

Wywóz francuski uległ poważnemu zmniejszeniu i przewidywania wzbudzają obawę, że zauważone ożywienie nie utrzyma się w roku bieżącym. Ogromne świadczenia, obarczające przemysł, nie pozwalają mu walczyć na równych warunkach z przemysłem innych krajów.

Konstruktorzy postawili sobie w tym roku za zadanie zaspokojenia — możliwie najściślej i w duchu jak najpraktyczniejszym — wymagań użytkownika, wychodząc z założenia, że śmiało innowacje podlegają później często zasadniczemu poprawkom, albo nawrotom do dawnego rozwiązania, gdy tymczasem rzeczywisty postęp utrwała się z roku na rok w oparciu o doświadczenie. W tym drugim pojęciu należy też ocenić udoskonalenia ostatnich dwunastu miesięcy.

Oszczędność, samo się przez się rozumie, jest w szych różnych formach stale na porządku dziennym.

Oszczędność zużycia paliwa wymaga lepszego użytkownika silnika różnymi środkami. By naprzykład ostrzec kierowcę przed zbyt wysokim rozchodem paliwa przez silnik, zastosowali niektórzy konstruktorzy karburatorów dający się regulować przrząd, który uniemożliwia przekraczanie pewnej normy w naci-

skaniu akceleratora. Granica ta może być powiększona w razie konieczności, lecz już świadomie przez samego kierowcę.

Motor osiągnie większą wydajność w miarę podniesienia stopnia sprężenia; wchodzi tu w grę: paliwo, kształt i rodzaj głowicy. Rozmieszczenie przewodów, ich zwiększenie, oraz dogodnie umieszczenie zaworów ułatwią napełnienie.

Co się tyczy paliwa, to dodatek spirytusu, tak bardzo zniesławiony w początku, został jednakże z czasem oceniony. Niektórzy użytkownicy pojazdów żałują dziś nawet, że z racji niedostatecznej produkcji krajowej stopień mieszanki został obniżony. Wprawdzie zmiana zawartości spirytusu pociąga za sobą nową regulację karburatora, czego nie da się z dnia na dzień przeprowadzić.

Oszczędność rzeczywiście osiągnięto w kosztach utrzymania samochodu przez ułatwienie dostępu do wszystkich jego organów, wymagających dozoru i regulacji. I tak, akumulatory znajdują się w wielu pojazdach pod samą maską, co naraża je na parowanie wskutek promieniowania ciepła silnika, ułatwia za to dostęp do nich. Wszelka praca ułatwiona kierowcy stanowi znaczną oszczędność na robociznie u właściciela garażu.

Mały, oszczędny pojazd zawsze posiada swych zwolenników. Konkursy pięcio-litrowe doprowadziły tego roku do niezwykłego wyczynu — pokrycia 144 km. przez wóz 500 klg. wagi, z szybkością 50 km. na godzinę. Doświadczenie wykazało, że dla codziennego użytku klienta wymagała jednakże pewnego minimum komfortu, czyli więcej miejsca dla pasażera i jego bagażu. Idąc w tym kierunku stworzył Renault model całkowicie nowy „Juvaquatre“ sześciokonny (podatkowych), na cztery miejsca o 2 drzwiach, na podwoziu całkowicie spawanym i z sufitem ze spawany mi, ukośnymi płaskownikami. Całość posiada wielką

wytrzymałość i odporność na uderzenia, niezbędne dla bezpieczeństwa. Model ten, którego wszystkie szczegóły i typ motoru wykonane są według nowej koncepcji, rozwija, w rzędzie wozów o małej sile, gamę modeli wypróbowanych przez tę fabrykę. Do zanotowania jest również zawieszenie tego wozu na niezależnych kołach przednich, których prostota stanowi trudny problem dla wozu małego a mocnego.

Opływowe linie wozów spowodowały postęp niezaprzeczalny, pozwalając na zwiększenie wydajności bez równoczesnego wzrostu zużycia paliwa. Dają one dużo przestrzeni i wygody dla pasażerów, jako koniecznych wymogów naszych czasów. Dowodzi tego tendencja ostatniego sezonu do powrotu umieszczenia bagażu na dachu, ponieważ bardzo aerodynamiczna karoseria nie daje dosyć miejsca na kufer z tyłu.

Profilowanie nadwozia stosownie do mocy jego silnika (Prima Renault, 402 lekki Peugeot), nadwyzaj energiczne hamulce, pneumatyki o dużej powierzchni przylegania — wszystko to przy lekkim podwoziu — wybitnie uprościło problem zrywu i hamowania, to jest głównych czynników dużej średniej szybkości oraz nerwowości wozu.

W dziedzinie hamowania pozostaje do zanotowania wprowadzenie u „Prima“ i „Vivaquatre“ serwohamulca mechanicznego, którego działanie jest dostosowane do siły samochodu. Obok hamulców o natychmiastowym działaniu stosowane są hamulce przeznaczone do działania długotrwałego w górach. Hamulce tarciove — wskutek długotrwałego działania — ulegają rozgrzewaniu; dla tego „Compagnie Westinghouse“ opracowało w r. 1935 hamulec na silnik, gdzie silnik wykorzystany jest jako sprężarka do hamowania. Nowe to udoskonalenie zyskało ogólne uznanie.

C.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Biblioteka F. M. „Ursus“

WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY

Znaczny wzrost kosztów transportów morskich. Międzynarodowy wskaźnik kosztów transportów morskich osiągnął w ciągu września wysokość 113,54 czyli o 7% więcej, niż w sierpniu b. r., oraz o 27% więcej, niż w styczniu b. r. Największy stosunkowo wzrost wykazuje wskaźnik północno-amerykańskich rat transportowych. W porównaniu ze stanem z sierpnia b. r. zwyżka wynosi 21,56%. Przyczyna tak znacznej zwyżki leży w nieustającym braku wolnego tonażu spowodowanym ciągle wzrastającym zapotrzebowaniem zwłaszcza dla transportów zboża do krajów europejskich. (Kabel).

Zyski amerykańskich producentów miedzi Wobec tego, że suche cyfry stwarzają zazwyczaj najlepszy obraz sytuacji ograniczymy się tym razem do przedstawienia wyników bilansowych pięciu największych koncernów miedzi na terenie Stanów Zj. A. P.

Dla lepszego zobrazowania postępu w uzyskanych zyskach przytoczymy dane za odnośne okresy w latach 1935, 1936 i w rb. We wszystkich tych latach chodzi o okres pierwszych sześciu miesięcy. Cyfry przytoczone są w milionach dolarów USA.

	1935	1936	1937
American Metal	0,29	0,50	2,00
Anaconda Copper	5,21	5,83	19,13
Calumet & Hecla Cons. Copper	0,22	0,23	1,49
Kennecott Copper	3,42	9,10	26,75
Phelps Dodge	2,63	4,67	7,10

Czysty zysk osiągnięty przez powyższe koncerny wynosił zatem w pierwszych półroczach 1935: 11,33 —, 1936 — 20,33 i 1937 — 56,47 milionów dolarów.

W roku 1932 poniosły wspomniane wyżej koncerny stratę w wysokości 33,51 miliona dolarów.

A.

Sowiety dostawcami rudy manganowej do Stanów Zj. A. P. Onegdaj zawarta została między przedstawicielstwem handlowym ZSRR w Stanach Zj. A. P. a „Bethlehem Steel Corp.“ umowa o dostawę rudy manganowej z ZSRR. Głównym celem tej umowy było zapewnienie dostaw w większej ilości, niż to dotąd miało miejsce.

W pierwszym kwartale rb. wyniósł eksport tych rud do USA 317.000 t wobec 112.300 t importowanych w tym samym okresie r. 1936. Ilość eksportowana przez ZSRR stanowiła w rb. 47% całkowitego importu USA.

A.

Nowe złoża miedzi, cynku, ołowiu i siarki w Szwecji. „Svenska Morgenbladet“, Sztokholm, doniósł, że Sekcja badań złóż, istniejąca przy Instytucie Geologicznym w Sztokholmie, stwierdziła w północnej Szwecji w okolicy wodospadów Wilhelminy (Vilhelmina Fjäll) bogate złoża miedzi, ołowiu, cynku i siarki. Zdaniem wspomnianej komisji złoża te zawierają ponadto złoto oraz srebro.

Mimo, że wedle opinii Sekcji badań, złoża nowo odkryte są bardzo wydajne, eksploatacja tychże nie nastąpi w krótkim czasie, a to z uwagi na zbyt niedostępne okolice, w których się znajdują. (A).

Budowa wielkiej stoczni w Rumunii. Zakłady przemysłu żelaznego w Resitza rozpoczęły wspólnie z angielską firmą Vickers budowę wielkiej stoczni w porcie Galatz.

Preliminowane koszty wynoszą łącznie miliard Lei.

Program najbliższych robót, wykonać się mających w nowej stoczni, przewiduje budowę czterech statków wojennych o średniej wyporności oraz dwu łodzi podwodnych. Znaczącym jest, że znacznej ilości półfabrykatów żelaznych, koniecznych do budowy stoczni jak i statków dostarczą Sowiety. (A).

Bezcelowy przywóz traktorów, maszyn i części zamiennych do Rumunii. Rada Ministrów zwolniła na wniosek Związku Izb Rolniczych w Rumunii od wszelkich opłat celnych 207 traktorów rolniczych, które importowane będą w najbliższym czasie z Niemiec w ilości 170 sztuk oraz z USA w ilości 30 sztuk. Ponadto uzyskała firma „Autoblock“, Bukareszt, zezwolenie na import 810.000 kg. maszyn i ich części wymiennych również z Niemiec. Wspomniana firma „Autoblock“ jest generalnym zastępcą niemieckiego koncernu fabryk samochodów, traktorów i maszyn Wanderer, Audi, Horch, D.K.W. i M.A.N. (A).

Z niemieckiego kartelu rowerowego. Prowadzone są pertraktacje celem prolongaty kończących się umów kartelu rowerów i kartelu ram rowerowych. Z okazji ostatniego przedłużenia odnośnych umów ustalono zostało, że fabryki rowerów zaniechają prowadzenia sprzedaży ram w ciągu próbnego okresu jednego roku. W myśl tej umowy 12 fabryk, dobrze wprowadzonych na rynek, zaniechało sprzedaży ram. Z okazji obecnych pertraktacji powstaje wątpliwość, czy to zobowiązanie będzie utrzymane i czy zachowane zostanie istnienie dwóch odrębnych organizacji, mających zresztą na ogół odrębne zainteresowania rynkowe. Zaznaczyć należy, że w okręgu Bielefeld istnieje trzecie porozumienie wytwórców, nastawionych głównie na dostawę części rowerowych, montowanych następnie przez hurtowników. Ostatnio wymieniony kartel był poważną konkurencją dla dwóch poprzednio wspomnianych; postanowienia jego były często obchodzone do chwili ściślejszego zespolenia go przez komisarza cen. Zamierzone przedłużenie karteli obejmie zapewne również okres jednego roku.

Z rozwoju niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Według publikacji ze źródeł niemieckich (Urzędu Statystycznego Rzeszy), produkcja i zbyt pojazdów mechanicznych wykazują w pierwszym półroczu 1937 r. dalszy wzrost. Produkcja pierwszego półrocza

1937 r. wyniosła ogółem 245.372 pojazdów i przekracza o 10.671 szt. sześciomiesięczną produkcję 1936 r. Zbyt za pierwsze półrocze 1937 r. wynosi 268.642 pojazdów, czyli o 26.677 szt. więcej w stosunku do tegoż półrocza 1936 r. Uderza poważny wzrost eksportu. O ile zbyt na rynku wewnętrznym powiększył się o 7% — wywóz wykazuje 10-cio krotnie wyższe zwiększenie zbytu, mianowicie o 71%.

Największy przyrost w wywozie wykazują pojazdy osobowe — 84,3%; przy pojazdach ciężarowych przyrost ten wyraża się w 76,4%, a w motocyklach — 62,6%.

Przy tej sposobności podajemy liczby niemieckiej produkcji pojazdów przemysłowych za ostatnie pięć lat:

Rodzaj pojazdu	1932 r.	1933 r.	1934 r.	1935 r.	1936 r.
Wozy ciężarowe i dostawcze . . .	8.080	12.828	25.684	38.851	55.608
Autobusy	154	433	1.641	2.677	3.318
Wozy specjalne*) .	163	180	649	1.958	954
Ciągniki	1.593	3.168	4.968	8.494	11.098
Trzykołowce . . .	10.939	12.939	11.697	12.029	13.953
Przyczepki . . .	brak danych	6.085	11.538	20.645	27.740
Ogółem .	20.929	35.633	56.177	84.454	112.671

Jeżeli weźmiemy pod uwagę (— rzecz oczywiście ogólnie znaną —) że w korzystnym rozwoju niemieckiego przemysłu pojazdów mechanicznych doniosłą rolę odgrywa rozwinięty w Niemczech przemysł dostawczy, czyli tak zwany pomocniczy — którego współdziałanie z przemysłem samochodowym jest ustalane, dzięki czemu wszelkie dostawy w częściach, akcesoriach etc. etc. wyrażają się w 50% wartości gotowego sprzętu motoryzacyjnego — to zrozumiemy wymowę przytoczonych powyżej cyfr obrotów niemieckiego przemysłu samochodowego w odniesieniu do przemysłu pomocniczo - dostawczego.

W ogólnym obrocie sprzedaży dokonanego w pierwszych 6 miesiącach 1937 r. — wartość przeszło 614 milionów R. M. przemysł pomocniczy partycypuje sumą około 310 milionów R. M., a w eksporcie — 80 milionów R. M. pojazdów mechanicznych: sumą 40 milionów R. M. w postaci dostaw części względnie akcesorji.

Międzynarodowa Wystawa w New-Yorku w 1939 r. Jak głosi uzyskany przez przedstawiciela Agencji Prasowej „Kabel“ z generalnym przedstawicielem Międzynarodowej Wystawy w New-Yorku 1939 r. p. A. E. Johnsonem — Wystawa ta odbędzie się w New-Yorku w czasie od 30 kwietnia do 30 listopada 1939 r. Hasłem wystwy będzie przegląd postępu technicznego i świat w przyszłości. Całkowity obszar zajmie 500 ha. w samym centrum t. zw. Wielkiego New - Yorku. (T.)

*) Pojazdy dla straży pożarnej, do czyszczenia miasta etc.

Posiedzenie międzynarodowej organizacji przemysłu samochodowego. W dniu 23.X. br. odbyło się w Londynie plenarne posiedzenie Bureau Permanent International Des Constructeurs d'Automobiles, na którym weszły pod obrady m. in. następujące kwestie, do których i nasz przemysł samochodowy przez Grupę Przem. Motor. przesłał swoje uwagi:

- a) Ubezpieczenie obowiązkowe automobilistów od prawnocywilnej odpowiedzialności.
- b) Używanie przy rejestracji spółek względnie firm przemysłu samochodowego przydomka narodowego.
- c) Stanowisko przemysłu samochodowego, wobec montowni pojazdów mechanicznych.
- d) Warunki pracy i płacy w przemyśle samochodowym.
- e) Przygotowanie światowego Kongresu Samochodowego w r. 1938.

Targi samochodowe. Wobec konieczności wczesnego ustalenia w Kalendarzu Międzynarodowym imprez (Targów wzgl. Wystaw) z udziałem przemysłu samochodowego na r. 1938 — Grupa przystąpiła do wyjaśnienia zamierzonych w kraju w przyszłym roku tych imprez i ich charakteru.

Wzrost produkcji złota w Australii. Statystyk australijski Dr. Roland Wilson ogłosił onegdaj dane dotyczące produkcji złota w Australii w okresie rocznym 1936/37, zakończonym 30 czerwca r. b. Z danych tych wynika, że wydobyte czyste złoto wyniosło w okresie sprawozdawczym 1.290.849 uncji fin. wartości 11, 200.000 £ austr., czyli 9 milionów £ ang. Zwyżka produkcji w porównaniu z rokiem poprzednim wynosi 231.801 fin. czyli 21,9%, wartości 2 mili. £ austral. względnie 1.600.000 £ ang.

Nowo odkryte złoża wolframu, rtęci i molybdeny w ZSRR. W powiecie Oni, (Trans-Kaukaz), odkryto, wedle doniesienia agencji „TASS“, nader wydajne złoża wolframu, rtęci i molybdeny. Eksploatacja tych złóż już się rozpoczęła.

Eksport samochodów, motocykli i rowerów z Australii. W okresie pierwszych ośmiu miesięcy r. b. wyniósł eksport rowerów 5.240 sztuk wobec 3.149 w r. 1936, motocykli 542 wobec 204 oraz samochodów osobowych 641 sztuk wobec 416 eksportowanych w tym samym okresie r. 1936. (A).

Rozbudowa zakładów fabrycznych Forda. Zarząd zakładów „Ford“ w Detroit, postanowił przeznaczyć na r. 1938 sumę 40 milionów dolarów na rozbudowę istniejących urządzeń fabrycznych oraz na budowę jednego nowego wysokiego pieca 1000-tonnowego oraz odlewni żelaza.

Nowy wielki piec w Jugostawii. Kosztem 15 milionów Dinarów wybudowany został w Smederevo nowy wielki piec.

Produkcja surówki żeliwnej w Niemczech. We wrześniu rb. wyniosła w Niemczech produkcja surówki żeliwnej przy 30-tu dniach roboczych 1.349.498 t wobec 1.361.381 t wyprodukowanych w sierpniu rb. przy 31 dniach roboczych. Przeciętna dzienna pro-

dukcji we wrześniu wyniosła zatem 44.983 t wobec przeciętnej dziennej 43.916 t osiągniętej w sierpniu roku bież.

Z istniejących we wrześniu 173 wielkich pieców, czynnych było 124. A.

Zakupy i inwestycje zagranicą.

Turcja: 1) 9 t aluminium. Oferty do 18 listopada rb.: Warsztaty wojskowe, Ankara.

2) 2 stoły operacyjne:

Oferty do 15 listopada rb.: Komandatura wojsk. Istanbul-Findikli.

3) Meble biurowe ze stali i drzewa za 24.327 funtów tur.

Szczegóły i oferty do 18 listopada rb.: Zarząd monopolów państwowych w Kabatas.

4) Kompletne urządzenie wodociągów w Elaziz. Kosztorys 99.141 funt tur., plany etc. oraz oferty do 15 listopada rb.: Ministerstwo spraw wewnętrznych, Ankara.

5) Aparaty telegraficzne i sprzęt radio-telegraficzny za 20.000 funtów tur. Szczegóły i oferty do 20 listopada r.b.: Dyrekcja P. i T., Ankara.

6) Urządzenia wodociągowe w Isparta. Kosztorys 63.899 funt. tur. Szczegóły, plany etc. i oferty do 15 listopada r.b.: Ministerstwo spraw wewnętrznych, Ankara.

7) 6.000 flaszek aluminiowych, połowych. Wzory i oferty do 18 listopada r.b.: Komenda żandarmerii, Ankara.

8) Instalacje elektryczne w Yenisehir. Kosztorys 19.143 f. tur. Plany etc. i oferty do 10 listopada r.b.: Zarząd m. Yenisehir.

9) Urządzenia wodociągowe w Aydin. Kosztorys 109.947 f. tur. Plany etc. i oferty do 15 listopada r.b.: Ministerstwo spraw wewn., Ankara.

Łotwa: 2350 sztuk rozmaitych zamków. Szczegóły i oferty: Departament Poczty i Telegrafów w Rydze. Termin nie podany.

Iran (Persja): Rozmaite maszyny rękoźmiennicze. Szczegóły: Ministerstwo przemysłu. Teheran. Termin nie podany.

Chile: Postanowiona budowa huty żelaza i stali w Corral. oraz własnej stoczni.

Liberia: Postanowiona budowa automatycznych stacji telefonicznych.

Norwegia: Postanowiona eksploatacja złóż rudy żelaznej w Dunderlandsdal.

Anglia: Projektowana budowa naftociągu (pipe line) z Birmingham do Londynu.

Biuro wodne „Tees Valley Water Board“ Londyn zamierza budowę nowej stacji pomp kosztem 200.000 £.

Australia: Postanowiona budowa gorzelni spirytusowej kosztem 200 tys. £. A.

Portugalia: Znaczne ilości drutu miedzianego, żelaznego i mosiężnego. Szczegóły i oferty do 8 listopada rb.: Administracao Geral des Correios e Telegrafos. Lisboa.

Rury żelazne, gromochrony etc.

Szczegóły i oferty jak wyżej do 25 listopada rb.

Turcja: 9 t aluminium. Oferty: Warsztaty wojskowe, Ankara, do 22 listopada rb.

Stacja filtrów. Kosztorys 42.000 funt. tur. Plany,

szczególności i oferty do 26 listopada rb.: Dyrekcja kolei państw. Ankara.

Elektrownia. Kosztorys 95.000 funt. tur. Plany, szczególności i oferty do 9 grudnia rb.: Zarząd mopolów państw. Kabatas.

Czopy, kołki etc. do podkładów kolejowych. Koszt preliminowany 27.096 funt. tur. Oferty do 15 listopada rb.: Dyrekcja kolei państwowych. Ankara.

Egipt: Instalacja światła elektr., transformatory, kable etc.

Szczegóły i oferty do 10 listopada rb. Ministry of the Interior, Kairo.

Przyrządy i aparaty laboratoryjne. Chemikalia. Szczegóły i oferty do 8 listopada rb.: Ministry of Agriculture, Kairo.

Lokomotywy parowe (dwie wzgl. cztery). Oferty do 7 grudnia rb.: Egyptian State Railways, Kairo.

Maszyny rękoźmielnicze, motory etc. Szczegóły i oferty do 17 listopada rb.: Ministry of Education Kairo.

Jugosławia: Postanowiona budowa fabryki żarówek elektr. w Zagrzebiu.

Dania: Budowa drugiego toru na linii Banders — Aalborg.

Lotwa: Postanowiona elektryfikacja wzorowych gospodarstw wiejskich.

Norwegia: Miejskie koleje elektr. w Oslo, Bergen i Trondheim zaopatrzone zostają w nowy tabor.

Szwajcaria: Dyrekcja Kolei Państwowych preliminowała na zakup wagonów 9,5 miliona franków szwajcarskich.

Grecja: Budowa trzech linii telefonicznych o wysokim napięciu z Aten do Belgradu i Sofii. A.

NOWE KSIĄŻKI

Tarcze szlifierskie. Pod takim tytułem ukazała się praca p. M. Tomkowicza, wydana nakładem Stow. Inż. Mech. Polskich.

103 stronicowa książka jest do nabycia w księgarniach w cenie zł. 3.60. Członkowie SIMP, kupujący w Sekretariacie Stowarzyszenia (Al. Jerozolimskie 8) płacą 2.50 zł.

Instytut Naukowy Organizacji i Kierownictwa komunikuje, że podjęte przez Instytut wydawnictwo dla użytku p. p. kierowników i organizatorów dzieła inż. A. Bajkowskiego p. t. Racjonalna Organizacja Gospodarki Materiałowej i Zakupów nie będzie się znajdowało w wolnej sprzedaży i zamówienie na powyższe dzieło należy zgłaszać bezpośrednio do Instytutu, Warszawa, Mokotowska 53.

Instytut Naukowy Rzemieślniczy im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego podaje do wiadomości, że w roku szkolnym 1937/38 organizuje na-

stępujące kursy całodzienne i wieczorowe dla rzemieślników:

- 1) kurs rysunku odręcznego,
- 2) „ kreślenia,
- 3) „ podstawy ogólnych kalkulacji,
- 4) „ dokształcający zawodowy ślusarstwa samochodowego,
- 5) kurs dokształcający zawodowy ślusarstwa precyzyjnego.

Przyjmowanie zapisów codziennie w Sekretariacie Instytutu Naukowego Rzemieślniczego (Chmielna 52).

Z muzeum techniki i przemysłu

Zbiory Muzeum wzbogaciły się ostatnio przez otrzymanie pięknego popiersia Staszica. Popiersie to zostało ofiarowane przez inż. Leona Skibińskiego, właściciela Zakładów Mechanicznych i Walcowni Miedzi w Białogonie, których założycielem w r. 1817 był Staszic. Wykonane ono zostało według współczesnego wzoru.

