



Nr. 10.

Warszawa, dn. 15 maja 1938 r.

Ogóln. zbioru Nr. 703.

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. 5.94-26. Adres telegr.: „Metalowcy — Warszawa“.

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

TREŚĆ NUMERU: Targi Poznańskie. — Co powinien wiedzieć inżynier-mechanik o odlewie? — Wiadomości związkowe. — Sukces eksportowy fabryki związkowej. — Wiadomości z zagranicy. — Nowości bibliograficzne.

Targi Poznańskie

Na marginesie tegorocznych Targów Poznańskich, które należały niewątpliwie do udanych z punktu widzenia zarówno administracji, jak i wystawców, należy zrobić dwa spostrzeżenia. Po pierwsze z zadowoleniem stwierdzić można było, że na terenie Targów odbyła się systematyczna ewolucja w kierunku wyraźnego branżowego podziału wystawców. W roku



bieżącym Targi Poznańskie były o wiele bardziej przejrzyste dla zwiedzającego, aniżeli w latach poprzednich. Natomiast wręcz przeciwne wrażenie musiał wywołać fakt nadmiernego udziału Niemiec, których udział w roku bieżącym nie tylko rażąco przewyższał udział innych państw, ale nawet w stosunku do udziału przemysłu krajowego stanowił poważny odsetek.



Ponieważ Targi Poznańskie coraz wyraźniej wysuwają się na czoło tego typu imprez w Polsce, wydaje się rzeczą słuszną zaakcentowanie konieczności



większego kontaktu kierownictwa Targów z organizacjami życia gospodarczego w Polsce, na odcinku ustalania wytycznych dla polityki akwizycyjnej Targów. Organizacje gospodarcze Polski powinny zdaniem naszym mieć możliwość wpływania na politykę Targów w tym kierunku, aby z jednej strony udział poszczególnych grup przemysłowych był odzwierciedleniem ich stanu rzeczywistego, z drugiej strony, aby całość kształtu obrazu Targów był wyraźnym akcentowaniem ich idei naczelnej, którą powinno być przede wszystkim formowanie zbytu wyrobów krajowych.

Odkładając do przyszłego numeru omówienie udziału przemysłu metalowego w Targach Poznańskich podajemy teraz kilka zdjęć ilustrujących tegoroczne Targi Poznańskie.

Co powinien wiedzieć inżynier-mechanik o odlewie?

Jeden z moich odczytów¹⁾, poświęcony był udowodnieniu twierdzenia, że odlewnictwo w chwili obecnej należy traktować jako zupełnie odrębną specjalność na równi z elektrotechniką, górnictwem, hutnictwem, inżynierią budowlaną i t. p. Ta nowa gałąź wiedzy technicznej tworzy się na głębokim fundamencie matematyki i mechaniki, teoretycznej fizyki i chemii fizycznej, geometrii wykreślnej i metaloznawstwie, ze znacznym zbliżeniem do nauk matematyczno-mechanicznych i stanowi brakujące ogniwo w przejściu od mechaniki i technologii mechanicznej do metalurgii.

Te charakterystyczne cechy współczesnego odlewnictwa wymagają specjalnego traktowania sposobów nauczania odlewnictwa, czego wyrazem jest zupełne wyodrębnienie nauczania jego bądź na specjalnych wydziałach Politechniki (N. emcy, Z. S. R. R.) z udzieleniem absolwentom dyplomów inżyniera-odlewnika, bądź w specjalnych wyższych szkołach dla inżynierów (Francja, Anglia, St. Zj. A. P.), udzielających tytułu dyplomowanego inżyniera-odlewnika, osobom, które w innej uczelni już zyskały tytuł inżyniera w stopniu akademickim.

W państwach, które nie idą w pierwszym szeregu krajów przemysłowych, odlewnictwo traktowane jest jako przedmiot ogólno-kształcący na wydziałach mechanicznych lub hutniczych Wyższych Szkół Technicznych i na nauczanie jego przeznaczona jest zwykle ograniczona ilość godzin, wystarczająca do encyklopedycznego ujęcia przedmiotu. Pośrednie miejsce zajmują kraje, które chociaż nie posiadają wyodrębnionej specjalizacji inżynierów-odlewników, jednak mają w wyższych uczelniach szereg katedr odlewnictwa, umożliwiających łatwą specjalizację w tym kierunku (Czechosłowacja, ostatnio Italia).

Pomijając kierunki nauczania specjalistów inżynierów-odlewników, wyraźnie ustalone na niektórych politechnikach, posiadających wydziały odlewnicze, zastanówmy się nad pytaniem, w jakim zakresie powinien posiadać znajomość odlewnictwa inżynier, kończący Politechnikę z dyplomem inżyniera-mechanika.

Rozróżniamy dwie możliwości: pierwsza, inżynier po ukończeniu politechniki praktycznie zaczyna pracować w odlewnictwie jako wytwórca odlewów, i — druga — inżynier

specjalizuje się w tych gałęziach, gdzie się tylko styka z odlewami, przy ich obróbce, montażu, odbiorze, wzgl. jako konstruktor projektuje odlewy lub przyrządy do ich masowej wzgl. seryjnej obróbki. Trzeciej ewentualności — inżynier-mechanik staje się konstruktorem urządzeń i maszyn stosowanych w odlewniach, nie rozpatrujemy, jako w naszych obecnych warunkach nierealnej.

Otóż stwierdzić trzeba, że istniejące możliwości nauczania odlewnictwa na naszych politechnikach, w zakresie potrzeb pierwszej grupy inżynierów, t. j. kierujących się do pracy w przemyśle odlewniczym, są minimalne i spowodowane brakiem katedr odlewnictwa, niedostateczną ilością godzin wykładowych przeznaczonych na ten przedmiot oraz układem planów nauczania. Jest jasne, że podobny stan rzeczy hamująco wpływa na rozwój przemysłu odlewniczego w kraju i pociąga szereg poważnych trudności wogóle dla przemysłu metalowego przetwórczego. Niestety jednak z faktem tym liczyć się trzeba i młodemu inżynierowi pozostaje na razie tylko droga samodzielnego dokształcania się i specjalizowania się w obranym kierunku.

Zakres wiadomości z odlewnictwa, jakie posiadać powinna druga grupa inżynierów-mechaników jest znacznie węższy, charakterystyczną zaś cechą ich powinna być pogłębiona znajomość wpływu kształtu odlewu na możliwości jego wykonania i własności wytrzymałościowe odlanej części z jednej strony, oraz doskonała znajomość charakterystycznych cech tworzyw stosowanych w odlewnictwie z drugiej strony.

Niestety, obecne plany nauczania nie uwzględniają tych konieczności i przeważająca większość kończących inżynierów-mechaników ogranicza się do encyklopedycznego zapoznania z podstawowymi czynnościami w odlewni, jak topienie, przygotowanie formy, budowa modelu i t. d., nie mając możliwości wniknięcia w bodaj najważniejszą dla nich dziedzinę — stosunku między konstrukcją i warunkami wykonania odlewu.

Spowodowane to jest nie tylko niewystarczającą ilością godzin wykładowych, przeznaczonych na nauczanie odlewnictwa, lecz i przeciążeniem programów na średnich semestrach, uniemożliwiające wprowadzenie wykładów z odlewnictwa w czasie kiedy student jest już przygotowany do zrozumienia wpływu konstrukcji na możliwości wykonawcze odlewnika.

Stan taki bardzo niekorzystnie odbija się na dalszej współpracy inżyniera z odlewami, z inżynierem z warsztatu

¹⁾ „Charakterystyczne cechy współczesnego odlewnictwa”. Referat na posiedzeniu Stow. Hutników w Katowicach w r. 1936; patrz „Hutnik” 1936, str. 427.

mechanicznego lub z biura konstrukcyjnego, utrudnia postępowanie techniczne, podnosi koszty wytwarzania, powoduje marnotrawstwo materiału i czasu. Tylko względnie nieliczna grupa studiujących na wydziale mechanicznym specjalizujących się w kierunku technologicznym, ma możliwość zapoznania się z podstawowymi postulatami odlewnika w odniesieniu do konstruktora, większość zaś musi braki te uzupełnić później, już w okresie stażu praktycznego.

Szybki rozwój techniki w ostatnim sześćdziesięcioleciu zupełnie zmienił warunki pracy technicznej i wprowadził daleko idącą specjalizację. Jeszcze w latach 1870 — 1880 wg. prof. A. Thum'a, konstruktor był jednocześnie i wykonawcą modelu i odlewnikiem. Przeważnie intuicyjnie, nie opierając się na żadnych teoretycznych obliczeniach, wykonywał model nowej części maszyny, sam dobierał najwłaściwszy metal, prowadził jego przetapianie, wykonywał przy pomocy formierzy formę i w odlewie realizował swój pomysł konstruktorski. Nie inną drogą szli wytwórcy słynnych kling damasceńskich, nie inaczej powstawały słynne skrzypce Stradivariusa, w ten sam sposób tworzyły najcenniejsze dzieła sztuki rzeźbiarskiej, wypełniające obecnie galerie muzealne.

Pierwszym, podstawowym warunkiem stworzenia rzeczy rzeczywiste wartościowej była, jest i pozostanie, głęboka i wyczerpująca znajomość materiału, z którego przedmiot ma być wykonany oraz sposobów realizacji powstałego pomysłu.

Nie do pomyslenia jest, aby Stradivarius lub któryś z jego uczni nie posiadał osobiście dostatecznej znajomości materiału przeznaczonego na wykonanie skrzypiec, nie mógł odróżnić gatunku drzewa lub nie potrafił sam sporządzić najodpowiedniejszego laku do pokrycia skrzypiec.

Czy można sobie wyobrazić artystę-rzeźbiarza, któryby nie potrafił dobrać sobie surowego bloku, w którym ma zamiar odtworzyć w kształcie materialnym swoje wizje.

Niewiele ponad pięćdziesiąt lat upłynęło dopiero od tego czasu kiedy konstruktor był jednocześnie i metaloznawcą i odlewnikiem, a szereg starych maszyn, oglądanych obecnie w Muzeach technicznych, wykazuje jak głęboko wyczuwali twórcy ich łączność między swoimi pomysłami, a tworzywem, z którego je realizowali. Lecz rozwój techniki, metody produkcji wielkoprzemysłowej i t. p. spowodowały, że powstało zróżniczkowanie między konstruktorem a technikiem, i powstały dwie gałęzie wiedzy technicznej — konstrukcja i technologia.

Daleko idący rozbrat między nimi znalazł najostrzejszy wyraz na odcinku odlewnictwa, jako najtrudniejszego działu technologii i spowodował naturalną reakcję w kierunku konieczności nawiązania ściślej współpracy między konstruktorem a odlewnikiem. Powszechne zrozumienie konieczności tej współpracy wykrystalizowało się dopiero w okresie powojennym, lecz korzyści takiej współpracy uważni obserwatorowie życia technicznego zauważyli na długo przed wojną. Dr. inż. K. Sipp, — wybitny inżynier niemiecki, twierdzi, że uważna analiza nadzwyczajnego rozwoju szeregu firm niemieckich, które uzyskały światową sławę dla swoich konstrukcji i bezkonkurencyjność pod względem jakości i ceny, wykazała, że były to firmy maszynowe, posiadające własne odlewnie i których techniczne kierownictwo spoczywało w ręku bądź to kierownika odlewni, bądź osoby która przeszła techniczny staż w odlewni. Ten fakt uważa on za wysoce godny podkreślenia i tłumaczy wyjątkowy rozwój maszyn w ten sposób, że już wtedy nawiązana była ścisła współpraca konstruktora i warsztatu mechanicznego z odlewnią i przez to zmniejszone zostało poważnie marnotrawstwo czasu i środków tak często spotykane w przemyśle.

Przy należytej ustalonej współpracy między konstruktorem a odlewnikiem rola odlewnika nie może ograniczać się do spóźnionej krytyki wykonanych rysunków. Ekonomia czasu i środków wymaga, aby konstruktor traktował odlewnika jako przyjaciela-pomocnika i doradcę, aby rozumieli oni, że wzajemnie się uzupełniają, że ponownie stwarzają warunki pracy z tych czasów, gdy jedna myśl i jeden intelekt były twórcami i realizatorami nowych pomysłów.

Prof. E. Ronceray mówi, że najwłaściwszym sposobem realizacji takiej współpracy są wg. niego, jeśli nie codzienne, to przynajmniej tygodniowe, regularne konferencje między szefem biura konstrukcyjnego a odlewnikiem; na tych konferencjach powinny być rozpatrywane nie tylko sprawy konstrukcji, lecz również sprawy odpowiedniego doboru materiałów, wynalezienia nowych, potrzebnych stopów, ustalenie metod termicznej obróbki, aż do analizy szczegółowych metod produkcji w odlewni i obróbki w warsztacie mechanicznym, ponieważ często racjonalnym się okazać może przystosowanie rozwiązań konstrukcyjnych do możliwości fabrykacyjnych. Konstrukcja lana, która znajduje wspólną aprobatę i konstruktora i odlewnika, napewno będzie najekonomiczniejszą i wykonaną z wielką oszczędnością czasu i środków materialnych.

inż. K. Gierdziejewski

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII

Biblioteka F. H. „Ursus”

Wiadomości związkowe

Zarząd P.Z.P.M.

W dn. 26 kwietnia i 2 maja odbyły się w Warszawie obrady Zarządu Związku, na których omówiono: sytuację, jaka wytwarza się na tle żądań niemieckich, sprawę dyskonta weksli w transakcjach inwestycyjnych i materiały do zagadnienia interwencjonizmu.

W dalszym ciągu obrad powzięto szereg postanowień w sprawach bieżących, oraz przyjęto do Związku następujące fabryki:

Benn w Bielsku,
Stocznię Gdynińską w Gdyni powtórnie

Walne Zgromadzenie Członków P.Z.P.M.

Dn. 12 b. m. odbyło się Walne Zgromadzenie Członków P.Z.P.M., na którym dokonano wyboru Rad-

cy Izby Przem. Handl. w Gdyni w osobie p. inż. Arnolda Badjana, dyrektora Stoczni Gdynińskiej S. A.

Zarząd Grupy Prod. Narzędzi P.Z.P.M.

13 b. m. obradował w Warszawie Zarząd Grupy Producentów Narzędzi, Optyki i Mechaniki Precyzyjnej P.Z.P.M. Przedmiotem obrad było poza wysłuchaniem sprawozdań z działalności w okresie 4 miesięcy r. b. oraz z Targów Poznańskich, sprawa rozszerzenia produkcji pił do metali oraz narzędzi kontrolnych.

Z Grupy Przemysłu Elektrotechnicznego

Dn. 12 b. m. odbyło się walne zebranie Grupy Przemysłu Elektrotechnicznego P.Z.P.M. na którym po omówieniu aktualnych zagadnień dokonano wybo-

ru 3 Członków Zarządu w osobach pp. Henryk Umiasłowski — prezes, Karol Tomanek — wiceprezes i Kazimierz Pustola. Pozostałe miejsce członka zarządu Grupy odsadzone będzie drogą kooptacji.

Z Biura C. O. P.

Na czas trwania Targów Poznańskich, t. j. od 1 — 8 maja r. b. Polski Związek Przemysłowców Metalowych uruchomił w pawilonie Grupy Producentów Narzędzi P. Z. P. M. Biuro Informacyjne dla spraw Centralnego Okręgu Przemysłowego, mające na celu informowanie o możliwościach powstawania nowych działów wytwórczości w C.O.P., udzielając informacji o terenach przemysłowych przy wyborze miejsc pod rozbudowę fabryk i o możliwościach wytwórczych polskiego przemysłu metalowo-przetwórczego w zastosowaniu do budujących się zakładów przemysłowych.

Informacji na miejscu udziela pan Stanisław Janiszewski, delegat P. Z. P. M. dla spraw C.O.P.

Jak dalece na czasie była ta inicjatywa Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, wykazało zainteresowanie sfer przemysłowych, zwiedzających Targi Poznańskie (między innymi delegacja przemysłowców litewskich) oraz opinia prasy tamtejszej, która wyraża zadowolenie z inicjatywy Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych co do tej sprawy.

W Poznaniu ma być zorganizowane stałe przedstawicielstwo delegatury P. Z. P. M. które na miejscu informować będzie o Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Wycieczka do COP'u

Dla członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych zostanie zorganizowana w pierwszej połowie czerwca wycieczka do COP. Dojazd koleją do Sandomierza, a dalsze zwiedzanie autokarami P.K.P. Wycieczka trwać będzie dwa dni. Data wyjazdu oraz szczegóły będą zakomunikowane członkom Związku w najbliższej przyszłości. Prosimy osoby, reflektujące na udział w wycieczce powiadomić o tym biuro Związku.

Akcja informacyjno-badawcza Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w zakresie C.O.P.

Na ostatnim Ogólnym Zebraniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu w dniu 7 b. m. ustalone zostały szczegóły organizacji prac informacyjno-badawczych, podjętych przez izby przemysłowo-handlowe w związku z rozbudową Centralnego Okręgu.

Postanowiono, iż akcja Związku Izb prowadzona będzie w oparciu o 2 ośrodki organizacyjne, a mianowicie Ośrodek Centralny w Warszawie, oraz Ośrodek w terenie.

Komórka pierwsza posiadać będzie za zadanie dokładne zorientowanie się w elementach polityki gospodarczej Rządu, oraz w ogólnych przejawach ruchu gospodarczego, związanych z rozbudową C. O. P., a następnie realizację prac długofalowych, zmierzających do rozpracowania zadań szczegółowych, podjętych przez Związek.

Organizacja tego ośrodka pomyślana jest na razie w formie powołania do tych prac specjalnej siły fachowej, zatrudnionej w biurze Izby warszawskiej, a w przyszłości ewentualne rozbudowanie odpowiedniej komórki organizacyjnej, w dostosowaniu do wagi realizowanych zadań.

Praca informacyjno-badawcza Związku Izb w terenie prowadzona będzie niezależnie od placówek uruchomionych przez poszczególne Izby P. H. jak np. ekspozytura izby P. H. krakowskiej w Rzeszowie, przy czym prowadzenie jej Związek Izb Przemysłowo-Handlowych uchwalił powierzyć w porozumieniu z Polskim Związkiem Przemysłowców Metalowych p. dyr. Janiszewskiemu, kierownikowi ekspozytury działu dla spraw C. O. P. i delegatowi P. Z. P. M. w Sandomierzu.

Działalność reprezentacji samorządu P. H. w terenie iść będzie w kierunku zbierania dokładnych danych o miejscowych potrzebach, warunkach realizowania zamierzeń inicjatywy prywatnej i rezultatach już osiągniętych.

Omówione powyżej ośrodki stanowią specjalną reprezentację samorządu przemysłowo-handlowego w zakresie zagadnienia rozbudowy C. O. P. Poza tym pojawiają się wiadomości o powstaniu innych biur i placówek informacyjnych dla obsługi osób interesujących się C. O. P. wszelako są one wyrazem przedsiębiorczości o charakterze ściśle prywatnym.

P. Z. Inż. na FON

Dn. 15 b. m. odbyła się na terenie Państwowych Zakładów Inżynierii podniosła uroczystość wręczenia przedstawicielom Armii 10 czołgów, jako ofiary pracowników P. Z. Inż. na Fundusz Obrony Narodowej.

Fabryka Lilpop Rau i Loewenstein na FON

11 b. m. odbyła się uroczystość wręczenia przez zarząd f. Lilpop Rau i Loewenstein przedstawicielom M. S. Wojsk. 10 samochodów marki Buick jako ofiara na FON.

Umowa clearingowa polsko-palestyńska

Rząd polski wypowiedział w liście do Agencji żydowskiej umowę clearingową. Ponieważ w myśl umowy wypowiedzenie obejmuje okres trzech miesięcy, umowa przestanie działać z dniem 1 sierpnia r. b.

W tych dniach należy spodziewać się przyjazdu do Polski delegacji egzekutywy syjonistycznej z Jerozolimy, która przeprowadzić ma rozmowy z przedstawicielami rządu polskiego na temat nowej umowy clearingowej.

Pokaz filmu technicznego

Przy współdziałaniu Stowarzyszenia Technicznego Odlewników Polskich, Stowarzyszenia Elektryków Polskich, Polskiego Związku Inżynierów Budowlanych, Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich, Związku Inżynierów Chemików i Związku Polskich Inżynierów Elektryków — Polski Związek Przemysłowców Metalowych zorganizował dla robotników zrzeszonych fabryk w dniu 30 kwietnia r. b. w kinie „Roma“ bezpłatny pokaz filmu technicznego p. t.

„ALUMINIUM“

poświęconego produkcji i zastosowaniu aluminium.

Karty wstępu zostały rozesłane do zrzeszonych w Związku firm, mających styczność z produkcją metali kolorowych. Na seansie, pomimo dnia powszedniego, było z górą 1000 osób, przy czym obecni z wielkim zainteresowaniem śledzili przebieg filmu, wyrażając życzenie, żeby podobne pokazy jak najczęściej powtarzały się. (T.)

Walne Zgromadzenie S. A. Lilpop Rau i Loewenstein

9 maja r. b. odbyło się Walne Zgromadzenie S. A. Lilpop Rau i Loewenstein, na którym zatwierdzono sprawozdanie i bilans zamykający się sumą 52,5 milj. zł.

Z osiągniętego zysku w wysokości 1 milion złotych przeznaczono 744 tys. zł. na dywidendę 6% od kapitału.

Ilość członków Rady została zwiększona z 5 na 7 i na dwa nowoutworzone miejsca zostali wybrani Pp.: K. Tyszka. Prezes Grupy Motoryzacyjnej P.Z.P.M. i Dyrektor St. Dąbrowski.

Walne Zgromadzenie „Wspólnoty Interesów”

Doroczne Walne Zgromadzenie Wspólnoty Interesów zatwierdziło bilans towarzystwa za rok ubiegły, zamykający się zyskiem w sumie 4,600 tys. zł.

Dywidenda wypłacona będzie w wysokości 3%.

Rada Nadzorcza Spółki ukonstytuowała się w składzie pp.: Wiktor Przedpełski — prezes, Mieczysław Chmielewski, gen. Mieczysław Dąbkowski, Marian Drozdowski, płk. Witold Filipkowski, Tadeusz Garbusiński, Karol Grzesik, Józef Korzuchowski, Władysław Łoskiewicz, Feliks Maliszewski, Kajetan Morawski, Feliks Zalewski.

Stacje obsługi samochodów f. Lilpop Rau i Loewenstein

Koncesjonowana montownia pojazdów mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein S. A. przystąpiła obecnie do realizowania budowy wzorowych stacji obsługi dla pojazdów własnego montażu.

Na skutek warunków umowy z rejonowymi przedstawicielami, których montownia Lilpopa posiada 39 na terenie całego kraju, obowiązani są oni, według ścisłych planów i wskazówek uruchomić stacje obsługi na swoim terenie działania już w połowie lata b. roku.

Stacje obsługi podzielone zostały na 4 kategorie, w zależności od wielkości rejonu i ilości pojazdów mechanicznych, będących w ruchu w danym okręgu. Dla poszczególnych kategorii stacji zostały opracowane odpowiednie wyposażenia, dostosowane do typów wypuszczanych przez montownię Lilpopa pojazdów mechanicznych.

Niejednokrotnie stwierdzaliśmy, że właściwie rozmieszczone i odpowiednio wyposażone stacje obsługi są poważnym czynnikiem, przyspieszającym motoryzację kraju.

Dlatego inicjatywę firmy Lilpop, Rau i Loewenstein powitać należy z całkowitym uznaniem. Niewątpliwie powyższa sieć stacji obsługi przyczyni się do wzrostu na rynku pojazdów mechanicznych krajowego pochodzenia, a tym samym do większego ujednoczenia kursującego w kraju taboru mechanicznego.

Walne Zgromadzenie Zakładów Ostrowieckich

29 ub. m. odbyło się Walne Zgromadzenie Zakładów Ostrowieckich, na którym postanowiono wypłacić dywidendę 4%, przeznaczając na ten cel zysk 610 tys. zł. oraz 200 tys. zł. z rezerw.

Rada Nadzorcza Spółki ukonstytuowała się w osobach pp.: Ludwik Frère — prezes, Janusz Regulski — wprezes, Leopold Hoogvelst, Ferdynand Germanes, Tadeusz Karszo Siedlewski, Emil Landsberg, Ed-

ward Neusester, Józef v. Ginderdenien i Antoni Wienawski.

Do Zarządu Spółki weszli pp.: Waclaw Dąbrowski, Emil Duquesne, Teodor Geritz, Mikołaj Gutowski i Konstancy Świetlicki.

Wicedyrektor K. Kindler został mianowany Dyrektorem.

„ELIBOR” Sp. Akc. Handl.Przemysł. „Ł. J. Borkowski”

W d. 30 kwietnia r. b. odbyło się pod przewodnictwem prezesa Rady Nadzorczej A. Wierzbickiego Walne Zgromadzenie Spółki. Miniony okres sprawozdawczy zaznaczył się wzmożoną działalnością wszystkich działów spółki i blisko 50% wzrostem obrotów w stosunku do 1936 roku, przekraczając sumę 25 milj. zł.

Próbnе wiercenia rudy w Chlewiskach wobec dodatnich wyników, znalezienia rudy o zawartości po wyprażaniu + 42% żelaza, pozwalają spodziewać się, że eksploatacja tych terenów rozpocznie się niebawem.

Spółka otworzyła oddział w C.O.P. w Rzeszowie przy ul. Batorego Nr. 20.

Walne Zgromadzenie zatwierdziło bilans oraz rk. strat i zysków, uchwalając 3% dywidenty, którą wypłacać będzie Bank Handlowy od 1. VI. r. b.

Do rady nadzorczej wybrano pp. A. Ciszewskiego, M. Hofmana, V. Jacobsona, A. L. Kozłowski, L. Ostoję-Starzewskiego, H. Strasburgera, A. Wierzbickiego i J. Wolickiego.

Zarząd Spółki stanowią pp. K. Wejchert, W. Horodyński i B. Garbowicz.

Sukces eksportowy fabryki związkowej

Związkowa fabryka maszyn „Sirius” otrzymała od firmy Burmeister & Wain’s w Kopenhadze zamówienie na większą ilość dużych pomp, co świadczy chlubnie o jakości produkcji tej fabryki i należytej organizacji sprzedaży.

Korzystamy z okazji, aby, składając kierownictwu fabryki „Sirius” nasze najserdeczniejsze gratulacje, pokazać kilka ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych fabryki „Sirius”.

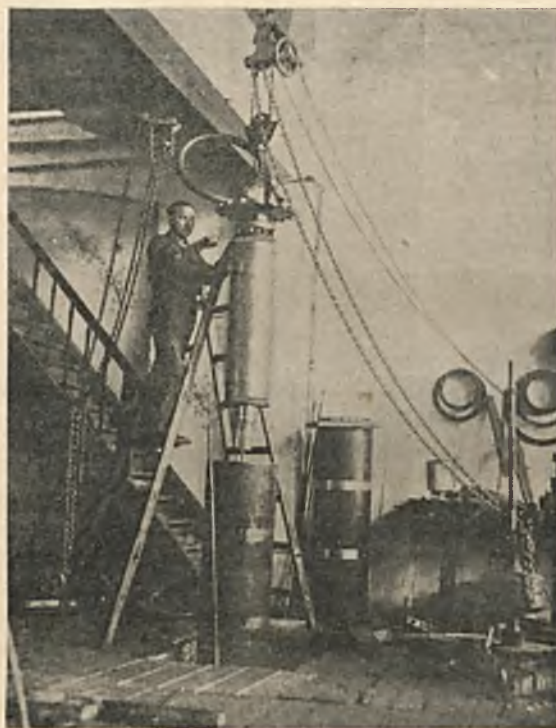
Poniżej podajemy 3 ilustracje pomp, wykonanych w firmie „Sirius”.



Największa na Świecie Pompa Podwodna „Sirius-SUW” z silnikiem elektrycznym zanurzonym w wodzie — pracująca od 1936 r. w Wodociągach m. Łodzi w studni o głębokości 800 mtr. Moc silnika 250 KM. przy 500 V. i 1470 ob./min. Wydajność pompy 10.000 m³/dobę. Konstrukcja i wykonanie Fabryki Maszyn SIRIUS, Warszawa, Zamojskiego 51.



Silnik do Największej na Świecie Pompy Podwodnej „Sirius-SUW” z silnikiem elektrycznym w wodzie — pracującej od 1936 r. w Wodociągach m. Łodzi w studni o głębokości 800 mtr. Moc silnika 250 KM. przy 500 V. i 1470 obr./m. Wydajność pompy 10.000 m³/dobę. Konstrukcja i wykonanie Fabryki Maszyn „SIRIUS” Warszawa, Zamojskiego 51.



Montaż silnika do Największej na Świecie Pompy Podwodnej „Sirius-SUW” z silnikiem elektrycznym, zanurzonym w wodzie — pracującej od 1936 r. w Wodociągach m. Łodzi w studni o głębokości 800 mtr. Moc silnika 250 KM. przy 500 V. i 1470 obr./m. Wydajność pompy 10.000 m³/dobę. Konstrukcja i wykonanie Fabryki Maszyn „SIRIUS”, Warszawa, ul. Zamojskiego 51.

Wiadomości z zagranicy

Zakupy i inwestycje zagranicą.

Rumunia: Instalacje elektryczne, sanitarne, etc.: Kosztorys, plany i oferty do 23 maja r. b.: Ministerul Educatiunii Nationale, Bucuresti. — Znaczne ilości łańcuchów stalowych. Szczegóły i oferty do 25 maja r. b.: Pirotechnia Armatei, Bucuresti. — 23 t śrub, 77 t gwoździ. Szczegóły i oferty do 22 maja r. b.: Regia Autonomia C. F. R., Bucuresti. — Zarząd Kolei Państwowych preliminował 1245 milj. Lei na inwestycje. —

Bulgaria: Środki opatrunkowe, lekarstwa, etc. za 3,48 milj. Lewa. Szczegóły i oferty do 26 maja r. b.: Ministerstwo Przemysłu, Sofia. — Linoleum za 299.000 Lewa. Oferty do 27 maja r. b.: Zarząd kolei p. i portów, Sofia. — Przyrządy i aparaty laboratoryjne, chemikalia różne etc. Szczegóły i oferty do 20 maja r. b.: Główna Durekcja Zdrowia publ. Sofia. Aparaty dezynfekcyjne i środki, Szczegóły i oferty do 9 czerwca r. b.: Ministerstwo Rolnictwa, Sofia. Preliminowane 843.000 Lewa.

Portugalia: 12 samochodów do zwożenia śmieci. Oferty do 21 maja r. b.: Camara Municipal de Lisboa. — Maszyny do liczenia. Szczegóły i oferty do 15. czerwca r. b.: Caixa Geral de Depositos, Lisboa. — 58 elektromotorów. Oferty do 20 maja r. b.: Intendencia do Arsenal do Alfeite. —

Grecja: 23,225 żarówek. Szczegóły i oferty do 17 maja r. b.: Państwowe Zakłady zaopatrzenia, Ateny. — 9000 m materiału na flagi, 43.000 par pończoch wełnianych. Szczegóły i oferty do 26 maja r. b.: Ministerstwo wojny, Ateny. — 30.000 m flaneli, 10000 sztuk koców na łóżka. Szczegóły i osworzane oferty do 10 czerwca r. b.: Ministerstwo wojny, Ateny. — 6200 worków pocztowych. Szczegóły i oferty do 20 maja r. b.: Dyrekcja P. i T., Ateny. —

Turcja: Instalacja wodociągowa w Zonguldak. Kosztorys 120.000 Ł tur. Plany i oferty do 31 maja r. b.: Ministerstwo spraw wewn., Ankara. — Aparat

ty i przyrządy meteorologiczne. Kosztorys 300.000 £ tur. Szczegóły i oferty (data nieokreślona): Stacja meteorologiczna Ankara. — Maszyny do prania i prasowania. Szczegóły i oferty do 27 maja r. b.: Intendentura wojskowa, Instanbul-Tophane. — Budowle wodne, kosztorys 275.954 £ tur. Plany, szczegóły i oferty do 21 maja r. b.: Ministerstwo robót publicznych, Ankara. —

Egipt: Znaczne ilości rozmaitych wag. — Szczegóły i oferty do 30 maja r. b.: Assay Weights and Measures Departament, Cairo. —

Lotwa: 35 km rur gazowych. Oferty: Durekcja Kolei Państw., Byga. —

Unia połud. afryk.: stalowa konstrukcja mostu, 145 t. Plany, szczegóły i oferty do 20 czerwca r. b.: Railways and Harbours, Johannesburg. — 300 sztuk łożek żelaznych. Oferty do 18 czerwca r. b.: Natal Provincial Administration, Pietermaritzburg. — Znaczne ilości materiałów na oparkanienia. Szczegóły i oferty do 30 czerwca r. b.: Cape Provincial Tender Board, Cape Town. —

Nowa Zelandia: 17 maszyn rękodzielniczych. Szczegóły i oferty do 13 czerwca r. b.: Railways Departament, Welligton. — 4300 kondenzatorów. Oferty do 24 czerwca r. b.: Post and Telegraph Departament, Welligton. — 18 tranformatorów.: Oferty do 28 czerwca r. b.: Public Works Tender Board, Welligton. — Znaczne ilości kabli telefonicznych.: Szczegóły i oferty do 21 czerwca r. b.: ost and Telegraph Departament, Welligton. —

Marokko francuskie: Zegary wodne-wodomierze, rury krany etc. Szczegóły i oferty do 10 czerwca r. b.: Services Municipaux, Meknes.

Argentyna: postanowiona budowa nowych linii kolejowych woztem 5.9 milionów Pesos. —

Nowa Zelandia: postanowiona budowa nowych linii kolejowych kosztem 600 £ ang. —

Nowo południowa Walia: Preliminowano 12 milj. £ ang. na elektryfikację i 275.000 £ ang. na zakup taboru kolejowego. — Zarząd m. Nerrabri preliminował 104.000 £ ang. na budowę wodociągu i kanalizację. —

Borneo: Postanowiona budowa 1700 km. dróg kosztem 16 milj. fl. holender. —

Venezuela: Postanowiona budowa fabryki cementu w Maracaibo. —

Brazylia: Postanowiona eksploatacja złóż manganu w prowincji Babia. —

Holandia: Zarząd m. Utrecht zakupi samochody-omnibusy. —

Norwegia: Postanowiona budowa Instytutu bakteriologicznego w Oslo. Kosztorys 800.000 koron norw.

Australia: Postanowio budowa stacyj sił wodnych nad rzeką Kiewa. Kosztorys 6.1 milj. £ australijskich

Nowa Zelandia: Dyrekcja P. i T. w Welington zakupi znaczne ilości nożyczek.

Rumunia: Dyrekcja P. i T. (Directiunea Generala P. T. T.) w Bukareszcie zakupi 20 maszyn do pisania i 20 maszyn do liczenia.

Jugosławia: Dyrekcja Kolei państw. zakupi za 120 milionów Dinar 500 wagonów.

Dania: Postanowiona budowa fabryki konserw rybnych w Holbaek.

Ceylon: Postanowione rozpisanie rozprawy ofertowej na budowy wodne. Kosztorys 1,8 milj. £ ang. — Szczegóły: Administracja państwowa, Ceylon.

Produkcja metali w Hiszpanii. Wedle danych „Metallgesellschaft“, Berlin wyniosła w r. 1937 produkcja miedzi 10.200 t wobec 9300 t wyprodukowanych w r. 1936. Wzmożenie produkcji przypisuje wspomniane „Metallgesellschaft“ faktowi, że wszystkie kopalnie miedzi położone są w najbardziej na południe wysuniętych prowincjach, które od dłuższego już czasu są pod zarządem gen. Franco.

Zmniejszyła się natomiast produkcja cynku a to z 7803 t w r. 1936 na 5279 t w r. 1937. Złoża cynku leżą przeważnie w strefie będącej pod władztwem rządu i w ciągu trwania wojny narażone były na znaczne szkody.

Produkcja ołowiu wyniosła w r. 1936 46.600 t. W roku 1937 — brak dotąd danych oficjalnych — wyniosła zdaniem „Metallgesellschaft“ mniej więcej taką samą ilość.

Wedle „International Tin Research and Development Council“ wyniosła produkcja cyny w r. 1936 180 t a w r. 1937 zaledwie 6 t.

Międzynarodowa Rada dla spraw cyny stwierdza w swym sprawozdaniu, że produkcja cyny w Hiszpanii nie wchodzi wogóle od dwu lat już w rachubę na światowych rynkach.

W czasach pokojowych wyniosła przeciętna roczna produkcja w Hiszpanii miedzi: około 50.000 t, — cyny przeszło 300 t, cynku ponad 50.000 t, ołowiu więcej niż 100.000 ponadto była Hiszpania największym na świecie producentem rtęci.

Zyski angielskiego przemysłu metalowego w r. 1937. Grupa „Vickers“.

1) *Vickers Ltd.*, instytucja powiernicza wszystkich spółek, należących do koncernu Vickers, osiągnęła za r. 1937 czysty zysk w wysokości 1.35 milj. £ (1,16). Dywidenda za r. 1937 wynosi 10%.

2) *Vickers-Armstrong Ltd.*, czysty zysk za rok 1937 868.000 £. Dywidendy statutowo zapewnione wyniosą razem 863.000 £.

3) „*English Steel Corporation Ltd.*“, w której partycypują „Vickers-Armstrong“ z kapitałem zakładowym 2.54 milj. £ a „Vickers Ltd“ z sumą 1,1 milj. £ uzskała w r. 1937 czysty zysk w sumie 650.000 £ (minus 72.000 £ niż za r. 1936). Dodatkowa dywidenda uchwalona wynosi 20%, tak, jak i za r. 1936.

Thos. Firth & John Brown, Ltd., wytwórnia stali specjalnych. Czysty zysk za r. 1937 0,54 milj. £. Dywidenda od kapitału zakładowego w wysokości 1,55 milj. £ wynosi 17,5% (15%). Obecny kurs akcji wartości nominalnej 20 sh wynosi 66 sh.

„*Baldwins Ltd*“, zakłady przemysłowe i handlowe (żelazo, stal i blacha biała): zysk netto za r. 1937 365.000 £. Dywidenda 10%. Odpisy względnie przeniesienie na r. b. 100.000 £.

„*Hadfields Ltd*“, stalownie, wypłaca na 1,08 milj. £ kapitału zakładowego dywidendę za r. 1937 w wysokości 22,5% (13,75% za r. 1936). Akcje nominalne 10 sh notowane są obecnie po kursie 28 sh.

A.

Zyski niemieckiego przemysłu samochodowego. Fabryka samochodów Adam Opel S. A. Największa w Niemczech fabryka samochodów osiągnęła w r. 1937 zysk brutto w sumie 111,3 milj. RM wobec 125,5 w r. 1936. Zbyt samochodów w kraju wykazuje w porównaniu z r. 1936 zmniejszenie o 9%, eksport natomiast

wzrósł o 107%. Zysk netto wynosi 11,38 milj. RM (22,11 milj. RM w r. 1936). Dywidenda od kapitału akcyjnego nominalnie 60 milj. RM wynosi 8%, z których w myśl obowiązującej ustawy 2% przeznaczone są na zasilenie państwowego funduszu pożyczkowego (Anleihestock). W roku 1937 dosięgły płace pracowników i robotników zatrudnionych w przedsiębiorstwie sumy 61,9 milj. RM wobec 50,9 wypłaconych w r. 1936. Świadczenia socjalne pochłonęły w r. 1937 4,5 milj. RM. A.

Nowa walcownia metali w Rumunii. P. F. „Laminoraele romanesti de metalle-Laromet“ zawiązała się w Bukareszcie spółka akcyjna o kapitale zakładowym 220 milionów Lei. Spółka przystąpi w najbliższym czasie do budowy walcowni i odlewni. W kapitale akcyjnym uczestniczą banki szwajcarskie z sumą 40 milionów Lei.

25% dywidendy wypłacają Holenderskie zakłady „Fokker“. Światowe zakłady budowy samolotów „Nederlandsche Vliegtuigenfabrieken Fokker“, Haga, uzyskały w r. 1937 czysty zysk w wysokości 1.139.000 holfl. Ze sprawozdania z toku interesów w r. 1937 wynika, że zamówienia rządu holenderskiego były nie znaczne a zysk osiągnięty zawdzięczyć należy prawie wyłącznie dochodom z odstąpionych licencji, patentów, eksportu i z zastępstwa amerykańskiej fabryki samolotów Douglasa.

Perspektywy na rok bieżący są zdaniem zarządu jak najpomyślniejsze. (A.)

Czechosłowackie zakłady „Skoda“ dostawcą maszyn do Indyj ang. Do wybudowanej ostatnio w Indiach angielskich fabryki aluminium o możliwości produkcji 8000 t rocznie dostarczyły wszystkich maszyn zakłady „Skoda“. Wartość tychże przekroczyła sumę 20 milionów Koron csl. (A.)

12% dywidendy. „Mawchi Mines Ltd.“, Burma, największy obecnie na świecie producent cyny i wolframu, wypłaca za rok 1937 dodatkową dywidendę w wysokości 80%. Wobec wypłaconej już dywidendy „tymczasowej“ w wysokości 40% od kapitału zakładowego, wynosi łączna dywidenda 120%.

Ze sprawozdania zarządu wynika, że rekordowy zysk osiągnięty w r. 1937 powstał wyłącznie powodu nie ustającego światowego zapotrzebowania wolframu, spowodowanego wzrastającymi bez ustannie zbrojeniami. (A.)

Nowa fabryka samolotów w Kanadzie. National Steel Car Corporation w Montreal przystępuje do budowy wielkiej fabryki samolotów dla celów wojskowych i turystycznych. Fabryka ta wybudowana będzie w Malton (Toronto). Koszt budowy wyniesie na 500.000 \$. (T.)

Nowe pokłady cyny w Argentynie. Na terytorium Los Andes w Argentynie w odległości 165 klm. od miasta San Antonio odkryto ostatnio duże pokłady cyny. Eksploatacją tych pokładów zajmie się zapewne towarzystwo La Granada. (T.)

Angielskie zamówienia na okręty dla zagranicy. Ze względu na wysokie ceny stosowane przy budowie okrętów w Anglii, wielkie zamówienia zostały oddane zagranicy, a głównie Holandii, Niemcom i Skandynawii. Wartość tych zamówień wynosi 4 miliony £ ang. (T.)

Afryka południowa i Ameryka zakupuje wagony i szyny. Według doniesień z Johannesburga South African Railways & Harbours zamierzają nabyć 500 — 1000 wagonów towarowych. Jednocześnie boliwijskie koleje Ferrocarril de Arica w La Paz projektują nabycie 100 wagonów towarowych, podczas gdy Peruvian Corp. Ltd. w Limie nabywa 30 wagonów platform. Duże zamówienia na szyny czynią również północno-amerykańskie koleje, a mianowicie: Missouri Pacific Railways 32.400 ton, Delaware, Lackawanna & Western Railways 1.200 ton, Bessemer & Lake Erie Railway Corporation 3.500 ton i Union Railroad 1.100 ton. (T.)

Światowa produkcja cynku. Według danych „Metallgesellschaft A. G.“, światowa produkcja cynku wyniosła w lutym r. b. 128.959 ton, wobec 142.850 ton w styczniu i 138.367 ton średniej miesięcznej produkcji w 1937 r. Z tej ilości przypada na Amerykę 52.849 ton, na Australię i Anglię 10.274, na Afrykę 447, na Azję 7.500 ton i na Europę bez Anglii 57.894 ton. (T.)

Budowa pierwszej fabryki aluminium w Indiach Brytyjskich. W Indiach Brytyjskich w prowincji Bihar rozpoczęto budowę fabryki aluminium. Urządzenia dostarcza firma Skoda, która częściowo finansuje budowę. Nowa fabryka produkować ma rocznie około 8.000 ton surowca aluminium, a produkcja walcowni ma być nastawiona na 8 — 10 ton dziennie. Drugim poważnym udziałowcem jest firma Aluminium Corporation of India Ltd. (T.)

Rozbudowa holenderskiego przemysłu aluminium. Niedawno założone N. V. Aluminium Walz & Pressenwerke w Amsterdamie zdecydowało w Oudeurijn w pobliżu Utrechtu wybudować nową fabrykę, której budowa ma być rozpoczęta jeszcze w tym miesiącu. Fabryka ta zatrudniać będzie początkowo 150 robotników, przyczem przewidziane jest czterokrotne zwiększenie ilości robotników. (T.)





DIAMENTY TECHNICZNE

PROSZKI DIAMENTOWE,
STYKI WOLFRAMOWE,
PRZECIĄGADŁA SZTUCZNE
I DIAMENTOWE

dostarcza

Przemysł Wolframowy

W E Ł N O W I E C, — ul. Piastów 12

