



Nr. 14.

Warszawa, dn. 15 lipca 1938 r.

Ogóln. zbioru Nr. 707.

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: Zmiana opodatkowania przemysłu. — Stan przemysłu metalowego w czerwcu 1938 r. — Targi techniczne. — Wiadomości związkowe. — Międzynarodowe porozumienie gospodarcze „Alliance Aluminium CIE”. — Wiadomości z zagranicy. — W sprawie urlopów.

## Zmiana opodatkowania przemysłu

Podatek przemysłowy, istniejący od lat piętnastu przestanie obowiązywać z końcem 1938 roku. Na jego miejsce wprowadzony zostaje podatek obrotowy, przeznaczony dla Skarbu Państwa oraz podatek od posiadania zakładów handlowych i przemysłowych, przeznaczony dla związków komunalnych, a noszący nazwę opłat rejestracyjnych od przedsiębiorstw i zajęć.

Główne zasady obu tych podatków, dotyczące obciążenia przeciętnego przedsiębiorstwa przemysłowego, są następujące.

Przedmiotem podatku obrotowego są prywatnoprawne zawodowe i odpłatne świadczenia rzeczy, bądź usług wykonywane na obszarze państwa. Podstawą opodatkowania jest obrót, t. zn. zapłata należna za spełnione świadczenia. Podatek płaci się zatem, jak dotychczas, od sum, otrzymanych, lub należnych za sprzedane surowce, półwyroby i wyroby gotowe.

Zasada wyłączenia z podstawy opodatkowania kosztów przewozu i ubezpieczenia towarów, wyłożonych za nabywcę, wartości zwróconych towarów i udzielonych bonifikat i skont oraz odsetek prolongacyjnych, pozostaje nadal. Wprowadzono jednak tę korzystną zmianę, że powyższych wyłączeń z obrotu można dokonywać nie tylko wówczas, gdy bonifikaty skonta i odsetki prolongacyjne dotyczą transakcji dokonanych w tym roku, w którym powstał obrót, ale także w roku poprzedzającym. Jeśli np. w roku 1940 udzielona zostanie bonifikata od transakcji dokonanych w r. 1939, bonifikatę powyższą można odjąć od obrotu, osiągniętego w 1940 roku.

Płatnikami podatku są osoby fizyczne, lub prawne, spółki jawne i komandytowe.

Stopa podatku od obrotu przedsiębiorstw przemysłowych wynosi zasadniczo 2,1%. Stanowi to podwyż-

kę, gdyż obecnie stopa podatku wynosi 1,9%, a od nowego roku miała wynosić 1,8% co już, niestety, nie nastąpi. Od obrotu niektórych przedsiębiorstw przemysłowych stawka podatku jest niższa, a mianowicie wynosi 1,5% od obrotów nie przewyższających 50 tys. zł. w stosunku rocznym, lub od obrotów przewyższających 50 tys. zł., a nie przewyższających 100 tys. zł.— jeśli udowodnione zostaną prawidłowymi księgami handlowymi.

Termin płatności podatku wypada w czasie do 31 maja roku bezpośrednio następującego po roku, w którym osiągnięto obrót. Jednak na poczet podatku winny być płacone zaliczki przez kupców rejestrowych co miesiąc w wysokości podatku przypadającego od obrotu osiągniętego w miesiącu ubiegłym, a przez innych płatników co kwartał w wysokości piątej części podatku, wymierzonego za rok ubiegły.

Sprzedaż eksportowa bez względu na rodzaj towaru nie podlega podatkowi.

W ogólności zasady opodatkowania podatkiem obrotowym, jeśli chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe pozostają te same co zasady podatku przemysłowego od obrotu, z tą, oczywiście zmianą, że stopa podatku zostaje podwyższona.

Jak wiadomo, dotychczas podatek przemysłowy płacono się w postaci podatku od obrotu i w postaci opłaty za świadectwo przemysłowe. Do tych ostatnich opłat pobierany był dodatek na rzecz związków samorządu terytorialnego, samorządu gospodarczego i na rzecz szkół zawodowych. Obecnie podatek na rzecz Skarbu Państwa w postaci opłat za świadectwa przemysłowe zostaje zniesiony. Powstały stąd ubytek we wpływach Skarbu Państwa został skompensowany przez podwyższenie stopy podatku od obrotu. Nato-



miast w celu zapewnienia wpływów samorządom wprowadzono opłaty rejestracyjne od przedsiębiorstw i zajęć.

Opłaty uiszczą się przez nabywanie kart rejestracyjnych na każdy zakład przemysłowy i każdy oddzielny skład.

Za oddzielny zakład przemysłowy uważa się jedno lub kilka zamkniętych lub otwartych pomieszczeń, położonych w obrębie jednego obejścia, bądź stanowiących jeden jednolity zespół gospodarczy i służących do jednego rodzaju produkcji, lub nawet do kilku rodzajów, jeśli stanowią one kolejne stopnie obróbki, bądź przeróbki tych samych materiałów i wytworów lub znajdują się w związku, uzasadnionym potrzebami głównej produkcji.

Jak widać określenie oddzielnego zakładu przemysłowego, dla którego trzeba wykupić kartę rejestracyjną jest takie same, jak dotychczasowe określenie oddzielnego zakładu przemysłowego, dla którego należało wykupić świadectwo przemysłowe. Również pozostało bez zasadniczych zmian określenie oddzielnego składu. Wreszcie, tak samo jak dotychczas uważa się za oddzielny zakład handlowy pomieszczenie, w któ-

rym dokonywa się sprzedaży wyrobów własnej produkcji.

Na każdy oddzielny zakład i skład, jak już zaznaczono, należy wykupić kartę rejestracyjną, jednak nie podlegają opłatom zakłady przemysłowe, prowadzone przez kupca rejestrowego, wyłącznie w celu zaspakajania innego (głównego) zakładu przemysłowego tegoż kupca, na który nabyto kartę rejestracyjną o ile zakłady te znajdują się w obrębie jednej gminy.

Karty rejestracyjne nabywa się na każdy rok kalendarzowy w miesiącu styczniu tego roku. Pobór opłat i wydawanie kart rejestracyjnych, należy do zarządów gminnych lub miejskich.

Cena kart rejestracyjnych zależy od rodzaju zakładu i klasy miejscowości, w której znajduje się zakład. Natomiast na cenę karty rejestracyjnej nie ma wpływu ilość zatrudnionych robotników.

Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe to, gdy są prowadzone przez kupców rejestrowych, cena karty rejestracyjnej we wszystkich miejscowościach wynosi 300.— zł., chyba, że obrót roczny jest niższy od 100 tys. zł.; w tym wypadku cena karty w miejscowości I-ej klasy wynosi 150.— zł., II — 120.—, III — 80.—, IV — 40.— zł.

## Stan przemysłu metalowego w czerwcu 1938 r.

Na posiedzeniu Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych w dniu 14 czerwca 1938 r. Członkowie Rady, reprezentujący różne działy przemysłu metalowego przetwórczego i różne ośrodki przemysłowe Polski, złożyli niżej przytoczone informacje o stanie zatrudnienia i warunkach pracy w fabrykach stowarzyszonych.

Fabryki *lokomotyw* mają zatrudnienie, podobnie jak w roku ubiegłym, niedostateczne. Koleje mimo znacznego ruchu nie mają nadwyżek budżetowych, któreby mogły być użyte na zwiększenie zamówień na parowozy, wobec czego przypuszczalnie produkcja nie przekroczy poziomu zeszłorocznego.

W dziale *samochodów* sytuacja jest dobra, krajowe fabryki nie są w stanie pokryć zapotrzebowania.

W fabrykach *obrabiarek* stan zatrudnienia jest dobry, jednak nowe zamówienia napływają słabo. Część zamówień wychodzi zagranicę, dzięki temu, że fabryki krajowe są obecnie zatrudnione i nie przestrzegają terminów zamówień, co wskazuje na to, że ruch inwestycyjny trwa.

W przemyśle *odlewniczym* zatrudnienie jest na ogół zadowalające, w niektórych działach nieco wyższe niż w roku 1937. Produkcja utrzymuje się na dobrym poziomie tylko ceny są bardzo niskie i w niektórych wypadkach nie pokrywają kosztu własnego, zwłaszcza w dziale rur i odlewów surowych.

W odlewniach handlowych w okręgu Radomsko-Kieleckim sytuacja przedstawia się gorzej. Zapotrzebowanie spadło, a ceny są coraz niższe.

Eksport wyrobów odlewniczych obniżył się znacznie. Konkurencja jest bardzo silna; ceny niezmiernie niskie.

W fabrykach *maszyn i narzędzi rolniczych* sytuacja jest niepomyślna. Zamówień jest mało, zatrudnienie słabe. Mniej więcej od roku nastąpiło załamanie i na razie nie widać żadnego ruchu, a składy są przepełnione produkcją jeszcze z pierwszej połowy 1937 roku. Konsekwencją tego stanu rzeczy jest silna rywalizacja między poszczególnymi fabrykami i stałe obniżanie cen.

W przemyśle *elektrotechnicznym* jest duże zainteresowanie i dobre zatrudnienie, zwłaszcza w dziale maszyn i aparatów.

W dziale *narzędzi* sytuacja kształtuje się pomyślnie, fabryki mają pełne zatrudnienie.

W dziale *wyrobów precyzyjnych* nasilenie produkcji jest intensywne, jak w roku zeszłym, zamówień jest dużo, fabryki pracują przy pełnym zatrudnieniu.

W *walcowniach rur stalowych* sytuacja do maja r. b. była trochę gorsza, niż w roku ubiegłym. Obecnie zbyt zwiększył się i fabryki mają dobre zatrudnienie.

W dziale *artykułów grzewniczych i radiatorów* koniunktura jest dobra, zatrudnienie silne, jednak należy przewidywać, że ożywienie to nie będzie długotrwałe ze względu na nowe przepisy budowlane oraz nowe przepisy o ulgach podatkowych.

W fabrykach *lin i różnych urządzeń transportowych* już trzeci kwartał panuje ogromny ruch i fabryki przyjmują zamówienia z terminami 12-to miesięcznymi.

W dziale *fabryk drutu i gwoździ* sytuacja jest bardzo niepomyślna, a nawet katastrofalna. Zamówienia się nie zmniejszyły, tylko po rozwiązaniu kartelu drutu i gwoździ rozpoczęła się silna walka konkurencyjna pomiędzy poszczególnymi fabrykami. W rezulta-



cie szereg zakładów jest już nieczynnych, inne pracują bardziej intensywnie. Eksport w tym dziale również spadł.

Przemysł *rowerowy* ma dobre zatrudnienie w tym sezonie, jednak mimo rozwoju tego przemysłu rok 1938 będzie prawdopodobnie trochę słabszy od zeszłego.

Fabryki *maszyn włókienniczych* posiadały dotąd pełne zatrudnienie; obecnie daje się odczuwać poważny brak zamówień, a to w związku z przesileniem na

rynkach światowych i spadkiem zamówień eksportowych.

W dziale *maszyn cementowych i innych* panuje dość silne zatrudnienie i fabryki mają krajowe zamówienia.

W *przemysle śrubowym* zatrudnienie jest dotąd dobre; fabryki wykonują zamówienia dla Kolei Państwowych, natomiast napływ zamówień prywatnych jest słaby, wobec czego należy się spodziewać spadku zatrudnienia w II-im półroczu r. b. (G)

## Targi Techniczne

Naczelnka Organizacja Inżynierów zdecydowała sprawę powołania stałych dorocznych Targów Technicznych. Na siedzibę Targów Technicznych upatrzono Targi Wschodnie we Lwowie.

Decyzja Naczelnej Organizacji Inżynierów pokrywa się ze stanowiskiem, jakie zajmowaliśmy już od kilku lat, akcentując celowość istnienia w Polsce stałego terenu, na którym przemysł i kupiectwo mogłoby zaznajomić się ze stanem i postęпами przemysłu.

Że Naczelnka Organizacja Inżynierów wybrała ku temu celowi Lwów wydaje się rzeczą słuszną. Lwów jest ośrodkiem na którym najbardziej nam zależeć powinno, aby akcentowany był i rozwijany polski charakter terytorium; więcej nawet, jest on terenem, na którym nasz stan posiadania gospodarczego powinien się szybko powiększać.

Nie można wątpić, że Targi Techniczne **należy-  
cie zorganizowane** przyczynią się do tego.

W poprzednim zdaniu zaakcentowaliśmy słowa, że Targi Techniczne muszą być należycie zorganizowane.

Jak tę organizację przeprowadzić? O wzór tu nie trudno. Wzorem tym są Targi Lipskie.

Od Targów Technicznych we Lwowie wymagać musimy aby

przedstawiły wytwórczość środków wytwarzania w sposób dający obraz możliwie dokładny.

A więc szczególny nacisk musi być położony na przemysł surowcowy i maszynowy.

O ile nie uda się w krótkim okresie czasu doprowadzić do tego, że na Targach Technicznych nabywca będzie mógł zobaczyć wystarczający asortyment środków wytwarzania, Targi Techniczne zawiodą.

Nie ludzimy się, że już rok bieżący będzie bliski temu dezyderatowi. Ale należy wymagać, aby już to co się ukaże na Targach Technicznych w roku bieżącym, było postępem w stosunku do tego co widzieliśmy w roku ubiegłym we Lwowie czy w tym roku w Poznaniu.

Dlatego też życząc inicjatywie Naczelnej Organizacji Inżynierów najlepszych wyników, uważamy za swój obowiązek zaapelować do przemysłu zrzeszonego, aby inicjatywę tę poparł.

Tegoroczne Targi Techniczne we Lwowie trwać będą od 3 — 13 września, a po bliższe informacje zwracać się należy we Lwowie do Izby Przemysłowo-Handlowej — Targi Wschodnie, ul. Akademicka 17, telefon 101-40 i 205-37, a w Warszawie do Delegatury Targów Wschodnich — ul. Widok 12/2, tel. 222-38.

## Wiadomości związkowe

### Posiedzenie Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych

W dniu 14 czerwca 1938 r. odbyło się posiedzenie Rady P.Z.P.M., na którym po zatwierdzeniu protokołu z poprzedniego posiedzenia i przyjęciu do wiadomości zarówno sprawozdania z działalności Związku za rok 1937, ogłoszonego w Nr. 12 „Przemysłu Metalowego“ z r. b., jak i sprawozdania Dyrekcji z działalności za okres sprawozdawczy, rozesłanego wszystkim członkom Związku, rozpatrzono sprawozdanie budżetowe za rok 1937, celem przedstawienia na Walnym Zgromadzeniu. Następnie ustalono kandydatów na członków Rady Związku na miejsce ustępujących po 3-letniej kadencji dla przedstawienia Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia oraz dokonano uzupełnia-

jących wyborów do Zarządu Związku w osobach pp.: Wiesława Januszewskiego i Henryka Umiastowskiego. Jednocześnie ustalono kandydatów na członków Komisji Rewizyjnej. W sprawach bieżących Rada zatwierdziła przyjęcie w poczet członków Związku 15 fabryk, a mianowicie:

Fabryka Wyrobów Aluminiowych i Blaszanych — Warszawa, Stepińska 10/16.

Polskie Fabryki Kabli i Walcownie Miedzi S. A. — Ożarów p/W-wą.

Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego S. A. — Będzin.

„Przemysł Aluminiowy“ Sp. z o. o. — Warszawa, Złota 9.



D. Puczko, Odlewnia Metali — Warszawa, Niemcewicza 37.

„Stal“, Sp. z o. o. — Winniki k/Lwowa.

M. Frenkler, F-ka pilników — Lublin.

Aleksander Bogdański — Warszawa-Praga, Barłkocińska 19.

Sp. Akc. Benn — Bielsko, Rzeźnicza 41.

Stocznia Gdyniska, S. A. — Gdynia.

„Elektrobudowa“ — Łódź.

„Perkun“, Tow. F-ki Motorów — Warszawa, Grochowska 309/317.

Karol Ochsner, F-ka maszyn — Bielsko.

„Metallum“, Tow. Handlu i Przeróbki Metali — Katowice.

W. Frąckowiak, Zakł. mech. — Poznań, Konfederacka 3.

W dalszym ciągu obrad poszczególni członkowie Rady przedstawili sytuację w przemyśle metalowym, o czym piszemy w osobnym artykule. (G).

### Motoryzacja

Przyrost pojazdów mechanicznych — według nowych rejestracji wozów — w czasokresie pierwszych czterech miesięcy roku bieżącego wynosi ogółem 3.575 pojazdów, w tym 2.908 samochodów i 667 motocykli

Poniżej zamieszczona tabela unaoecznia ten przyrost według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych i zawiera podział na rodzimą produkcję, montaż krajowy i czysty import wozów nowo zarejestrowanych.

TABELA 1.

Rodzaj pojazdu. mechan.	Produkcja krajowa	Montaż krajowy	Czysty import	Razem
samochody osobowe, prywatne . . . . .	136	644	871	1651
taksówki . . . . .	8	92	244	344
autobusy . . . . .	84	69	8	161
samochody ciężarowe	178	425	63	666
samochody specjalne	26	28	32	86
<b>Razem — samochody</b>	<b>432</b>	<b>1258</b>	<b>1218</b>	<b>2908</b>
Motocykle . . . . .	71	1	595	667
<b>ogółem poj. mechan</b>	<b>503</b>	<b>1259</b>	<b>1813</b>	<b>3575</b>

Z powyższego zestawienia wynika, że w ogólnym przyroście (teoretycznym) nowo zarejestrowanych w okresie styczeń — kwiecień 1938 pojazdów (bez motocykli) biorą udział:

Produkcja krajowa w 14,82% }  
 Montaż krajowy w 43,26% } razem 58,08%  
 a czysty import samochodów w 41,92%  
 100,00%

Stosunek procentowy rejestrowanych nowych pojazdów (samochodów) w okresie czterech miesięcy roku bież. między udziałem czystego importu a produkcją plus montażem krajowym utrzymuje się na tym samym poziomie co w roku 1937, w którym odnośne cyfry wynosiły: 42% do 58%.

Przyrost rzeczywisty pojazdów mechanicznych od 1 stycznia do dnia 1 maja 1938 r. wynika z następującej tabeli, wykazującej różnicę w stanie kursującego w kraju taboru na 1 stycznia i 1 maja br.

TABELA 2.

Rodzaj pojazdu. mechan.	Stan na 1. I. 1938 r.	Stan na 1. V. 1938 r.	Różnica	Ilość nowo rejestr. od 1. I. do 1. V. 1938 r.	Ubytek na renowację i wycofan.
samochody osobowe. prywatne . . . . .	19.548	20.458	+910	1.651	741
taksówki . . . . .	4.946	4.868	-78	344	422
autobusy . . . . .	1.754	1.785	+31	161	130
samochody ciężarowe . . . . .	6.843	7.222	+379	666	287
samochody specjalne . . . . .	1.233	1.303	+70	86	16
motocykle . . . . .	9.876	10.568	+692	667	-25
<b>Razem . . . . .</b>	<b>44.200</b>	<b>46.204</b>	<b>2.004</b>	<b>3.575</b>	<b>1.571</b>

Zamieszczona wreszcie tabela 3-cia orientuje nas w nowych rejestracjach samochodów importowanych w czasie od stycznia do końca kwietnia 1938 r.

TABELA 3.

Pochodzenie	Samochody osobowe	taksówki	autobusy	ciężarówki	Samochody specjalne	Razem
Niemcy . . . . .	399	150	3	18	12	582
Czechosłowacja . . . . .	155	14	—	3	—	172
Ameryka Półn. . . . .	91	34	1	29	9	164
Francja . . . . .	87	20	—	1	2	110
Anglia . . . . .	50	18	4	12	—	84
Austria . . . . .	46	6	—	—	3	55
Włochy . . . . .	42	—	—	—	3	45
Inne kraje . . . . .	1	2	—	—	3	6
<b>Razem</b>	<b>871</b>	<b>244</b>	<b>8</b>	<b>63</b>	<b>32</b>	<b>1.218</b>

### Walne Zgromadzenie Członków Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych

W dniu 14 czerwca r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. min. L. Darowskiego Walne Zgromadzenie członków P.Z.P.M., na którym zatwierdzono sprawozdanie z działalności Związku za 1937 rok, bilans na dzień 31.XII. 1937 oraz sprawozdanie Komisji Rewizyjnej wraz z wnioskiem o udzielenie absolutorium Radzie i Zarządowi.

Dokonano uzupełniających wyborów 12 członków Rady, na miejsce ustępujących z kadencji 1935 r. w osobach pp.:

- 1) Alfred Bartelmuss.
- 2) Jerzy Buzek.
- 3) Czesław Klarner.
- 4) Maks Kon.
- 5) Zdzisław Macherski.
- 6) Juliusz Milker.
- 7) Mieczysław Myśliński.
- 8) Antoni Słaboszewicz.
- 9) Henryk Umiastowski.
- 10) Leopold Wellisz.
- 11) Witold Wierzejski.
- 12) Wacław Woszczyński.



Na miejsce ś. p. min. St. Przanowskiego z kadencji 1937 r. wybrano p. Zygmunta Rytla, a na 5 członków Komisji Rewizyjnej pp.:

Kazimierza Ołdakowskiego,  
Kazimierza Pichelskiego,  
Kazimierza Junoszę-Piotrowskiego,  
Andrzeja Stołagiewicza,  
Kazimierza Wretowskiego.

W uzupełnieniu bieżącego sprawozdania z działalności Dyrekcji dyr. Związku A. Dunin omówił m. in.

sprawę toczących się rokowań z Niemcami, sprawę porozumienia z hutami oraz sprawę ulg inwestycyjnych. Ponadto zakomunikował o toczących się obecnie w Min. Spr. Wojsk. pertraktacjach w sprawie przekazania wycofanych z warsztatów M. S. Wojsk. obrabiarek średnim fabrykom i warszatom metalowym, które będą mogły jeszcze na nich pracować oraz poinformował o powstaniu, w porozumieniu z Władzami Związku, Spółki z ogr. odp. p. n. Tow. Budowy i Sprzedaży Obrabiarek, której zadaniem będzie sprzedaż normalnych, tanich, kurantowych obrabiarek dla średniego i drobnego przemysłu.

## Międzynarodowe porozumienie gospodarcze »Alliance Aluminium CIE«

Jednym z najsilniejszych porozumień gospodarczych jest „Alliance Aluminium Co.“. Zważywszy na rosnące zainteresowanie się sprawą aluminium, podajemy poniżej niektóre dane o tym kartelu.

### *Produkcja aluminium.*

Jak wiadomo uchodzi aluminium za metal stosunkowo „młody“, gdyż nie upłynęło dotąd sto lat, od czasu, gdy po raz pierwszy udało się wyprodukować z rudy bauksytu ten tak cenny metal. (Próby wyprodukowania aluminium i z glinu dały wprawdzie dodatnie wyniki, koszty jednak produkcji okazały się zbyt wysokie).

Za wyjątkiem Francji, Włoch i ZSRR, które rozporządzają znacznymi i bogatymi złożami rudy bauksytowej, wszystkie inne państwa produkujące aluminium zmuszone są rudy te importować. Niemcy np. sprowadzają rudę tę z Węgier, Jugosławii i Włoch. Stany Zjedn. A. P. importują znaczne ilości potrzebne im dodatkowo ponad własne wydobycie z Gwany holenderskiej, angielska zaś Gwana dostarcza tego surowca Kanadzie. — Wielka Brytania, Szwajcaria i Norwegia sprowadza bauksyt z Francji. Wydobywanie rudy bauksytowej osiąga w okresie ostatnich kilkunastu lat ilości, wystarczające zupełnie na pokrycie zapotrzebowania producentów aluminium. Sytuacja uległaby jednakże znacznemu pogorszeniu w wypadku, gdyby i w państwach produkujących rudę, wzmogła się odpowiednio i produkcja aluminium. Obecnie należą do największych producentów aluminium Niemcy, Stany Zj. A. P., Anglia, Francja i Szwajcaria. — Produkcja tych sześciu państw pokryła w r. 1935  $\frac{4}{5}$  światowego zapotrzebowania.

Jak wiadomo osiąga się aluminium z glinu w drodze elektrolitycznej. Tego rodzaju produkcja może mieć jednak miejsce tylko w okolicach, w których koszty prądu są minimalne, a zatem w miejscowościach, bogatych w siły wodne, należycie do tego wykorzystane.

W Europie dzieje się to w okolicach alpejskich, w Pyrenejach, nad Fiordami norweskimi, i w wysokogórskich okolicach Szkocji. W Stanach Zj. A. P. istnieją tego rodzaju zakłady przemysłowe w górach Alleg-

hany oraz nad stromym wybrzeżem rzeki św. Lorena i nad wodospadem Niagara.

Jak dotąd nie istnieje produkcja aluminium jedynie w Afryce i Australii. W Azji rozpoczęła produkcję Japonia i to dopiero w r. 1934, osiągając zaledwo 1 do maximum 2% ilości światowej produkcji.

Całkowitą zatem światową produkcją dzielą się Europa i Ameryka północna, t.j. Stany Zjednoczone A. P. i Kanada. — Do roku 1929 produkcja tych dwu części świata była prawie równą, od następnego jednak już roku nastąpiło wzmoczenie produkcji w krajach europejskich, tak, że w r. 1935 np. produkcja europejska wynosiła  $\frac{7}{10}$ , a produkcja USA zaledwo  $\frac{3}{10}$  produkcji światowej.

### *Światowe zużycie aluminium.*

Zużycie w r. 1929 wyniosło 276 tys. t. Po tym roku następuje systematycznie spadek zużycia, który w r. 1933 z 138 tysiącami ton osiągnął stan najniższy.

Od r. 1934 zaczyna się nie ustający do dziś okres poprawy. — Zużycie już w roku następnym — 1934 — wyniosło 227 tys. t., w r. 1935 — 307.000 t., a w 1936 340.000 t. W tym też roku zużycie aluminium wyniosło dwa i pół razy tyle, ile w r. 1932. Zapotrzebowanie aluminium przypada w 95% na kraje europejskie i półinne kraje świata.

*Zastosowanie aluminium* — jest tak powszechnie znane, że bliższe omówienie zasięgu stosowania tego metalu jako surowca, a po przeróbce i jako półfabrykatu i wyrobu gotowego, jest zbędne.

### *Aluminium Association.*

W roku 1912 zawarły huty europejskie pierwszą konwencję, normującą zbyt przy równoczesnym ustaleniu poszczególnych rynków sprzedaży dla każdego uczestnika tego porozumienia. Był to zatem pierwszy kartel aluminium, który przetrwał do wybuchu wojny w r. 1914.

Okres powojenny tj. od r. 1918 do 1923 r. był bezkartelowy. Producenci, a zatem przemysł hutniczy i przetwórczy nie były krępowane ani w produkcji surowca, ani też w wyrobie i sprzedaży półfabrykatów i wyrobów gotowych.



W r. 1923 zawarte zostało porozumienie producentów europejskich normujące jednak tylko ceny produktu surowego, t.j. hutniczego.

Porozumienie to trwało do r. 1926, w którym nie rozwiązane faktycznie do tego czasu „Aluminium Association“ unormowało po raz pierwszy od zakończenia wojny rynki zbytu dla poszczególnych uczestników tego porozumienia.

Układ ten rozwiązany został w r. 1931, ustępując miejsce powołanej do życia w tym samym roku

#### „Alliance Aluminium Cie“.

Uczestniczą w tym kartelu wszystkie huty niemieckie, szwajcarskie, angielskie, kanadyjskie i część hut norweskich. Wobec tego jednak, że poszczególnym uczestnikom tego kartelu względnie tej „Alliance“ jako takiej przysługuje prawo kontroli produkcji w Austrii (obecnie huty austriackie ipso facto włączone zostały do kartelu) — Hiszpanii, Norwegii i Szwecji, przeto uprawnienia kartelu obejmują faktycznie całkowitą prawie produkcję europejską i kanadyjską. Mimo tak znacznego zasięgu kontroli produkcji przez „Alliance“ — produkcja outsiderów wyniosła w r. 1935 około 2/5 globalnej światowej produkcji. Ta znaczna stonkowo produkcja hut nieskartelowanych nie wpłynęła ani nie wpływa na politykę kartelu, zbyt bowiem tych produktów pozakartelowych nie sięga poza kraj, w którym huty nieskartelowane mają swą siedzibę. — Największym outsiderem jest „Aluminium Co. of America (Koncern Mellona) kontrolujący całe hutnictwo aluminiowe Stanów Zjednoczonych oraz produkcję półfabrykatów i wyrobów gotowych w tym kraju. Ponieważ jednak koncern ten zaspakaja potrzeby tylko rynku krajowego, cały niemal rynek eksportowy jest pod kontrolą kartelu.

#### Ustrój „Alliance Aluminium Cie“.

Kartel ten tworzy pod względem swego ustroju chyba unikat na świecie. Utworzony bowiem został w formie spółki akcyjnej pod firmą „Alliance Aluminium Cie“ S. A. z siedzibą w Bazylei. Podlega zatem ustawodawstwu szwajcarskiemu. — W myśl statutów tej spółki, jest jej zadaniem: „rozwój rynku aluminiowego“. Czas trwania tej spółki ustalony został na lat 99. Posiadanie jednak pewnej ilości akcji uprawnia do wypowiedzenia uczestnictwa w terminie wcześniejszym.

Kapitał akcyjny wynosi 35 milionów fr. szw., z których 1/4 wpłacono gotówką, reszta wniesiona została w... aluminium.

Obowiązki każdego akcjonariusza, unormowane w statucie spółki, wiążą nie tylko samego akcjonariusza ale rozciągają się i na kontrolowane przez tego akcjonariusza huty i t. d.

Rada zawiadowcza, składająca się z 8 do 15 członków delegowanych przez poszczególne „ziomkostwa“ — grupy, wyłoniła ze swego składu specjalny Wydział, składający się również z delegatów poszczególnych krajów — akcjonariuszy, poruczając mu faktyczne i naczelne kierownictwo agendami tej spółki-kartelu.

Kontrolę nad całokształtem działalności tej spółki-kartelu wykonuje jedno z najpoważniejszych szwajcarskich towarzystw powiernika.

Istnieje jednak i statutem przewidziany specjalny Organ kontrolny, składający się z akcjonariuszy.

Polityką kartelu kieruje Wydział, a to w myśl uchwał władz spółki. Uchwały tego Wydziału obowiązują wszystkich akcjonariuszy-uczestników kartelu.

#### Kontyngenty produkcji.

Każda akcja uprawnia do produkcji pewnej periodycznie ustalonej ilości surowca. Wysokość produkcji oznaczona bywa w uwzględnieniu istniejących zapasów oraz chłonności rynków w danym okresie. Początkowo ustalono kontyngenty na okres roczny. Obecnie okres produkcji obejmuje trzy miesiące.

Każda akcja uprawniała początkowo do produkcji 80 t rocznie. W roku 1932 kontyngent ten zmniejszony został do 57,75 t. p. a., w r. 1933 do 50 t. p. a. Od r. 1934 kontyngenty te stale podwyższano, tak, że w r. 1937 wynosiły 100 t. p. a. Przekroczenie ustalonych kontyngentów jest zasadniczo wprawdzie niedopuszczalne — w wypadku jednak takiego wykroczenia przeciw uchwałom Wydziału winien uczestnik-akcjonariusz wpłacić pewną karę umowną do kasy spółki. Wysokość tej kary umownej nie jest zgórą ustalona, zależna jest bowiem od wysokości tej nadprodukcji.

Wobec ogromnego wzrostu zapotrzebowania aluminium w Niemczech udzielił Wydział wykonawczy kartelu niemieckim producentom prawa przekroczenia wyznaczonych im kontyngentów i to na czas ograniczony. Uprawnienia te są i w roku bieżącym jeszcze w mocy.

#### Tworzenie zapasów.

Władze kartelu uprawnione są do wyznaczenia kontyngentów zapasów dla poszczególnych akcjonariuszy i to na okres roczny.

Ponadto, uprawniaoną jest „Alliance“ do skupu nadwyżek produkcji po pewnych zgórą ustalonych cenach, względnie do odstępowania części tych zapasów poszczególnym uczestnikom kartelu i to również po cenach zgórą wyznaczonych. Jest to zatem pewnego rodzaju „clearing“ — skupuje się u tych, którzy zbyt wiele wyprodukowali, by sprzedać tym, którym brakło.

W celu zapobieżenia jednak gromadzeniu zbyt wielkich zapasów — (obawa spekulacji) — ustanowione zostały kary umowne i dla tych akcjonariuszy, którzy ustalone normy tych zapasów przekraczają i to bez faktycznej i uzasadnionej potrzeby.

#### Polityka cen.

Wyznaczeniem cen kartel się nie zajmuje. Zazwyczaj dzieje się tak, że na wewnętrznych rynkach zbytu ceny sprzedażne kształtują się odpowiednio do cen, pobieranych w danym okresie przez największe huty krajowe. Są to zatem ceny wytyczne, które zazwyczaj obowiązują wszystkich producentów i tylko w wyjątkowych wypadkach ulegają zmianie. Tym też tłumaczy się jednolita cena surowca na rynkach odnośnego kraju.

Usiłowania kartelu w kierunku osiągnięcia porozumienia z produkcją przetwórczą osiągnęły już wyniki korzystne, a to w odniesieniu do rynku angielskiego (Imperium) i krajów skandynawskich.

Znamiennym jest, że w okresie ostatnich dziesięciu lat ceny aluminium bezustannie prawie spadały i to w przeciwieństwie do innych metali nie-żelaznych



i to, rzecz szczególna, nawet pomimo, że produkcja światowa nie starczyła na pokrycie zapotrzebowania a i zapasy uchwytne malały coraz to bardziej.

Przyczyny tego zjawiska są następujące:

Budowa nowych hut jest, jak już zaznaczyliśmy, kosztowna. Konkurencja outsider'ów nie wchodzi w rachubę. Istniejące zatem huty mają nader korzystną sytuację gospodarczą, którą odpowiednio też wykorzystują. W wypadku przeto mogą i znacznie nawet obniżyć cenę bez obawy poniesienia strat.

Gdy utworzony został kartel obniżyły się prawie że jednocześnie i koszty sztywne produkcji. Coraz mniej tworzono zapasów, nie sprzedane zaś zapasy można było każdego czasu odsprzedać... kartelowi. W ten sposób wszyscy uczestnicy kartelu mieli zapewnioną racjonalną produkcję i to bez obawy osiągnięcia ujemnych wyników finansowych.

Znaczne korzyści z tego spadku cen odniosły i poszczególne grupy gospodarcze, jak przetwórcy surowca (aluminium surowe), kupujący wyroby aluminiowe i t. d. Przetwórcy kalkulowali na dłuższą metę, nie obawiając się radykalnych zmian w cenach surowca, nabywcy wyrobów gotowych skupywali je po cenach coraz to niższych, co powodowało znów coraz to większy popyt i na surowiec.

Huty zatem wzmagaly produkcję, którą z łatwością zbywały chociaż po cenach niższych. Zwiększony jednak obrót powetował te straty, co prawda teoretyczne tylko. W ten sposób baisse cen aluminium surowego wyszła faktycznie na dobre całemu gospodarstwu społecznemu, względnie poszczególnym jego grupom. Poniżej zamieszczona tabelka daje dokładny obraz rozwoju produkcji cen i zużycia światowego w okresie 1926 — 1935.

Rok	Produkcja światowa t y s i ą c e t o n	Zużycie światowe t o n	cena za aluminium za tonę w złotych przeciętna roczna
1926	195.8	185.5	4660
1927	219.7	199.9	4600
1928	256.0	238.0	4520
1929	280.8	276.0	4210
1930	269.7	210.5	4306
Początek kartelu			
1931	219.5	176.5	3630
1932	153.7	138.3	3200
1933	142.0	158.4	2920
1934	170.8	226.9	2625
1935	259.2	307.0	2570
1936	358.7	410.0	2560
1937			2560

### Wyniki osiągnięte przez kartel.

Sprawną organizacją skartelizowanych producentów. Przyłączenie się do kartelu producentów kanadyjskich, jak wiadomo, jednych z największych na świecie. Lojalna walka z outsider'ami, do których ostatnio zaliczyć należy i ZSRR. Produkcja wszystkich nie skartelizowanych producentów wynosi obecnie 40% globalnej produkcji światowej. Likwidacja niepomierne wielkich zapasów, nagromadzonych w r. 1931. Zapasy te w końcu 1932 starczyły na pokrycie zapotrzebowania światowego na przeciąg 15-tu miesięcy. W końcu 1935 zapasy te wynosiły dzięki trafnej polityce kartelu jeszcze ilość, wystarczającą zaledwo na okres pięciomiesięczny. Obecnie sytuacja jest tego rodzaju, że uchwytne zapasy w poszczególnych skartelizowanych zakładach hutniczych mniejsze są niż wyznaczone przez Wydział kontyngenty. Zabiegi kartelu w kierunku unormowania popytu odpowiednio do istniejących zapasów nie wydały dotąd korzystnych wyników, a to z powodu zbyt wielkiej konkurencji zwłaszcza na rynkach nie pozostających pod ochroną, względnie kontrolą kartelu. Konkurencja ta była też jedną z licznych przyczyn spadku cen.

### Bureau Internationale des applications de l'aluminium.

Podobnie jak w ramach kartelu cyny utworzony został specjalny instytut naukowy „The International Tin Research and Development Council“, którego zadaniem jest usuwanie przeszkód natury technicznej, które utrudniałyby mogły należyte stosowanie cyny w produkcji przetwórczej, wyszukiwanie nowych możliwości stosowania cyny w fabrykacji oraz współpraca z podobnymi instytucjami naukowymi i fachowymi rzeczoznawcami, tak też i w ramach „Alliance Aluminium Cie“ utworzone zostało przez uczestników europejskich Międzynarodowe Biuro dla spraw stosowania aluminium. Zadaniem tej instytucji jest badanie rynków zbytu, wyszukiwanie nowych możliwości zużycia aluminium w produkcji oraz prowadzenie odpowiedniej propagandy w kierunku zwiększenia zapotrzebowania.

W ramach tej instytucji zorganizowano znów cały szereg oddziałów technicznych, podzielonych na grupy narodowościowe. Każda z nich ma przydzielone pewne stałe tematy naukowe i techniczne. Referaty oddzielne są stale wymieniane między poszczególnymi oddziałami, jak np. francuskimi i niemieckimi, co nadzwyczaj ułatwia współpracę i umożliwia wykorzystanie najnowszych zdobyczy technicznych.

## Wiadomości z zagranicy

### Zakupy i inwestycje zagranicą.

**Rumunia:** 3140 izolatorów. Szczegóły i oferty do 22 lipca r. b.: Primaria Municipului Timisoara  
Wyroby szklane, zapotrzebowanie roczne. Szczegóły i oferty do 19 lipca r. b.: Ministerul Sanitatil, Bucuresti.  
Motory dla prądu zmiennego. Oferty do 5 sierpnia r. b.: Casa Autonoma a Monopolurilor, Bucuresti.—

Walec drogowy wagi 10 t. — Oferty do 5 sierpnia r. b.: Prefectura Judetului, Ciuc. —  
400 liczników elektrycznych. Oferty do 19 lipca r. b.: Primaria Municipului, Targu — Mures. —  
**Grecja:** 20.000 m rur wodociągowych wraz z armaturą. Oferty do 17 lipca r. b. Intendantura wojsk, Ateny.—  
85.000 izolatorów. Szczegóły i oferty do 17 lipca r. b.: Dyrekcja P. i T., Ateny. —



- 2 samochody ciężarowe o napędzie gazem drzewnym. Oferty do 17 lipca r. b.: Ministerstwo Rolnictwa, Ateny,  
Aparaty telefoniczne, maszyny telefoniczne, etc. Szczegóły i oferty do 22 lipca r. b.: Dyrekcja P. i T., Ateny. —
- Turcja:** 370 t cynku. Oferty do 11 sierpnia r. b.: Intendantura wojsk, Ankara.  
16 partij żarówek. Szczegóły i oferty do 25 lipca r. b.: Dyrekcja Kolei państwowych, Ankara. —  
20 t aluminium. Oferty do 9 sierpnia r. b.: Warsztaty wojskowe, Ankara. —  
rury lane, żeliwne. Preliminarz 41.500 tur. Ł. Oferty do 18 lipca r. b. Ministerstwo Robót Publicznych, Ankara. —  
70 kas pancernych. Oferty do 26 lipca r. b.: Dyrekcja Kolei państw. Ankara. —  
Motory Diesla. Szczegóły i oferty do 22 lipca r. b.: Dyrekcja Zdrowia publicznego, Istanbul. —
- Portugalia:** Materiały elektrotechniczne. Szczegóły i oferty do 18 lipca r. b.: Arsenal de Alfeite. —  
Urządzenie i materiały dla laboratorium elektrotechnicznego. Szczegóły i oferty do 28 lipca r. b.: Casa Pia de Lisboa. —  
Kable z miedzi elektrotechnicznej. Oferty do 23 lipca r. b.: Porto de Lisboa. —
- Egipt:** 300 liczników elektrycznych. Oferty do 16 lipca r. b.: Ministry of Public Health, Cairo. —  
Instrumenty naukowe. Szczegóły i oferty do 25 lipca r. b.: Public Works Ministry, Cairo. —  
Most zwodzony. Plany i oferty do 2 sierpnia r. b.: State Railways, Cairo. —  
Trzy stacje pomp. Plany szczegóły i oferty do 24 sierpnia r. b.: Ministry of Public Health, Cairo.  
Liczniki elektryczne. Oferty do 16 lipca r. b.: jak wyżej. —  
33,8 km kabla. Oferty do 18 lipca r. b.: State Railways, Cairo. —
- Unia połud. afrykańska:** Mosiądz, bronz, większe ilości. Oferty do 15 sierpnia r. b.: Railways and Harbours, Johannesburg. —  
Blachy miedziane, rury mosiężne etc. Szczegóły i oferty do 8 sierpnia r. b.: jak wyżej. —  
Większe ilości drążków mosiężnych. Szczegóły i oferty do 15 sierpnia r. b.: Railways and Harbours, Johannesburg. —  
Rury miedziane, nitowane. Szczegóły i oferty do 28 sierpnia r. b.: jak wyżej.
- Iran:** 35 t drutu miedzianego. Termin nie wyznaczony. Szczegóły i oferty: Dyrekcja budowli kolejowych, Sepah. —
- Nowa Zelandia:** 25 t ocynkowanej blachy stalowej. Oferty do 1 września r. b.: Post and Telegraph Department, Wellington. —
- Włochy:** Dyrekcja K. P. preliminowała 2 miljardy Litów na zakup taboru kolejowego.
- Jugosławia:** Postanowiona budowa fabryki kabli w Cacak kosztem 50 milj. Dinar. —
- Peru:** Postanowiona budowa kolei linowej z kopalni rudy żelaznej w Yauricocha do głównej linii kolei. Długość nowej kolejki 67,5 km. —
- Kanada:** Postanowiona budowa walcowni aluminium w Montrealu kosztem 150 tys. Ł.  
Postanowiona budowa tartaków na wyspie Anticosti. Koszt 2 milj. Ł. —
- Iran:** Postanowiona budowa fabryki papieru w Isfahan. —  
60 milionów Rial preliminowano na budowę spichrzów. Pierwszy z kolei wybudowany będzie w Teheranie o pojemności 65 tys. t zboża chlebowego. Przy spichrzu powstanie wielki młyn. —
- Nowa połud. Walia:** Preliminowano 10 milj. Ł ang. na elektryfikację istniejących linii kolejowych. —
- Algier:** Postanowiona rozbudowa sieci wodociągowej w Oranie, kosztem 145 milj. franków fr. —
- Mandschukuo:** Postanowiona budowa fabryki upłynniania węgla w Chinchow. —
- Szwecja:** Prywatne koleje w okręgu Gothenburg będą zelektryfikowane. Koszt 18 milionów koron szw. Postanowiona budowa krótkofalowej stacji nadawczej w Gothenburg. Będzie to wspólna stacja dla państw skandynawskich. —
- Norwegia:** Postanowiona budowa chłodni w Maløy. Koszt 320.000 koron norw.
- Indie brytyjskie:** Postanowiona rozbudowa dróg w Madras. Koszt 11,8 milj. Rupij
- Kanada:** Postanowiona rozbudowa sieci telefonicznej w Manitoma. Koszt 145 tys. Ł ang. —
- Meksyk:** Budowa stożni doku suchego na wyspie Ulua. Koszt 150 tys. Ł ang. — A.

*Państwowe Zakłady przemysłowe Hermann Göring A. G. objęły większość akcji austriackich zakładów metalurgicznych. Na zasadzie rozporządzenia właściwych władz Rzeszy przejęły „Reichswerke Hermann Göring“ A. G. większość akcji następujących zakładów przemysłowych w Marchji wschodniej, (dawnej Austrii) Steyer — Daimler — Puch, A. G. —, Maschinen u. Waggon — Fabrik, A. G., Simmering. — oraz cały pakiet akcji „Steirische Gusstalwerke“ A. G. i „Pauker — Werk“, A. G. dawniej Erste Brünnner Maschinenfabrikgesellschaft.*

*Dalsze ograniczenie użycia miedzi, cynku i niklu w Niemczech. Urząd nadzoru metali nieszlachetnych wydał zakaz używania miedzi i cynku i stopów z tych metali przy wyrobie autotypij. W miejsce tychże używanym być ma magnezium. — Ponadto zakazanym zostało używanie miedzi i niklu oraz kompozycji z tych metali przy fabrykacji maszyn oraz aparatów świetlnych, naświetlających, ogrzewających i pokrewnych.* A.

## W sprawie urlopów

*Deficytowy charakter turystyki zagranicznej w Polsce, wyrażający się znaczną przeważką wyjazdów obywateli polskich za granicę nad przyjazdem turystów zagranicznych do Polski, powoduje poważny odpływ dewiz na cele czysto konsumpcyjne. Aktualna sytuacja państwowa nie pozwala jednak na zbyt znaczne wydawanie rezerw dewizowych na cele nieprodukcyjne, i zgodnie z tym wylania się konieczność powstrzymania odpływu zagranicznych środków płatniczych na cele turystyczne.*

*W związku z tym, zwracamy się do zrzeszonych fabryk o zaapelowanie do swoich pracowników o ograniczenie do minimum wyjazdów za granicę, na cele lecznicze i rozrywkowe i do spędzenia tegorocznego lata w uzdrowiskach i na letniskach polskich.*