

Polskie prawo patentowe

Niedawno ukazała się na półkach księgarskich praca pp. Dr. Adama Ponikty i Jana Gutowskiego o Polskim Prawie Patentowym, ze wstępem Prof. Dr. F. Zolla, autora projektów ustaw o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych (Warszawa 1935 str. XII + 395, Gebethner i Wolf).

Wstęp Prof. Zolla daje teoretyczne omówienie wszystkich rodzajów własności przemysłowej. Następnie dają autorzy teksty dekretu z 22 marca 1928 roku o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych, zaopatrzonego wyczerpującym komentarzem.

W części drugiej podają autorzy wybór ustaw, dekretów i rozporządzeń wykonawczych oraz teksty konwencji międzynarodowych, dotyczących zagadnień związanych z ochroną wynalazków, wzorów i znaków towarowych.

W komentarzach uwzględnili autorzy szczegółowo orzecznictwo N. T. A. i Sądu Najwyższego.

Książka ma przedewszystkiem znaczenie praktyczne. Zadanie swoje spełni z powodzeniem, dzięki jasnemu wyczerpującemu omówieniu przepisów ustawy oraz zebraniu całego materiału ustawodawczego i wszelkich przepisów wykonawczych mających jakikolwiek związek z zagadnieniem ochrony własności przemysłowej.

Polityka niewłaściwego porozumienia

Faworyzowanie Gdańska z krzywdą Gdyni

Żle dzieje się nad polskim morzem. Żle jest w Gdyni! Dlaczego? Jakto? Przecież praca w porcie nie ustaje, port i miasto rozrastają się, zwiększają się obroty, przybywa coraz więcej ludności, powstają nowe firmy itd. itd. — a jednak jest źle!

Napływ przyjeżdżających turystyka nadmorska rozwija się wspaniale. Żyliśmy się z Gdynią i morzem. Ale właśnie dlatego, że żyliśmy się z polskim morzem i polskim portem i uważamy je za rzecz codzienną i naturalną, nie wolno nam patrzeć na to, co dzieje się na wybrzeżu, przez pryzmat nastrojów „święta morza”, czy innej propagandowej uroczystości.

NIEPOTRZEBNA SYMBIOZA

Żle przedstawiają się nasze interesy w Gdyni. Gdynia, która zaczęła dorównywać Gdańskowi, a w wielu dziedzinach go przewyższać, ma iść z nim ramię w ramię, hamując swój rozwój w imię współdziałania. Gdynię kosztuje to drogo. Traci ona na tej symbiozie swą zdolność konkurencyjną, swoje najcenniejsze atuty atrakcyjne.

Ważymy chociażby koszt pracy w Gdyni. Nowoczesna Gdynia może pracować znacznie taniej od Gdańska, nie posiadającego rów-

nie zmodernizowanych urządzeń. Gdynia pracuje po cenie wyższej, niżby to wypadło z jej kalkulacji handlowej. Taki anormalny stan rzeczy wynika z przyjęcia fałszywego założenia, że Gdańsk i Gdynia tworzą jeden kompleks gospodarczy. Sytuację taką stworzyło porozumienie z Gdańskiem i układy z Niemcami, jednak go gospodarzo niewłaściwie.*)

Analizy polityczne, ani ekonomiczne nie uzasadniają podobnego stanu rzeczy i nie tłumaczą tej polityki, która jest oficjalną doktryną Min. Przemysłu i Handlu.

Normalny rozwój, siły gospodarcze, które umożliwiły wzrost Gdyni działają nadal w tym samym kierunku, a z coraz bardziej rosnącym natężeniem. W tych

*) „Gdańsk i Gdynia — to jeden kompleks”. Ed. Fiszer.

	Gdynia	Rok 1932	1933	Gdańsk
Ruch statków:	3.610	—	4.637	4.355
Wesło statków	—	—	—	—
Ruch pasażerski:	—	—	—	—
Przyjechało osób	10.427	—	1.772	10.638
Wyjechało osób	7.805	—	354	9.999
Towary:	—	—	—	—
Przewóz (w tys. tonn)	347	—	345	699
Wywóz	4.547	—	5.122	4.988

Brytyjcy przemysłowcy węglowi jadą do zagłębi

Wczoraj popołudniu odbyło się plenum konferencji, które rozpatrzyło wyniki dotychczasowych rokowań.

Dość część delegacji angielskiej oraz dyrektor departamentu Paulkner udali się do zagłębi węglowych, ce-

warunkach rozkładanie ciśnienia na Gdynię — na dwa porty Gdynię i Gdańsk i to za cenę krzywdy Gdyni, nie jest słuszne.

Oczywiście dwa porty lepiej mogły podobać zadaniu niż jeden. To prawda. Ponadto nie leży w granicach naszych celów, niszczenie Gdańska i doprowadzanie go do ruiny. Nie jesteśmy przeciwni współdziałaniu obu portów, ale stanowczo sprzeciwiamy się zbyt daleko posuniętej faworyzacji Gdańska.

Dalsza rozbudowa Gdyni, jako portu polskiego musi być prowadzona. Jej uprzywilejowanie stanowiskowo powinno zostać utrzymane.

DYNAMIKA OBROTÓW

Jaka jest dynamika pracy obu portów bałtyckich łatwo to ocenić na podstawie zestawionych danych:

	Gdynia	Rok 1932	1933	Gdańsk
Ruch statków:	3.610	—	4.637	4.355
Wesło statków	—	—	—	—
Ruch pasażerski:	—	—	—	—
Przyjechało osób	10.427	—	1.772	10.638
Wyjechało osób	7.805	—	354	9.999
Towary:	—	—	—	—
Przewóz (w tys. tonn)	347	—	345	699
Wywóz	4.547	—	5.122	4.988

Kierunek rozwojowy

Proporcje te wskazują dostatecznie, jaki jest naturalny kierunek rozwojowy polskiej ekspansji na morzu i w jakiej zależności kształtują się obroty Gdyni i Gdańska. Oczywiście należy

wziąć pod uwagę, że niektóre z przytoczonych rezultatów zostały osiągnięte niejako w drodze mechanicznej jak na przykład: ruch pasażerski (polityka emigracyjna i t. p.). Ale przecież chcąc stworzyć własną bazę morską, własny samodzielny port oraz flotę handlową, trzeba wyznaczyć pewne

łożyska naturalnej ekspansji. Nie byłoby zapewne dzisiejszej potężnej handlowej floty brytyjskiej, gdyby nie słynny „akt nawigacyjny” i cała późniejsza morską politykę protekcyjną Anglii.

Walka o nowe posady w ubezpieczeniach

W sprawie obsadzenia stanowisk kierowniczych w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, po centralizowaniu w nim od 1 stycznia 1935 wszystkich agend ubezpieczeniowych, ścierają się z sobą rozmaite ambicje personalne, toteż ciągle zmieniają się nazwiska osób, wymienianych w charakterze kandydatów do objęcia.

Obecnie mówią w kręgach kompetentnych, jakoby prezesem Zakładu miał być mianowany b. wiceminister Opieki Społecznej, p. Duch, dyrektorem zaś obecny dyrektor Departamentu Ubezpieczeń w Min. Opieki p. Lgocki. Jednak i wiceminister Rożnowski kandyduje do prezury.

PROPORCJE

Jak widać z powyższego zestawienia od r. 1932 do 1933 wzrósł ilości statków, wpływających do Gdyni wyniósł ponad 20 proc., podczas gdy jednocześnie w Gdańsku nastąpił spadek o blisko 8 proc.

Obrót pasażerski, po stronie przyjazdów do Gdyni w r. 1932 był prawie 6 razy większy od obrotu Gdańska, a w r. 1933 nawet już ponad 7 razy większy. Jeszcze jaskrawiej rysuje się stosunek po stronie wyjazdów. W r. 1932 z Gdyni wyjechało 22 razy więcej osób niż z Gdańska, w r. 1933 już 66 razy więcej!

Ruch towarowy kształtował się, po stronie przywozu, dając Gdyni w okresie 1932 — 1933 przewagę, wynoszącą ponad 50 proc. przy spadku Gdańska ponad 23 proc. Przyczem stosunek przywozu, który w r. 1932 wynosił się jak 1:1 — Gdańsk — Gdynia, w r. 1933 zmienił na 2:1 na korzyść Gdyni.

Po stronie wywozu towarów: Gdynia osiągnęła przewagę blisko o 9 proc., przy niższym Gdańsku ponad 10 proc.

KIERUNEK ROZWOJOWY

Proporcje te wskazują dostatecznie, jaki jest naturalny kierunek rozwojowy polskiej ekspansji na morzu i w jakiej zależności kształtują się obroty Gdyni i Gdańska. Oczywiście należy wziąć pod uwagę, że niektóre z przytoczonych rezultatów zostały osiągnięte niejako w drodze mechanicznej jak na przykład: ruch pasażerski (polityka emigracyjna i t. p.). Ale przecież chcąc stworzyć własną bazę morską, własny samodzielny port oraz flotę handlową, trzeba wyznaczyć pewne

PRZESUNIĘCIA

Pewne proporcje uległy już zmianie; nastąpiły pod wpływem nowego kursu pewne przesunięcia, zawsze opalone przez Gdynię, ceną uszczuplenia możliwości jej naturalnego rozwoju. Skutki wielu posunięć nie zarysowały się jeszcze dość wyraźnie. Trzeba nieco poczekać.

Mimo to jednak musimy zaznaczyć, że w naszej wymianie towarowej (i osobowej) z zagranicą musi być nadal utrzymana zasada faworyzowania Gdyni. Z Gdańska, jako drugiego portu naszego obszaru celnego, możemy korzystać, ale tylko w taki sposób i w takim zakresie, jaki wymagany jest dla uzupełnienia pracy Gdyni, gdyż ta nie może podobać wszystkim naszym potrzebom.

W KILKU WERSZACH

KONTROLA CEN W NIEMCZECH

W Dzienniku Ustaw Rzeszy ogłoszono rozporządzenie komisarskie dla nadzoru cen, dr. Goerdelera, dotyczące cen związków i podrzędnych artykułów pierwszego potrzeby. W myśl rozporządzenia, uchwały związków i organizacji o ustalaniu cen, ogłoszone być mogą tylko za zezwoleniem komisarskim Rzeszy, lub jego pełnomocników. Producentom i grosistom zabroniono ustalania cen dla handlu detalicznego bez uprzedniego zezwolenia komisarskiego. Postanowienie to ma ograniczyć wydawanie t. zw. artykułów markowych, uzależniając je od decyzji komisarskiej.

Wreszcie zakazano włączania między wytwórców a konsumentów pośredników, z punktu widzenia społecznego niepotrzebnych i przyczyniających się tylko do podrożeń towaru. Urzędowy komentarz zaznacza, że w każdym poszczególnym wypadku zagadnienie, jaki pośrednik między wytwórcą a konsumentem mają być uważani za szkodliwych i zbędnych — zależnie będzie od decyzji komisarskiej Rzeszy.

WYMOWA LICZB

W ciągu 6-ciu dni przechodzi przez port gdyniński średnio 170.000 tonn towarów, gdy tymczasem przez port gdański średnio 145.000 tonn.

We wrześniu 1933 roku było czynnych 7 cementowni, 395 cegielni, 38 hut szkła, 50 zakładów elektrotechnicznych, 41 fabryk papieru, 330 tartaków. We wrześniu b. r. czynnych było w kraju 10 cementowni, 420 cegielni, 43 huty szkła, 60 zakładów elektrotechnicznych, 44 fabryki papieru, 366 tartaków.

Poszatni przywieźliśmy we wrześniu 1934 roku 99 kw. ogórków zagranicznych (z Niemiec), 254 kw. jabłek zagranicznych (przeważnie z Węgier), 3497 kw. śliwek zagranicznych (z czego 1735 kw. z Jugosławii) i 6 kw. cebuli z Niemiec.

Na giełdach

GIEŁDA PIENIĘŻNA

Waluty: Dolar 5.29; frank francuski 34.90; frank szwajcarski 171.80; funt szterling 26.48; marka niemiecka 185.5; szyling austriacki 99; korona czeska 21.25.

Monety: Dolar złoty 8.92.5; rubel złoty 4.60.

Dewizy: Berlin 213.15; Belgia 123.65; Gdańsk 172.73; Holandia 358.50; Londyn 26.46; Nowy Jork 5.30; Nowy Jork (kabel) 5.30.37.5; Paryż 34.92; Praga 22.13; Szwajcaria 172.15; Sztokholm 136.60; Włochy 45.38.

Papiery procentowe: 3 proc. Poż. Budowlana 45; 4 proc. Poż. Dolarowa 53.5; 4 proc. Poż. Inwestycyjna 115; 5 proc. Poż. Konwersyjna 64; 6 proc. Poż. Dolarowa 72; 8 proc. Poż. Dłoniowska 84; 7 proc. Poż. Stabilizacyjna 70.25; 4.5 proc. Listy Zast. Ziemskie 50; 7 proc. Listy Zast. Ziem. Dolarowe 46; 4.5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 64; 5 proc. skontowane L. Z. T. K. 60.

Akcje: Bank Polski 93.5; Lilpop 10.50; Starachowice 12.15; Warsz. Tow. Akc. Fabr. Cukru 27.75.

GIEŁDA ZBOŻOWA

Warszawa. 14. 11. — Giełda zbożowa franco Warszawa za 100 kg.: żyto I standard 700 gl. 14.00—14.50; II stand. 687 gl. 13.50—14.00; pszenica jara czerwona szklista 775 gl. 19.50—20.00; pszenica jednolita 742 gl. 18.50—19.00; pszenica zbierana 781 gl. 17.50—18.00; owies I stand. niezadecyzowany 497 gl. 16.00—16.50; owies II stand. lekko zadecyzowany 468 gl. 15.00—16.00; III stand. 488 gl. 14.50—15.00; jęczmień przemysłowy 678,673 gl. 17.00—17.50; 620.5 gl. 15.50—16.00; jęczmień browarny 689 gl. 19.50—21.00; jęczmień o wadze 649 gl. 15.75—16.25; groch polny z workiem 26.00—28.00; groch Wiktoria z workiem 47.50; wyka 21.00—22.00; peluska 21.50—22.50; rzepak i rzepak zimowy 44.00—45.50; rzepak i rzepak letni 39.50—41.00; łubin nieb. 7.00—7.50; łubin złoty 8.50—9.50; koniżyna czerwona surowa 10.00—12.00; koniżyna czerwona bez kanianki o czystości 97 proc. 125.00—140.00; koniżyna biała surowa o czystości 97 proc. 95.00—120.00; koniżyna biała surowa 65.00—80.00; mak niebieski z workiem 43.00—46.00; ziemniaki jadalne 3.25—3.50; mąka gat. I B 31.00—33.00; I C 29.00—31.00; I D 27.00—29.00; I E 25.00—27.00; gat. II B 23.00—25.00; II D 22.00—23.00; II F 21.00—22.00; II G 20.00—21.00; gat. III A 15.00—16.00; mąka żytnia I 55 proc. 24.00—24.50; mąka 0-65 proc. 23.00—23.50; II gat. 17.00—18.00; mąka żytnia razowa 17.00—18.00; mąka żytnia posieciada 14.00—15.00; otręby pszenne gr. stand. 11.00—11.50; pszen. średnie 10.00—10.50; otręby pszenne młakie 10.00—10.50; żytnie 9.00—9.50; kukurydza 16.25—16.75; rzepakowe 12.75—13.25; kukurydza słonecznikowa 42-44 proc. 17.25—17.75; śruta sojowa 21.00—21.50; siemię lniane 44.00—45.50. Ogólny obrot 1.706 tonn w tem żyta 260 tonn. Uspokojenie spokojne.

Uzdrowić polskie spółdzielnie

Rusini, Żydzi i Niemcy nie mogą nas dystansować

Słaby rozwój polskiego ruchu spółdzielczego stanowi już oddawna poważną lukę w postępie gospodarczym naszego narodu. Wystarczy spojrzeć na statystykę, żeby się przekonać, że jesteśmy bici już nie tylko przez Żydów, ale także przez Rusinów i Niemców. W ciągu ostatnich 2 lat liczba polskich spółdzielni zmalała z 6777 na 6421, gdy równocześnie przybyły 42 nowe spółdzielnie ruskie, 37 niemieckich i 77 żydowskich. Na 1 stycznia bieżącego roku istniało w Polsce 6421 spółdzielni polskich wobec 5341 mniejszościowych, t. zn. zaledwie 55 proc. spółdzielni było polskich.

Ten niepomysłny stan skłonił niektórych do wyciągania wniosków, że Polacy są niezdolni do pracy spółdzielczej i że niema już na to żadnego ratunku. Tymczasem słaby rozwój naszej spółdzielczości nie ma nic wspólnego z naszym charakterem narodowym, chodzi prosto o pewne błędy organizacyjne.

Kooperatyści ruscy czy niemieccy zrozumieli już dawno, że jednym z warunków pomyślnego rozwoju ich organizacji jest jednostajna organizacja i usunięcie wszelkiej zbytecznej konkurencji. Tymczasem, u nas do zjednoczenia bynajmniej nie spie-

szono. W roku 1924 powstały dwa wielkie zespoły „Zjednoczenie”, reprezentujące interesy wyłącznie rolnicze i jednoznaczne spółdzielnie typu Schulzeis, „Unia” spółdzielni typu Raiffeisena, obejmujących również interesy drobnomieszczańskie. Poza temi dwoma wielkimi zespołami spółdzielni wytwórczych powstał Związek Spółdzielni Spożywców, Związek Spółdzielni Wojskowych i szereg drobniejszych, reprezentujących interesy konsumenta.

Ujemne skutki tak wielkiego rozbieżności ruchu spółdzielczego musiały dać się odczuć. Brak rozgraniczenia zakresu działania pomiędzy poszczególne spółdzielnie musiał doprowadzić do kosztownej konkurencji i do zahamowania rozwoju. Ale te prawdy zrozumieli dopiero niedawno. Rada Spółdzielczości przeprowadziła w ubiegłym miesiącu szereg uchwał, skierowanych ku zjednoczeniu ruchu spółdzielczego. Przedewszystkiem ma więc być utworzony jeden Centralny Związek Spółdzielni Wytwórców Rz. Pol. w Warszawie. Zostały już nawet zrobione pierwsze kroki ku połączeniu „Unii” i „Zjednoczenia”. Jeśli rzeczywiście połączenie to dojdzie do skutku, będziemy mogli narazie oczekiwać jakiejś istotnej zmiany w rozwoju tego doniosłego działu naszej gospodarki, i przekonamy się, że Polacy i w tej dziedzinie mają zdolności zupełnie wystarczające.

Największy wybór kapeluszy piślnych
Młodkowski, Pl. 3 Krzyży 18

Józef Gwizdalewicz

Z pamiętników szofera Pierwsza praca

Podziękowałem za wszystko, i udałem się na nocleg w Łowiczu, bo byłem bardzo zmęczony, a do Warszawy mogłem przecież pojechać nazajutrz rano.

Na drugi dzień w Łowiczu był jarmark, z czego skorzystałem i zakupiłem masła i różnego drobiu dla mojej matki. Jadąc do Warszawy miałem ciężką podróż. Cała szosa była zawalona wojskiem, tak piechotą jak kawalerią i artylerią. Po przybyciu do Warszawy, zamówiłem kupione zapasy do moich rodziców, którzy mnie przyjechali z otwartymi rękoma. Samochód po wyczyszczeniu postawiłem w garażu, postanawiając czekać na powrót mojego pana.

Po kilku dniach wrócił do Warszawy mój chlebodawca, który opowiedział mi, że ledwo się przedostał do Kutna, bo Niemcy już zajęli Chodów.

Rosjanie ogłosili w Warszawie powtórna rekwizycję wszystkich prywatnych samochodów, nakazując dostarczenie ich, na oznaczo-

ny dzień, do koszar litewskiego pułku, róg Nowowiejskiej i Alei Szucha. Tam na olbrzymim placu stanęły setki samochodów prywatnych, między którymi znajdował się i nasz Studebaker. Komisja wojskowa chodziła po placu szacowała wozy, na które zaraz wydawali właścicielom kwity. Tego samego dnia, po zabraniu przez wojsko naszej maszyny mój pan zapłacił mi pensję i zwolnił mnie z posady. Rozstałem się z nim bardzo serdecznie, bo przez cały czas mojej pracy u niego było mi bardzo dobrze i gdyby nie wybuch wojny, to nie prędko byłibyśmy się rozstali.

Wojska rosyjskie, które stały garnizonem w Warszawie, już wtedy wyszły z koszar na front. Widziałem jak Alejami Ujazdowskimi szedł cały pułk Lejb Gwardji Litewskiej, z orkiestrą na czele, która grała im marsza na pożegnanie. Oficerowie jechali na koniach weseli i uśmiechnięci, a niektórzy z nich trzymali w ręku bukiety kwiatów. Szli oni

pewni zwycięstwa, nie wiedząc o tem, że wkrótce będą rozbici w Prusach Wschodnich.

W dwa dni po zarekwirowaniu samochodów, zjechała do Warszawy szósta automobilowa rota, która stanęła w koszarach, pozostałych po litewskim pułku. Na placu w owym pułku stały wszystkie zarekwirowane samochody, które zaraz przyjęto. W Warszawie zrobił się wielki brak szoferów, ponieważ ci co uważali, że mogą być wzięci do wojska z poboru, już przy pierwszej rekwizycji powiadali na nowe samochody i powyjeżdżali do różnych sztabów i oddziałów na służbę. Ci, co nie obawiali się służby wojskowej, jeździli na taksówkach, i zarabiali ogromne pieniądze.

Tymczasem na placu litewskiego pułku stały różne samochody, na których nie było komu jeździć. Zostałem od razu przyjęty do szóstej roty na jazdę. Wybrałem sobie nowiutki wóz marki Studebaker i dostałem pomocnika kaptura, który pochodził z dalekiej Rosji. Był on w randze unter-officera, a ja narazie jeździłem w ubraniu cywilnym, mając tylko zaświadczenie szóstej rot. Ponieważ miałem prawo jazdy i dwa dobre świadectwa z poprzedniej pracy, więc byłem uznany jako

„opytany szofer” co oznaczało, że jestem szoferem rutynowanym. Dostawałem ważne polecenia, z którymi jeździłem w drogę, mając przy sobie pomocnika, ubranego po wojskowemu. Kilkakrotnie jeździłem do fortecy Iwanogrod, która obecnie nazywa się Dęblin. Tam mój pomocnik wręczał papiery, załatwiał sprawę, i po otrzymaniu odpowiedzi wracał mi spowrotem.

Jednego razu zostaliśmy wysłani do sztabu kawalerijskiej dywizji, która stała pod Sieradzem, przy rzeczce. Byłem wtedy młody i wesół, wojna wydawała mi się zabawą, rozpędzałem maszynę na szosie na cały gaz, a dla dodania efektu zrobiłem dużą dziurę w murze wybuchowej, żeby samochód głośno warczał. Pomocnik mój był tak samo wesół i chłop. Bardzo się cieszył, że został wzięty do automobilowej rot, przez co niepotrzebował się narażać na śmierć, a że był bogaty z domu, więc miał przy sobie dużo pieniędzy i fundował różne smaczne rzeczy, na popas. Przez Łódź przejechaliśmy jak huragan. Po przybyciu na miejsce zobaczyłem wojsko, które szykowało się do bitwy z Niemcami. Mój pomocnik poszedł załatwiać sprawę, a ja udałem się

na miejsce, gdzie leżał niemiecki areoplan, zestrzelony przez rosyjskie wojsko. Po obejrzeniu szczątków, podniosłem z ziemi kilka kawałków aluminium, które zabrałem z sobą na pamiątkę.

Przed samym naszym odjazdem, zobaczyliśmy w powietrzu jak płynął majestatycznie duży niemiecki zeppelin, który szedł tak nisko, że widać było całą gondolę, a nawet można było zobaczyć wyglądających członków załogi. Żołnierze rosyjscy zaczęli strzelać do zeppelina z karabinów, a za parę minut usłyszeliśmy huk polowych armat. Widzieliśmy jak pociski armatnie rozrywały się blisko balonu, lecz żadne nie mógł go uszkodzić. Widząc wokół balonu dziesiątki białych dymów, drżałem cały ze wstruszenia. Byłem przekonany, że za chwilę balon będzie trafiony i zacznie spadać na ziemię, lecz do tego wcale nie doszło. Balon wznosił się coraz wyżej, i powoli oddalał się w stronę Łodzi. My, jadąc w stronę Warszawy, długo jeszcze widzieliśmy na swojej drodze zeppelin, który wbił się w górę bardzo wysoko i wyglądał zdaleka jak małe blyszczące cygare.