

# POLSKA GOSPODARCZA TYGODNIK



ZESZYT  
MOTORYZACYJNY

1936

**POLSKIE  
KOPALNIE SKARBOWE**

**NA GÓRNYM ŚLĄSKU**

SPÓŁKA DZIERŻAWNA  
SPÓŁKA AKCYJNA  
SOCIÉTÉ FERMIÈRE DES MINES  
FISCALES DE L'ÉTAT POLONAIS  
EN HAUTE-SILÉSIE.



**CHORZÓW I G. ŚL.**

RYNEK, L. 915.

TELEFON 409-01

SPRZEDAŻ

WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW I SIARCZ. AMONU

Z KOPALNÍ „KRÓL, BIELSZOWICE, KNURÓW.”

ADR. TELEGR. SKARBOFERME CHORZÓW



Polska posiada pierwszorzędnej jakości własne materiały pędne i smarowe, pokrywając CAŁE ZAPOTRZEBOWANIE wewnętrzne niespełna POŁOWĄ swej wytwórczości.

Nadwyżka - ... konieczności dotychczas eksportowana ze stratą, - pozostając w kraju z chwilą RUSZENIA Z MARTWEGO punktu sprawy motoryzacji, wystarczy dla utrzymania w ruchu WIELOKROTNIE WIĘKSZEJ niż obecnie ilości pojazdów mechanicznych.

## Towarzystwo Kopalń i Zakładów Hutniczych Sosnowieckich SPÓŁKA AKCYJNA

istniejące od 1890 r., jest na terenie Zagłębia Dąbrowskiego największym spośród towarzystw przemysłu węglowego.

Główną podstawę dla rozwoju Towarzystwa stworzyły **rozległe nadania górnicze**, zwłaszcza nadania na węgiel, obejmujące powierzchnię 6500 hektarów i położone przeważnie w okolicach Sosnowca, Będzina i Dąbrowy Górniczej.

Z 5 wielkich kopalń węgla, należących do Towarzystwa, których roczna zdolność produkcyjna przewyższała 4000 000 t, wobec zmniejszonych potrzeb rynkowych — wydobyte skoncentrowano obecnie tylko na kopalniach: Milowice, Modrzejów i Niwka, stojących na wysokim poziomie technicznym i eksploatujących na głębokości 300 ÷ 600 m znany ze swej jakości bogaty pokład Redenowski. Obecnie roczna produkcja waha się ok. 1 miljn. tonn.

Oprócz wysyłki węgla w kraju na potrzeby przemysłu i opału domowego, oraz dla kolei i instytucji państwowych — Towarzystwo Kopalń Sosnowieckich rozwinęło bardzo znacznie eksport węgla zagranicę: do Austrii, Węgier, Czechosłowacji, Francji, Włoch, Hiszpanji, Szwecji, Finlandji, Danji, Norwegji, Belgji, Holandji, krajów półwyspu bałkańskiego i t. d. W ciągu ostatnich 10 lat Towarzystwo wysłało ogółem zagranicę 3·5 miljn. tonn węgla.

Poza tem Towarzystwo prowadzi na dużą skalę urządzone **Centralne Warsztaty Mechaniczne w Niwce**, zaopatrzone we wszelkiego rodzaju nowoczesne obrabiarki i produkujące różne urządzenia kopalniane, sortownicze, transmisyjne, przesuwalnie wagonowe i t. p.

Ogółem zatrudnia obecnie Towarzystwo 3 500 robotników i 260 urzędników.

Siedziba Zarządu Towarzystwa w Sosnowcu ul. 3 Maja 27.  
Siedziba Spółki Akcyjnej i Rady Nadzorczej Warszawa, ul. Kapucyńska 3.

1670

## Śląskie Kopalnie i Cynkownie, Spółka Akcyjna

KATOWICE

dostarczają z własnej produkcji:

cynk, pył cynkowy, blachę cynkową, kubki cynkowe, węgiel, kwas siarkowy 60 i 66%, kwas siarkowy, kwas azotowy, kwas solny, sól glauberską, siarczan cynku, antychlor, dwusiarczyn sodu 60/62% SO<sub>2</sub>, siarczan żelazowy, litopon i szarak metalowy  
ziemie odbarwiające

**Oferty i wzor  
wysła się odwrotnie**

1667

## TOWARZYSTWO FRANCUSKO-WŁOSKIE DĄBROWSKICH KOPALŃ WĘGLA W DĄBROWIE GÓRNICZEJ

Szyby: Paryż, Chaper, Koszelew, Św. Barbara

WYDOBYCIE ROCZNE: 1 000 000 TONN

WĘGIEL o długim płomieniu,  
BRYKIETY na opał domowy,  
do kotłów i generatorów

1666

# Zakłady Hohenlohego — Hohenlohe = Werke

SPÓŁKA AKCYJNA — WĘLNOWIEC, GÓRNY ŚLĄSK

TELEFON: KATOWICE Nr. 33-971 ———— ADR. TELEGR.: HOHENLOHE, WĘLNOWIEC, GÓRNY ŚLĄSK

ODDZIAŁ I:

### Węgiel

WĘGIEL PŁOMIENNY Z KOPALN  
MAKS. WUJEK  
BRYKIETY Z KOPALNI WUJEK  
MARKI HW.

ODDZIAŁ II:

### Metale

CYNK H. H. KORONA (PODWÓJNIE RAFI  
NOW.), CYNK HOHENLOHE (RAFIN. I NIE  
RAFIN.), PYŁ CYNKOWY, BLACHA CYN  
KOWA, ORYGINALNY OŁÓW HUTNICZY

ODDZIAŁ III:

### Kwasy

KWAS SIARKOWY (60° BE) TECHN.  
CZYSTY  
KWAS SIARKOWY OD 92 — 100%  
OLEUM 12%, OLEUM 20%

Czernickie Towarzystwo Węglowe — Czernitzer Steinkohlen-Bergbau, Spółka Akcyjna  
KOPALNIA HOYM ———— poczta i stacja kolejowa NIEWIADOM-GÓRNY

Górnośląski węgiel kamienny pierwszorzędnej jakości  
zawartość kalorii 7 200 ÷ 7 800, popiołu ok. 4%.

Fulmen Górnośląski Handel Węgla, Spółka z ogr. odp., Węlnowiec, Górny Śląsk  
Telefon: Katowice Nr. 33-971 Adres telegraficzny: Fulmen Węlnowiec

Wylączna sprzedaż węgla z kopalń Zakładów Hohenlohego — Hohenlohe-Werke, Sp. Akc. i Czernickiego Towarzystwa Węglowego, Spółka Akcyjna

1664

# Rybnickie Gwarectwo Węglowe

KATOWICE

POWSTAŃCÓW 49

## KOPALNIE WĘGLA :

ANNA POD PSZOWEM, EMA POD RADLINEM, ROEMER POD NIEDOBZCZYCAMI,  
CHARLOTTE POD RYDUŁTOWAMI

WĘGIEL KOKSOWY, GAZOWY  
I PLOMIENNY. Sortymenty poniżej  
70 mm płókanne. Konwencyjna klasa  
jakościowa I-a. Wartość opalowa  
7400 ÷ 7800 kaloryj

BRYKIETOWNIE: Kopalnia Ema  
i kopalnia Roemer. Brykiety R. G.  
po 600, 1000, 3000 i 6000 gr.  
Brykiety jajowe z płókanego miálu  
węglowego, klasa jakościowa I.  
Wartość opalowa 7500 kaloryj

KOKSOWNIA „KOPALNIA EMA“ Koks wysokopieczony, opalowy  
oraz siarczany amonu :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-: :-:  
Wytwórnia benzolu i destylacja smoly „Kopalnia Ema“. Benzol samochodowy,  
benzol 90%-owy, toluol, solventnafta, oleje smołowe :-: :-: :-: :-: :-:

## CENTRALE SPRZEDAŻY:

węgla, koksu i brykietów: „Robur“ Związek Kopalń Górnośląskich, Spółka komandytowa,  
Katowice, Powstańców 49. Benzolu, amonjaku, produktów smołowych: Związek Koksowni,  
Spółka z ogr. por., Katowice, Powstańców 50

1672

# GIESCHE, SPÓŁKA AKCYJNA

WĘGIEL KAMIENNY.

CYNK: surowy, rafinowany, elektrolityczny, prasowany, BLACHA CYNKOWA.

KADM, OŁÓW, WYROBY OŁOWIANE, KWAS SIARKOWY, OLEUM.

WYSOKOWARTOŚCIOWE WYROBY SZAMOTOWE:

CEGŁA WYMIARÓW NORMALNYCH I KSZTAŁTOWA półkwaśna, neutralna, zasadowa, wysokozasadowa, kwasoodporna, izolacyjna dla cegieł, wapienników, cementowni, szklarni, przemysłu metalurgicznego, cukrowniczego, naftowego, chemicznego

PORCELANA:

STOŁOWA: biała i dekorowana, APTECZNA I LABORATORYJNA, ELEKTRO-  
TECHNICZNA: instalacyjna, jak: izolatory, rolki, tulejki, fajki, rozetki sufitowe i t. p.  
MONTAŻOWA, jak: gniazda, wyłączniki, oprawki, bezpieczniki, armatury hermetyczne i t. p. IZOLATORY do wysokiego napięcia do 35000 V.

KATOWICE

UL. PODGÓRNA Nr. 4

1660

## **STAL NARZĘDZIOWA, WĘGLISTA, STOPOWA i SZYBKOTNĄCA**

wysokowartościowa o największej sprawności dla wszelkiego rodzaju narzędzi tnących i tłoczących

## **STAL KONSTRUKCYJNA, WĘGLISTA i STOPOWA**

dla najbardziej odpowiedzialnych konstrukcyj, a mianowicie: do budowy samolotów, samochodów, silników oraz wszelkiego rodzaju ustrojów maszynowych

## **S T A L R E S O R O W A**

Krzemowa, manganowa, oraz specjalna na najbardziej narażone ustroje sprężynujące

## **STAL NIERDZEWNA i KWASOODPORNĄ**

## **C Z Ę Ś C I K U T E**

Odkucia surowe ze stali węglistej i chromoniklowej do silników samochodowych i lotniczych, do podwozi samochodowych, oraz dla innych celów, jakoto: wały proste, kołnierzone, wykorbione, krzywulce, korbowody, tarcze i pierścienie do turbin, części okrętowe, części maszyn i narzędzi górniczych, części młotów, oraz bloki z naszych stali specjalnych na matryce i t. p.

## **C Z Ę Ś C I P R A S O W A N E**

Ramy samochodowe, oraz inne części tłoczone i prasowane z blachy stalowej

## **O D L E W Y S T A L O W E**

ze stali węglistej, stopowej, kwasoodpornej i ognioodpornej z elektrycznego pieca o najwyższej jakości dla różnych celów.

# Starachowice

**ADRES ZARZĄDU:** Warszawa, ul. Warecka 15  
**„ ZAKŁADÓW:** poczta Starachowice  
Województwo Kieleckie



TOWARZYSTWO  
GÓRNICZO-PRZEMYSŁOWE

# „SATURN”

SPÓŁKA AKCYJNA  
pocztą Sosnowiec.  
Telefony 35, 53 i 7-53.  
Adres dla depeesz:  
Saturn — Sosnowiec

poleca:

## A. — PORTLAND - CEMENT

marki

### „SATURN”

o wytrzymałości na ściskanie ok. 650 kg/cm<sup>2</sup>; zdolność produkcyjna do 200 000 tonn rocznie; cementownia wybudowana według ostatnich zdobyczy technicznych i uruchomiona w 1930 r.

## B. — KOSTKĘ BETONOWĄ

pod nazwą

### „SATURNIT”

według własnych patentów, prasowaną pod ciśnieniem 300 atm., lub wibrowaną, nadającą się do budowy ulepszonych nawierzchni dróg i ulic, zastępującą w zupełności, kilkakrotnie droższą, kostkę z granitu czy bazaltu, wykazującą:

- 1) wytrzymałość na ściskanie 750 kg/cm<sup>2</sup>,
- 2) ścieralność na tarczy Bohmego 0.30 cm<sup>8</sup>/cm<sup>2</sup>,
- 3) nasiąkliwość 1.6%.

Powyższe warunki dają zupełną gwarancję wytrzymałości tego rodzaju nawierzchni na intensywny nawet ruch nie tylko samochodowy, lecz i mieszany. Kostki betonowe znalazły szczególne uznanie w Belgji, gdzie dzięki temu został rozwiązany problemat budowy dróg.

1671



E B A N O

SPRZEDAŻ W POLSCE

Tow. Handlowo-Przemysłowe  
MIECZYŚLAW ZAGAJSKI  
Spółka Akcyjna

WARSZAWA, ŻULIŃSKIEGO 3  
Telefon 550-20 — Centrala

1677

DOM HANDLOWY

## Herman Meyer

Spółka Akcyjna, Warszawa, Traugutta 2

PRZEDSTAWICIEL ZWIĄZKU EKSPORTOWEGO  
SZWEDZKIEGO PRZEMYSŁU GRANITOWEGO

dostarcza wszelkiego rodzaju materiały kamienne dla budowy dróg, jak: kostki, półkostki, krawężniki, płyty i t. p.

1668

Bracia Geisler, Okolski i Patschke

Fabryka Maszyn i Zakłady Przemysłowe, Spółka Akcyjna  
Warszawa, Leszno 128, tel. 601-98

WYKONYWUJĄ: Gazownie na gaz ssany, od 15 KM do 100 KM, kompresory od 3 m<sup>3</sup> do 100 m<sup>3</sup> na godzinę. Własna odlewnia żeliwna, warsztaty mechaniczne. SPECJALNOŚĆ: budowa walców drogowych parowych, motorowych i konnych, jak również zrywacze szos i inne. 1676

Pierwszorządne asfalty drogowe z rop bezparafinowych

BITUPOL III

BITUPOL IV

wytworzone na amerykańskich aparatach destylacyjnych „Foster - Wheeler”  
polecają

„GAZY ZIEMNE”

Spółka Akcyjna

DLA PRZEMYSŁU NAFTOWEGO

WE LWOWIE, AKADEMICKA 7

RAFINERJA: LWÓW-ZNIESIENIE

1685

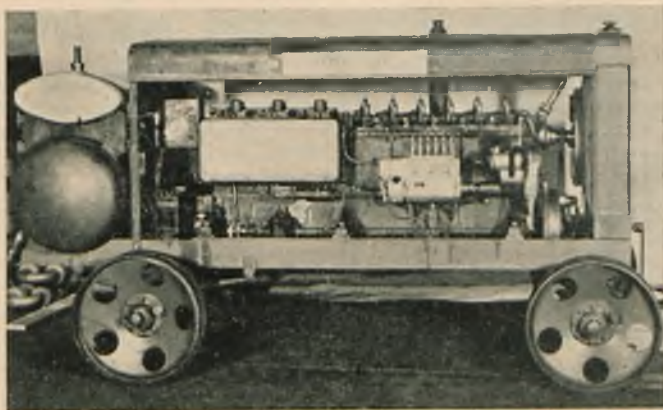
## Zastosowanie sprężonego powietrza przy robotach drogowych

W związku ze stałe wzrastającym ruchem samochodowym wylania się również potrzeba lepszych i szerszych dróg. Podkład drogi musi być nadzwyczaj trwale wykonany, jezdnia wykonana być musi gładko i twardo, stare mosty winny być poszerzone i wzmocnione. W terenach górskich muszą być przerzucane nowe drogi dla uniknięcia niebezpiecznych skrętów.

Dla wszystkich tych prac dominującą rolę odgrywa zastosowanie narzędzi pneumatycznych, dzięki wielostronności ich zastosowania. Do tych prac stosowane są np. różne młoty rozrywające, łopaty, młoty do wbijania szpuntów i pali, ubijarki piasku, wibratory do betonu, świdy kamienne, wiertarki do żelaza, młotki do nitowania przy budowie mostów, pompy do zwilżania nawierzchni, windy i t. p. Narzędzia takie, mające ogromne znaczenie przy budowie dróg, mogą być napędzane zapomocą przewoźnych kompresorów, dzięki czemu praca całkowicie uniezależniona jest od źródeł siły elektrycznej, parowej i t. p.

## Firma „Lilpop, Rau i Loewenstein“

kłora już od dość długiego czasu uwzględniła w swoim programie fabrykację kompresorów, śledziła z dużą uwagą rozwój tego działu przemysłu i obecnie nabyła licencję na budowę przewoźnych sprężarek z napędem od silników dieslowych, a więc tańszych w eksploatacji od sprężarek z napędem od silników benzynowych. Po bardzo starannych i wyczerpujących studjach wybór padł na firmę „Atlas - Diesel“.



Sprężarka ta przeznaczona jest do napędu narzędzi pneumatycznych przy robotach drogowo-budowlanych i spełnia wszelkie postawione jej zadania odnośnie bezpieczeństwa pracy i łatwości obsługi. Dzięki tym zaletom przewoźny zespół sprężarkowy stał się przy robotach ziemnych, budowie dróg, przebijaniu skał i t. p., niezbędnym narzędziem pracy.

Silnik dieslowy, w który wyposażony jest zespół „Atlas-Diesel“, skonstruowany jest specjalnie dla tego zespołu. Ponieważ silnik ten napędzany jest zwykłą ropą, której koszt nabycia wynosi zaledwie połowę kosztu benzyny, przeto koszty napędu zespołu sprężarkowego są o 30% niższe od kosztu takiego kompresora z napędem od silnika benzynowego.

Zespół skonstruowany jest w 2 wielkościach, z których jeden z silnikiem 4-cylindrowym i sprężarką dwucylindrową ma wydajność ok. 3 m<sup>3</sup>/min. wessanego powietrza, a drugi — z silnikiem 6-cylindrowym i sprężarką 3-cylindrową — ok. 5 m<sup>3</sup>/min. wessanego powietrza. Silnik ropowy i sprężarka stanowią w obydwóch wypadkach jednolicie skonstruowaną całość, przyczem wszystkie ruchome części całego zespołu wbudowane są wewnątrz, jednak łatwo dostępne dla sprawdzenia. Silnik dieslowy jest silnikiem dwutaktowym z bezpośrednim wtryskiem paliwa, przyczem obliczony jest on z nadmiarem na długotrwałą, ciągłą pracę sprężarki. Dolne części tłoków sprężarki są wykorzystane dla wytwarzania powietrza, niezbędnego do przepłókiwania silnika. Opatentowane to urządzenie umożliwiło znaczne uproszczenie konstrukcji całego zespołu, a dostarczane przez sprężarkę sprężone powietrze jest prawie zupełnie odolnione.

2370

# JESIENNE TARGI LIPSKIE 1936



**OD 30 SIERPNI  
DO 3 WRZEŚNIA**

**ZNIŻKI KOLEJOWE:**

60% na kolejach niemieckich,

33 1/3% na kolejach polskich

Wszelkich informacji udziela: Delegat na Polskę:  
Dr. Heintz Pentzlin, Warszawa, Al. Ujazdowska 36

Honorowi Przedstawiciele:

Inż. William Koesche — Warszawa — Al. Jerozolimska 24.

Marceli Unger — Kraków — ul. Św. Jana 3.

Dr. Wilhelm Zowe — Katowice — ul. D. zymały 3.

Herbert Schwalbe — Łódź — ul. Piotrkowska 132.

Wilhelm Otto — Wilno — ul. Węglowa 12.

Otto Mix — Poznań — ul. Kantaka 6a.

## Leipziger Messamt (Leipzig) Deutschland

1781

Ponad 125 000 osób

odbyło podróże polskimi samolotami  
zdrowo i z pełnym zadowoleniem



**SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE!  
NISKIE CENY BILETÓW!**



# PRZEMYSŁ CEMENTOWY A BUDOWA DRÓG

Prasa wszelkich odłamów: codzienna, gospodarcza i techniczna — zamieszcza od pewnego czasu, mniej więcej od roku, coraz częściej artykuły na temat budowy dróg betonowych w Polsce. Dzieje się to nie wskutek jakiejś dobrze zorganizowanej akcji propagandowej, podjętej znów przez przemysł cementowy — akcji, która prawie bez echa przeszła w latach 1930÷1931, lecz jest wiernym odzwierciedleniem pewnej przemiany w poglądach i polityce technicznej władz drogowych.

Podczas kiedy budowa dróg betonowych w ostatnim pięcioleciu ograniczyła się u nas jedynie do kilku odcinków próbnych, wybudowanych w różnych okolicach Polski, przeważnie na koszt przemysłu cementowego, celem stwierdzenia, czy drogi te nadają się technicznie i gospodarczo dla naszych rodzimych warunków — to w 1935 r. i bieżącym roku — przystąpiono z miejsca do zastosowania betonu drogowego na szerszą skalę. Są nawet wszelkie dane do twierdzenia, że udział betonowych dróg w całości nowoczesnych nawierzchni będzie z roku na rok znacznie wzrastał, zajmując w przyszłości stanowisko dominujące.

Fakt ten, napozór o charakterze ściśle technicznym, mógłby, zdawałoby się, nie zasługiwać na bliższą uwagę sfer gospodarczych i przemysłowych, bo wybór tej czy innej, byleby dobrej, nawierzchni drogowej należy do kompetencji władz drogowych. Dla użytkownika miarodajna jest jedynie ocena, czy droga jest odpowiednia dla zmotoryzowanego przewozu towarów, i czy koszt jej nie obciąża zbyt ciężko kieszeni obywatela, jako świadczącego podatkami na jej budowę.

Są jednakże przy budowie dróg betonowych momenty, które ze względu na znaczenie tych dróg muszą zwrócić uwagę szerszego ogółu.

Przedewszystkiem należy wyjaśnić przyczyny, dla których drogi te uznano jako jedne z najodpowiedniejszych dla naszych warunków. Stało się to przedewszystkiem z tego powodu, ponieważ wykonane u nas przed 5 laty odcinki próbne (pod Warszawą, na Śląsku i we Lwowie) dały doskonałe wyniki. Pomimo niesprzyjających warunków (duży ruch konny) nie wykazały one żadnych poważniejszych uszkodzeń, a koszty utrzymania okazały się niezmiernie niskie. Wystarczy wspomnieć, że konserwacja 1 m<sup>2</sup> nawierzchni betonowej kosztowała 3÷5 groszy rocznie, co — przy szerokości drogi 6 m — powoduje rocznie wydatek zł 180÷300 na 1 km. a więc sumę znikomą.

Drugą przyczyną zaliczenia dróg betonowych do obecnego programu drogowego jest niski ich koszt, spowodowany taniością cementu i robocizny, oraz materiałów pomocniczych, jak: piasek i tłuczeń kamienny. Szczególnie ważną rolę odgrywa tu fakt, że poza maszynami do budowy tych dróg, które narazie sprowadzamy jeszcze z zagranicy, dosłownie wszystkie materiały mamy w kraju. Ważność tego faktu nie wymaga, oczywiście, komentarzy.

Również nie można pominąć milczeniem tego, że udział robocizny przy budowie dróg betonowych jest największy spośród innych systemów nowoczesnych nawierzchni. Składa się na to nie tylko praca ręczna na samej budowie, ale i w cementowniach, kamieniołomach, przy zwózce materiałów i t. p.

Mówiąc o przychylnym nastawieniu, jakie zaznacza się obecnie dla zagadnienia budowy dróg betonowych, nie sposób

oprzeć się wrażeniu, że „wiatr” ten przyszedł do nas z najbliższego zachodu: z poza granicy polsko-niemieckiej. Wiadomo bowiem, że Niemcy realizują od roku z olbrzymim rozmachem swój program budowy autostrad, których sieć, podobnie jak kolej w końcu XIX wieku, ma za 5 lat pokryć całe Państwo. Ponad 90% nawierzchni niemieckich autostrad wykonywa się w betonie, co nie może oczywiście ująć uwagi ani czytających opisy tych robót, a tem bardziej osób, które te roboty zwiedzały. A wiadomo, że z Polski wyjeżdżały kilkakrotnie większe grupy fachowców technicznych i gospodarczych celem obejrzenia postępu w budowie niemieckich autostrad, i że każdy taki wyjazd odbijał się potem w prasie lub na odczytach szerokim echem entuzjazmu i podziwu. Trudno stwierdzić, w jakim stopniu ma to wpływ na ustosunkowanie się naszych miarodajnych czynników przychylnie dla dróg betonowych, nie można jednak zaprzeczyć, że wpływ ten, może podświadomy, istnieje.

Na tle rozważań o budowie dróg betonowych silnym konturem zaznacza się ROLA CEMENTU, a zatem i PRZEMYSŁU CEMENTOWEGO. Cement bowiem stanowi podstawowy składnik betonu, a jego gatunek i cena mają duży wpływ na wartość i koszt dróg betonowych.

W krajach o szeroko rozwiniętej sieci drogowej, gdzie dróg betonowych buduje się bardzo wiele, znaczny procent ogólnego zbytu cementu przypada na budowę dróg. W Stanach Zjedn. Am. Półn. w niektórych latach 1/3 produkcji cementu była użyta na drogi; również nie wiele mniej zużywa się go obecnie w Niemczech przy budowie autostrad, mimo, iż zbyt cementu jest tam dziesięciokrotnie większy niż u nas. W Polsce wykonano w tym roku do 30 km dróg betonowych, na co spotrzebowano ok. 10 tys. tonn cementu, drugie zaś tyle zużyto w drogownictwie na inne cele, jak: mosty, podkłady pod bruki i asfalty i t. p. W przyszłych latach konsumpcja cementu zapowiada się znacznie większa — i o ile tempo inwestycji drogowych nie osłabnie, może dojść do 1/10 ogólnego zbytu. Jest to już liczba — jak na nasze stosunki — poważna i stąd wynika zainteresowanie się przemysłu cementowego SPRAWĄ DROGOWĄ, gdyż widzi on w niej masowego i stałego odbiorcę na swój produkt.

Zainteresowanie przemysłu cementowego nie jest dla sprawy tej tylko teoretyczne i handlowe. Związek Polskich Fabryk Cementu, grupujący sześć największych cementowni („Goleiszów”, „Grodziec”, „Saturn”, „Szcakowa”, „Wołyń” i „Wysoka”), oprócz kilku pomniejszych, z nimi związanych, współpracuje żywo z wszelkimi pracami sfer rządowych, organizacji zawodowych, technicznych i naukowych w zakresie zbierania materiałów naukowych, opracowywania przepisów, gromadzenia literatury i doświadczeń z zagranicy, słowem pracuje nad tem, aby dalszy rozwój budowy dróg betonowych w Polsce odbywał się z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy techniki, i aby drogi te, w które wkładamy tyle zaufania i nadziei, nie zawiodły w przyszłości naszych oczekiwań. Budowa dróg jest bowiem inwestycją bardzo kosztowną, musi więc być prowadzona tak doskonałymi metodami, aby ogół obywateli, który na ich koszt się składa, mógł na nie spojrzeć z dumą, jako na swoje wspólne dzieło.

# Zakłady Solvay w Polsce

T. z o. p.

Zarząd: Warszawa, Czackiego 14

Adres telegr.: SOLVAYKA  
Skrzynka pocztowa 282

Telefony: 528-90, 208-97, 591-21, 211-73, 270-43, 208-89,  
590-99, 270-07, 666-54

Soda kalcynowana (amoniakalna),  
Soda ciężka, Soda krystaliczna,  
Soda żrąca, Bikarbonat rafinowa-  
ny, Chlorek wapnia, Sól okru-  
chowa i mielona, Portland-  
Cement, Węgiel

FABRYKI SODY: Matwy w Matwach, koło Inowrocła-  
wia, Podgórze w Borku Fałęckim koło Krakowa. KO-  
PALNIE SOLI: Wapno, pow. Wągrowiecki, Solno koło  
Inowrocławia. FABRYKA PORTLAND-CEMENTU „GRO-  
DZIEC”, w Grodźcu koło Będzina.  
KOPALNIA WĘGLA: Grodziec I.

SKŁADY FABRYCZNE:

Częstochowa, Katowice, Lwów, Łódź,  
Poznań, Warszawa, Radom, Gdańsk,  
Ryga.

1678

KOMPANJA

HANDLU ZAMORSKIEGO

Kapitał zakładowy zł 1000 000

Warszawa, Moniuszki 6



Spółka założona w po-  
łowie 1933 r. ekspor-  
tuje na rynki pozaeuro-  
pejskie artykuły pol-  
skiego przemysłu.

Kompanja posiada  
własne placówki  
w Shanghaju, Rio  
de Janeiro, Buenos  
Aires, Londynie,

oraz agencje w innych ważniejszych  
portach świata

1686

# LIGNOZA, Spółka Akc.

GENERALNA DYREKCJA :

KATOWICE, DWORCOWA 13

TELEFON 339-81

FABRYKI :

KRYWAŁD, POW. RYBNICKI, BIERUŃ STARY, POW. PSZCZYŃSKI,

PNIOWIEC, POW. TARNOGÓRSKI

WSZELKIE MATERJALY WYBUCHOWE, I ŚRODKI ZAPALCZE,  
MATERJALY PLASTYCZNE SZTUCZNE NA PODSTAWIE FENOLI  
I FORMALINY, KWAS AZOTOWY, SIARCZAN MIEDZI, CHLOREK  
MIEDZIAWY. PAPIERY BEZDRZEWNE I DRZEWNE RÓŻNYCH  
GATUNKÓW. MASA DRZEWNA BIELONA I NIEBIELONA

1661

# „POLTHAP”

Polskie Towarzystwo Techniczne  
dla Handlu i Przemysłu, Sp. z o. o.

Warszawa — Pańska 83 (dom własny)

Telef.: 695-77, 530-65, 209-27, 209-17

Telegramy: „Polthap” Warszawa

PROFILE, BLACHY ZE  
STOPÓW ALUMINIUM  
ALUPOŁONU, ANTICORO-  
DALU, ALUMANU, PERA-  
LUMANU — WYROBU RE-  
PREZENTOWANEJ FIRMY

„WALCOWNIE METALI”, SP. AKC. W DZIEDZICACH,  
ALUMINIUM, SUROWE  
I PÓŁFABRYKATY —  
Z REPREZENTOWANEJ  
FIRMY „ALUMINIUM IN-  
DUSTRIE A. G.” NEUHA-  
USEN W SZWAJCARJI.

Surowce i półfabrykaty ze wszystkich  
metali nieżelaznych

1663

KOMFORTOWA WYGODNA  
OSZCZĘDNA I BEZPIECZNA



1662

Biuro Sprzedaży Wyrobów

# FABRYK JUTOWYCH

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. SZKOLNA 2, M. 5

Telefony: 546-65, 66, 67

Adr. teleg.: „Centrojuta”

Poleca wszelkie  
wyroby jutowe

1683

## O RACJONALNĄ POLITYKĘ INWESTYCYJ KOLEJOWYCH

W naszych warunkach, gdy niedostatecznie rozbudowana sieć dróg bitych utrudnia — a niejednokrotnie wyklucza — stałą komunikację kołową, koleje — stanowiąc jedyną, sprawnie działającą, arterję ruchu — łączą z sobą w organiczną całość nieraz bardzo odległe ośrodki wytwórcze z regionalnymi rynkami zbytu. Z tego też względu pogotowie gospodarcze kolejnictwa, równie jak pogotowie militarne, jest zagadnieniem o niezwykle doniosłym znaczeniu.

Wystarczy wspomnieć o słynnym strajku w górnictwie angielskim w 1926 r., który umożliwił polskiemu przemysłowi węglowemu opanowanie nowych terenów zbytu. Przewóz węgla na odcinku z polskich centrów wydobywania do Gdyni, t. zn. w strefie, obfitującej — jak na nasze warunki — w koleje, mniej przedstawiał trudności, niż niejedna z transportów, przeznaczonych dla rynku wewnętrznego, a jednak — jeżeli wybitnie pomyslna sytuacja nie została wówczas w pełni wykorzystana — to przypisać to należy w znacznej mierze brakowi wybudowanej już obecnie magistrali węglowej Śląsk—Gdynia.

Stwierdzenie tej niewątpliwiej prawdy — ogólnie zresztą znanej i uznanej — nie wystarczy jednakże, jeżeli w parze z niem nie następuje rewizja metod, zmierzających do utrzymania w stanie pogotowia centralnego nerwu obecnej komunikacji, oparta na dokładnym poznaniu całego kompleksu składających się nań czynników.

Rzeczywistość nasza w dziedzinie kolejnictwa może wzbudzać poważne refleksje, zwłaszcza, jeżeli porównać ją ze stanem kolei żelaznych w państwach, które oprócz kolei posiadają wspaniale rozbudowaną sieć dróg bitych<sup>1)</sup>.

Długość kolei żelaznych wynosi (w km<sup>2</sup>):

Niemcy . . . . .	54 299
Anglja . . . . .	32 803
Polska . . . . .	18 360
Belgja . . . . .	4 861

Znacznie mniej korzystnie dla Polski wypada zestawienie długości linii kolejowej na 1 km<sup>2</sup>. Liczby te przedstawiają się, jak następuje (w km):

Belgja . . . . .	0'16
Anglja . . . . .	0'14
Niemcy . . . . .	0'12
Czechosłowacja . . . . .	0'10
Polska . . . . .	0'05

<sup>1)</sup> Vide artykuły tegoż autora: „Palący problem”, zamieszczony w wydawnictwie Związku Legionistów i Związku Peowików woj. warszawskiego p. n. „Roboty publiczne w Polsce i Fundusz Pracy” oraz „Prace inwestycyjne Rządu, jako czynnik poprawy koniunkturalnej”, zamieszczony w „Kurjerze Po-rannym” z dn 7/V 194 r.

<sup>2)</sup> W/g „Statistisches Jahrbuch für die Eisen und Stahlindustrie” 1935, str. 204.

Rozpatrując powyższe dane, należy zważyć, iż rozbudowa sieci kolejowej w Polsce jest wybitnie niejednolita. Stosunkowo gęstej sieci w dzielnicach zachodnich odpowiadają rozległe obszary Ziemi Wschodniej, pozbawione zupełnie kolei, tem samem zaś odcięte od możliwości gospodarczego współzycia z resztą Państwa. W takim układzie warunków akcja zwierania nożyc pomiędzy cenami artykułów rolnych a wytworów przemysłowych z natury rzeczy napotykać musi na niezwalczone przeszkody, zarówno bowiem rolnik jak i przemysłowiec mają nader ograniczoną możliwość rozszerzania swych rynków zbytu. Objaw ten występuje szczególnie ostro w okresach pogarszania się sytuacji gospodarczej kraju.

Tymczasem program inwestycyjny polskich kolei żelaznych, poczynszy od 1928 r., w miarę pogarszania się koniunktury doznawał z każdym okresem budżetowym coraz to poważniejszych uszczupień, nietylko w dziedzinie budowy nowych odcinków ruchu, lecz nawet w odniesieniu do racjonalnej konserwacji istniejących dróg żelaznych.

Przyczyną tego stanu rzeczy jest osłabienie tętna życia gospodarczego zarówno na rynku wewnętrznym, jak i na rynkach zagranicznych i związany z tem zanik rentowności przedsiębiorstw rolnych, przemysłowych i handlowych, pociągający za sobą w naturalnym następstwie spadek wpływów skarbowych, te zaś kurczenie się pozycji budżetowych, przeznaczonych na inwestycje.

Skutkiem najdalej posuniętych oszczędności, zamówienia kolei państwowych w latach 1926 ÷ 1934 wykazywały zupełnie analogiczną tendencję, jak i zlecenia prywatne. Wskazują na to przytoczone poniżej liczby, dotyczące rządowych zamówień na szyny (w tonnach):

1926 . . . . .	42 879
1927 . . . . .	77 520
1928 . . . . .	111 306
1929 . . . . .	48 043
1930 . . . . .	41 439
1931 . . . . .	36 146
1932 . . . . .	30 841
1933 . . . . .	30 920
1934 . . . . .	40 656

Ostatnio sytuacja ta jeszcze się pogorszyła, ogólna bowiem ilość szyn, zamówionych przez Rząd w okresie 10 miesięcy r. b., wynosi zaledwie 10 411 t.

Czy w tych warunkach może być mowa o racjonalnej gospodarce kolejowej? Czy można oczekiwać od naszych kolei spełnienia roli pionierskiej w dziedzinie ożywiania obrotów towarowych? Oczywiście — nie.

Nabywane ilości nawierzchni nie wystarczają przecież nawet do racjonalnej konserwacji istniejącej sieci kolejowej, zwłaszcza że część zakupów przeznaczona jest na budowę nowych odcinków. Wymiana torów przez nasze koleje państwowe musi się przeto mieścić w szczupłych ramach 250—370 km rocznie,

podczas gdy normalnie winna ona obejmować 850 ÷ 1000 km. Brak jakichkolwiek zapasów powoduje, iż materiał, dostarczony przez huty bezpośrednio po odwalcowaniu (hutnictwo, pozbawione kapitałów, nie ma możliwości gromadzenia rezerw materiałowych we własnym zakresie, zwłaszcza wobec ciągłego zaostrażania technicznych warunków odbioru), zostaje ułożony na torach. Doświadczenia kolejnictwa zachodnio-europejskiego wskazują, że tego rodzaju postępowanie musi pociągnąć za sobą niszczenie szyn we wzmożonym stopniu, skutkiem nieuniknionych naprężeń wewnętrznych, istniejących w każdym, świeżo odwalcowanym wytworze hutniczym. Naprężenia te zanikają dopiero z biegiem czasu, dlatego też np. Szwajcarskie Koleje Związkowe w budują szyny do toru nie wcześniej, niż po upływie pół roku od chwili odwalcowania.

Zbyt wczesne wmontowywanie szyn do toru pociąga za sobą nieuniknione straty: dla kolei — w formie szybko niszczącego toru, dla hut — w formie zaostrażania warunków technicznych, którym niejednokrotnie trudno sprostać.

Technika wytwarzania szyn kolejowych poczyniła w ostatnim 10-leciu znaczne postępy.

Stosowane u nas dotychczas powszechnie szyny o wadze 42,6 kg/m, wyparte zostały zagranicą przez typy ciężkie, dochodzące np. w Stanach Zjedn. Am. Półn. ponad 68 kg/m. Przyczynił się do tego wzrost chyżości pociągów, a w związku z nim zwiększenie obciążenia toru, powodujące konieczność dostosowania do zmienionych warunków torowiska i mostów. Zastosowanie szyn o długościach do 50 m uwypukliło znacznie mniej dotychczas ważnych podkładów kolejowych, przechylając szalę na korzyść podkładów stalowych, nietylko

więcej dostosowanych do nowoczesnych wymagań kolejnictwa, ale i bardziej ekonomicznych. Mimo to zastosowanie podkładów stalowych wynosi u nas zaledwie 22%<sup>1)</sup>, podczas gdy w Niemczech np. przy wyższym stanie zalesienia, udział podkładów stalowych dochodzi do 50%. Na odcinkach wreszcie specjalnie obciążonych (wzniesienia, łuki, miejsca wyruszania parowozów) stosuje się zagranicą szyny specjalne, o zwiększonej odporności na ścieranie, utwardzane termicznie, ze stali stopowej, lub też szyny dwutworzywowe.

Odbyty ostatnio w Budapeszcie Międzynarodowy Kongres Szynowy, w którym wzięli udział przedstawiciele nauki, hutnictwa i kolei z szeregu państw, a wśród nich i Polski, zwrócił uwagę na potrzebę ścisłej współpracy pomiędzy wytwórcą a konsumentem, jedynie bowiem racjonalna współpraca torować może drogę postępowi.

Wytwórca może wprawdzie w pewnych warunkach pobudzać zapotrzebowanie w obranym przez się kierunku, nie wtedy jednakże, gdy stanowisko odbiorcy pozwala mu dyktować warunki techniczne. Z drugiej strony producent, podejmujący wytwórczość nowego materiału, musi mieć zapewniony zbyt, dający rękojmię zabezpieczenia przed ponoszeniem strat. Gwarancje te może stworzyć tylko planowa i na daleką metę obliczona gospodarka w dziedzinie inwestycji kolejowych, której dodatnie wyniki znajdują, niewątpliwie, swe odzwierciedlenie w całokształcie gospodarki naszego Państwa.

<sup>1)</sup> Inż. B. Hummel: „Utrzymanie nawierzchni na P. K. P”. — „Przegląd Organizacji” Nr. 6-7/1933.

## WSPÓLNOTA INTERESÓW, KATOWICE

### KOŚCIUSZKI 30



DOMEK WEEKENDOWY



GARAŻ



BUDKA STRAŻNICZA

### DOMKI WEEKENDOWE, GARAŻE, BUDKI STRAŻNICZE Z BLACHY FALISTEJ

NIEDROGIE, NIEPALNE, ŁATWO PRZENOŚNE, MIŁE W KOLORZE  
DOMKI WEEKENDOWE DO ZAMIESZKIWANIA LATEM I ZIMĄ

CENNIKI NA ŻYCZENIE ODWROTNIE

Modele wystawione były na Wystawie Drogowej

# Państwowe Zakłady Inżynierji

Warszawa, Terespolska 34/36

Tel. 5-48-10 (centrala)

Samochody „POLSKI FIAT“ i „POLSKI SAURER“  
specjalnie przystosowane do dróg polskich, budowane w kraju

## MOTOCYKLE „CWS“:

Model M—111, 2-cylindrowy (1 000 cbc), Model RT, jednocylindrowy  
(570 cbc) będzie wypuszczony seryjnie w najbliższej przyszłości.

Motocykle „CWS“ posiadają szereg nagród polskich, zdobytych w najcięższych warunkach terenowych i regulaminowych

1674



## KOPALNIE

W BORYSŁAWIU, MRAŻNICY  
I BITKOWIE

## WYTWÓRNIE GAZOLINY

W BORYSŁAWIU I BITKOWIE

## RAFINERJA

W LIBUSZY

## ORGANIZACJA SPRZEDAŻY

OK. 800 STACJI BENZYNO-  
WYCH I PUNKTÓW SPRZE-  
DAŻY W CAŁEJ POLSCE.  
PRZESZŁO 2000 POLSKICH  
PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJE  
PUBLICZNOŚĆ, PRODUKUJĄC,  
PRZERABIAJĄC PRODUKTY

# Standard-Nobel w Polsce

SPÓŁKA AKCYJNA

Centrala, Warszawa, Al. Jerozolimska 57

1673

# POLSKA GOSPODARCZA

TYGODNIK, WYDAWANY PRZY POPARCIU MINISTERSTWA PRZEMYSŁU I HANDLU  
ORAZ MINISTERSTW: SKARBU, ROLNICTWA I REF. ROLN., KOMUNIKACJI, POCZT I TELEGR.

WYCHODZI W SOBOTY

## TREŚĆ ZESZYTU

	STR.		STR.
OD REDAKCJI . . . . .	845	KRAJOWE RYNKI TOWAROWE . . . . .	873
PROBLEM MOTORYZACJI KRAJU — JULJAN PIASECKI . . . . .	846	RYNEK AKCYJNY . . . . .	873
ZAGADNIENIE PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W POLSCE — MARJAN KANDEL . . . . .	850	<b>CŁO ORAZ REGLAMENTACJA . . . . .</b>	874
DROGI I MOTORYZACJA — INŻ. ST. SIŁA-NOWICKI . . . . .	852	<b>KOMUNIKACJA I TRANSPORT . . . . .</b>	875
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE WOBEC MOTORY- ZACJI — A. DOBIECKI . . . . .	855	<b>ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE . . . . .</b>	876
PRZEMYSŁ NAFTOWY A MOTORYZACJA — INŻ. HENRYK O. K. SALOMON DE FRIEDBERG . . . . .	858	<b>KRONIKA TYGODNIOWA:</b>	
MOTORYZACJA U BLIŻSZYCH I DALSZYCH SĄSIA- DÓW — ST. SZYDELSKI . . . . .	862	PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ . . . . .	877
KOORDYNACJA PRZEWOZÓW KOLEJOWO-SAMO- CHODOWYCH ZAGRANICĄ — M. SCHMIDT . . . . .	865	TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓLKACH AKCYJNYCH . . . . .	877
<b>KRONIKA GOSPODARCZA:</b>		<b>SKARBOWOŚĆ I FINANSE:</b>	
<b>GÓRNICCTWO I PRZEMYSŁ:</b>		AKCYZY I MONOPOLE . . . . .	878
GÓRNICCTWO WĘGLOWE . . . . .	867	PIENIĄDZ I KREDYT . . . . .	878
PRZEMYSŁ NAFTOWY . . . . .	870	RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH . . . . .	880
PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY . . . . .	870	<b>PRZEGLĄD ZAGRANICZNY:</b>	
RZEMIOSŁO . . . . .	870	<b>KRONIKA ZAGRANICZNA:</b>	
<b>ROLNICTWO . . . . .</b>	871	FRANCJA . . . . .	881
<b>HANDEL:</b>		NIEMCY . . . . .	881
TRAKTATY I KONWENCJE . . . . .	871	CZECHOSŁOWACJA . . . . .	882
HANDEL ZAGRANICZNY . . . . .	872	BRAZYLJA . . . . .	882
		Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH . . . . .	882
		<b>BIBLIOGRAFJA . . . . .</b>	884

### OD REDAKCJI

Zagadnienie motoryzacji kraju domagało się oddawna programowego przepracowania.

Braki w dziedzinie motoryzacji kraju rzucają się zwłaszcza jaskrawo w oczy wtedy, gdy porównamy z naszym stanem rzeczy postępy, czynione w tej dziedzinie przez państwa europejskie i amerykańskie. Tymczasem zaś nasza sytuacja gospodarcza i nasze położenie geo-polityczne wymaga postawienia motoryzacji na możliwie najwyższym poziomie jej postępu zarówno co do ilości pojazdów mechanicznych, jak i co do ich przystosowania do polskich warunków terenowych.

Do rozwiązania tego zagadnienia przystępowano w różnych okresach czasu, lecz te próby miały charakter raczej fragmentaryczny. Toteż zagadnienie motoryzacji pozostawało ciągle nierozwiązane, a ilość samochodów nie tylko nie zwiększała się, ale nawet uległa pewnemu cofnięciu. Ostatnie dopiero półrocze wprowadziło w tej dziedzinie stanowczy zwrot, gdyż powołane czynniki rządowe przystąpiły do generalnego opracowania programu motoryzacyjnego w jego całokształcie, a prace te zostały skoncentrowane w Komisji Motoryzacyjnej, która pozostaje pod przewodnictwem Pana Wiceministra Juliana Piaseckiego.

Wspomniana Komisja przedyskutowała gruntownie całokształt zagadnienia motoryzacyjnego, przepracowała program jego realizacji, który uzyskał aprobatę Rządu. Tak więc po raz pierwszy sprawa motoryzacji weszła w stadium stanowczej decyzji co do jej programowego urzeczywistnienia.

W zeszycie niniejszym zamieszczamy artykuły, ilustrujące zarówno całokształt zagadnienia motoryzacyjnego, jak jego najważniejsze elementy składowe, i sądzimy, że dostarczą one Czytelnikowi dostateczny materiał do wyrobienia sobie obiektywnego poglądu o temacie i możliwościach jego realizacji.

## PROBLEM MOTORYZACJI KRAJU

**R**OZWÓJ motoryzacji, szybko postępujący w Polsce naprzód do roku 1931, uległ w następnych latach nietylko zahamowaniu, ale ustąpił właściwie jej zanikowi, który trwa nieprzerwanie od tej daty aż do ostatnich czasów. Ilość pojazdów mechanicznych, kursujących w Polsce, jeszcze na dz. 1 stycznia b. r. wykazała dalszy spadek—tem dla nas groźniejszy, że na całym świecie—po krótkotrwałym okresie mniej pomyślnym dla samochodu—rozpoczął się intensywny rozwój użycia tego środka lokomocji.

Na ten niezmiernie przykry fakt, spychający nasze Państwo do rzędu zacofanych, pozbawiający je wielkich korzyści, jakie czerpie dziś życie gospodarcze z zastosowania pojazdów mechanicznych do przewozu, oraz obniżający nasze możliwości obronne, złożyło się cały szereg przyczyn.

Nie da się zaprzeczyć, że dużą rolę odegrał tu kryzys gospodarczy, odczuwany u nas silniej niż gdzieindziej, ale wiele i znacznie więcej zawiniłszy sami. Na słaby jeszcze, dopiero rozwijający się w mało sprzyjających warunkach ruch mechaniczny rzuciliśmy liczne ciężary, które mogłyby bez szkody przeminąć dopiero w późniejszych okresach jego rozwoju, skrępowaliśmy ten rozwój całą masą ostrych przepisów, nic zaś nie czyniliśmy, aby go podtrzymać i zwiększyć.

Błędy popełniane okazały się tem zgubniejszemi, że uderzyły w posiadaczy samochodów jednocześnie z ogólnem obniżeniem poziomu zamożności, spowodowanem przez kryzys.

Nic więc dziwnego, że motoryzacja w Polsce upadła ku wielkiej szkodzie kraju, i że z tego względu hasło jej podźwignięcia znalazło silny oddźwięk w najszerzych sferach społeczeństwa, o czem świadczą liczne artykuły w sprawie motoryzacji w całej niemal prasie. Fakt ten wskazuje, że społeczeństwo odczuwa silnie dzisiejszą naszą sytuację w tej dziedzinie, rozumie wszystkie jej niepomyślnie skutki oraz pragnie głęboko poprawy szybkiej i radykalnej. Z tego też powodu brak informacji o stanie akcji, zmierzającej do wzmoczenia motoryzacji kraju, wywołał ostatnio w prasie zdenerwowanie, a nawet zaniepokojenie o losy tej sprawy, a tymczasem powody milczenia czynników rządowych były zupełnie proste. Zamiast informować o swoich zamierzeniach i zamysłach, które mogą zawsze ulegać pewnym zmianom, zależnym od okoliczności, lepiej było czekać na czyny, na realne fakty, i dopiero w następstwie przystąpić do ich omawiania.

Milczenie było konieczne również dlatego, że wszelkie zapowiedzi odbiły się mogły niekorzystnie i hamująco na istniejącym handlu samochodowym, czego były liczne, niestety, przykłady, wywołane częstemi, a niekiedy wprost fantastycznymi wiadomościami prasy. Że zaś rozwiązanie zagadnienia motoryzacji w Pol-

sce było niezmiernie trudne i skomplikowane—wobec konieczności liczenia się z istniejącym stanem tego, co już w Polsce na tem polu zostało uczynione, i obowiązku posuwania się naprzód, a nie cofania się wstecz—przeto wszelkie przedwczesne zapowiedzi przy długim wobec wspomnianych trudności okresie ich realizacji mogłyby tem bardziej okazać się szkodliwymi.

Dopiero dziś, kiedy mamy już za sobą liczne posunięcia i fakty dokonane, pora omówić całość zagadnienia motoryzacyjnego i trudności, napotykanne przy jego rozwiązaniu.

Polityka motoryzacyjna musiała dążyć do stworzenia w Polsce warunków, któreby zahamowały stały od szeregu lat spadek ilości pojazdów mechanicznych i zamieniły ten spadek na wzrost, jaki obserwowaliśmy przed 1930 r. Wobec niskiej skali majątkowej obywateli i niewielkich ich dochodów, których naturalnie nie można w sposób nagły powiększyć, warunki, wzmagające motoryzację kraju, musiały zmierzać do obniżenia kosztu nabycia samochodu i kosztu jego eksploatacji oraz do stworzenia ulg natury ogólnej dla posiadaczy i nabywców pojazdów mechanicznych, t. j. do roztożenia nad nimi opieki i udzielenia im poparcia ze strony władz państwowych.

Szczególnie trudnem zadaniem było obniżenie ceny samochodu wobec tego, co już osiągnęliśmy w kraju w zakresie własnej produkcji. Krajowa produkcja jest, niestety, droga, i na obniżenie ceny samochodów krajowych jest tylko jeden sposób, a mianowicie ich premjowanie ze Skarbu Państwa. Jednak premjowanie nie mogło ze względów budżetowych osiągnąć sum wysokich, a z tego powodu nie można było liczyć ani na szybki rozwój ilościowy produkcji krajowej, ani też na silniejszą obniżkę ceny. Tymczasem motoryzacja bez obniżki ceny i bez stworzenia całej gamy różnych typów wozów, mogących zaspokoić wymagania wszystkich automobilistów, nie była do pomyslenia. Pozostały więc dwie drogi: albo import wozów przy zniżonych cłach, albo też montaż.

Pierwsza z nich, aczkolwiek wydawałaby się najprostszą i zarazem najradkalniejszą, nie mogła być jednak obrana, gdyż poza ujemnymi konsekwencjami gospodarczymi podcięłaby na dłuższy czas egzystencję krajowego przemysłu samochodowego, i to nietylko samej wytwórni wozów, ale również wytwórni przemysłu pomocniczego. Tymczasem nie trzeba chyba dowodzić, że własna produkcja jest nieodzownym warunkiem niezależności gospodarczej i bezpieczeństwa kraju, tem bardziej więc już istniejący przemysł, w który zainwestowano poważne sumy, musi być chroniony i podtrzymywany.

Pozostała więc droga druga, a mianowicie uruchomienie w kraju montowni wozów zagranicznych, któ-



reby stopniowo przekształcały się na wytwórnie krajowe. Montaż wozów zagranicznych daje korzyści z tych względów, że nie wymaga premjowania, gdyż cena, dostosowana do możliwości nabywczych rynku, jest wynikiem kalkulacji samego przedsiębiorstwa i stanowi jej zasadniczą podstawę, a pozatem montaż daje korzyści z punktu widzenia przemysłowego, powodując z natury rzeczy powstanie względnie dalszy rozwój krajowych przemysłów pomocniczych. Montownie uzupełniają również gamę typów samochodów, potrzebnych w kraju, których nie dostarcza jeszcze przemysł własny, a przytem są szkołą rozwoju dla rodzimej techniki samochodowej, nabywającej w montowniach doświadczenia, niezłédnego do pracy na własną później już rękę—pracy, dostrojonej do krajowych warunków eksploatacyjnych.

Rozmowy, prowadzone w sprawie uruchomienia montowni w Polsce, dały już rezultaty. Doszło, mianowicie, do porozumienia pomiędzy krajowem towarzystwem przemysłowem „Lilpop, Rau i Loewenstein” w Warszawie a jedną z największych w świecie i powszechnie znaną firmą amerykańską „General Motors International”. Na skutek tego porozumienia firma „Lilpop” uzyskała koncesję rządową na uruchomienie montowni samochodów marki „General Motors” i samochodów na tej marce opartych, co ma bardzo ważne znaczenie dla sprawy motoryzacyjnej w Polsce, gdyż powiązanie wielkiej firmy amerykańskiej z firmą krajową o starych tradycjach przemysłowych daje widoki na pomyślny rozwój koncesjonowanego przedsiębiorstwa i na szybkie dojście do własnej produkcji, która leży w interesie samego przemysłowca, otrzymującego koncesję. W dokumencie koncesyjnym koncesjonariusz został zobowiązany do stopniowego stosowania przy produkcji wozów materiałów i wyrobów przemysłu krajowego i również stopniowego uruchomienia wyrobu części i zespołów we własnych zakładach. Corocznie koncesjonariusz będzie przedstawiał Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia program produkcji na rok następny z wymienieniem zamierzeń co do uruchomienia wytwarzania części lub zespołów w kraju. Zatwierdzanie tego programu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które będzie brało w tym wypadku pod uwagę konieczność poparcia przemysłu krajowego—z jednej strony, z drugiej zaś możliwości techniczne i kalkulacyjne koncesjonariusza—zapewniają niewątpliwie, że wszystkie okoliczności szybkiego przejścia na całkowicie krajową produkcję będą w zupełności uzyskane.

Dzięki takiemu załatwieniu sprawy, przy jednoczesnym osiągnięciu kontaktu handlowego ze Stanami Zjednoczonymi, Anglią i Niemcami, uzyskujemy w Polsce samochód osobowy średniego typu, jaki jest „Chevrolet” za cenę zł 7 500, kiedy dzisiejsza jego cena wynosi zł 13 000. Ceny samochodów małowitrazowych marki „Opel” typu P. 4 będą wynosiły zł 4 800,

przyczem samochody te nie będą stanowić konkurencji dla popularnych naszych Polskich Fiatów 508, gdyż te ostatnie ze względu na swe zupełnie wyjątkowe wykonanie i wyposażenie (specjalne hamulce, amortyzatory, 2 ogumione koła zapasowe i t. p.) stanowią typ w całym słowa znaczeniu luksusowy i z tego względu muszą być nieco droższe.

Jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, to ceny ich będą ustalane na poziomie, umożliwiającym konkurencyjność wyrobom Państwowych Zakładów Inżynierji, jednak w porównaniu z cenami dotychczasowymi ulegną również znacznej niżce.

W ten sposób przez uruchomienie montowni osiągnęliśmy niżkę cen samochodów, a zarazem zwiększamy różnolitość ich typów. Takie rozwiązanie zapewni dalszy rozwój P. Z. Inż., i obawy, że powstanie montowni spowoduje ich upadek—są całkowicie płonne. P. Z. Inż. mają do odegrania dużą nadal rolę, koncentrując u siebie produkcję sprzętu wojskowego i samochodów ciężarowych, uzupełnioną wyrobem i montażem samochodów osobowych.

Produkcja P. Z. Inż. będzie premjowana, co zapewni jej niewątpliwie możliwość uzyskania nabywców.

Do ulg o charakterze ogólnym dla nabywców pojazdów mechanicznych, które jednak wpływają na obniżenie ceny zakupu nowych wozów, należą ulgi podatkowe dla kupujących nowe samochody i motocykle, które to ulgi zostały wprowadzone dekretem Prezydenta Rzplitej z dn. 7/V b. r. Na zasadzie tego dekretu kwota, wydatkowana na kupno nowego pojazdu mechanicznego do wysokości zł 12 000, będzie potrącona z dochodu, podlegającego opodatkowaniu i uzyskanego w tym roku, w którym należność za samochód została całkowicie spłacona. Ulgi te dotyczą również osób, którym wymierza się podatek dochodowy od wynagrodzeń, a więc obejmują także wielką rzeszę urzędników państwowych, samorządowych i prywatnych. Ulgi podatkowe mają b. duże znaczenie dla zwiększenia ilości pojazdów mechanicznych w Polsce, gdyż dzięki nim obniża się poważnie cenę nabycia pojazdów mechanicznych, a więc samochodów, motocykli, ciągników i t. p. Ze względu na to, że na zasadzie dawniejszych postanowień również osoby prawne korzystały z analogicznych ulg podatkowych w razie nabycia pojazdów mechanicznych, obecnie już wszyscy nabywcy pojazdów mechanicznych w Polsce uzyskali omawiane ulgi.

Dwa powyżej omówione posunięcia zdążają do obniżenia ceny zakupu samochodów, obecnie zaś trzeba omówić kroki, przedsięwzięte dla obniżenia jego kosztów eksploatacji.

Tu w pierwszym rzędzie należy wymienić sprawę obniżenia cen benzyny, która znajduje się w stadium realizacji.

Usiłowania Rządu idą w kierunku o ile możności poważniejszej niżki cen benzyny, na którą mają się

złożyć: obniżenie opłat od benzyny na Państwowy Fundusz Drogowy, obniżenie podatków komunalnych, podatku obrotowego i konsumpcyjnego oraz taryfy kolejowej, a pozatem pewne ustępstwa w cenach ze strony przemysłu naftowego. Te ostatnie znajdują uzasadnienie w tem, że przy obniżeniu cen benzyny wzrośnie niewątpliwie jej konsumpcja, co pozwoli przemysłowi na uzyskanie tych samych lub nawet większych dochodów. Sprzedaż bowiem jednego litra benzyny w kraju zamiast na eksport daje w dzisiejszych warunkach przemysłowi nadwyżkę, która może być obrócona na pokrycie zmniejszenia dochodów, spowodowane go obniżeniem cen krajowych. Zwiększenie zaś konsumpcji krajowej nie ulega wątpliwości, gdyż z jednej strony konsumpcja wzrośnie wskutek samej niżki cen przy tej samej nawet ilości pojazdów mechanicznych, z drugiej zaś podniesie się wskutek zwiększenia tej ilości, którego należy bezwzględnie oczekiwać wobec stworzenia pomyślnych warunków dla rozwoju motoryzacji. Toteż wydaje się pewnem, że przemysł naftowy, który zresztą zawsze widział poprawę swego stanu w rozwoju motoryzacji i o rozwój ten walczył, odniesie z niego korzyści, a wobec tego, że ze swej strony przyczyni się do jego przyspieszenia przez niżkę cen własnych benzyny, obniży swoje ryzyko przemysłowe.

Do obniżenia kosztów eksploatacji samochodów przyczynić się może również w poważnym stopniu okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 2/IV 1936 r. Nr. D. V 4587/1/36 w sprawie ustosunkowania władz skarbowych do posiadaczy i nabywców pojazdów mechanicznych.

Okólnik ten wprowadza znowu ulgi o charakterze ogólnym, ale ulgi te również pośrednio wpływają na zmniejszanie kosztów eksploatacji, gdyż w okólniku wyjaśniono, że koszt utrzymania samochodów, należących do kupców, przemysłowców, rolników, lekarzy, adwokatów i t. p. osób, dla których posiadanie szybkiego środka lokomocji jest rzeczą niezbędną, należy potrącać od ich dochodu narówni z innymi kosztami jego osiągnięcia.

Pozatem okólnik ten daje wskazówkę urzędom skarbowym, żeby faktu nabycia lub posiadania samochodu nie utożsamiały z faktem osiągnięcia przez płatnika większego dochodu, gdyż utrzymanie małego samochodu kosztuje dziś zł 100–150 miesięcznie, a więc znajduje się w granicach możliwości finansowych osób, nierozporządzających nawet poważniejszymi dochodami, dla których jednak samochód jest niezbędny. Z reguły więc nabycie lub posiadanie samochodu nie może stanowić podstawy do określenia dochodów płatnika w sumach wyższych, niż to wynika z posiadanych przez władze skarbowe danych o jego dochodach. Ten ustęp okólnika stanowi również odciążenie dla posiadaczy samochodów, którzy uskarżali się dotąd na wyznaczanie im wyższych norm podatkowych przez urzędy skarbowe.

Dla odciążenia właścicieli niezarobkowych pojazdów mechanicznych z zaległości w opłatach na Państw. Fundusz Drogowy z lat 1931/32 i 1932/33, których spłata powiększa obecne koszty eksploatacyjne tych pojazdów—Komitet Ekonomiczny Ministrów uchwalił umorzenie reszty zaległości tym właścicielom pojazdów mechanicznych, którzy do dn. 1/X b. r. opłacą przynajmniej połowę zaległych opłat z wymienionego dwulecia.

Dalszem dążeniem do obniżenia kosztów eksploatacyjnych samochodów jest zwrócenie uwagi na poprawę stanu dróg w Polsce ze szczególnem uwzględnieniem ich przystosowania do ruchu pojazdów mechanicznych.

Już w ubiegłym roku rozpoczęto i wykonano wiele poważnych robót drogowych, które wpłynęły na poprawę stanu dróg, w bieżącym roku roboty te są kontynuowane, aczkolwiek w nieco mniejszym zakresie. Zapowiedziany jednak przez Pana Ministra Skarbu 4-letni plan robót inwestycyjnych pozwoli niewątpliwie na rozszerzenie zakresu robót drogowych w latach następnych, a nawet może jeszcze w roku bieżącym.

Przechodząc do omówienia ulg dla posiadaczy samochodów o charakterze ogólnym, których nie wymieniono jeszcze powyżej, na pierwszym miejscu należy podać opracowane przez Ministerstwo Komunikacji nowe rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, które po uzgodnieniu z zainteresowanymi ministerstwami wejdzie niedługo w życie.

Rozporządzenie to wprowadza szereg ułatwień przy rejestracji, przejeżdżowaniu i przeglądach pojazdów mechanicznych, zwłaszcza prywatnych, obniża związane z tem opłaty, ustanawia zamiast dotychczasowych paru dokumentów samochodowych tylko jeden i t. p., a pozatem wprowadza ulgi dla kandydatów na kierowców przy uzyskiwaniu pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

W tym celu rozporządzenie dzieli kierowców na 2 kategorie: zawodowych i amatorów—i dla tych ostatnich ustanawia duże ułatwienia w zakresie wymagań egzaminacyjnych i formalności przy uzyskiwaniu pozwoleń na prowadzenie, oprócz tego zaś obniża dla wszystkich kategorii kierowców związane z tem opłaty.

Znacznem ułatwieniem dla kierowców pojazdów mechanicznych jest również powierzenie egzaminowania kandydatów na kierowców Automobilklubowi Polski, dzięki czemu przyspieszono uzyskiwanie pozwoleń i obniżono w pewnym stopniu opłaty egzaminacyjne.

W ten sposób uwidoczniła się zresztą pomoc, jaką może przynieść automobilistom ich własna organizacja społeczna, toteż w ogólnych dążeniach do uzdrowienia naszych stosunków motoryzacyjnych znajduje się również miejsce na usiłowanie stworzenia z Automobilklubu Polski i innych automobilklubów prowincjonalnych silnej, zwartej, jednolitej i ogólnokrajowej orga-

nizacji automobilistów, która otaczałaby ich opieką i udzielała pomocy, a nadto wyręczała z korzyścią Państwo w wielu funkcjach, związanych z ruchem pojazdów mechanicznych. Pozatem w zrozumieniu, że zapatrzenie miast w dobrze urządzone garaże stanowić będzie niewątpliwą zachętę do kupna wozów dla tych, którzy własnych garaży nie posiadają—czynione są starania o uzyskanie kredytów na budowę nowoczesnie urządzonych garaży, w których posiadacze samochodów mogliby uzyskać nie tylko miejsce na wóz, ale również pomoc fachową w razie mniejszych jego uszkodzeń.

Powyżej omawiane posunięcia dotyczyły wszystkich pojazdów mechanicznych i ich właścicieli, pozatem jednak czynione są również starania o przyjęcie z pomocą właścicielom zarobkowych pojazdów mechanicznych, którzy silnie odczuli skutki kryzysu gospodarczego.

W pierwszym rzędzie chodzi tu o taksówki, których właściciele wskutek spadku frekwencji uzyskują tak minimalne dochody, że wystarczają one z trudnością zaledwie na pokrycie wydatków eksploatacyjnych i uniemożliwiają nietylko wymianę starych wozów na nowe, ale nawet normalną konserwację wozów dotychczasowych.

W zrozumieniu więc trudnego położenia właścicieli taksówek, postanowiono przyjąć im z pomocą, udzielając szereg ulg i ułatwień. Mianowicie, rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 2/VII b. r. anuluje zaległości w opłatach na P. F. D. od taksówek, powstałe od dn. 1/IV 1931 r. do dn. 31/III 1934 r., a dla tych właścicieli taksówek, którzy do dnia 31/VII b. r. takich zaległości nie będą posiadali, przewiduje zwolnienie od opłat na P. F. D. od dn. 1/VIII b. r. do końca bieżącego roku budżetowego. Ma to być premia dla tych, którzy akuratnie wywiązywali się ze swych zobowiązań względem P. F. D. Pozatem rozporządzenie przewiduje obniżenie opłat stałych na P. F. D. od taksówek z zł 15 do zł 10 od 100 kg wagi własnej.

Oprócz tego wydano już zarządzenia celem zniesienia oddzielnych przeglądów taksówek przez zarządy gmin miejskich niezależnie od przeglądów, dokonywanych przez władze administracyjne, i zniesienia związanych z tem opłat, anulowania obowiązku malowania taksówek na jeden kolor i wogóle skasowania wszelkich innych lokalnych przepisów, które w rezultacie działają hamująco na rozwój przemysłu przewozowego dorożkami samochodowymi. Polecono również przedłużyć wydane przez zarządy miast koncesje dla właścicieli dorożek samochodowych bez pobierania opłat—na 2 lata przy taksówkach używanych i na 5 lat przy taksówkach nowych, a nadto postanowiono wprowadzić ułatwienia i uproszczenia w postępowaniu przy legalizacji liczników oraz obniżyć o 50% związane z tem opłaty.

Dla umożliwienia właścicielom taksówek wymiany zniszczonego taboru, czynione są starania o uzyskanie odpowiednich na taksówki i możliwie tanich samochodów oraz o przyznanie ewentualnej pomocy kredytowej dla nabywców nowych taksówek. W tym celu narazie wyjaśniono urzędowi wojewódzkim, że jako dwuosobowe taksówki mogą być rejestrowane samochody Polski Fiat model 508.

W zakresie koncesjonowanych przewozów samochodowych poza obrębem jednej gminy, a więc przewozów autobusowych i zarobkowych towarowych—dokonano ostatnio szeregu posunięć, mających na celu poprawę stanu finansowego przedsiębiorstw przewozowych i ostateczne uregulowanie tego zagadnienia.

Jeżeli chodzi o przewozy osób autobusami—to przeprowadzono scalanie przedsiębiorstw, pracujących na tych samych lub związanych ze sobą liniach, w spółki celem usunięcia istniejącej niezdrowej konkurencji, a tem samem urentownienia tej gałęzi przemysłu przewozowego. Akcja ta dała pozytywne wyniki, wyrażające się między innymi w umożliwieniu wymiany silnie zużytego taboru.

Jeżeli idzie o przewozy towarowe, to na wstępie należy zauważyć, że jednocześnie z ulgami w opłatach na P. F. D. od taksówek wprowadzone będzie obniżenie o 50% opłat na P. F. D. od przyczepek do samochodów ciężarowych i ciągników, co wpłynąć winno na zwiększenie zakresu samochodowych przewozów towarowych.

Dla podtrzymania i ułatwienia rozwoju zarobkowych przedsiębiorstw przewozu towarów zniesiono cały szereg ograniczeń i wprowadzono nowe ulgi. Koncesje towarowe będą, poza wyjątkami dla kilku bardziej już obsadzonych linii, wydawane bez żadnych ograniczeń co do kierunku i długości linii oraz ilości obsługującego je taboru. Znosi się także przymus stosowania taryfy minimalnej przy przewozach samochodami, oraz skasowano już od 1 maja taryfę kolejową WR 1, która dawała znaczne ulgi przy całowagonowych ładunkach kolejowych drobnicowych i uderzała w interesy przewozów samochodowych.

Niezależnie od tego rozpatruje się sprawę ulg dla koncesyj towarowych obszarowych, które uprawniają koncesjonariusza do zarobkowego przewozu towarów nie na określonych liniach, a na określonych obszarach. Pozatem projektuje się znacznie uprościć postępowanie przy wydawaniu koncesyj tak towarowych jak i osobowych.

Na zakończenie należy wspomnieć, choć to właściwie nie ma ścisłego związku z motoryzacją, o ulgach, jakie zostały ostatnio wprowadzone dla posiadaczy rowerów.

Poza odrzuceniem licznych formalności, jakie dotąd ich obciążały, i skasowaniem egzaminów, rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dn. 22/V b. r. obniżyło wydatnie opłaty rejestracyjne

od rowerów, sprowadzając je do zł 4 na 2 lata. Rozporządzenie to zresztą dotyczy nie tylko rowerów i 2- lub 3-kołowych wózków, poruszanych siłą nóg, ale również rowerów z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej do 100 cm<sup>3</sup>.

Oto są narazie wszystkie posunięcia, dokonane lub zamierzone przez Rząd dla przyspieszenia motoryzacji kraju. Na skutki ich musimy jeszcze poczekać, choć już dziś stwierdzić można, że ilość nowych pojazdów mechanicznych, przedstawionych do rejestracji, zaczęła ostatnio wzrastać.

Trzeba więc mieć nadzieję, że wysiłki Rządu dadzą rezultaty zwłaszcza, jeśli będzie z nim współdziałało

społeczeństwo, które winno się przejąć hasłem, że kupno samochodu przez tych wszystkich, których stać na to, jest spełnieniem obywatelskiego obowiązku względem kraju. Pamiętajmy o tem, że na zachodzie i wschodzie posiadamy sąsiadów, który na motoryzację kładą wielki nacisk, i że sytuacja Polski z 25 000 samochodów jest nie do zniesienia wobec Niemiec. liczących obecnie ok. 1 200 000 samochodów, oraz Z. S. R. R., posiadającego ok. 240 000 samochodów, w czem jest 200 000 ciężarowych, gdy w Polsce zaledwie 5 000.

*Juljan Piasecki*

## ZAGADNIENIE PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W POLSCE

**P**ROBLEM motoryzacji kraju należy, niewątpliwie, do najbardziej złożonych zagadnień zarówno natury gospodarczej, jak i technicznej, a ze względu na swe znaczenie, szczególnie w naszych warunkach, od dłuższego czasu wysuwa się na czoło najbardziej istotnych zagadnień Państwa. Świadomość, że samochód przestał być przedmiotem luksusu, bądź tylko przyjemności, a stał się jednym z podstawowych elementów usprawnienia życia gospodarczego, a zarazem jednym z najbardziej nieodzownych elementów zapewnienia bezpieczeństwa kraju — ta świadomość dojrzała wreszcie w Polsce. Po wielu latach bardzo szerokiej dyskusji wśród zainteresowanych sfer gospodarczych i technicznych, otwartej dyskusji publicznej jak i w łonie organów miarodajnych, można stwierdzić, że problem motoryzacyjny wykrystalizowuje się u nas jako problem dojrzały, całkowity i oparty na skoordynowanym planie działania jego wszystkich elementów. Nie jest celem niniejszych uwag rozważanie wszystkich zagadnień niesłychanie rozległych, z których każde dla siebie stanowi oddzielną całość tak gospodarczą, techniczną jak i prawną — skutkiem tego ograniczymy się tylko do stwierdzenia, że rozwój motoryzacji wymaga wypracowania całkowitego planu, konsekwencji w jego wykonaniu i utrzymania dogodnych warunków, opartych przedewszystkiem na stabilizacji dyspozycji, pobudzających ożywianie procesów gospodarczych, z motoryzacją związanych, a przede wszystkim — udostępnienie dla jaknajszerszych mas samochodu taniego i odpowiadającego polskim warunkom terenowym.

Można mówić o rozwoju motoryzacji, nie mając na uwadze równocześnie zagadnienia produkcji przemysłowej. Jednak warunki geopolityczne i gospodarcze Polski oraz konieczność zapewnienia jaknajszerszej pojętej obrony Państwa nakazują nam w Polsce oprócz rozwoju motoryzacji na własnej produkcji. Nie do pomyslenia bowiem jest w Polsce rozwój motoryzacji, a zwłaszcza zabezpieczenie warunków obrony Państwa bez odpowiedniego przystosowania kraju do własnej produkcji samochodowej. To stwierdzenie, zdaje się nie nastrożające już dziś w Polsce żadnych wątpliwości, uwypukla bardzo ścisły związek, jaki zachodzi między polityką w zakresie przemysłu samochodowego i całością zagadnienia motoryzacji kraju. Dlatego też

wszystkie posunięcia i poczynania w dziedzinie motoryzacji kraju muszą uwzględniać ten zasadniczy imperatyw dostosowywania polityki motoryzacyjnej do warunków równoczesnego rozwoju własnego przemysłu samochodowego.

Nie będziemy na tem miejscu wdawać się w analizę przyczyn, jakie złożyły się na dotychczasowe zahamowanie postępu motoryzacji w kraju; ograniczymy się jedynie do stwierdzenia faktów, które ją powstrzymywały. Z chwilą powstania Państwa Polskiego kraj nasz prawie że nie posiadał samochodów, z wyjątkiem zapasu, pochodzącego z demobilizacji armji. Dopiero w 1923 r. reprezentacje koncernów zagranicznych poczęły powoli organizować zaopatrzenie rynku w samochody i okres lat 1924÷1929 możemy uważać jako pierwszy etap rozwoju konsumpcji wewnętrznej, przy czem dynamika wykazywała duże możliwości w tym okresie, bowiem przeciętny roczny przyrost samochodów wynosił wtedy ponad 50% przyrostu roku poprzedzającego. Załamanie gospodarcze w świecie i w Polsce było zarazem całkowitem załamaniem wzrostu konsumpcji samochodów, i dynamika, która niewątpliwie dawała podstawy do takiego nasycenia rynku, które dopiero byłoby podstawą dla racjonalnej inicjatywy produkcji samochodowej — z nadejściem kryzysu załamała się całkowicie, a tem samem zahamowała pierwsze poczynania w dziedzinie przemysłu samochodowego. Do głównych dalszych przyczyn zahamowania motoryzacji musimy zaliczyć niewłaściwą politykę obciążeń samochodu, brak dróg, brak stacyj obsługi samochodów i potaniaenia kosztów eksploatacji, niski dochód społeczny, nieodpowiednią politykę celną, za wysokie ceny oraz wadliwą politykę fiskalną, w której wyniku doniedawna jeszcze samochód uważany był w Polsce jako luksus. Te warunki, w przeciwieństwie do równoczesnego planowego działania innych państw, postawiły Polskę przy końcu szeregu krajów zdemotoryzowanych.

Zarysowujący się w latach 1924÷1929 rozwój konsumpcji samochodów nie był, jak zaznaczono, bez wpływu na początki inicjatywy w dziedzinie uruchamiania pewnych elementów produkcji samochodowej. Mieliśmy do czynienia z jednej strony z inicjatywą prywatną; toteż widzimy od 1923 r. pewne wysiłki nad powstaniem wytwórczości samochodów w kraju, że tylko wymienimy firmę „Ursus”, opartą na licencji

„SPA”; „Ralf Stetysz” podejmuje montownię samochodów; powstają w kraju zagraniczne montownie „General Motors”, „Citroën”, które jednak z braku skoordynowanego planu gospodarczego w dziedzinie produkcji skazane były zgóry na zagładę, a kryzys tego dzieła dopełnił. Równocześnie Państwo, widząc, że inicjatywa prywatna nie doprowadza do stworzenia tak podstawowej dziedziny produkcji, jaką jest przemysł samochodowy, uruchamia na podstawie licencji zagranicznej firmy „Fiat” i firmy „Saurer” wytwórnię w Państwowych Zakładach Inżynierji, po nieudanych samodzielnych próbach z marką CWS. W oparciu o tę produkcję zaczyna się częściowa regeneracja przemysłu pomocniczego, który przystosowuje się powoli do wyślików ze strony inicjatywy państwowej i doprowadza do tego, że faktycznie dzisiaj możemy stwierdzić całkowitą produkcję samochodów tych marek w kraju. Produkcja ta, mająca jednak charakter monopolistyczny, przy ograniczonej ilości typów samochodów jednej marki, obciążająca bezpośrednio Skarb Państwa, nie mogła być uważana za wystarczającą dla zapewnienia rozwoju motoryzacji kraju, zwłaszcza gdy się uwzględni szczególnie trudne i wybredne warunki zaspakajania potrzeb na naszym rynku samochodowym. Tak rynek samochodów osobowych, jak i rynek samochodów gospodarczych w Polsce i w innych krajach nie może być oparty na monopolicznym i ograniczonym co do typów systemie. Stąd też konieczność rozszerzenia warunków zaopatrzenia i dostawy większej ilości typów na rynek—rozumie się, w oparciu o własną produkcję.

Zbyteczne jest dowodzić, jak olbrzymie znaczenie dla rozwoju motoryzacji i ożywienia gospodarczego posiada w kraju przemysł samochodowy. Produkcja ta, oparta na najwyższej kulturze technicznej, absorbująca niemal w 80% gałęzie pomocnicze, stanowi podstawę podniesienia poziomu technicznego całego przemysłu i jest motorem, pobudzającym ożywienie niemal wszystkich gałęzi przemysłu, zwłaszcza w dziale metalowym i elektrotechnicznym. Toteż widzimy, że w krajach, posiadających własną produkcję samochodową, rozwój tych pomocniczych gałęzi przekracza wszelkie normy współdziałania z innymi gałęziami przemysłu, a poziom produkcji przemysłu samochodowego jest bezpośrednim miernikiem kultury technicznej i ożywienia gospodarczego w danym kraju. Toteż ostatnie posunięcia należy uznać za przełomowe w dziedzinie polityki przemysłu samochodowego.

Nasuwa się jednak natychmiast pytanie: czy Polska posiada warunki dla produkcji samochodowej? Na pytanie to śmiemy odpowiedzieć twierdząco. Posiadamy własny przemysł surowcowy, który jest w stanie zaopatrzyć przemysł samochodowy w niezbędne półfabrykaty i materiały. Ostatnie lata wykazały, że przemysł ten pod względem technicznym może całkowicie zaspokoić potrzeby produkcji samochodowej, pozostaje jedynie kwestja gospodarczego przystosowania tego przemysłu do potrzeb produkcji samochodowej, a przede wszystkim—rewizji kosztów produkcji, mającej na celu przystosowanie cen tych materiałów do ceny gotowego samochodu tak skonstruowanej, ażeby zarazem dawała warunki jaknajszerszego zbytu. Rozumie się, że jest to związane przede wszystkim z ilością jednostek produkowanych, niemniej jednak momenty technicznego opanowania produkcji, a zwłaszcza zastosowania materiałów właściwych produkcji polskiej do samochodów, które dają możność przystosowania i cen, wysuwają się na czoło prac tego przemysłu.

Dalszym warunkiem rozwoju produkcji samochodowej jest jaknajściślejsza opieka i współpraca fabryk samochodów z przemysłem pomocniczym. Szczególnie w warunkach polskich nie jest do pomyślenia rozwój fabrykacji samochodowej systemem zamkniętym w pionowej organizacji przedsiębiorstw samochodowych, a właśnie jaknajszersze oparcie tej fabrykacji o przemysł pomocniczy stanowi u nas warunki dla rozwoju produkcji samochodowej. Doświadczenie dotychczasowe wykazuje, że zaledwie ok. 25% stanowi udział fabryki samochodowej w ogólnych kosztach produkcji samochodu. Racjonalne rozbicie produkcji poszczególnych elementów i specjalizowanie zakładów przemysłu pomocniczego w produkcji poszczególnych części i zespołów oraz akcesoriów samochodowych powinno być przewodnią myślą w uruchamianiu fabrykacji samochodów. To samo doświadczenie wykazuje, że tak pojęta produkcja samochodów w oparciu o przemysł pomocniczy umożliwia jaknajelastyczniejszą politykę cen, bowiem ostatnie dwa lata wykazały, że w miarę skoordynowania planu podziału produkcji na przemysł pomocniczy i fabrykę samochodów zdołano w tych pierwszych zaczątkach produkcji obniżyć jej koszty do 50%. Jest to najlepszym wskaźnikiem możliwości potencjalnych przemysłu pomocniczego i skutkiem tego należy stwierdzić, że wszelkie poczynania w dziedzinie produkcji samochodowej są uzależnione od racjonalnych warunków rozwoju przemysłu pomocniczego. Może się to odbyć tylko po ścisłym i planowym współdziałaniu fabryki samochodów z tym przemysłem pomocniczym.

Czy i jakie warunki w dziedzinie polityki gospodarczej są zagwarantowane dla rozwoju produkcji samochodowej? Z obserwacji warunków uruchamiania przemysłu samochodowego w innych państwach wynika, że tylko racjonalnie przeprowadzona ochrona celna, zapewniająca w dostatecznej mierze ochronę produkcji, powodowała jej powstawanie i uruchamianie. Dla przykładu możemy wymienić Stany Zjedn., które z importera samochodów europejskich przed wojną po wprowadzeniu prohibicyjnej ochrony celnej rozrosły się do największej potęgi produkcji samochodów w świecie. Poza to widzimy, że—z wyjątkiem Anglii, która ze względu na własne kolonie i dominja posiada specyficzne warunki—wszystkie inne kraje europejskie opierają swój przemysł samochodowy na wybitnej ochronie celnej. Do czasu wydania nowej taryfy celnej Polska tych warunków nie posiadała, dlatego też wszelka inicjatywa z tego okresu spełza na niczem, bo nie do pomyślenia jest uruchomienie produkcji podwozi samochodowych przy ochronie *gr 70* od 1 kg. Natomiast działanie odpowiedniej ochrony celnej na rozwój produkcji nawet w naszych warunkach wykazuje ochrona celna nadwozi, toteż w czasie przedkryzysowym obserwowaliśmy bardzo poważny rozwój naszego przemysłu fabrykacji nadwozi. Jak wspomniano, nowa taryfa celna stwarza po raz pierwszy zgrany kompleks celny od półfabrykatu do gotowego towaru, odpowiednio zabezpieczający uruchamianie własnej produkcji.

Jako dalszy instrument popierania racjonalnego rozwoju produkcji samochodowej został zastosowany system koncesyjny dla przemysłu wyrobu samochodów i podwozi samochodowych. System ten pozwala na koordynowanie działalności przedsiębiorstw koncesjonowanych między sobą, a przede wszystkim odpowiednio przystosowywanie do potrzeb produkcji krajowej samochodów przemysłu pomocniczego. System ten

zarazem, eliminując warunki niezdrowej konkurencji i bezplanowej inicjatywy technicznej, zabezpieczając równocześnie tą drogą spokojną kalkulację i przewidywania poszczególnych zakładów, umożliwiając niezbędną w tych warunkach specjalizację, stanowi niewątpliwie nową podstawę racjonalnego rozwoju tej gałęzi na przyszłość.

Ostatnie posunięcia Rządu w dziedzinie polityki motoryzacyjnej poprzedziła bardzo wszechstronna i głęboka dyskusja publiczna na temat warunków motoryzacji, jak również warunków rozwoju istniejących zakładów przemysłu samochodowego. Obok istniejącej produkcji samochodowej w Państw. Zakł. Inż. została udzielona koncesja na wyrób samochodów i podwozi samochodowych krajowej firmie Lilpop, Rau i Loewenstein. Przy tej sposobności mogliśmy zauważyć niesłychanie rozbite zapatrywania na drogę, jaką przez udzielenie tej koncesji powinien kroczyć rozwój produkcji samochodowej. Jednym z zasadniczych twierdzeń jest, że, udzielając koncesji na montownie, nie możemy się w bliskiej przyszłości spodziewać własnej całkowitej produkcji samochodów. Utańczyło się przekonanie, że polityka montowni jest tylko ukrytym sposobem importu wozów zagranicznych. Można by pod tym względem przyznać słuszność takim twierdzeniom, gdyby w założeniu naszej polityki istniał plan ograniczenia się w dziedzinie produkcji jedynie do montowania samochodów. Taki bowiem system obserwujemy w bardzo wielu krajach, które, montując już od dłuższego czasu samochody, nie były w stanie doprowadzić do całkowitej produkcji. Trzeba jednak równocześnie obserwować, czy i jakie warunki samodzielnej produkcji samochodów w tych krajach istnieją. Jeżeli się bliżej przyjrzymy warunkom takich krajów, to przyjdziemy do przekonania, że tych warunków w postaci przemysłu surowcowego i pomocniczego niema, że natomiast system montowniany jest w tych krajach celem dla siebie. Maksimum natomiast korzyści, osiąganych tą drogą, stanowi ich krajowa robocizna i dostawa pomocniczych materiałów, dotyczących głównie wyposażenia samochodów, przy braku możliwości jednak dojścia do produkcji np. motorów względnie podwozi. Zupełnie ina-

czej przedstawia się sprawa w Polsce. Firma Lilpop, Rau i Loewenstein, otrzymując koncesję, musi z konieczności zastosować montaż, jako początkowy okres dla wprowadzenia się w technikę produkcji samochodów. Jest to raczej pierwszy i niezbędny etap dla przygotowania się do produkcji pewnych części we własnym zakresie, a szczególnie przystosowania przemysłu pomocniczego do współdziałania w przyszłości w zakresie całkowitej produkcji samochodów w Polsce. Nie montaż jest i może być celem tej koncesji, nie import ustalonych marek i typów GMC w ukrytej formie jest środkiem dla motoryzacji, a systematyczny, planowy i stopniowy rozwój poszczególnych elementów samochodowych w oparciu o licencję tej firmy zagranicznej i jej doświadczenie techniczne stanowi istotę koncesji. Tak koncesja sama, jak i zespół środków celnych, podatkowych i t. p.—stanowią dostateczną gwarancję stopniowego przechodzenia na produkcję krajową.

Reasumując te najogólniejsze stwierdzenia, możemy dojść do wniosku, że:

1) zespół ostatnich zarządzeń, posunięć i przewidywań na odcinku całokształtu motoryzacji kraju stanowi w Polsce po raz pierwszy skoordynowany i zgrany plan rozwoju konsumpcji samochodowej w Polsce i zastosowania samochodu jako niezbędnego środka nowego życia gospodarczego,

2) zapewnienie stałości wytworzonych warunków produkcji oraz konsekwentne ich realizowanie przynajmniej w ciągu najbliższych pięciu lat motoryzacyjnych w Polsce stanowi podstawę rozwoju motoryzacji,

3) tylko taka polityka motoryzacyjna przy równoczesnym rozwoju ogólnogospodarczym w Polsce, na co sama polityka motoryzacyjna wpływu bezpośredniego nie ma—stwarza warunki wzrostu konsumpcji samochodów w Polsce,

4) tak pojęte warunki rozwoju motoryzacji i skoordynowana działalność fabryk samochodowych łącznie z przemysłem pomocniczym stanowią naturalne warunki do powstania własnej całkowitej produkcji samochodowej w Polsce.

Marjan Kandel

## DROGI I MOTORYZACJA

W OKRESIE przed wielką wojną światową, kiedy samochód coraz częściej zaczął pojawiać się na drogach—spostreżono, że ruch tego rodzaju pojazdu będzie wymagał znacznych zmian i ulepszeń w technice budowy dróg z twardą nawierzchnią. Drogi te bowiem były wówczas budowane przeważnie o nawierzchni z tłuczni kamienno (szosy) dla pojazdów konnych, niezbyt ciężkich, o małej szybkości i przy słabym natężeniu ruchu, gdyż przewozy na dalsze odległości i przewozy masowe skuteczniały koleje żelazne. Nawierzchnie z tłuczni pod ruchem pojazdów mechanicznych zaczęły się szybko niszczyć, a przytem wydzielały wielkie ilości kurzu, co było prawdziwą klęską tak dla podróżnych, jak i dla mieszkańców przydrożnych osiedli, a jednocześnie i dla samych pojazdów.

Przed wojną ruch pojazdów mechanicznych nie zdołał jednak rozwinąć się na większą skalę, a nawet nie przypuszczano, że jego możliwości rozwojowe są tak

wielkie, jak to się obecnie okazało, kiedy w państwach Europy Zachodniej ruch pojazdów mechanicznych dochodzi już do 90% ogólnego ruchu drogowego. Ilość samochodów (bez motocykli i maszyn motorowych) w 1914 r. w porównaniu ze stanem na dz. 31/XII 1935 r. ilustruje następujące zestawienie dla niektórych państw Europy i Stanów Zjednoczonych Am.:

	1914	31/XII 1935
Belgia . . . . .	10 000	164 450
Włochy . . . . .	12 000	391 709
Niemcy . . . . .	64 000	1 104 000
Francja . . . . .	100 000	2 182 138
W. Brytania . . . . .	246 000	1 990 650
Stany Zjedn. Am. . . . .	1 300 000	26 167 107

Ogółem w dn. 31/XII 1935 r. kursowało na globie ziemskim 37 275 264 samochody i 2 349 268 motocykli, z czego na poszczególne części świata przypadało<sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> P. „Le Strade” Nr. 6/1936.

	Samochody	Motocykle
Afryka . . . . .	458 911	54 940
Ameryka:		
Stany Zjedn. Am.	26 167 107	95 633
pozostałe państwa	1 926 231	17 263
Azja . . . . .	590 935	91 740
Europa . . . . .	7 257 099	1 990 391
Oceania (Australia).	874 981	99 301

W sprawie przystosowania dróg do ruchu pojazdów mechanicznych przed wojną światową, aczkolwiek sprawa ta była już wtedy zupełnie aktualna, zaczyna dopiero stawić pierwsze kroki. Naogół ograniczano się do powierzchniowego smołowania lub asfaltowania nawierzchni tłuczniowych, co raczej traktowano jako sposób walki z kurzem niż jako sposób utrwalania i wzmacniania nawierzchni.

Dopiero po wielkiej wojnie, kiedy ruch samochodowy zaczął się rozwijać coraz intensywniej, kiedy wzrosła jego szybkość oraz wagą poszczególnych pojazdów, używanych do dalekich przewozów większej liczby osób i większych ilości towarów, sprawa przystosowania dróg do tego nowego środka lokomocji nabrała szczególnej ostrości. Starym drogom tłuczniowym, obliczonym na słaby i powolny ruch pojazdów konnych, groziła kompletna ruina, i tylko ogromne wydatki na konserwację mogły je ocalić. Z drugiej strony ruch pojazdów mechanicznych odczuwał coraz niekorzystniej nieodpowiedni stan dróg, co czyniło jazdę samochodem kosztowną, niebezpieczną, a ze względu na kurz i nieprzyjemną.

Trzeba więc było przystąpić do przebudowy dróg tak spowodu konieczności ratowania ich przed zniszczeniem i ograniczenia szybko wzrastających wydatków konserwacyjnych, jak i ze względu na umożliwienie dalszego rozwoju ruchowi pojazdów mechanicznych, który dla życia gospodarczego, turystyki i obronności kraju nabierał coraz większego znaczenia.

W ten sposób między motoryzacją i poprawą stanu dróg wytworzył się ścisły związek, który z biegiem czasu zacieśnił się jeszcze przez to, że fundusze na drogi zaczęto w wielu państwach zasilać wpływami z opłat od pojazdów mechanicznych i materiałów pędnych.

Przebudowa nawierzchni drogowych rozpoczęła się na większą skalę w Europie Zachodniej zaraz po wojnie i szła równoległe ze wzmaganiem się ruchu pojazdów mechanicznych, dając podstawy dla jego rozwoju. Znanne są jednak wypadki, że motoryzacja szła szybciej niż poprawa stanu dróg, jak to np. było w Stanach Zjedn., ale wówczas w pewnym momencie trzeba było rzucić na cele drogowe olbrzymie wprost fundusze, aby w szybkim tempie dostosować je do ruchu pojazdów mechanicznych. Wiadome jest bowiem, że od szeregu lat Stany Zjedn. wydają ok. 40% budżetów Państwa i samorządów na drogi, że zaś budżety te są wysokie, więc i sumy, wydawane na drogi, pozwalają odrobić w krótkim czasie zaległości z lat dawnych.

W Polsce do przebudowy nawierzchni drogowych przystąpiono bardzo późno, gdyż na Śląsku w 1928 r., a w reszcie kraju na większą skalę dopiero od 1931 r.

Do roku 1931 główną część wydatków drogowych stanowiły wydatki na konserwację dróg i mostów, i cały wysiłek administracji drogowej szedł w kierunku naprawiania nawierzchni tłuczniowych i utrzymania ich w możliwym stanie, mniejsze zaś kwoty przeznaczano na budowę nowych dróg i budowę mostów stałych i drewnianych.

Jeżeli np. weźmiemy rok najwyższych wydatków drogowych z tego okresu (1928/29), to z ogólnej sumy

wydatków na drogi państwowe, wynoszącej zł 64 miljn., wydatki na konserwację pochłonęły zł 38 miljn. (59%), budowa nowych dróg—zł 15,6 miljn. (24%), a budowa mostów—zł 10,7 miljn. (17%). Od roku 1931, a zwłaszcza w latach ostatnich wydatki drogowe—obok konserwacji i budowy nowych dróg i mostów—obejmują również i budowę ulepszonych nawierzchni. W roku np. 1934/35 z ogólnej sumy zł 81 miljn., wydatki na drogi państwowe i utrzymywane przez Państwo—na konserwację wydano zł 31 miljn., czyli 38%, na budowę ulepszonych nawierzchni zł 37 miljn. (46%), na mosty—zł 8 miljn. (10%), na budowę nowych dróg—zł 5 miljn. (6%).

Zauważyć tutaj należy, że wydatki drogowe w Polsce były zawsze niewspółmiernie niższe od właściwych potrzeb gospodarki drogowej i nie tylko nie wzrastały dostatecznie w miarę pojawiania się konieczności wykonywania zupełnie nowych robót (co naturalnie powodowało zmniejszenie wydatków na inne roboty), ale nawet często malały zupełnie niespodziewanie. Brak ciągłości w finansowaniu robót drogowych, odbijający się niekorzystnie na stanie dróg oraz na przemyśle drogowym i wytwórniach materiałów drogowych, ujawniał się stale, a jako przykład może służyć ostatnie dwulecie, obejmujące lata budżetowe 1935/36 i 1936/37. Mimo opracowania i zatwierdzenia 2-letniego programu technicznego i finansowego już w drugim roku tego programu (1936/37) kredyty drogowe tak zmalały, że np. na konserwację można było przeznaczyć w roku bież. zaledwie tylko zł 7 miljn.

Ta stała niedostateczność i wyjątkowe wahania wysokości środków, przeznaczonych na drogi, sprawiły, że mamy wogóle mało dróg z twardą nawierzchnią, wśród nich zaś dróg z ulepszonymi nawierzchniami—zupełnie minimalny odsetek. Według danych na dz. 1/IV 1935 r. posiadaliśmy w Polsce następującą sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni: państwowych—14 316 km, wojewódzkich—10 843 km (w tem ok. 3 000 km utrzymywanych kosztem Skarbu Państwa), powiatowych—22 592 km i gminnych—10 605 km, czyli razem 58 356 km. co daje gęstość ok. 15 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni i ok. 17,5 km na 10 000 mieszkańców. Jest to gęstość bardzo niewielka w porównaniu do innych państw europejskich, gdzie np. w Czechosłowacji przypada na 100 km<sup>2</sup> obszaru 55 km, w Niemczech—46 km, w Austrii—40 km, w Holandji—55 km, w Belgji—99,7 km, we Francji—120 km, w Anglii—121 km.

Pozatem drogi o twardej nawierzchni w Polsce nie są przeważnie przystosowane do ruchu intensywnego pojazdów mechanicznych, bowiem na ogólną sieć 58 356 km tylko 1 576 km dróg otrzymało do dn. 1/IV 1935 r. nawierzchnie ulepszone, z których 629 km przypada na Śląsk. Jedynie województwo śląskie ma sieć drogową nowoczesną, bo na ogólną długość dróg z twardą nawierzchnią (bez gminnych), wynoszącą 1 457 km posiada wymienioną wyżej ilość nawierzchni ulepszonych, co stanowi 43%. Jest to wynikiem całkowitego zrozumienia potrzeb drogowych przez władze województwa śląskiego, które przeznaczyły na drogi bardzo poważne fundusze, pojmując wagę i znaczenie dobrej sieci drogowej dla życia gospodarczego. Dla całego kraju stosunek dróg ulepszonych do dróg z twardą nawierzchnią (bez gminnych) wynosi zaledwie 3,3%, a w odniesieniu tylko do sieci dróg państwowych stosunek ten podnosi się do 7,4%. Tymczasem zagranicą w państwach, sąsiadujących z Polską od zachodu, dro-

gi ulepszone stanowią: w Czechosłowacji 50%, a w Niemczech 68% ogólnej długości dróg państwowych, nie mówiąc już o takich krajach, jak Francja, Danja i Anglja, gdzie procent dróg ulepszonych zbliża się do 100%.

Wchodzimy obecnie w nowy okres motoryzacji przy sieci drogowej szczupłej i nieprzystosowanej do ruchu pojazdów mechanicznych. Tymczasem w związku z uruchomieniem montowni w kraju, ulgami podatkowymi dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, zapowiedzianą obniżką cen benzyny oraz obniżeniem opłat na Państwowy Fundusz Drogowy i częściowym anulowaniem zaległości w tych opłatach—stworzone zostały sprzyjające warunki dla rozwoju motoryzacji, co niewątpliwie powinno wpłynąć na zwiększenie ruchu mechanicznego na naszych drogach.

Otóż, aby rozwój motoryzacji nie napotkał z miejsca na trudności spowodu złego stanu dróg—należy równocześnie rozpocząć intensywne prace nad rozbudową i ulepszeniem naszej sieci drogowej, gdyż w przeciwnym razie najlepiej nawet pomyślane i przeprowadzone zarządzenia w celu przyspieszenia rozwoju motoryzacji mogą zawieść.

W naszych warunkach nie możemy i nie powinniśmy liczyć na to, że rozwój motoryzacji nastąpi szybko mimo złego stanu dróg, i że czas na ich ulepszenie nadejdzie dopiero wówczas, gdy ruch pojazdów mechanicznych znacznie się zwiększy.

Ubóstwo naszego kraju i małe dochody jego obywateli wymagają nie tylko samochodów tanich, ale również małych kosztów ich eksploatacji. W tym właśnie przeciwieństwie celu, aby koszty te obniżyć, projektuje się zniżkę cen benzyny, wprowadza się ulgi w opłatach na P. F. D. i t. p. Te wszystkie środki obniżki kosztów eksploatacji samochodu muszą być poparte jeszcze jednym, a mianowicie wybitną poprawą stanu naszych dróg przez ich ulepszenie, w przeciwnym razie spalać będziemy na kilometr przebiegu więcej, choć nieco tańszej benzyny, niżbyśmy spalali na drodze dobrej, będziemy wydawać dużo na remonty i ogumienie, a przede wszystkim nie potrafimy wykorzystać największego waloru samochodu, jaką jest jego szybkość, gdyż szybka jazda po kiepskiej drodze jest nie tylko niebezpieczna, ale nawet niekiedy wręcz niemożliwa. Wszystko to może sprawić, że koszt eksploatacji samochodu nawet przy bardzo wydatnych ulgach, lecz przy złym stanie dróg, obniży się bardzo niewiele.

Pozatem zły stan dróg wogóle i brak ulepszonych nawierzchni na znacznej części najważniejszych szlaków komunikacyjnych, szczególnie gdy samochód stał się środkiem lokomocji na dalsze dystanse i środkiem w całym tego słowa znaczeniu użytkowym—może zniechęcić do jego kupna. Toteż nieodzownym warunkiem popularyzacji samochodu w jaknajszerszych sferach społeczeństwa jest poprawa naszych dróg i ich przystosowanie dla ruchu mechanicznego, gdyż obniży to jeszcze bardziej koszty eksploatacyjne samochodu i pozwoli go używać w bardzo szerokim zakresie.

Gdyby przypuścić nawet, że zły stan naszej sieci drogowej i nieprzystosowanie jej do intensywnego ruchu mechanicznego nie powstrzyma szybkiego rozwoju motoryzacji w pierwszym okresie, to wówczas może zająć inny bardzo niepomyślny fakt, na który trzeba zwrócić uwagę. Nasze drogi tłuczniowe, znajdujące się, ogólnie biorąc, w stanie bardzo niedoskonałym, w razie zwiększenia na nich ruchu mechanicznego mogą ulec kompletnemu zniszczeniu, które będzie można zahamo-

wać tylko przez przeznaczenie wielkich sum na roboty drogowe w ciągu jaknajkrótszego okresu czasu. Wobec zaś naszych wogóle ograniczonych środków na potrzeby państwowe jest rzeczą zupełnie wątpliwą, czy zdołalibyśmy znaczne fundusze na ratowanie naszych dróg w krótkim czasie zgromadzić, a więc lepiej pracę rozłożyć na cały szereg lat i przystąpić do niej niezwłocznie.

Nie można również przypuszczać, aby środki na ulepszenie dróg, nie mówiąc nawet o innych wydatkach drogowych, jak na konserwację, budowę nowych dróg i mostów, mogły nam dostarczyć pojazdy mechaniczne w formie zwiększenia wpływów z opłat od pojazdów i materiałów pędnych. Proste obliczenie może nas o tem przekonać:

Stałe opłaty na P. F. D. od pojazdów mechanicznych w Polsce po obniżce, wprowadzonej nowelą do ustawy o P. F. D. z 1933 r. oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 21/VIII 1935 r., są obecnie już niewielkie i znacznie niższe niż w innych państwach Europy. Ostatnio zaś rozp. Rady Ministrów z dn. 2/VII dało dalsze zniżki opłat stałych w stosunku do taksówek oraz przyczepek do samochodów ciężarowych i ciągników, a nadto zapowiedziane jest obniżenie opłat na P. F. D. od materiałów pędnych. Wobec tego średni wpływ od jednego pojazdu mechanicznego—tak od benzyny przez niego zużytej, jakoteż i z opłat stałych i opłat od miejsc w autobusach—należy przyjmować najwyżej na zł 480 rocznie przy stosunku wzajemnym ilości różnych rodzajów pojazdów mechanicznych takim, jaki istniał w dn. 1/I 1936 r. Jeżeli więc przypuścić, że przy wzroście ilości pojazdów mechanicznych stosunek ten będzie zachowany, a wzrost ten przyjąć w wysokości takiej, jaką zaobserwowano w najlepszych latach rozwoju motoryzacji, t. j. w latach 1928 i 1929, kiedy przybywało rocznie po 9 000 pojazdów mechanicznych, to nawet przy tak pomyślnych założeniach możemy liczyć na coroczny wzrost wpływów Państwowego Funduszu Drogowego, wynoszący zaledwie zł 4 miljn.

Ponieważ budżet Państwowego Funduszu Drogowego w wysokości wpływów dotychczasowych jest aż do 1940 r. całkowicie zajęty na spłatę długów i odsetek za roboty, wykonywane na warunkach kredytowych, przeto jedynie te ewentualne nadwyżki mogłyby być przeznaczone na ulepszenie dróg. Dałoby to jednak łącznie w ciągu 3 lat najbliższych, nie licząc bieżącego, zaledwie ok. zł 24 miljn.—gdy tymczasem racjonalny program ulepszenia dróg, który w ciągu 5÷6 lat doprowadziłby do przystosowania dla ruchu pojazdów mechanicznych najważniejszych szlaków komunikacyjnych w Polsce na długości ok. 5 000 km—wymaga wydawania na ten cel przeszło zł 50 miljn. rocznie. Stąd więc widzimy, że do 1940 r. nawet silny wzrost motoryzacji zaważy w zupełnie minimalnym stopniu na możliwościach finansowych samego nawet ulepszenia dróg.

Budowa ulepszonych nawierzchni jest tylko jednym z fragmentów poprawy naszej sieci drogowej i nie może zaspokoić potrzeb wzmagającego się ruchu. Przy najlepszych przewidywaniach, że w ciągu najbliższych 4÷5 lat zdołamy wybudować ok. 4 tysięcy km trwałych nawierzchni, pozostałyby jeszcze bardzo poważne potrzeby w państwowej gospodarce drogowej; jak: konserwacja pozostałych dróg tłuczniowych, budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią, przebudowa i budowa mostów oraz subwencje dla samorządów na inwestycje drogowe, na co razem powinno się wydawać co rok ok. zł 80 miljn.—tak, że ogólne roczne wydatki



drogowe (bez spłaty zobowiązań) winny wynosić łącznie z budową ulepszonych nawierzchni ok. zł 130 miljn.

Widzimy więc, że nawet bardzo optymistycznie przewidziany rozwój motoryzacji nie dostarczy jeszcze przez szereg lat dostatecznych środków na potrzeby dróg państwowych i subwencje dla samorządów, z drugiej zaś strony wydaje się słusznym twierdzenie, że przy niedostatecznych środkach na rozbudowę, ulepszenie i utrzymanie dróg rozwój ten może być zahamowany.

Toteż konieczne jest, aby jednocześnie ze stworzeniem warunków, sprzyjających rozwojowi motoryzacji, przewidziano plan finansowania robót drogowych i ustabilizowano na szereg lat środki, jakimi będzie rozporządzać administracja drogowa. Dalej w tym za-

kresie od wypadku do wypadku iść nie można i musi być zapewniona zupełna ciągłość i planowość finansowania budowy i ulepszania dróg, gdyż to jedynie może przyczynić się do stałej i zdecydowanej poprawy. Tylko bowiem doprowadzenie sieci drogowej w Polsce do należytego stanu i utrzymywania jej na właściwym poziomie może zapewnić stały i na dłuższą metę obliczony rozwój motoryzacji, a czasem doprowadzić nawet do tego, co obserwujemy zagranicą, że wpływy z opłat od pojazdów mechanicznych przewyższają wydatki na drogi. Aby mieć jednak zyski, trzeba przedtem zainwestować kapitały.

*Inż. St. Siła-Nowicki*

## POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE WOBEC MOTORYZACJI

**Z**E WZGLĘDU na strukturę administracyjną P. K. P. trudno jest mówić o oderwanej od polityki ogólnokomunikacyjnej—polityce kolejowej w stosunku do zagadnienia motoryzacyjnego. Kiedy ogół kolei postępuje tu, kierując się przede wszystkim interesem własnej żywotności, doprowadzając często do ostrych konfliktów z organizacjami samochodowymi, prowadząc w terenie odporną walkę na własne ryzyko i z własnej decyzji—w Polsce polityką kolejową kieruje czynnik, który równocześnie nadzoruje nad samochodami. Jest nim Ministerstwo Komunikacji, będące równocześnie Generalną Dyрекcją Kolei, która nie jest osobno wydzielona.

Ten charakterystyczny układ, mogący być nazwany „połknięciem” jednej instancji, a będący w praktyce połączeniem w jednym ręku zarządu nad kolejami z nadzorem nad koleją i samochodem—wpływa, oczywiście, bardzo znacznie na zwężenie kręgu starć, jakie zachodziłyby pomiędzy interesami komunikacji kolejowej i samochodowej. Sprawa ta z zewnętrznej, prowadzonej nieraz b. ostro walki, lub odwrotnie objawiającej się w szeregu nerwowych i mniej lub więcej czasowych umów współpracy—staje się w ten sposób sprawą wewnętrzną, rozstrzyganą już a priori w łonie zarządu kolejowego, a ściślej mówiąc nadzoru komunikacyjnego ogólnopaństwowego, po linii polityki komunikacyjnej.

Stan ten, który nazwać można skrępowaniem swobodnego działania kolei jako takiej, wyjść miał jej zarazem i na dobre—w postaci poważnego znów liczenia się z koleją w ramach polityki ogólnokomunikacyjnej. Również motoryzacja miała uniknąć strat, jakie ponosi się w nieokiełznanej walce, na odcinkach o przegęszczonym ruchu lub przekonkurowanej cenie. Miała ona być odrazu dopasowana do kolei, zamiast aby w drodze długiej ewolucji i dużych kosztów—skierowana była ku zadaniom naturalnie najwłaściwszym.

W praktyce te zamierzenia, związane z utworzeniem Ministerstwa Komunikacji, sprowadziły do minimum zagadnienie właściwej konkurencyjnej walki kolejowo-samochodowej—zarówno w zakresie programowo-politycznym, jak i w terenie.

Drugim czynnikiem, który przyczynił się do osłabienia współzawodnictwa, jest wielkie osłabienie i tak nierozwiniętego jeszcze współzawodnika kolei, jakie nastąpiło w latach 1931 i następnych.

W zestawieniu z obserwacjami światowymi mieliśmy w latach 1926—1931 dość żywy, lecz bardzo swoisty

rozwój komunikacji samochodowej, którą cechowało: wielki rozrost autobusów i ciężarówek zarobkowych jak również taksówek, przy stosunkowo mniejszym rozroście samochodów osobowych prywatnych i ciężarówek fabrycznych. Przy 4 tys. autobusów, co prawda konstrukcji i pojemności niedoskonałej, mogliśmy dość śmiało patrzeć w oczy Niemcom, mającym ich wówczas 12 tys. i nawet Amerykanom, operującym 100 tys. Natomiast liczba kilku tysięcy pojazdów prywatnych ciężarowych i tyleż osobowych charakteryzowała niedostateczny rozwój tego działu komunikacji samochodowej, która zagranicą stanowi dopiero o właściwej masie motoryzacyjnej.

Powyższe okoliczności mają bardzo ważny wpływ na kolej i aktualność zagadnienia współzawodnictwa i współpracy.

Tabor bowiem, używany do komunikacji publicznej (autobusy, ciężarówki zarobkowe), przedstawia dla kolei 5—10-krotnie większe znaczenie zarówno pod względem szkodliwości jak i możliwości pomocy (jako konkurent lub dowoźnik) od taboru, będącego w ręku właściciela prywatnego. Rzecz to zrozumiała, gdy się zważy, że zarobkujący na komunikacji, żyje z tej komunikacji, prowadzi ją regularnie, za wszelką cenę, leżącą na dość płynnej granicy opłacalności—gdy prywatny samochód jest tylko uzupełnieniem gospodarstwa właściwego, do którego to uzupełnienia dopłaca się raczej i którego nie używa się koniecznie i za wszelką cenę.

Ten znaczny udział komunikacji zarobkowej w stosunkowo szczupłym taborze samochodowym polskim sprawił, że w latach 1926—1931 kolej polska, pobudzona ewolucjami zagranicznymi, wówczas jeszcze niezwiązana wspólnym nadzorem komunikacyjnym—zainteresowała się postępami współzawodnictwa samochodowego żywiej i energiczniej, szukając sposobu przeciwdziałania utracie przewozów zwłaszcza cennej drobnicy, która w tym czasie zaczęła gwałtownie ubywać z punktów, położonych przy linjach samochodowych.

Ogólnie znane cechy i zalety samochodu oraz braki kolei w walce współzawodniczej uwydatniły się w Polsce w charakterystyczny sposób. Jeżeli chodzi o warunki techniczno-przewozowe w ruchu osobowym—ubóstwo dobrych dróg kołowych sprawiło, że kolej zachowała supremację wygody i szybkości w zestawieniu z autobusami, gdy w ruchu towarowym, wskutek powsolności aparatu zdawczego, sortowniczego i prymi-

tywizmu dowozu prywatnego ustępuje ciężarówkom zarobkowym na całej linii w szybkości dostawy, dając zato jej wyższe bezpieczeństwo. Innymi słowy, lepiej jest w Polsce do punktów, połączonych koleją i autobusem—jechać koleją, a natomiast o wiele szybciej przewieźć można przesyłkę średniej wielkości samochodem niż koleją, oszczędzając sobie odpowiednich opakowań, dowozu, przeładunku, magazynowania, nadawania i tych samych czynności na miejscu przeznaczenia. Przewaga kolei uwydatnia się tu natomiast w pewności odszkodowań i w przypadku, gdy chodzi o partje duże i tańsze—ze względu na taryfę.

Kwestja taryf i kosztów, która jest decydującym czynnikiem, rozstrzygającym w praktyce rozgrywkę kolejowo-samochodową—przedstawia się w Polsce również swoiście. Wielkie zróżnicowanie taryfy ze wzrostem odległości utrudnia samochodom konkurencję osobową i towarową na dużych odległościach. Z bliskich odległości odpędzają autobus tanie taryfy czasokresowe, możliwe dzięki olbrzymim masom podróźnych, których opanowanie przez autobus—ze względu na wielką zmienność natężenia tego ruchu—i tak nie jest możliwe.

Natomiast ciężarówki zarobkowe wypędza z bliskich przewozów tańszy wielokrotnie koń w zaprzęgu.

Wskutek tego właściwa konkurencja, czy też równoległa praca odbywa się zarówno w ruchu osobowym jak i towarowym przede wszystkim na odległościach średnich, połączonych koleją niedogodnie, okrężnie, niedostatecznie. Ruch ciężarowy zarobkowy—to prawie wyłącznie ruch międzymiastowy, gdzie ciężarówka samochodowa znajduje cenniejszy towar w średniej partji, dostarczając go o wiele szybciej niż koleją, której wartość konkurencyjną trudno osiągnąć na takim odcinku—wobec opóźnienia dowozowego i przy jeszcze drogiej w tych relacjach taryfie. Koń zaś po taką odległość sięga już z mniejszą skutecznością.

Wspólne z ogółem krajów w Polsce jest, oczywiście, znane zagadnienie różnicy układu taryf kolei i samochodów. Pierwsza z nich jest sztuczna, druga—naturalna. Pierwsza—stała, oparta na kalkulacji kosztów około 4-krotnie niższych od kosztów samochodowych, lecz reprezentująca sobą cały system, dopasowany do potrzeb i zdolności gospodarstwa narodowego, i stanowiąca instrument polityki przewozowej, popierającej przewozy tanich artykułów kosztem drogiego taryfowania artykułów cennych, znoszących łatwo dopłaty. Druga nie jest ani stała, ani systematyczna, służy wyłącznie ofercie sporadycznej i dopasowuje się do niej każdorazowo.

Jako przedsiębiorstwo, służące dobru gospodarstwa narodowego—nie może kolej zasadniczo przyjąć opłat w/g kosztów istotnych, choć wtedy dopiero szanse kolei i samochodu uchodzić mogłyby za taryfowo równe. Z drugiej zaś strony trudno o siłę, która zmusiłaby indywidualnego kalkulatora, prowadzącego swój sklepik przewozowy, do stosowania systemu taryfowego i np. żądania na swą szkodę (t. j. z utratą klienta) więcej, kiedy można wziąć mniej i zarobić jeszcze przytem dobrze.

Ten nierozwiązany zasadniczo problem taryfowy nie jest w Polsce niczem oryginalnym. Półśrodki w postaci taryf wyjątkowych, t. zw. bojowych, przy których kolej rezygnuje z wysokiego taryfowania cennych towarów, przedsiębrane w Polsce—wzorowane też były na zagranicznych przykładach i, podobnie jak tam, spotkały się z krytyką ich dostateczności i celowości.

W zakresie prawnym—nierówności kolei polskich samochodów zostały w dużym zakresie załatwane. Stwo-

rzony obowiązek przewozu zarobkowych przedsiębiorstw, chociaż problematyczny w ruchu towarowym, ustalenie pola pracy—w pewnym stopniu utożsamia obowiązki publicznej komunikacji samochodowej i kolejowej. W obydwu przypadkach chodzi tu zresztą o interes ludności i z tego punktu widzenia przeprowadzono te zrównania prawne. Nierównością natomiast rażą przepisy, dotyczące kontroli skarbowej, weterynaryjnej i przepisy ochrony pracy—dzięki wielkiemu wyzyskowi sił na ciężarówkach i pracy nocnej i niedzielnej w transporcie samochodowym.

\* \* \*

Po tem ogólnem zaznajomieniu się z warunkami, w jakich rozgrywa się w Polsce proces przystosowawczy kolei i samochodu, należy jeszcze zapoznać się z kolejnością ewolucji stosunku kolei do samochodów w latach ostatnich.

Stosunki te rozwijały się w trzech różnych okresach czasu rozmaicie.

W pierwszym okresie czasu, t. j. do 1931 r., kolej zagrożona została szybkim rozrostem taboru samochodowego z roku na rok, który, postępując w tem tempie nadal, uzyskałby w 1936 r. liczbę 100 tys. sztuk, a więc liczbę, która słusznie musiała zaniepokoić kolej. Był to, jak wspomniano, w dużej mierze tabor przedsiębiorstw zarobkujących, zapowiadających postępy w zakresie odciągania klienteli od kolei.

Postępy te, przy ogólnym spadku wszystkich koniunktur, przy osłabieniu kolei przez utratę masy przewozu wskutek dekonjunktury gospodarczej—były bardzo charakterystyczne. Alarmujące wiadomości kolei obcych wskazywały na wagę tych ewolucyj, wskazywały na silną akcję, prowadzoną w duchu regulacji kolejowo-samochodowych.

Charakterystycznym przykładem powodzenia konkurencji okazały się gwałtowne spadki i zaniki przewozów: pośpiesznej drobnicy i ekspresowych przesyłek w ruchu międzymiastowym.

W tych warunkach kolej polska rozpoczęła swoją akcję o wprowadzenie tych regulacji. Kierunek akcji zmierzał ku: stworzeniu obowiązku przewozu, stabilizacji terenowej, uzgodnieniu taryfowemu i rozkładowemu, wymaganiom jakości świadczeń, ustaleniu opłat drogowych, jako ekwiwalentu zużytych dróg i t. p., wreszcie wspólnego nadzoru komunikacyjnego.

Przepisy, powstałe częściowo w myśl tej akcji, to: ustawa koncesyjna, regulująca ruch samochodowy zarobkowy, i system polityczny na niej oparty, oraz prawo, dotyczące opłat drogowych. Poza tem jako zgodną z tą akcją należy zaliczyć dokonaną unifikację nie tylko nadzoru, ale i zarządu kolejowego z nadzorem komunikacyjnym—przez utworzenie Ministerstwa Komunikacji.

Wyrażając się ściślej, nie należy wszystkich tych trzech posunięć uważać za wynik wpływów kolejowych. Decydującym momentem we wszystkich trzech akcjach był bowiem czynnik odmienny, siłą swą wyższy jeszcze od argumentacji kolejowej i nadający właściwe piętno i znaczenie przepisom.

Kolei chodziło tylko o właściwy podział pracy, o nawiązanie łączności obligatoryjnej, o wykorzystanie środków komunikacyjnych do właściwych celów po myśli gospodarki, wyzyskującej postęp techniczny na równi z postępem ekonomicznym, wymagającym użycia najwłaściwszego środka do najwłaściwszego celu, bez zmarnowania kapitału kolejowego.

O systemie koncesyjnym rozstrzygnął ostatecznie wzgląd na fatalne skutki liberalnej gospodarki, która doprowadziła w krótkim czasie wyścig drobnych przedsiębiorców do całkowitej ruiny. Niezależnie od wymagań koordynacyjnych kolei należało koniecznie podzielić teren pracy, aby uzyskać możliwość zobowiązania do jej regularności, aby ustalić minimalne wymagania co do stałości i jakości świadczeń. O wiele wyraźniej niż kolej ubiegali się o ten system sami przedsiębiorcy samochodowi. System ten miano również wykorzystać dla celów produkcji krajowej samochodów.

Ustrój opłat powstał wprawdzie w zakresie petycji—lecz co do systemu swego i wysokości bez żadnego wpływu kolei. Leżał on w koncepcji Ministerstwa Robót Publicznych, opartej na wierze w wielki rozwój motoryzacji, budującej sobie drogi z opłat własnych.

Także o unifikacji nadzoru z zarządzeniem zdecydował przede wszystkim czynnik oszczędności i czynnik polityki inwestycyjnej oraz komunikacyjnej, związany tylko pośrednio z postulatami kolei.

Obok tego należy zanotować szereg bezpośrednich zarządzeń i usprawnień, jakie poczyniła kolej na terenie koordynacji przewozowej z myślą o współzawodnictwie; w pierwszym rzędzie chodzi o akcję taryfową w zakresie taryf drobnicowych, ekspresowych, bojowych i t. p. Wszystkie te zabiegi i starania P. K. P. obracały się wyłącznie w zakresie komunikacji zarobkowej. Rozwój samochodów prywatnych nie wchodził i nie wchodzi pod uwagę jako poważniejsza konkurencja.

Drugi okres stosunków kolei i samochodów w Polsce przypada na lata 1932—1935. Zaznacza się on puszczaniem w ruch aparatu koncesyjnego i opłatowego, a już nieznacznie przed tem załamaniem się rozwoju motoryzacji.

Przy urządzeniu aparatury, która mogła być dobra na czas dobrych koniunktur—nie przewidziano dalszego pogłębienia się depresji, która objęła również gospodarkę samochodową.

Ogólne zubożenie, wycofanie się kapitału obcego z branży samochodowej, bankructwo kredytu samochodowego, wywołane nadmierną konkurencją w okresie poprzednim (autobusy)—zeszły się w parze z nagłym podniesieniem opłat drogowych. Zatomowanie ostateczne emigracji wpędziło chłopca do furmanstwa po cenach niebywale niskich. Do tego wszystkiego doszedł podnoszący ceny pojazdów system uprzywilejowania produkcji krajowej, zbyt mało rozwiniętej, aby mogła zaofiarować od razu pojazdy tanie.

Pod ciężarem tylu okoliczności uległa dalsza akcja rozwojowa wstrzymaniu. W systemie koncesyjnym znalazło niejedno przedsiębiorstwo autobusowe ostatnią deskę ratunku, natomiast prywatny ruch osobowy i ciężarowy zamarł.

Po skonstatowaniu tych niekorzystnych dla interesów całego Państwa ewolucyj—koleje polskie dokonują szeregu zarządzeń, mających wyraźny charakter wycofania się z akcji, tamującej samochodom rozwój, z których kilka wymieniamy tu dla przykładu.

1.—Zrezygnowanie praktyczne z uzgadniania taryf autobusowych z kolejowymi, czyli z konkurencji taryfowej w tym zakresie, regulowanej sztucznie. Za zrezygnowanie takie należy uważać przyjęcie stawki gr 5 za 1 km i osobę za granicę, od której wzwyż nie wolno dyrekcjom kolejowym protestować przeciwko taryfie autobusowej. Jest to stawka, leżąca poniżej poziomu

kosztów autobusu, prowadzonego racjonalnie, i o gr 0'4 poniżej taryfy kolei na przejazd jednorazowe, która wynosi w praktyce gr 5'4. Wskutek tego ustały żale ze strony przedsiębiorstw autobusowych pod adresem kolei, zwłaszcza że równocześnie zaprzestano protestować przeciw nawet odległym linjom autobusowym.

2.—Podwyższenie taryf towarowych na towary cenniejsze na odległości 1—130 km. Jest to krok, który z punktu widzenia ogólnogospodarczego uchodzić powinien za nielogiczny—w okresie, kiedy powinna być mowa tylko o obniżkach taryf i kiedy faktycznie kolej obniżyła taryfy o zł 200 miljn. wpływu rocznego (w ciągu ostatnich 5 lat).

W rzeczywistości jednak chodziło tu o ułatwienie pobliskiego przewozu samochodom i wycofanie się kolei z obsługi bliskich przewozów cennych w ruchu towarowym—o akt świadomy, dowodzący niezbitości, iż kolej posiada zrozumienie, iż w tym zakresie przewóz samochodowy ma nad nią wyższość i powinien być rozwinięty.

3.—Skasowanie taryf bojowych, których celem było—obok zachowania cennego przewozu międzymiastowego przy kolei—także przygotowanie świata ekspedytorskiego do roli akwizytorskiej i uzdrowienie warunków dowozu dla scalenia z przewozem kolejowym.

Wycofanie się z tej akcji, jako wynik trudnych warunków współpracy z rozbitym światem ekspedytorskim, jest zarazem rezygnacją kolei ze sporego kontyngentu cennej drobnicy, która jeżeli nie przejdzie na samochody—będzie to winą nieumiarkowania lub złej organizacji przedsiębiorców ciężarówkowych. W tych warunkach niema bowiem znaczenia przewóz konny, któremu tak cennych i pilnych partyj nie powierza się.

4.—Uruchomienie własnych autobusów jest pośrednio wynikiem akcji budowy taboru polskiego. Odpowiada ono ogólnościwiatowej tendencji kolei do posiadania chociaż pewnej ilości własnego taboru w celach uzupełnienia komunikacji szynowej, poznania warunków pracy samochodowej i posiadania w ręku środka, wpływającego na jakość i wartość autobusów prywatnych. Najzagorzalszy liberalizm nie ma słusznych podstaw do odmówienia kolei prawa posiadania autobusów, służących do celu takiego samego co i kolej i spełnianego przez kolej od stu lat. Motoryzacja w tym sensie kolei, oparta na obowiązkach koncesyjnych i opłatowych, analogicznych, jakie mają prywatne autobusy, nie może uchodzić za walkę, a przeciwnie za poparcie motoryzacji.

Okres trzeci rozpoczyna się za ledwie. Jest to okres ułatwień i zwolnień różnego rodzaju, który ożywić ma zastygłą motoryzację polską.

W tym okresie kolej niema już nic do ustąpienia. Skasowanie systemu koncesyjnego byłoby—wbrew temu co się wydaje nieobeznany—krokiem, wskrzeszającym upadek sprzed 1931 r. Panujący, niestety, powszechnie pogląd dopatruje się w tym systemie źródła zła, co, oczywiście, jest nieuzasadnione, choćby z tej prostej racji, iż autobusy i ciężarówki zarobkowe, podlegające temu systemowi, stanowią przecież tylko część motoryzacji, która najmniej ucierpiała i wymaga karb porządku, ustalającego teren działania i gęstość konkurencji wzajemnej pomiędzy przedsiębiorstwami. System ten działa we wszystkich krajach Europy.

Olbrzymie dzieło motoryzacji, jakie musi być dokonane—to motoryzacja prywatna.

Leży ona poza granicami tego systemu. Bez motoryzacji prywatnej nie może być mowy o taborowym rozroście do normy zachodnio-i-środkowoeuropejskiej samochodów w Polsce. Kasowanie systemu koncesyjnego może więc conajwyżej do przywrócenia dzikiej walki przedsiębiorstw—objawun iekorzystnego i gospodarczo b. drogiego. W obecnych warunkach—kolei jako takiej nie zależy na utrzymaniu systemu koncesyjnego i z tej strony trudno chyba byłoby o protest przeciw akcji o zniesienie tego systemu, natomiast jest to kwestja racjonalnej i celowej polityki motoryzacyjnej, w której ramach bez systemu koncesyjnego obyć się nie można.

Patrząc w przyszłość, należy się, inaczej niż w Europie, spodziewać ze strony kolei, iż nie będzie ona prowadziła obecnie żadnej akcji negatywnej w stosunku do samochodów, i to przez dłuższy okres czasu. Na długie bowiem lata rozwój motoryzacji nie może kolei niepokoić. Jako jedyne kroki, dokonywane zresztą tylko

z uboczną myślą o motoryzacji, mające jednak charakter pozytywny, będą: usprawnienie własnej gospodarki kolejowej, zwłaszcza towarowej, oraz usiłowanie nawiązania współpracy przez łączne przewozy.

Tu jeszcze wspomnieć należy, iż w tym duchu, usuwającym na bok walkę na rzecz porozumienia, wzajemnej pomocy, a nawet protekcji na rzecz samochodu—buduje swój stosunek do motoryzacji nietylko personel zarządu lecz także ogół światlejszych kolejarzy, widząc w „wolnym oddechu”, danym samochodom, nietylko środek rozwoju samochodu, lecz pośrednio i ulepszenia kolei—przez znakomity środek dowozu, jakim w każdym razie jest samochód. W konkurencji mieści się zresztą także pewien czynnik szlachetny—ten mianowicie, iż zmusza się kolej do dalszego postępu. Względem na obydwie te czynniki, t. j. rozwinięcie dowozu i postęp usprawnień, jako wynik konkurencji—wymaga rozwoju silnej motoryzacji.

A. Dobiecki.

## PRZEMYSŁ NAFTOWY A MOTORYZACJA

**O** WĄŻNOŚCI motoryzacji dla wszystkich dziedzin życia gospodarczego a także i kulturalnego Państwa, dla zwalczania bezrobocia i dla podniesienia obronności narodowej—dzisiaj pisać już nie trzeba, wobec wielkiej ilości artykułów i rozpraw, które się w ostatnich czasach na ten temat ukazały. Uderza jednak, że w tej, tak licznej, literaturze informacyjnej i propagandowej nie znalazł wyrazu jeden zasadniczy punkt programu motoryzacyjnego, mianowicie stwierdzenie, że m o t o r y z a c j a p e ł n a wymaga oparcia się o w ł a s n y m a t e r j a ł n a p e d o w y.

Tym materiałem napędowym musi być—przynajmniej w obecnym stanie techniki—benzyna, albowiem inne środki napędowe, jak: spirytus, benzol i t. p., mogą mieć znaczenie tylko pomocnicze, jako domieszki do tego podstawowego produktu pędnego. Jeśli zatem kraj jakiś ma przeprowadzić pełną motoryzację, musi posiadać własny przemysł naftowy. Motoryzacja, oparta na sprowadzanych produktach naftowych, jest możliwa dla krajów o dodatnim bilansie płatniczym i posiadających własną komunikację z całym światem (dostęp do otwartego morza), ale nawet dla tych szczęśliwych krajów może się okazać ze stanowiska obrony państwa zawodną.

Na ten temat i wogóle na temat: „motoryzacja a obrona Państwa” dała nam nadzwyczaj pouczający wykład historia ubiegłych miesięcy w rozdziale zatytułowanym: „wojna włosko-abisyńska”.

Przemysł naftowy przedstawia tylko wówczas dla państwa i dla jego obrony bezsprzeczną wartość, jeśli oparty jest o własną dostatecznie wysoką produkcję k o p a l n i a n ą s u r o w c a, t. j. oleju skalnego, czyli ropy naftowej. Przemysł naftowy czysto rafineryjny, pracujący na importowanym surowcu, nie daje państwu pełnej samodzielności, a zwłaszcza w chwili konfliktu zewnętrznego może w zupełności zawieść pokładane w nim nadzieje.

Dlatego wszystkie państwa starają się—nieszczędząc wielkich kosztów—o odkrycie na swoim terytorjum złóż ropnych. Poważne sukcesy zaczyna przynosić prowadzona w tym duchu akcja Niemiec. Niedawno nawet Wielka Brytania, która w swoich kolonjach i na tere-

nach innych państw, zwłaszcza Ameryki Północnej i Południowej, Indyj, Persji, Iraku i Rumunii posiada wspaniale rozwinięty przemysł naftowy—w bieżącym roku na nowo podjęła wiercenia poszukiwawcze oleju skalnego w obrębie ścisłego swego terytorjum: Anglii.

Polska jest w tem wyjątkowo szczęśliwym położeniu, iż posiada na swoim obszarze złoża ropne i oparty o nie przemysł naftowy, zaspokajający w zupełności obecne zapotrzebowanie kraju oraz możliwe w najbliższych latach zwiększone zapotrzebowanie na produkty naftowe.

W 1935 r. produkcja kopalń oleju skalnego (ropy naftowej) w Polsce wynosiła 514 760 t, z czego przerebiono w rafinerjach 509 384 t i wytworzono ogółem wszystkich produktów naftowych 468 646 t, a z tego zużyto w kraju 313 061 t i wyeksportowano 169 538 t.

Z tej globalnej ilości produktów naftowych interesują nas ze stanowiska napędowego: benzyna z gazoliną, nafta, olej gazowy, oleje lekkie, napędowe oraz opałowe i smarowe, których produkcję i konsumpcję w 1935 r. obrazuje poniższe zestawienie (w tonnach):

P r o d u k t	Wytwór- czość	Spójycie krajowe	Ekspert	Zapasy w dn. 31/XII 1935
Benzyzna (z ropy) razem z gazoliną (z gazu ziemnego)	123 296	66 161	47 545	19 334
Nafta . . . . .	147 331	122 380	35 299	26 694
Olej gazowy . . . . .	84 228	51 803	32 145	6 290
Oleje lekkie o c. g. do 0°890	9 631	8 929	288	1 231
Oleje napędowe i opałowe .	12 822	2 792	10 592	429
Oleje smarowe o c. g. powy- żej 0°890 . . . . .	62 762	31 523	22 019	68 296

Z wykazanych wyżej 61 161 t benzyny, sprzedanej w kraju—zużyto na popęd 34 129 pojazdów mechanicznych (poza wojskowemi) 52 140 t; pozatem zużyto również na ten cel: spirytusu 4 840 t, benzolu ok. 6 000 t, a więc razem 62 980 t, czyli na 1 pojazd roczne zużycie środków napędowych wynosi 1 845 kg, a w liczbach zaokrąglonych—ok. 1 900 kg.

W miarę zwiększania się motoryzacji może przemysł naftowy wycofać z eksportu: benzyny (z gazoliną)

47 545 t, nadto<sup>1)</sup>: nafty 35 000 t, olejów smarowych 22 000 t, razem 57 000 t, i—poddawszy je przekrakowaniu—uzyskać benzyny (50%) 28 500 t, co łącznie z ilością eksportowanej benzyny dałoby rocznie dodatkowo 76 045 t. Ilość ta zaspokoiłaby zapotrzebowanie w środki napędowe: przy użyciu czystej benzyny—40 tys., a przy dodaniu 20% spirytusu—48 tys. nowych pojazdów mechanicznych.

Obliczenia to nie uwzględnia: a) możliwości zwiększenia wydajności benzyny z ropy o ok. 2%, t. j. do 18,5%—co dałoby 10 tys. t nowej benzyny rocznie, b) możliwości znacznego wzmoczenia produkcji gazoliny z gazów, c) przekrakowania zapasów nafty i olejów smarowych w ilości 94 900 t (co dałoby jednorazowo ok. 47 500 t) oraz wykorzystania zapasów benzyny w wysokości 17 395 t, d) większego zużycia spirytusu, e) większego zużycia benzolu, f) faktu, że wyliczona z obecnego stanu konsumpcji kwota zużycia przez 1 pojazd rocznie 1 900 kg benzyny (względnie mieszanki) jest zbyt wysoka dla pojazdów nowych i wynika z faktu, że kursujące u nas wozy przestarzałej konstrukcji względnie wskutek znacznego zużycia wymagają naogół zbyt dużo materiału napędowego.

Widzimy zatem, że braku benzyny nie potrzebujemy się przez dłuższy czas obawiać—wbrew pewnym informacjom<sup>2)</sup>.

Jeśli jednak myślimy poważnie o motoryzacji kraju i o zapewnieniu sobie potrzebnych dla tego celu materiałów pędnych, nie wolno nam poprzestać na powyższym stwierdzeniu, lecz należy głębiej wniknąć w stan naszego przemysłu naftowego, badając nietylko jego stan statyczny, lecz także jego dynamikę.

Kopalnie oleju skalnego (ropy naftowej) na ziemiach polskich wyprodukowały tego surowca (w tonnach):

1909 . . . . .	2 053 150
1913 . . . . .	1 071 040

	Sprzedaż krajowa			Sprzedaż eksportowa			Łączna sprzedaż		
	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł za 100 kg	Utarg tys. zł	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł za 100 kg	Utarg tys. zł	Ilość tys. tonn	Przec. cena zł za 100 kg	Utarg tys. zł
1929 r.	394	41'29	162 700	252	24'90	62 800	646	34'89	225 500
1935 r.	319	28 96	94 152	169	11'81	21 666	488	23'04	115 818
Spadek w 1935 r. w stos. do 1929 r.:									
w liczbach bezwzgl.	75	12'23	68 548	83	13'09	41 134	158	11'85	109 682
w % -ach . . . . .	19	30	42	33	52	65	25	34	48

Stosunki finansowe naszych przedsiębiorstw naftowych, zwłaszcza większych, są tego rodzaju, iż niemal żadne z nich nie może liczyć na dopływ kapitałów zzewnątrz, lecz muszą one opierać swą egzystencję na zbilansowaniu wydatków kwotami, uzyskanymi z utargów. Przedsiębiorstwa te bowiem nie dają naogół obecnie zysków, a więc nie wypłacają dywidendy, a nawet nie spłacają zaciągniętych długów.

Przyczyną tego jest przede wszystkim stosunkowo wysoka cena ropy krajowej.

Cena ropy naszej zasadniczej marki borysławskiej wynosi obecnie zł 13'50 za 100 kg (w 1929 r. wynosiła zł 19'02), ceny ropy marek specjalnych są wyższe

1925 . . . . .	811 929
1935 . . . . .	514 761

Ten stały spadek produkcji wywołany jest powolnym lecz stałym wyczerpywaniem się głównego naszego złoża ropnego, t. j. borysławskiego, i brakiem odkrycia poważniejszych nowych złóż.

Kwestją zatem zasadniczą zarówno ze stanowiska utrzymania tego przemysłu, jakoteż samodzielności gospodarczej Państwa i połączonej z tem obronności kraju, jest sprawa wierceń, i to zarówno wierceń poszukiwawczych—celem odkrycia nowych wydajniejszych złóż, jako i wierceń eksploatacyjnych—celem podtrzymania obecnej produkcji. Podkreślić bowiem należy, że przemysł naftowy musi stale wiercić nowe otwory, w przeciwnym bowiem razie grozi mu gwałtowny zanik produkcji.

W latach 1927÷1930 polskie górnictwo naftowe odwiercało rocznie ok. 100 tys. m. Następnie—wskutek osłabienia naszego przemysłu przez gwałtowną obniżkę cen eksportowych, wywołaną światową hiperprodukcją produktów naftowych—ilość uwierconych metrów silnie się cofa i spada w 1932 r. do 58 478 m. W następnych latach—w wyniku stabilizacji stosunków, spowodowanej przez wprowadzenie przysusowej organizacji „Polski Eksport Naftowy” oraz celowej konstrukcji tej organizacji, wyznaczającej kontyngenty w miarę wysokości wytwórczości zakładów rafineryjnych, a więc zachęcającej do posiadania jaknajwiększej ilości własnej ropy lub zmuszającej do wydatnego zakupu ropy cudzej—wysiłki przedsiębiorstw wzrastają i odwiercamy: w 1933 r. 66 901 m, w 1934 r. 77 933 m, w 1935 r. 86 122 m. Wysiłek ten, jak na sytuację finansową przemysłu naftowego—jest bardzo znaczny, zauważyć bowiem należy, że równolegle spada bardzo poważnie utarg przemysłu nietylko co do ilości sprzedanych produktów, lecz także i co do uzyskiwanych przeciętnych cen:

i dochodzą do zł 18'90, a nawet zł 19'00 (Toroszkówka). Tymczasem ceny ropy rumuńskiej wynosiły w 1935 r. średnio od 49 lejów, t. j. zł 1'45 (parafinowa Moreni), do 68'90 lejów (Bustenari), t. j. zł 2'17 za 100 kg.

Ta wysoka cena ropy w Polsce jest spowodowana drożyzną wierceń i małą wydajnością złóż, które niemal wszystkie są już od wielu lat w eksploatacji. Podczas gdy w Rumunji na jeden otwór, znajdujący się w eksploatacji, przypada przeciętnie produkcji rocznej 4 908 t, to w Polsce produkcja ta wynosi zaledwie 414 t. Podobnie przedstawia się porównanie naszych cen i wydajności, przeprowadzone z innymi krajami naftowymi.

W tych warunkach wydajności i zależnych od niej kosztów jest nasza cena ropy jeszcze za niska dla zapewnienia przedsiębiorstwu kopalnianemu zwrotu nie tylko kosztów eksploatacji i wiercenia, ale także odszkodowania go za ryzyko, połączone z możliwością niezyskania produkcji w wierconym otworze. Toteż wszelkie dalsze obniżenie ceny ropy mogłoby wywołać

<sup>1)</sup> Pomijamy nadwyżki oleju gazowego, olejów napędowych i opalowych, przeznaczając je dla celów marynarki.

<sup>2)</sup> Według jednej z tych zapowiedzi mieliśmy zdolać pokryć zapotrzebowanie benzyny własną wytwórczością tylko do stycznia 1931 r. (Inż. I. Holewiński: „Katastrofa naftowa” w zeszycie lipiec—sierpień 1929 r. „Przeglądu Technicznego”).

zaniechanie eksploatacji najstabszych otworów, więc zmniejszenie produkcji, a następnie zmniejszenie ilości nowowierconych otworów—wobec zmniejszenia dopływu gotówki i szans kalkulacyjnych.

Kalkulacja przeróbki ropy borysławskiej dla całego polskiego przemysłu naftowego przedstawia się obecnie (1936 r.) średnio następująco (w zł):

Wartość utargu za 100 kg ropy przerobionej . . . . .	19 7988	
Cena za 100 kg ropy . . . . .	13'50	
Koszty ruchu rafin., adm. ogólnej . . . . .	4'72	
Zarząd główny i koszty . . . . .	1'00	
Amortyzacja . . . . .	0'85	
Podatek obrotowy . . . . .	0'60	20'6700
Niedobór na 100 kg przerobionej ropy . . . . .		0'8712

W firmach wielkich, faktycznie eksportujących, których procentowy udział w utargu krajowym zmniejsza się wskutek udzielenia firmom mniejszym przywileju lokowania całej wytwórczości na rynku wewnętrznym, obniża się wartość utargu do zł 19'2502, wskutek czego niedobór wzrasta do kwoty zł 1'4198.

Ten niedobór starają się wyrównać rafinerje przez wytwórczość produktów specjalnych, zwłaszcza specjalnych olejów smarowych i innych wysokocennych specjalnych artykułów, lub przez eksploatację gazów ziemnych, a wreszcie przez stałe konsumowanie własnej substancji zakładowej, czego najlepszym przykładem jest brak dostatecznych zapasów, zwłaszcza ropy, przestarzały pod wielu względami stan technicznych urządzeń oraz fakt, że na 15 większych rafinerij, które były w ruchu, pracuje obecnie tylko 9.

Oprócz omówionej powyżej zasadniczej przyczyny złego stanu naszego przemysłu jest druga, wynikająca z małej zdolności konsumpcyjnej naszego rynku wewnętrznego. Ten niski stan konsumpcji jest wynikiem ogólnych warunków gospodarczych kraju, zastoju życia gospodarczego, powodującego małe zapotrzebowanie produktów naftowych. Nie można natomiast tego objawu przypisać wysokości cen krajowych, bo te nie są naogół wyższe niż w wielu krajach europejskich o wysokiej konsumpcji tych produktów. Kapitalnego dowodu dostarczyła pod tym względem przeprowadzona 2-krotnie niższa cen nafty: od dn. 1/X 1934 r. o 20'62% i od dn. 15/XII 1935 r. o dalszych 11'22%, łącznie o 32'70% ceny sprzed dn. 1/X 1934 r. Obniżki te, które pozbawiły dochodów rocznych: Skarb Państwa (obniżka podatku konsumpcyjnego) zł 3 365 450, koleje państwowe (obniżka taryf) zł 6 000 000, przemysł i handel naftowy zł 14 391 888, a więc łącznie zł 23 757 338—dały w rezultacie zaledwie ok. 7 ÷ 8%-owy wzrost konsumpcji (dokładnej liczby jeszcze ustalić nie można).

Z powyższych rozważań wynika, że uzdrowienie i ugruntowanie przemysłu naftowego, a zarazem uzyskanie w nim czynnika, zdolnego do zaspokajania wszelkich potrzeb Państwa, jakie w tej dziedzinie mogą powstać, jest zależne od o d k r y c i a n o w y c h, dostatecznie bogatych z ł ó ż r o p n y c h, które nie tylko zaspokoiłoby wszelkie zapotrzebowanie, ale przez obniżenie kosztów uzyskania surowca uzdrowiłoby stan finansowy przemysłu naftowego, pozwalając równocześnie i na obniżenie cen krajowych produktów, jak i na zwiększoną konkurencyjność w handlu zagranicznym.

Warunki geologiczne Polski, a także dość już zaawansowane prace badawcze—pozwalają stanowczo twierdzić, że istnieją u nas dalsze, dotychczas nieznanne złoża ropy.

Toteż polityka naftowa Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest konsekwentnie od szeregu lat prowadzona w kierunku podtrzymania ruchu wiertniczego, przeniesienia o ile możliwości wszystkich środków finansowych, uzyskiwanych przez przemysł z utargu za produkty rafineryjne, na wiercenia własne lub na popieranie wierceń t. zw. czystych producentów—a to przez podtrzymywanie popytu na ropę i stosunkowo wysokiej jej ceny.

Drugą anomalją naszego przemysłu naftowego jest minimalna konsumpcja krajowa, zmuszająca do sprzedawania poważnej części wytwórczości w eksporcie po cenach, niekryjących nawet często kosztów surowca. Przemysł musi jednak sprzedawać i po takich cenach, aby tylko uzyskać niezbędny kapitał obrotowy.

Spożycie produktów naftowych na 1 mieszkańca jest u nas minimalne i wynosiło w 1935 r. tylko 9'60 kg (podczas gdy we Francji ok. 50 kg, w Niemczech ok. 60 kg, a w Czechosłowacji ok. 30 kg), koncentrując się głównie na nafcie świetlnej (3'6 kg)—wówczas gdy spożycie benzyny (1'8 kg—gdy w Czechosłowacji 18 kg, w Niemczech 25 kg) oraz olejów smarowych (1'2 kg) jest minimalne. Tymczasem światowe przemysły naftowe opierają się właśnie zasadniczo na sprzedaży benzyny i olejów smarowych, zwłaszcza automobilowych.

Wobec tego jako drugi zasadniczy warunek uzdrowienia naszego przemysłu naftowego wysuwa się sprawa wzrostu krajowego spożycia benzyny i olejów smarowych.

Postulat ten jest identyczny z żądaniem motoryzacji kraju. Mamy zatem ścisłą łączność zagadnień: motoryzacja kraju wymaga zdrowego i prężnego przemysłu naftowego, a uzdrowienie przemysłu naftowego—rozwoju motoryzacji kraju.

W łączności z rozważaniem sprawy motoryzacji pozostaje kwestja ceny benzyny motorowej w sprzedaży detalicznej, która przedewszystkiem odbywa się w formie sprzedaży pompowej w t. zw. stacjach benzynowych. Cena ta wynosi obecnie u nas przeciętnie gr 68 za 1 l. Porównanie tej ceny (pompowej) z cenami zagranicą (przeliczonemi na złote) przedstawia się następująco (w/g danych w maju 1936 r.)<sup>1)</sup>:

Miejscowość	Cena w walucie krajowej	Cena w przeliczeniu na zł
Londyn	£ 1'6	0'42
Paryż	Fr. 2'10	0'74
Berlin	RM 0'35	0'75
Wiedeń	Szyl. 0'59	0'58
Zurych	Fr. 0'43	0'74
Praga	Kcz. 2'90	0'64
Bukareszt	Lei 12'00	0'39
Madżolan	Lir. 3'66	1'28
Antwerpja	Fr. bż. 2'20	0'39
Budapeszt	Pengő 0'53	0'54
Madryt	Pes.t. 0'76	0'48
Warszawa		0'68

Widzimy zatem, że cena nasza jest mn. w. średnia, że w krajach o bardzo nawet wysoko rozwiniętej motoryzacji, jak: Francja, Niemcy, Szwajcarja i Włochy—są ceny znacznie wyższe, a ceny znacznie niższe są

<sup>1)</sup> P. „Tägliche Berichte über die Petroleumindustrie“ Nr. 97/1936.

w krajach przymorskich (Anglja, Belgja, Hiszpanja) oraz w bogatej w obfite pola naftowe Rumunji i połączonych z nią Dunajem Węgrzech i Austriji; w Czechosłowacji ceny już są bardzo do naszych zbliżone.

Szczegółową kalkulację tej ceny podaje poniższe zestawienie:

**Kalkulacja przeciętnej ceny benzyny motorowej, sprzedawanej z pomp w 1935 r. (o c. g. 0'730)**

Cena przeciętna, uzyskana z pomp . . . . .	zł za 100 l	.68'00
<b>Obciążenia:</b>		
1. Podatki państwowe:	zł	zł
a) podat. spoż. zł 15'40 od 100 kg a więc od 100 l . . . . .	11'24	
b) pod. na Fund. Drogowy zł 12'00 od 100 kg., a więc od 100 l . . . . .	8'76	
c) podat. obrotowy 1'9% od różnicy ceny detalicznej i hurtowej . . . . .	0'32	20'32
2. Frachty:		
Przeciętny fracht, obliczony w/g stawek kolejowych, ważnych do dn. 31/VIII 1934 r. <sup>1)</sup> . . . . .		6'58
3. Wydatki, połączone ze sprzedażą pompową:		
a) czynsz przeciętny terenu pod stację benzynową w Polsce . . . . .	1'43	
b) wynagrodzenie obsługującego pompę benzynową . . . . .	4'00	
c) manko na stacji benzynowej 1'5% od przec. ceny hurt. . . . .	0'90	
d) dowóz benzyny ze składu do stacji benzynowej . . . . .	1'37	
e) koszty administracyjne, a to: manipulacja składowa, kontrola, światło, legalizacja, świadectwo przem., naprawy, druki etc. . . . .	2'83	10'53
Obciążenia razem:		37'43
Pozostaje dla rafinerji loco Drohobycz za 100 l . . . . .		30'57
za 100 kg przy c. g. 0'730 — odpowiednio . . . . .		41'87

Kalkulację tej ceny od 1929 r. przedstawia tabela poniższa, w której poszczególne elementy podane są wagowo, a nie litrowo jak w tabeli poprzedniej, oraz opuszczono podatek obrotowy, jako pozycję niemającą większego znaczenia.

**Ceny i elementy kalkulacyjne benzyny motorowej w Warszawie w latach 1929 ÷ 1935**

	Od 1/1 1929 r.	Od 19/X 1929 r.	Od 16/II 1931 r.	Od 4/VI 1932 r.	Od 1/VII 1933 r. do chwili obecnej
	w złotych za 1 q (100 kg)				
Cena cysternowa netto loco Drohobycz (cena zasadn.)	61'00	61'12	61'12	53'85	42'50
Podatek konsumpcyjny . . . . .	15'40	15'40	15'40	15'40	15'40
Podatek drogowy . . . . .	—	—	—	—	12'—
Fracht Drohobycz-Warszawa	9'50	10'80	10'80	10'80	9'73
Prowizja Syndyk. Przemysłu Naft. . . . .	0'76	0'75	0'75	0'67	—
Podstawienie i zwrot cyst. . . . .	0'20	0'20	0'20	0'20	—
Cena cysternowa loco Warsz. (cena hurtowa) . . . . .	86'86	88'27	88'27	80'92	79'63
Rozpiętość między ceną cysternową a ceną pompową:					
w zł . . . . .	24'64	27'37	23'23	21'12	13'52
w % -ach . . . . .	28'37	31'01	26'32	26'10	16'98
Cena pompowa za 100 kg loco Warszawa . . . . .	111'50	115'64	111'50	102'04	93'15
Cena za 1 l. . . . .	0'82	0'85	0'82	0'75	0'68

<sup>1)</sup> Zauważyć należy, że w myśl porozumienia z września 1934 r. Rząd przyznał przemysłowi naftowemu jako częściową rekompensatę obniżki ceny nafty prawo kalkulowania ceny wszystkich produktów naftowych poza naftą (a więc także i benzyny) według starego frachtu, mimo równocześnie wprowadzonej 25%-ej obniżki wszystkich krajowych taryf naftowych.

Z powyższych tabel wynika:

1) od czasu „dobrej” konjunktury w 1929 r. przeprowadził przemysł naftowy 3-krotnie obniżkę ceny litrowej benzyny z gr 85 do gr 68 za 1 l, a zatem o 20%;

2) równocześnie zmniejszył się utarg przemysłowy z zł 61'12 za 1 q do zł 42'50, t. j. o 30'46%;

3) zarazem zmniejszył przemysł koszty handlowe (prowizja syndykacka—rozpiętość między ceną cysternową a pompową) z zł 28'12 na 1 q do zł 13'52, t. j. o 51'92%;

4) w tym samym czasie wzrosło obciążenie podatkowe o nowy dodatek drogowy<sup>1)</sup> w wysokości zł 12 od 1 q, t. j. z zł 15'40 do zł 27'40, czyli o 43'79%, a w stosunku do ceny detalicznej—z 13'31% do 29'41%;

5) z obecnej ceny litrowej pozostaje dla przemysłu tylko 44'95% (gr 30'57).

Dla ścisłości zaznaczyć należy, że w pewnych wypadkach przemysł (rafinerja) nie jest właścicielem pompy, albo że rafinerja nie posiada dość własnej benzyny, by wszystkie swe pompy obsłużyć, i musi benzynę zakupować od innych rafinerji. W tych wypadkach wytwórca (rafinerja) musi sprzedawcy (właścicielowi pompy) udzielać rabatu, który dodatkowo pomniejsza utarg przemysłu (rafinerji) ze sprzedaży benzyny.

Dla uproszczenia zadania pomija się tę pozycję, jako trudną do określenia w wysokości przeciętnej.

Wobec przeprowadzonej o 51'92% redukcji kosztów handlowych przeprowadzenie dalszej kompresji tych wydatków nie jest już możliwe. W razie zwiększenia konsumpcji, a więc wzrostu obrotów na pompach, trzeba będzie przedewszystkiem podnieść głodowe płace obsługujących pompę (dochodzące dziś przeciętnie do zł 51 miesięcznie), a następnie przystąpić do lepszego technicznego wyposażenia tych pomp, aby szcześnie zamienić je na prawdziwe „stacje obsługi”—tak, jak to jest zagranicą.

Celem zorientowania się w możliwościach obniżki obecnej ceny benzyny motorowej musimy sobie uprzytomnić, że obniżka ta nie da się ograniczyć jedynie do dziedziny benzyny motorowej, lecz musi w konsekwencji objąć całą benzynę, na jakiegokolwiek cele w kraju sprzedawaną.

Całkowite krajowe zużycie benzyny (benzyny z ropy łącznie z gazoliną z gazu ziemnego) wyniosło w 1935 r. 66 161 t, co przy ciężarze gatunkowym 0'730 stanowi 90 631 506 l. A zatem każda o b n i ż k a ceny benzyny o gr 1 na 1 l spowoduje stratę dla przemysłu naftowego w kwocie zł 906 315 i wycofa tę kwotę z obrotu gospodarczego.

Obniżka ta może jednak być skompensowana przez zwiększoną konsumpcję krajową, która spowoduje wycofanie odpowiedniej ilości benzyny z eksportu.

Rozważając sposoby, które pchnęłyby naprzód kwestję motoryzacji w kraju, należało wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które ułatwiłyby nabycie wozu i jego użytkowanie, a zatem zmniejszyły koszt eksploatacji samochodu—stąd powstał postulat obniżenia ceny benzyny, jako jednego ze składników tych kosztów.

Wprawdzie pozycja ta nie jest specjalnie wysoka, albowiem wynosi wszystkiego 11'7÷19% ogólnych kosztów eksploatacji małego i średniego samochodu, ale zawiera w sobie pewną atrakcyjność,

<sup>1)</sup> Opłata na Państwowy Fundusz Drogowy.

której w ogólnej akcji motoryzacyjnej trudno się pozba-  
wić.

**Roczne koszty eksploatacji samochodu<sup>1)</sup>**  
(według danych otrzymanych)

- I. — Samochód „Polski Fiat 508” — 4-cylindrowy o pojemności cylindrów 1 l i cenie nabycia zł 5 400.  
II. — Inny samochód 4-cylindrowy o pojemności cylindrów  $1\frac{1}{3}$  l i cenie nabycia zł 8 000 (Steyer, Citroen, Opel, D.K.W., Adler).  
III. — Samochód 6-cylindrowy o pojemności cylindrów  $2+2\frac{1}{2}$  l i cenie nabycia zł 15 000.  
Ad I i II. — Roczny przebieg 10 tys. km, zużycie benzyny 10 l na 100 km.  
Ad III. — Roczny przebieg 10 tys. km, zużycie benzyny 16 l na 100 km.

Alternatywa A	S a m o c h ó d:		
	I	II	III
Amortyzacja 5-letnia odnośnie 80% wartości samochodu . . . . .	864	1 280	2 400
Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej . . . . .	300	300	300
Ubezpieczenie od ognia . . . . .	70	104	195
Podatek drogowy . . . . .	144	150	210
Garaż . . . . .	480	480	480
Kierowca (miesięcznie zł 150) . . . . .	1 800	1 800	1 800
Benzyna (po gr 68 za 1 l) . . . . .	680	680	1 305
Olej (po zł 2,50 za 1 kg) . . . . .	75	75	180
Opony i dętki . . . . .	214	214	344
Remonty, części wymienne i różne	700 <sup>2)</sup>	700 <sup>2)</sup>	900 <sup>2)</sup>
	<u>5 327</u>	<u>5 783</u>	<u>8 114</u>

**Alternatywa B**

Bez kierowcy, lecz z myciem samochodu przy samochodach: I i II — zł 40 miesięcznie, przy samochodzie III — zł 50 miesięcznie . . . . .

	4 007	4 463	6 914
Koszt benzyny w %-ach ogólnych kosztów eksploatacji:			
przy alternatywie A . . . . .	11,76	12,76	16,08
„ „ B . . . . .	16,97	15,23	18,87

I w tym miejscu natrafia polityka motoryzacyjna na trudny do rozwiązania dylemat: obniżka ceny benzyny potrzebna jest do pchnięcia naprzód motoryzacji kraju — a równocześnie ta sama obniżka osłabia naszą samowystarczalność napędową.

Powyższy dylemat sprawia, iż sprawa obniżki ceny benzyny musiała być wszechstronnie rozważona i mu-

szą być przy jej przeprowadzeniu zastosowane odpowiednie środki zaradcze, które zapobiegłyby temu, aby popierając ideę motoryzacji na odcinku kosztów eksploatacji samochodu, nie zaszkodzić jej równocześnie na tak ważnym odcinku, jakim jest samodzielnosc napędowa kraju.

Praca Komisji Motoryzacyjnej idzie w tym kierunku i dlatego rozważana jest obniżka ceny litrowej mieszanki napędowej w pompach o 14,7%, t. j. o gr 10 — z gr 68 do gr 58 przeciętnie w całym kraju, a więc obniżka dość wysoka — aby nie straciła siły atrakcyjnej, a równocześnie opracowane są zarządzenia, które pozwoliłyby przemysłowi naftowemu o ile możliwości przetrwać ten zabieg operacyjny bez szkody dla prac wiertniczych, które musi prowadzić dla wypełnienia swego zadania: utrzymania dla kraju środków napędowych i zdobycia dalszych źródeł energetycznych.

Powyższa 10-groszowa obniżka ma być — według projektu Komisji Motoryzacyjnej — pokryta w połowie przez obniżkę podatków, ciężających na benzynie (podatek konsumpcyjny i obrotowy oraz państwa opłata na rzecz Funduszu Drogowego), a w połowie — poniesiona przez przemysł naftowy. Skarb Państwa poniesie zatem ofiarę w wysokości zł 4,5 miljn. (zł 906 315 × 5) i taką samą przemysł naftowy. Ofiara ta będzie zrównoważona, skoro konsumpcja krajowa benzyny odpowiednio wzrośnie.

Miejmy nadzieję, że podjęta równocześnie na kilku odcinkach akcja motoryzacyjna szybko doprowadzi do wzrostu ilości samochodów i konsumpcji benzyny w kraju.

Tak wzmocniona konsumpcja krajowa benzyny powinna być tym czynnikiem, który usunie jedną z anomalij naszego przemysłu naftowego, powiększy jego utargi — i przez to ułatwi mu pracę nad rozwiązaniem głównego zadania — powiększenia wierceń i odkrycia nowych, wydajnych złóż ropnych.

Inż. Henryk O. K. Salomon de Friedberg

## MOTORYZACJA U BLIŻSZYCH I DALSZYCH SĄSIADÓW

**N**IE ULEGA wątpliwości, że Henry Ford, pierwszy konstruktor popularnego i taniego samochodu, wpłynął poważnie na losy świata, zmniejszając niejako odległości i dając możność szybkiego przebywania dłuższych podróży. Wydaje się prawie niewiarygodnym, że niedawno wypuszczono 24 500 000-ny samochód z zakładów Forda. Obecnie na całym świecie kursuje 37 275 264 samochodów, w tem ok. 30 817 418 osobowych, ok. 6 134 410 ciężarówek, 301 707 autobusów i 2 349 168 motocykli. Z ilości tej Stany Zjedn. posiadają 26 167 107, Europa — 7 257 099 samochodów. Jeżeli chodzi o motocykle, to jest ich

w Stanach Zjedn. 95 633, a w Europie — 1 990 391 sztuk.

Ilość samochodów, kursujących na świecie, nie licząc Stanów Zjedn., podwoiła się od 1927 r. W roku 1927 było na świecie, nie licząc Stanów, zarejestrowanych 5 467 328 samochodów, a w dn. 1/I 1936 r. było ich już 11 108 157. Jeżeli chodzi o stosunek ilościowy samochodów osobowych do ciężarowych, to:

Afryka	posiada	4	razy	więcej	samochodów	osobowych	od	ciężarow.
Ameryka	„	6	„	„	„	„	„	„
Azja	„	2½	„	„	„	„	„	„
Australja	„	3	„	„	„	„	„	„
Europa	„	3	„	„	„	„	„	„

Wyjątek w tym stosunku stanowi Z. S. R. R., gdzie na 179 500 samochodów 137 100 sztuk stanowią ciężarówki i 4 800 sztuk autobusy.

Ilość samochodów w danym kraju jest miernikiem jego uprzemysłowienia i dobrobytu, gdyż poza nielicznymi wyjątkami posiadania samochodów dla celów przyjemnościowych i reprezentacyjnych gros stanowią samochody, które pracują dla swego właściciela czyto w postaci szybkiego przewożenia go z miejsca na miej-

<sup>1)</sup> Z naciskiem podkreślić trzeba, że koszt amortyzacji, konserwacji a począć i zużycia paliwa jest u nas wyższy o 50% na tych drogach niż na dobrych.

Statystyki zagraniczne przyjmują koszt utrzymania wozu, kursującego na drogach nowoczesnych, w kwotach znacznie niższych, co jednakowoż w naszych warunkach jest zupełnie nierealne. Nie odbiega się daleko od prawdy, jeśli się twierdzi, że koszt amortyzacji i konserwacji samochodu jest u nas 2-krotnie wyższy niż tego samego samochodu w Europie Zachodniej.

<sup>2)</sup> Przyjęty w wysokości zł 700 względnie 900 koszt remontu należy podwyższyć o 50% — jeśli chodzi o eksploatację samochodu w województwach wschodnich i południowo-wschodnich.



sce, czyto w postaci umożliwiania mu szybkiego załatwiania swoich spraw. Jeżeli tempo życia gospodarczego kraju jest zwolnione, to ten szybki środek lokomocji staje się nierentownym i niepotrzebnym. Zupełnie analogicznie przedstawia się sprawa ciężarówek i autobusów, których rozwój ilościowy zależy też od faktycznego zapotrzebowania szybkiego przewozu osób i towaru.

Jeżeli porównamy stosunki u naszych sąsiadów, to możemy je podzielić—jeśli chodzi o rozwój motoryzacji— na dwie grupy: w jednej grupie będą państwa, w których motoryzacja jest naturalnym wyrazem rozwoju kraju, w drugiej—państwa, gdzie motoryzacja jest hodowana do pewnego stopnia sztucznie dla innych celów i nie idzie w parze z potrzebami ekonomicznymi kraju.

U obydwu naszych najbliższych sąsiadów motoryzacja jest hodowana sztucznie i ma na celu wzmoczenie obronności kraju. Niedawno rozgrywające się w Abisynji wypadki dowiodły, jak koniecznym środkiem prowadzenia walki w obecnym stadium rozwoju sztuki wojennej są jednostki zmotoryzowane, i jak niezbędnym środkiem dowożenia materiałów są zmotoryzowane tabory.

Zbrojące się w szybkim tempie Niemcy uznały już zaraz po objęciu rządów przez Kanclerza Hitlera, że motoryzacja jest jednym z najważniejszych problemów życia ekonomicznego i jednym ze środków zmniejszenia panującego tam bezrobocia.

W lutym 1933 r. rzuca Hitler hasło „motoryzacja” i zaczyna dążyć ku niej wszystkimi drogami. W kwietniu 1933 r. wychodzi ustawa, zwalniająca od podatku drogowego nowe samochody, zarejestrowane po dn. 31/III 1933 r. Ustawa z dn. 26/V 1933 r. dozwala na umowne jednorazowe zryczałtowanie podatku drogowego od starych samochodów, a ustawa o pomocy bezrobociu zezwala na odliczenie ceny zakupu nowego samochodu od sumy dochodu, jeżeli samochód ten został zakupiony w miejsce starego już zużytego samochodu ciężarowego. Ponadto zniesiono przymus kończenia szkoły kierowców oraz obniżono opłaty za rozmaite świadczenia, jak egzamin etc. Jednocześnie zaczęto propagować sporty mechaniczne i finansować budowę samochodów wyścigowych, co doprowadziło do tego, że na 14 zawodów międzynarodowych w 13 zwyciężyły Niemcy, a mianowicie 9 razy Mercedes-Benz i 4 razy Auto-Union. Zwycięstwa niemieckich fabryk na terenie międzynarodowym spowodowały zwiększony popyt na niemieckie wozy zagranicą. W 1930 r. sprowadziły Niemcy 11 014 sztuk samochodów osobowych, a wywiozły tylko 3 738 sztuk, a w 1934 r. importowały 5 059 sztuk, a wywiozły już 11 000 sztuk. W 1935 r. przybliżona liczba eksportu samochodów osobowych wyniosła ponad 17 000 sztuk, a aktywne saldo z tego tytułu okrążyło RM 47 miljn.

Uznając ważność dobrej sieci drogowej dla rozwoju motoryzacji, podejmuje Kanclerz Hitler cały szereg kroków, zmierzających do umożliwienia rozwoju i budowy dróg. Ustanowiony zostaje urząd Generalnego Inspektora Drogowego, jako centralnej instancji dla budowy i utrzymania dróg, pozatem założono przedsiębiorstwo „Państwowe Drogi Samochodowe”, w którym bierze udział Zarząd Kolei Niemieckich. Chodziło tutaj o to, by uregulować sprawę współzawodnictwa kolei z samochodami. Sprawę tę rozwiązano ostatecznie w 1935 r. na mocy ustawy, wydanej w końcu 1934 r. Przedsiębiorcy przewozowi złączeni zostali w jeden

związek, który stara się o uzgodnienie wszelkich zagadnień, związanych z konkurencją dla kolei.

Uporządkowano sprawę sprzedaży starych samochodów i zarobku przedstawicieli na nowych samochodach. Każdy stary samochód szacowany jest przed sprzedażą przez urzędowego biegłego i żadnej firmie nie wolno dać za niego więcej. Uniknięto przez to dzięki konkurencji pomiędzy firmami, uwidaczniającej się w nierealnym przecenianiu starego samochodu przy zamianie na nowy.

W maju 1934 r. wydany został jednolity kodeks drogowy dla całej Rzeszy, w którym usunięto wszystkie przepisy, mogące wpływać ujemnie na rozwój motoryzacji. Najwyższym gospodarzem w tej dziedzinie został Minister Komunikacji. Sierpień 1934 r. przyniósł uregulowanie spraw drogowych, przyczem drogi podzielone zostały na autostrady (Kraftfahrbahnen), szosy państwowe i drogi krajowe I i II klasy. Zagadnienia budowy, utrzymania, nadzoru i t. p. zostały tak rozwiązane, że obecnie Inspektor Generalny ma zapewnić wyjątkowo duży wpływ i kierownictwo.

Opracowano plan budowy 7 000 km dróg samochodowych o nawierzchni gładkiej kosztem RM 3'5 miljd. Z tego kolosalnego planu było w budowie w 1933 r. 1 135 km, pod koniec 1934 r.—2 838 km, a pod koniec 1935 r.—3 450 km. Ok. 400 km jest już otwarte dla ruchu, a pod koniec 1936 r. ma być oddane ok. 1 000 km. Jak wielki to jest wysiłek—niech świadczy fakt, że dla wybudowania tych 400 km drogi potrzeba było przewieźć 150 milionów m<sup>3</sup> ziemi, t. j. dwa razy tyle, ile jej wydobyto, przekopując kanał Suezki, a dla wykonania 7 miljn. m<sup>2</sup> nawierzchni tych dróg zużyto 3'1 miljn. m<sup>3</sup> betonu, 92 000 t żelaza i 886 000 t cementu. Do budowy mostów na tych drogach zużyto 70 000 ton stali. Koszt 1 km takiej autostrady dwukierunkowej, przedzielonej pasem zieleni, wynosi ok. RM ½ miljn. Obliczono, że przy budowie 30% oszczędza się na zasiłkach dla bezrobotnych, 30% wraca do Skarbu w postaci różnych świadczeń, a tylko 40% wydaje Skarb efektywnie.

Główną zasadą przy budowie tych dróg jest zakaz budowania we własnym zakresie lub gospodarczym sposobem. Chodziło o to, by dać pracę także całemu szeregowi przedsiębiorstw, od dłuższego czasu cierpiących zastoju.

Poza temi 400 km nowowybudowanych autostrad posiada Rzesza 40 821 km szos państwowych, 83 148 km dróg krajowych I klasy i 87 014 km dróg krajowych II klasy—razem 210 983 km dróg bitych. Utrzymanie tych dróg kosztowało w roku 1934/35 okrążyło RM 960 miljn.

Przy budowie autostrad było w 1935 r. przeciętnie zatrudnionych 100 000 robotników, a w przemysłach pokrewnych—150 000.

Ogólna wartość niemieckiej produkcji samochodowej wynosiła w 1932 r. ok. RM 300 miljn., a w 1934 r. osiągnęła kwotę przeszło RM 1 miljd.

Jeżeli przyjrzymy się podanej poniżej tabeli, ilustrującej stan pojazdów mechanicznych w Rzeszy Niemieckiej, to widzimy, że z ilości 2 157 811 sztuk motocykly stanowią ok. 50%, a mianowicie 1 053 556 sztuk; dalej widzimy, że przeciętny automobilista niemiecki jest jednak biedakiem, posiadającym mały samochód o silniku małolitrażowym, gdyż 34% samochodów osobowych—to samochody o silniku pojemności 1 000÷1 500 ccm. Świadczy to o ogromnej popularyzacji automobilizmu i budowę dobrych dróg czyni koniecz-

nością, gdyż taki mały samochód o słabym silniku nie może wytrzymać złej drogi na dłuższy okres pracy.

W tabeli tej ciekawa jest też pozycja: ciągniki. Jest ich w Niemczech obecnie 36 079, i używanie ich jest przez Rząd bardzo popierane. Nic dziwnego, gdyż stanowią one materiał dla ok. 10 000 zmotoryzowanych baterij.

Ciekawe są też dane co do zużycia paliwa w Niemczech. W 1932 r. posiadały Niemcy 1 633 297 pojazdów, a w 1935 r. — 2 157 811, a jednak w 1932 r. zużyto 1'4 miljn. t paliwa, a w 1935 r. — tylko 1'92 miljn. t. Świadczy to o relatywnym zmniejszeniu przebiegu przeciętnego i o zmniejszeniu pojemności silników.

#### Statystyka pojazdów mechanicznych w Rzeszy Niemieckiej

R o d z a j	1 9 3 4		1 9 3 5		Zmiany w 1935 r.	
	sztuk	%	sztuk	%	sztuk	1934r. = 100
Motocykle	983 994	100'0	1 053 556	100'0	+ 69 562	107'1
do 200 ccm	542 786	55'2	605 644	57'5	+ 62 797	111'6
200 ÷ 350 „	186 786	19'0	185 528	17'6	— 1 258	99'3
350 ÷ 500 „	201 822	20'5	207 843	19'7	+ 6 021	103'0
ponad 500 „	52 539	5'3	54 541	5'2	+ 2 002	103'8
Samochody osobowe (z autobusami)	674 523		800 444	100'0	+125 921	118'7
Samochody osobowe (bez autobusów)	661 633	100'0	786 500	100'0	+124 867	118'9
do 1 000 ccm	112 899	17'1	158 559	20'2	+ 45 660	140'4
1 000 ÷ 1 500 „	206 577	31'2	269 165	34'2	+ 62 588	130'3
1 500 ÷ 2 000 „	152 443	23'0	173 882	22'1	+ 21 439	114'1
2 000 ÷ 2 500 „	43 156	6'5	42 347	5'4	— 809	98'1
2 500 ÷ 3 000 „	68 178	10'3	63 785	8'1	— 4 393	93'6
3 000 ÷ 4 000 „	60 035	9'1	60 735	7'7	+ 700	101'2
ponad 4 000 „	18 345	2'8	18 027	2'3	— 318	98'3
Samochody ciężarowe	191 715	100'0	241 384	100'0	+ 49 669	125'9
wagi wł. do 2 500 kg	27 337	14'3	65 932	27'3	+ 38 595	241'2
„ 1 000 ÷ 2 000 „	84 534	44'1	86 806	36'0	+ 2 272	102'7
„ 2 000 ÷ 3 000 „	32 814	17'1	38 881	16'1	+ 6 067	118'5
„ 3 000 ÷ 4 000 „	15 927	8'3	17 447	7'2	+ 1 520	109'5
„ 4 000 ÷ 5 500 „	15 830	8'3	15 493	6'3	— 337	97'9
„ ponad 5 500 „	11 973	6'2	13 489	5'6	+ 1 516	112'7
Ciągniki (trak-tory)	31 970	100'0	36 079	100'0	+ 4 109	112'9
wagi wł. do 2 500 kg	14 729	48'5	15 662	45'1	+ 933	106'3
„ 2 500 ÷ 5 000 „	14 928	49'1	17 951	51'7	+ 3 023	120'3
„ ponad 5 000 „	723	2'4	1 094	3'2	+ 371	151'3
Pojazdy mechaniczne ogółem	1 887 632		2 157 811		+270 179	

Problem paliwa jest bolączką Niemiec. Niemając własnych pokładów ropy, muszą one sprowadzać z zagranicy całe prawie zapotrzebowanie smarów i ok. 1'1 miljn. t benzyny. I na tem polu postęp jest duży. Propaguje się i finansuje poszukiwanie źródeł w kraju (Hanower, Baden, Harc, Bawaria)—tak, że w 1935 r. wydobyte ropy wynosiło w Niemczech ok. 40 tys. t. Pozatem wytwarza się paliwo syntetycznie. „Leuna-Werke” mają instalację na przeróbkę 100 wagonów węgla dziennie na sztuczną benzynę drogą uwodorniania węgla, przyczem cena tej sztucznej benzyny nie bardzo już odbiega od rynkowej, a czynione są dalsze próby wytwarzania benzyny syntetycznej z węgla brunatnego według patentu Prof. Fischera.

Konstruktorzy niemieccy pracują nad udoskonaleniem silników ropnych oraz silników, zużywających do napędu węgiel drzewny i drzewo. Cały szereg ciężarówek chodzi na gazach ziemnych, wożonych na samochodzie w stalowych butlach. Na ostatnim salonie berlińskim wystawione były pneumatyki i inne wyroby gumowe

z kauczuku syntetycznego, który podobno nawet pod pewnemi względami przewyższa kauczuk naturalny.

Taki jest stan motoryzacji w Niemczech. Kraj, nieposiadający złota, paliwa, kolorowych metali i kauczuku, w ciągu 3 lat pobił pod względem tempa motoryzacji wszystkie inne kraje i zaczyna być już na rynkach obcych groźnym konkurentem Francji, Anglii i Stanów Zjedn.

Drugi nasz sąsiad—Związek Socjalistycznych Republik Rad—wziął się także poważnie do motoryzacji w ramach piatiletki 1933÷1937. Do roku 1928 posiadała Rosja, państwo o powierzchni 4'7 miljn. km<sup>2</sup>, zaledwie 32 000 km bitych dróg. W roku tym stworzono towarzystwo „Autodoroga”, którego celem jest rozbudowa dróg samochodowych. W okresie pierwszej piatiletki inwestowano w drogi ponad 2 biljony rubli i zbudowano 93 000 km nowych dróg bitych. W 1932 r. wybudowano dalszych 35 000 km dróg samochodowych, w 1933 r.—dalsze 27 000 km. W tym samym czasie ulepszono ok. 180 000 km dróg bocznych. W okresie drugiej piatiletki 1933÷1937 ilość nowych dróg samochodowych ma być potrojona.

W 1929 r. utworzono „Trust Transportowy” dla przewozów samochodowych. Liczba linii autobusowych wzrosła z 265 w 1928 r. do 582 w 1932 r. Trust ten przewiózł w 1933 r. ponad 16 miljn. t towarów i ponad 4'6 miljn. pasażerów.

Z. S. R. R. posiadał w 1928 r. 18 700 sztuk samochodów, a więc mniej niż Polska w tym samym czasie. W 1933 r. liczba ta wzrosła do 126 900 sztuk. W 1935 r. było w Z. S. R. R. zarejestrowanych 179 500 samochodów, z czego 37 600 samochodów osobowych, 137 100 ciężarówek i 4 800 autobusów.

W 1936 r. projektowane jest podwojenie produkcji fabryk samochodowych. Fabryka w Gorkij (Niżni Nowgorod), budująca samochody oparte na zasadach Forda, ma budować 60 000 samochodów rocznie (w 1934 r. budowała 27 000 sztuk półrocznie), zakłady Stalin w Moskwie mają budować nowe samochody 7-osobowe w ilości 4 000 sztuk w 1936 r. i 75 000 sztuk w 1937 r. W tym samym roku ma fabryka w Gorkij budować już 160 000 sztuk. Na końcu piatiletki ma cały przemysł samochodowy Z. S. R. R. produkować rocznie ok. 630 000 jednostek, z czego fabryka w Gorkij 300 000, zakłady „Stalin” w Moskwie 80 000, fabryka w Jarosławiu 25 000 sztuk samochodów ciężarowych, nowobudowana fabryka w Kujbyszewie (Samarra) 25 000 sztuk samochodów ciężarowych 5- i 8-tonnowych, fabryka w Stalingradzie 100 000 sztuk samochodów 3-tonnowych i fabryka w zachodniej Syberji także 100 000 sztuk samochodów ciężarowych 3-tonnowych.

W każdym razie według źródeł amerykańskich w 1936 r. będzie w Z. S. R. R. ponad 245 000 samochodów, z czego 44 100 samochodów osobowych i 201 500 ciężarówek i autobusów.

Z. S. R. R. propaguje też studia nad syntetycznym kauczukiem i paliwem i podobno otrzymano już zadowalające wyniki.

A nasi biedniejsi sąsiedzi?

W Rumunji było 1935 r. 21 485 samochodów osobowych, 6 811 ciężarówek, 2 605 autobusów i 2 677 motocykli. Ilość sprzedanej benzyny wzrosła z 67 000 t w 1934 r. na 75 000 t w 1935 r. Przewidziany jest spadek ilości samochodów w 1936 r. o ok. 8%. W 1934 r. sprzedano ok. 2 100 nowych samochodów, w 1935 r.—ok. 2 150.

W Litwie było w 1935 r.—1 326 samochodów osobowych, 476 ciężarówek, 282 autobusy i 1 227 motocykli.

W Czechosłowacji było w 1934 r.—107 000 samochodów, z czego 79 000 samochodów osobowych i autobusów i 28 000 ciężarówek. Liczba ta wzrosła w 1935 r. do 117 000 samochodów, z czego 88 000 samochodów osobowych i autobusów oraz 29 000 samochodów ciężarowych. Liczba motocykli spadła z 45 700 w 1934 r. do 44 000 w 1935 r.

Czechosłowacja dba bardzo o swoje drogi i ulepsza nawierzchnie według planu, z którego większa część już została wykonana.

Na Węgrzech liczba samochodów spadła z 16 000 w 1934 r. na 13 000 w 1935 r. W liczbie tej było w 1934 r.—12 000 samochodów osobowych i autobusów oraz 4 000 ciężarówek, a w 1935 r.—10 000 samochodów osobowych i 3 000 samochodów ciężarowych. Motocykli było w 1934 r. 8 206, a w 1935 r.—8 885.

Węgry posiadają tylko paręset kilometrów dróg o ulepszonej nawierzchni.

Dla porównania podam jeszcze parę liczb z krajów, z nami niesąsiadujących:

Kraj	Rok	Samochody osobowe	Ciężarówki	Autobusy	Motocykle
Austria	1934	23 632	15 301	2 348	52 552
„	1935	26 810	15 673	2 458	55 809
Jugosławia	1935	7 150	2 525	725	2 850
Włochy	1934	257 212	94 090	9 472	125 320
„	1935	277 841	104 407	9 461	144 542

Jak widzimy z powyższych danych, ilość samochodów w danym kraju zależy przede wszystkim od stopnia uprzemysłowienia i od sieci dróg.

Na 100 km<sup>2</sup> wypadało samochodów w 1935 r.:

Anglja . . . . .	712
Francja . . . . .	343
Niemcy . . . . .	222

Włochy . . . . .	121
Czechosłowacja . . . . .	83
Austria . . . . .	48
Węgry . . . . .	14
Rumunja . . . . .	10
Polska . . . . .	6
Litwa . . . . .	4
Z. S. R. R. . . . . .	0'9

Porównując nasz stan samochodów ze stanem w innych krajach o podobnej strukturze gospodarczej powinniśmy mieć samochodów:

Według skali:

Rumunji . . . . .	41 666
Węgier . . . . .	58 333
Austrii . . . . .	200 000

Widzimy, że sąsiedzi starają się swoje kraje zmotoryzować, tem bardziej, że własny przemysł samochodowy wpływa nader dodatnio na życie gospodarcze. Jak wynika ze statystyki francuskiej za 1933 r.—przy stanie 1 890 000 samochodów utrzymywało się we Francji bezpośrednio z automobilizmu 1 600 000 osób. Także i bez własnego przemysłu zwiększona ilość samochodów daje zatrudnienie całemu szeregowi pracowników w przemyśle pomocniczym, warsztatach, garażach, składach i t. p. oraz przysparza Skarbowi Państwa dochodów w postaci rozmaitych podatków i świadczeń.

Dlatego też każdy kraj winien dążyć do rozwoju motoryzacji w sposób w danych warunkach najkorzystniejszy, a więc albo drogą popierania własnego przemysłu, jak to czynią Niemcy i Z. S. R. R., albo też drogą racjonalnie postawionych montowni—wzorem Danji, gdyż przy małym zbyciu wewnętrznym i niemożności eksportu przemysł samochodowy zawsze będzie trudnopalny, a istnienie jego można wtedy usprawiedliwić przede wszystkim względami na obronność kraju.

St. Szydelski

## KOORDYNACJA PRZEWOZÓW KOLEJOWO-SAMOCODOWYCH ZAGRANICĄ

**P**ROBLEM koordynacji przewozów kolejowo-samochodowych jest jednym z najbardziej trudnych problemów gospodarczych, i poszczególne państwa różnie podchodzą do jego rozwiązania, zależnie od stopnia ich rozwoju komunikacyjnego i gospodarczego. Powszechną jednak jest zasada, że zagadnienia tego nie można pozostawić wyłącznie grze wolnej konkurencji, że taka lub inna regulacja wzajemnego stosunku tych dwóch środków przewozu jest konieczna.

Problem kolej-samochód jest w S t a n a c h Z j e d n. A m. jedną z najbardziej palących kwestyj—wobec rozwinięcia się z niebywałym rozmachem komunikacji samochodowej, co dało się dotkliwie odczuć komunikacji kolejowej. Dotychczas nie przedstawiono konkretnego planu, który mógłby doprowadzić do właściwej koordynacji tych dwóch środków komunikacyjnych. Przyczyną tego stanu rzeczy są specyficzne warunki amerykańskie. Przemysł samochodowy, który w żadnym państwie nie przedstawia takiej potęgi jak w Ameryce, przeciwstawia się wszelkim próbom zarządów kolejowych, które znów ze swej strony popierane są przez przemysł ciężki.

W chwili obecnej każdy z poszczególnych stanów ustala pewne normy i przepisy prawne dla ruchu sa-

mochodowego we własnym zakresie. Przewozy samochodowe, uprawiane w celach zarobkowych, podlegają w większości stanów następującym postanowieniom:

- warunkiem uruchomienia komunikacji samochodowej jest posiadanie „certificate of convenience and necessity” lub „permit”;
- obowiązkowe sporządzanie miesięcznych, kwartalnych, półrocznych względnie rocznych sprawozdań eksploatacyjnych;
- udowodnienie finansowych możliwości przedsiębiorstwa;
- ogłoszenie taryf i rozkładu jazdy;
- zarobkowe przewozy w komunikacji międzystanowej podlegają systemowi koncesyjnemu.

Koła międzynarodowe zdają sobie sprawę z tego, że powyższe przepisy nie mogą być uważane za dostateczne w uregulowaniu konkurencji kolejowo-samochodowej. „Bureau of Railway Economics”, któremu koleje amerykańskie poleciły zbadać problem konkurencji kolejowo-samochodowej—wskazując na duże straty, jakie konkurencja ta przysparza nie tylko kolejom, ale całemu gospodarstwu narodowemu—domaga się oddania komunikacji samochodowej pod ścisły nadzór władz administracyjnych, a to celem stworzenia właściwych

i zdrowych podstaw, na jakich miałyby się odbywać konkurencja. Koleje bronią się, wprowadzając dostawy do domów (storedoor service), przyczem przy krótszych przewozach dostawa ta odbywa się bezpłatnie.

W walce konkurencyjnej z samochodami koleje Anglii i zwróciły główną uwagę na usprawnienie przewozów, przyspieszając termin dostawy towarów, zwiększając ilość wagonów specjalnych i skrzyń ładunkowych, t. zw. kontenerów. Ponadto koleje angielskie wprowadziły dowóz i odwóz towarów ze stacyj kolejowych własnymi samochodami. Ten ruch załatwia dowóz z miasta (town cartage service), dowóz na wsi (country cartage service) i dowóz w miastach gęsto zaludnionych (railhead distribution service). Kolej podejmuje się przytem również sporządzania dowodów odbioru rozwożonych towarów oraz wykonywania różnych czynności handlowych, związanych z rozdzielaniem towarów między klientami odbiorcy. Niezależnie od tego wszystkie 4 towarzystwa kolejowe pozawierały cały szereg umów z prywatnymi przedsiębiorstwami samochodowymi, w których częstokroć posiadają duże udziały—celem zorganizowania współpracy w dziedzinie przewozu osób i towarów. Pozwoliło to skasować niektóre nierentowne uboczne linje kolejowe oraz doprowadziło do komunikacji kolejowo-samochodowej za bezpośrednim biletom.

Celem jednak zabezpieczenia interesów kolei przed konkurencją samochodową, gdyż powyższe środki samoobrony, stosowane przez kolej, były niewystarczające, Rząd angielski wydał w 1930 r. Road Traffic Act, stawiający pewne wymagania wobec komunikacji samochodowej w zakresie np. taboru, szybkości jazdy, warunków pracy i t. d.; dla kontroli ich wykonania powołano do życia 13 lokalnych traffic commissions. W 1933 r. wprowadzono nowy Road and Rail Traffic Act na podstawie badań ekonomicznych, przeprowadzonych przez specjalną komisję pod przewodnictwem Saltera. Przewidziano w nim powstanie nowych przedsiębiorstw samochodowych wyłącznie na podstawie licencji, jakie udziela przez właściwej traffic commission. Pozatem stosowana jest odrębna polityka w zakresie udzielania pozwoleń na towarowy transport samochodowy, jak i w kierunku obniżenia taryf kolejowych w celach konkurencyjnych. Dla utrzymania i rozbudowy dróg samochody obciążone są dwójakiego rodzaju opłatami: za prawo jazdy oraz od ilości zużytego paliwa.

Osobna rada, w skład której wchodzi przedstawiciele władz oraz delegaci kolei, przedsiębiorstw samochodowych i kanałów, organizuje współpracę pomiędzy rozmaitemi środkami transportowymi, przedkładając Ministrowi odnośne opinie.

We Francji pozawierano cały szereg umów regionalnych pomiędzy zarządem kolejowym i przedsiębiorstwami samochodowymi w sprawie podziału przewozów.

Rozporządzeniem z dn. 19/IV 1934 r. ustanowiono przy Ministerstwie Robót Publicznych komisję ekspertów, która te umowy opiniuje, przyczem w wypadku niemożności uzgodnienia poglądów decyduje Minister.

Pierwsza umowa, mająca zasadnicze znaczenie dla współpracy pomiędzy koleją i samochodami, zawarta została w okręgu Seine Inferieure w dn. 25/V 1934 r.—t. zw. pacte de Rouen. Pierwsza część reguluje ruch osobowy, druga—ruch towarowy. Kolei przydzielono przewóz osób na głównych linjach, natomiast na linjach,

obsłużonych przez samochody, kolejowa komunikacja zostaje kasowana. Celem zapewnienia podróżnym połączeń samochodowy rozkład jazdy dostosowano do rozkładu jazdy kolei. Wreszcie, mają być wydane bezpośrednie bilety w komunikacji samochodowo-kolejowej.

W ruchu towarowym samochody zarobkowe przewożą towary zasadniczo na krótszych odległościach, pozostawiając przewozy na średnich i dalszych odległościach wyłącznie kolei. Wzamin za to kolej zrzeka się przewozów na linjach bocznych oraz zapewnia samochodom odwózkę i dowózkę towarów na niektórych większych stacjach.

W przypadkach, zasługujących na szczególne uwzględnienie, przewidziane są odstępstwa od ustalonych zasad podziału pracy. Autobusy mają prawo np. przy wycieczkach zbiorowych przewozić osoby na dalsze odległości; prawo to przysługuje również samochodom ciężarowym w takich okolicznościach, jak przeprowadzki, przewóz przesyłek bardzo pilnych, chociaż i tutaj długość trasy nie może przekraczać 250 km.

Pozatem przedsiębiorstwa samochodowe musiały się zobowiązać do ogłoszenia taryf i równego ich stosowania wobec wszystkich oraz do utrzymania wozów w stanie, zapewniającym bezpieczeństwo podróżnym i towarom. Ustanowiony przez obie strony Conseil de discipline et d'arbitrage rozstrzyga ewentualne spory i baczny, aby współpraca kolejowo-samochodowa poszła we właściwym kierunku.

Praca prywatnych zarobkowych przedsiębiorstw samochodowych z jednej strony i kolei oraz samochodów, eksploatowanych przez pocztę i kolej, z drugiej strony—została w Niemczech dla dużych obszarów komunikacyjnych uregulowana w drodze ustawy.

Przewóz osób samochodami, dokonywany na poszczególnych linjach, reguluje ustawa z grudnia 1934 r. Dłuższe linje obsługują samochody pocztowe i kolejowe. Prywatne przedsiębiorstwa samochodowe mogą uprawiać zarobkowo przewozy linjowe jedynie na krótszych odległościach, z których nie wykluczono jednak poczty i kolei. Pozycję uprzywilejowaną posiadają prywatne samochody w stosunku do samochodów poczty i kolei w zakresie przewozów niestałych. Ustawowo przedsiębiorcy prywatni są przy tych przewozach prawie że wogóle nie skrupowani, i przewozy te odbywają się w warunkach wolnej konkurencji. Ustawa przewiduje jedynie ograniczenia co do ilości przedsiębiorstw samochodowych oraz wyklucza możliwość uprawiania tych przewozów przez osoby niepowołane. Niemniej jednak czyni się starania w kierunku zbliżenia kolei z samochodami. I tak np., kolej upoważniła związane z nią dość ściśle Środkowo-Europejskie Biuro Podróży do sprzedaży biletów na autobusy prywatne i komunalne oraz uprawiania dla nich propagandy.

Przewozy towarów na mniejszych odległościach w promieniu do 50 km nie zostały uregulowane ani ustawowo, ani w drodze bezpośredniego porozumienia pomiędzy koleją i samochodami i odbywają się zupełnie nieskrępowanie bez jakichkolwiek ograniczeń.

Zarobkowy przewóz towarów na dalszych odległościach reguluje ustawa z dn. 26/VI 1935 r., która weszła w życie w dn. 1/IV 1936 r. Ustawa ta, określająca zasady tworzenia taryf i warunków przewozu dla zarobkowych przedsiębiorstw samochodowych, wyłącza możliwość walki przy pomocy taryf, ustalając, że opłaty za przewóz towarów, pobierane przez samochody, nie mogą być w żadnym wypadku niższe od opłat kolej-

wych. Ta regulacja taryfowa uniemożliwia wzajemne licytowanie się obu środków komunikacyjnych w ustanawianiu coraz to niższych stawek przewozowych, co w konsekwencji naraziłoby obie strony na duże straty finansowe. Środkami zatem, jakie pozostały w walce konkurencyjnej o zdobycie przewozów na dłuższe odległości, są sprawność i dogodność przewozów, co w dalszym ciągu zapewnia z natury rzeczy w bardzo wielu wypadkach wyższość przewozom samochodowym nad kolejowymi.

Koleje Włoch prowadziły od kilku lat otwartą walkę z przewozami samochodowymi, zawierając specjalne umowy z większymi nadawcami. Czynione były cobywada próby skoordynowania przewozów kolejowych i samochodowych przy pomocy Instituto Transporti Terrestri, jednak próby te się nie udały.

Celem położenia kresu konkurencji ze strony samochodów, która naraziła kolej na poważne straty i zaczęła zagrażać gospodarstwu narodowemu Włoch—Ministerstwo Komunikacji wydało ustawę, znaną we Włoszech pod nazwą ustawy dyscyplinarnej dla po-

jazdów mechanicznych, mającą na celu chronić interesy kolei. Ustawa ta rozróżnia następujące przewozy: przewozy na własny rachunek, właściwe przewozy zarobkowe, przewozy towarów samochodami, zaopatrzeniemi w zegary kilometryczne, i przewozy linjowe. Koncesje linjowe udzielane są w relacjach, gdzie nie ma połączeń kolejowych lub na nierentownych liniach bocznych, które kolej może bez straty dla siebie skasować. Właściwym przewozom zarobkowym, jako najbardziej konkurencyjnym dla kolei, stawia się bardzo rygorystyczne wymagania w zakresie bezpieczeństwa ruchu, odpowiedzialności i t. d.—celem wyłączenia od tych przewozów małych i finansowo słabych przedsiębiorstw. Ustawa przewiduje dwuletni okres tolerancyjny, po którym powyższe przepisy będą miały bezwzględne zastosowanie. W okresie tolerancyjnym mniejsze przedsiębiorstwa, którym w głównej mierze przypisuje się winę wywołania dzikiej konkurencji, będą miały możliwość połączyć się razem, co ułatwi rozciągnięcie kontroli administracyjnej nad niemi.

M. Schmidt

## KRONIKA GOSPODARCZA

### TRAGICZNY ZGON GENERAŁA GUSTAWA ORLICZ-DRESZERA

Nieoczekiwany i tragiczny zgon ś. p. Gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, Inspektora Armji i Inspektora Obrony Powietrznej Państwa, jest nietylko wielką stratą dla Armji i dla Państwa Polskiego, ale także i dla całego społeczeństwa. Zmarły ś. p. Gen. Dreszer był Prezesem Zarządu Ligi Morskiej i Kolonjalnej, w ramach której to organizacji rozwijał swą niespożyta energję i inicjatywę w kierunku wzmocnienia związku z morzem gospodarstwa krajowego i dostarczenia mu tą drogą nowych możliwości ekspansyjnych, zarówno przez rozwój stosunków handlowych morskich, jak i przez ewentualne uzyskanie terenów kolonjalnych dla Państwa Polskiego.

Ś. p. Gen. Dreszer i na tej placówce gospodarczej pozostał wierny swym nieskazitelnyim zasadom życiowym i swojemu pojmowaniu interesu Państwa Polskiego. A że był obdarzony niepospolitym zasobem energii i woli—przeto i ta jego gospodarcza działalność silnie emanowała na najszerze masy społeczeństwa polskiego.

Z wielkim żalem także podkreślić należy, że nie dałem zostało ś. p. Gen. Dreszerowi zrealizowanie jego zamierzeń w dziedzinie programu obrony powietrznej Państwa, gdzie również osoba jego dawała gwarancje, że problem ten zostanie rozwiązany nietylko z pożytkiem dla wzmocnienia bezpieczeństwa Państwa Polskiego, ale i także dla przysporzenia życia gospodarczemu nowych możliwości wytwórczych.

Cześć Jego świetlanej i niezapomnianej pamięci!

## GÓRNICCTWO I PRZEMYSŁ GÓRNICCTWO WĘGLOWE

**MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE KOKSOWE.**— W dniu 16 b. m. odbyła się w Paryżu konferencja delegacji przemysłu koksowego państw, zainteresowanych w międzynarodowym porozumieniu koksowem. W konferencji wzięli udział także przedstawiciele koksownictwa polskiego.

W czasie tej konferencji zostały ostatecznie uzgodnione zasady przyszłego porozumienia, a także zostały naogół przychylnie przyjęte dezyderaty ilościowe koksownictwa polskiego. Wysekość wszakże kontyngentu eksportowego dla koksu polskiego nie została jeszcze ostatecznie uzgodniona, gdyż wyłeniły się tutaj różnice zapatrywań co do szczegółów konstrukcji tego kontyngentu. Z wymiany zdań na ten temat wynika wszakże, że do porozumienia dojdzie.

Odbycie ostatecznej konferencji wszystkich delegatów zainteresowanych państw projektowane jest w październiku b. r. w Hamburgu. Porozumienie ma być zawarte na okres 3-letni.

**PRZEMYSŁ WĘGLOWY W MARCU 1936 R.**—Wydobycie węgla kamiennego w marcu 1936 r. obrazuje poniższe zestawienie:

Tabl. I

Rejony węglowe	Marzec 1936		Styczeń ÷ marzec		
	tonn	1913= 100	1936		1913
			tonn	1913= 100	
Śląski . . . . .	1 616 757	60'29	5 201 200	64'65	8 045 526
przec. dzienna . .	62 183	57'58	69 349	64'22	107 994
Dąbrowski <sup>1)</sup> . . .	405 688	71'39	1 342 229	78'73	1 704 801
przec. dzienna . .	15 603	67'50	17 896	77'42	23 116
Kraowski <sup>2)</sup> . . .	124 846	76'02	419 527	85'15	492 699
przec. dzienna . .	4 802	72'61	5 594	84'59	6 613
Ogółem: . . . . .	2 147 291	62'89	6 962 956	67'98	10 243 026
przec. dzienna . .	82 588	59'97	92 839	67'41	137 723

1) Obejmuje tylko kopalnie rej. dąbrowskiego.

2) Nie obejmuje kopalń rej. dąbrowskiego, które administracyjnie zostały przyłączone z dn. 1/1 1936 r. do okręgu krakowskiego.

Spadek wydobycia w marcu b. r. w porównaniu z lutym b. r. oraz z marcem ub. r. wykazują następujące liczby:

Rejony	W s t o s u n k u :			
	do lutego		do marca	
	1936 r.	1935 r.	1935 r.	1936 r.
	tonn	%	tonn	%
Śląski . . . . .	56 369	3'37	93 554	5'47
Dąbrowski . . . . .	39 223	8'82	1 907	0'47
Krakowski . . . . .	17 297	12'17	4 708	3'63
Ogółem:	112 889	5'00	100 169	4'46

Z zestawienia tego wynika, że wydobycie węgla kamiennego w marcu zmalało w stosunku do lutego o 5%, w stosunku zaś do marca 1935 r. — o 4'46%.

Ogólny zbył węgla kamiennego w marcu w porównaniu z lutym zmalał o 75 941 t (3'81%), przyczem zbył węgla w kraju spadł o 74 228 t, a eksport o 1 713 t. Ponieważ zbył na rynku wewnętrznym zmalał, a wywóz zagranicę utrzymał się niemal na tym samym poziomie —

### Zbył węgla kamiennego w kraju w marcu 1936 r.

Tabl. II

Rodzaj odbiorców	Marzec 1936	Styczeń ÷ marzec			
		I 9 3 6		I 9 3 5	
		tonn	%	tonn	%
<b>I.—Przemysł</b>					
Hutniczy:					
żelazny . . . . .	95 459	281 813	6'76	293 557	7'00
innych metali . . . . .	27 614	90 524	2'17	93 501	2'23
Koksiarnie . . . . .	171 727	508 052	12'18	476 779	11'37
Brykociarnie . . . . .	10 365	36 888	0'88	45 249	1'08
Gazownie . . . . .	20 258	67 760	1'63	77 439	1'85
Górnicy (kopalnie rud i kopalnie niemające węgla własnego <sup>1)</sup> ) . . . . .	5 149	16 495	0'40	14 567	0'35
Naftowy . . . . .	4 727	14 237	0'34	16 427	0'39
Solny . . . . .	6 980	27 180	0'65	24 590	0'59
Cementowy, ceramiczny, cegielniano i wapienny					
Obróbczy (metalowy i inny) . . . . .	9 677	28 661	0'69	38 546	0'92
Chemiczny . . . . .	37 808	116 311	2'79	108 982	2'60
Garbarski i przetworów zwierz.	3 233	8 788	0'21	9 300	0'22
Rolniczy (przetwórczy rolny, browary, młyny, gorzelnie) . . . . .	42 982	153 697	3'68	155 412	3'71
Cukrowniczy . . . . .	3 256	12 914	0'31	20 012	0'48
Papierniczy . . . . .	29 611	97 736	2'34	84 837	2'02
Włókienniczy . . . . .	70 489	215 541	5'17	207 101	4'94
Inne gałęzie przemysłu . . . . .	130 849	397 830	9'54	347 069	8'28
<b>Razem przemysł<sup>1)</sup></b>	<b>742 282</b>	<b>2 203 875</b>	<b>52'84</b>	<b>2 128 119</b>	<b>50'76</b>
<b>II.—Inni odbiorcy</b>					
Koleje żelazne . . . . .	225 159	727 089	17'43	730 253	17'42
Żegluga . . . . .	1 935	2 270	0'05	2 487	0'06
Instrytucje miejsk. (elektrownie, tramwaje, wodociągi i inne, oprócz gazowni)	32 910	111 878	2'68	115 862	2'76
Wojskowość . . . . .	4 090	17 472	0'42	22 509	0'54
Instrytucje państw.	9 049	34 779	0'83	40 221	0'96
Opał domowy <sup>2)</sup> . . . . .	148 881	519 619	12'46	507 588	12'10
Pośrednicy . . . . .	152 294	554 208	13'29	645 821	15'40
<b>Razem inni odbiorcy<sup>2)</sup></b>	<b>574 318</b>	<b>1 967 315</b>	<b>47'16</b>	<b>2 064 741</b>	<b>49'24</b>
<b>Ogółem w kraju:</b>	<b>1 316 600</b>	<b>4 171 190</b>	<b>100'00</b>	<b>4 192 860</b>	<b>100'00</b>

1) Bez zużycia na cele techniczne kopalni.

2) Bez zużycia na deputaty.

przeło w ustosunkowaniu się zbytu krajowego do eksportu nastąpiło pewne przesunięcie na korzyść eksportu: podczas gdy w marcu udział zbytu krajowego w ogólnym eksporcie zmalał do 68'68%, to udział eksportu wzrósł do 31'32%. Odpowiednie liczby w lutym wynosiły: 69'79% i 30'21%.

### Eksport węgla kamiennego w marcu 1936 r.

Tabl. III

Kraje	Marzec 1936	Styczeń ÷ marzec			
		I 9 3 6		I 9 3 5	
		tonn	%	tonn	%
<b>I.—Rynki środkowo-europejskie</b>					
Austria . . . . .	54 831	177 556	8'75	276 178	12'30
Węgry . . . . .	80	100	0'01	1 035	0'05
Czechosłowacja . . . . .	1 980	4 110	0'20	81 944	3'65
Niemcy . . . . .	—	42	—	50	—
<b>II.—Rynki skandynawskie . . . . .</b>	<b>185 189</b>	<b>781 868</b>	<b>38'52</b>	<b>713 746</b>	<b>31'79</b>
Szwecja . . . . .	136 929	556 360	27'41	463 426	20'64
Norwegja . . . . .	33 775	117 725	5'80	128 539	5'73
Dania . . . . .	7 430	86 963	4'28	116 031	5'17
Islandja . . . . .	150	1 000	0'05	1 650	0'07
Finlandja . . . . .	6 905	19 820	0'98	4 100	0'18
<b>III.—Rynki bałtyckie</b>					
Łotwa . . . . .	—	5 005	0'25	3 537	0'16
Litwa . . . . .	—	5 005	0'25	3 357	0'15
Kłajpeda . . . . .	—	—	—	—	—
Estonja . . . . .	—	—	—	180	0'01
<b>IV.—Rynki zachodnio-europejskie . . . . .</b>	<b>160 460</b>	<b>484 772</b>	<b>23'88</b>	<b>428 175</b>	<b>19'07</b>
Francja . . . . .	89 612	305 749	15'06	248 204	11'05
Belgja . . . . .	52 752	126 825	6'25	75 882	3'38
Holandja . . . . .	8 225	30 300	1'49	40 606	1'81
Irlandja . . . . .	—	—	—	45 820	2'04
Szwajcaria . . . . .	9 871	21 898	1'08	17 663	0'79
Anglja . . . . .	—	—	—	—	—
<b>V.—Rynki południowo-europejskie . . . . .</b>	<b>101 952</b>	<b>305 176</b>	<b>15'03</b>	<b>526 215</b>	<b>23'44</b>
Włochy . . . . .	75 880	244 366	12'03	468 870	20'88
Jugosławja . . . . .	4 605	4 605	0'23	8 750	0'39
Rumunja . . . . .	30	65	—	6 188	0'28
Grecja . . . . .	18 897	46 635	2'30	30 082	1'34
Hiszpanja . . . . .	—	—	—	4 200	0'19
Portugalja . . . . .	—	—	—	—	—
Malta . . . . .	2 540	9 505	0'47	8 125	0'36
<b>VI.—Rynki pozaeuropejskie</b>	<b>26 420</b>	<b>68 480</b>	<b>3'37</b>	<b>84 215</b>	<b>3'75</b>
Algier . . . . .	9 540	15 300	0'75	29 491	1'31
Egipt . . . . .	7 730	21 090	1'04	15 599	0'70
Pozostała Afryka . . . . .	2 930	2 950	0'15	4 970	0'22
Argentyna . . . . .	6 200	29 140	1'43	27 685	1'23
Brazylja . . . . .	—	—	—	—	—
Daleki Wschód . . . . .	—	—	—	—	—
Inne kraje . . . . .	—	—	—	6 470	0'29
<b>VII.—Węgiel okrętowy</b>	<b>49 034</b>	<b>138 803</b>	<b>6'84</b>	<b>135 521</b>	<b>6'03</b>
<b>Razem zagranicę</b>	<b>577 886</b>	<b>1 961 660</b>	<b>96'64</b>	<b>2 167 587</b>	<b>96'54</b>
<b>VIII.—W. M. Gdańsk</b>	<b>22 547</b>	<b>68 186</b>	<b>3'36</b>	<b>77 625</b>	<b>3'46</b>
<b>Ogółem:</b>	<b>600 433</b>	<b>2 029 846</b>	<b>100'00</b>	<b>2 245 212</b>	<b>100'00</b>

Wzrost (+) lub spadek (—) zbytu krajowego i eksportu w marcu w porównaniu z lutym w poszczególnych rejonach węglowych ilustruje poniższe zestawienie:

Rejony	Zbył w kraju		Eksport	
	tonn	%	tonn	%
Śląski . . . . .	—44 450	4'52	— 6 038	1'16
Dąbrowski . . . . .	—17 964	6'26	+ 4 275	5'19
Krakowski . . . . .	—11 814	9'80	+ 50	71'43
<b>Ogółem:</b>	<b>—74 228</b>	<b>5'34</b>	<b>+ 1 713</b>	<b>0'28</b>

Jak wykazuje tabl. II, spadek zbytu węgla na rynku wewnętrznym został spowodowany głównie sezonowym zmniejszeniem zbytu węgla opałowego oraz — w znacznie mniejszym stopniu — osłabieniem dostaw kolejowych, natomiast odbiór węgla ze strony przemysłu — wskutek sezonowego ożywienia szeregu gałęzi — doznał pewnej poprawy. Na wzrost odbioru węgla przemysłowego wpłynęło głównie zwiększone zapotrzebowanie przemysłów: cementowego, ceramicznego, łącznie z cegielniami i wapiennikami — w następstwie poważniejszego ożywienia ruchu budowlanego. Również, chociaż w znacznie mniejszych rozmiarach — wzrósł odbiór przemysłu hutniczo-żelaznego oraz dostawy węgla dla koksarni. Pewne osłabienie odbioru węgla cechowało przemysł chemiczny, solny, a najpoważniej rolnictwo łącznie z jego przemysłami przetwórczymi. Pozostałe gałęzie produkcji w marcu w porównaniu z lutym naogół nie wykazują poważniejszych odchyleń w odbiorze węgla. Ogólny spadek odbioru węgla ze strony przemysłu w marcu w porównaniu z lutym stanowi 5·34%.

Jak wykazuje tabl. III, eksport węgla zagranicę w marcu utrzymał się mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca. Nieznaczny spadek dotyczył wyłącznie rej. śląskiego, z rej. dąbrowskiego eksport nieco wzrósł. Wywóz na rynki środkowo-europejskie nie wykazywał

zmian, niski stan eksportu do tej grupy rynków tłumaczy się ukształtowaniem się wysyłek do Austrii na b. niskim poziomie. Wywóz na rynki skandynawskie cechował znaczny spadek, co dotyczyło głównie Szwecji w związku z upływającym z dn. 1/VIII 1936 r. terminem porozumienia międzynarodowego między Polską Konwencją Węglową a związkiem szwedzkich importerów polskiego węgla. Na rynki bałtyckie w marcu nie eksportowano — ze względu na zamrożenie portów. Eksport na rynki zachodnio-europejskie i południowo-europejskie w miesiącu sprawozdawczym wykazał pewną poprawę. Również eksport na rynki pozaeuropejskie kształtował się pomyślnie. Wysyłki do W. M. Gdańska, jak również węgla okrętowy, nieznacznie wzrosły.

Obrót węgla, koksu i brykietów w marcu podany jest w tabl. IV. Jak wynika z tego zestawienia, zapasy węgla w końcu miesiąca sprawozdawczego nie uległy naogół zmianie.

Wskutek sezonowego spadku zapotrzebowania węgla, nawet przy większej liczbie dni roboczych (26 wobec 25) — liczba wszystkich dniówek odrobionych spadła w marcu o 39 491 (3·12%), wynosząc 1 224 647; z tej liczby spadła liczba dniówek zwykłych odrobionych o 41 440 (3·34%), wynosząc 1 198 803, natomiast liczba dniówek nadliczbowych wzrosła do 25 844, czyli o 1 949 (8·16%).

### Obrót węgla, koksu i brykietów w Państwie Polskim w marcu 1936 r.

Tabl. IV

(w tonnach)

REJONY WĘGLOWE	Pozostałość z poprzedn. miesiąca	Wydobycie (produkcja)	Do dyspo- zycji	R O Z C H Ó D								Pozostałość na zwałach na następ. mies.
				Z b y t			Z u ż y c i e			Ogół- lem		
				W kraju	Zagra- nicę	Razem	Cele własne zakład.	Deputaty robot. urzęd.	Razem			
<b>W ę g i e l k a m i e n n y</b>												
Śląski . . . . .	714 534	1 616 757	2 325 111	938 959	513 726	1 452 685	117 638	22 467	2 492	142 597	1 595 282	729 829
Dąbrowski <sup>1)</sup> . . . . .	373 700	405 688	767 429	268 958	86 587	355 545	36 919	7 932	1 284	46 135	401 680	365 749
Krakowski <sup>2)</sup> . . . . .	106 240	124 846	229 546	108 683	120	108 803	18 285	3 303	570	22 158	130 961	98 585
Ogółem :	1 194 474	2 147 291	3 322 086	1 316 600	600 433	1 917 033	172 842	33 702	4 346	210 890	2 127 923	1 194 163
<b>K o k s</b>												
Śląski . . . . .	193 309	129 927	325 200	88 083	28 430	116 513	72	—	9	81	116 594	208 606
<b>B r y k i e t y</b>												
Śląski . . . . .	1 025	10 473	11 498	10 617	260	10 877	21	—	1	22	10 899	595

W wyniku powyżej wspomnianej konjunktury, liczba dniówek opuszczonych wzrosła w marcu o 91 715 (19·45%) i wynosiła 563 232, co stanowi 46·98% zwykłych dniówek odrobionych. Do zwiększenia się liczby dniówek opuszczonych przyczynił się wzrost liczby t. zw. „świętówek” o 101 937 (31·55%) do 425 062, która wynosiła w marcu 35·46% zwykłych dniówek odrobionych — wobec 26·05% w lutym. Również wzrosła liczba dniówek urlopowych, a mianowicie o 6 409 (9·99%) i wynosiła 70 551.

W rezultacie liczba przeciętnie zatrudnionych robotników spadła w marcu w porównaniu z lutym o 701 (1·02%) do 67 770.

Na przeciętnie zatrudnionego robotnika przypada w marcu zwykłych dniówek odrobionych 17·69, wszystkich opuszczonych 8·31, w tem świętówek 6·27; odpowiednie liczby w lutym wynosiły: 18·11, 6·89 i 4·72.

Przeciętne wydobycie węgla na robotniko-dniówkę spadło: w rej. śląskim do 2 003 kg, czyli o 22 kg, w rej. dąbrowskim do 1 374 kg, czyli o 64 kg, i w rej. krakowskim do 1 260 kg, czyli o 72 kg. W rezultacie przeciętnie dla całego Państwa wydajność robotnika spadła o 32 kg i wynosiła 1 787 kg.

Przeciętne zarobki dorosłego mężczyzny w gotówce na dniówkę odrobioną pozostały na poziomie poprzedniego miesiąca i wynosiły w marcu: w rej. śląskim zł 8·28 — wobec zł 8·35, w rej. dąbrowskim zł 6·65 — wobec zł 6·68 i w rej. krakowskim zł 6·20 — wobec zł 6·25 w poprzednim miesiącu.

W związku ze spadkiem liczby dniówek odrobionych, przypadających na przeciętnie zatrudnionego robotnika, przeciętny miesięczny dochód dorosłego mężczyzny w gotówce zmalał i wynosił w marcu: w rej. śląskim zł 156·49 — wobec zł 158·51, w rej. dąbrowskim zł 113·65 — wobec zł 116·47 i w rej. krakowskim zł 102·28 — wobec zł 110·28 w lutym.

Podobnie kształtował się przeciętny całkowity dochód mężczyzny, który wynosił w marcu: w rej. śląskim zł 174·90 — wobec zł 175·97, w rej. dąbrowskim zł 124·98 — wobec zł 126·97 i w rej. krakowskim zł 110·41 — wobec zł 119·47 w lutym.

Przeciętny miesięczny koszt utrzymania rodziny robotniczej, składającej się z 4 osób, chociaż niejednolicie obliczany, wynosił dla rej. śląskiego zł 131·40 — wobec zł 133·08 w lutym, dla rej. dąbrowskiego pozostał bez zmian, wynosząc zł 101·40.

**EKSPORT WĘGŁA KAMIENNEGO W I POŁOWIE LIPCA 1936 R.** w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca — w związku z większą o 1 liczbą dni roboczych (13 wobec 12) — wzrósł o 21 tys. t i wynosił 330 tys. t. Przeciętna dzienna wysyłka węgla kamiennego zagranicę łącznie z węglem okrętowym w I połowie lipca wynosiła ok. 25·4 tys. t, a zatem wzrosła o ok. 0·4 tys. t w porównaniu z przeciętnym dziennym eksportem w poprzednim miesiącu. Dzienna wysyłka z rej. śląskiego wynosiła ok. 22·6 tys. t, a z rej. dąbrowskiego ok. 2·8 tys. t. Spadek eksportu dotyczył wyłącznie rej. dąbrowskiego, z którego wywieziono 36 tys. t, czyli o 51 tys. t mniej w porównaniu z przeciętną za połowę poprzedniego miesiąca, natomiast eksport z rej. śląskiego wzrósł o 39 tys. t.

Na rynki środkowo-europejskie wywieziono 36 tys. t, czyli o 9 tys. t więcej w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca. Wzrost wywozu nastąpił do Austrii.

Eksport na rynki skandynawskie zmalał o 3 tys. t i wynosił 103 tys. t, przy czym zaznaczyć należy, że do Danii i Norwegii eksport nieznacznie wzrósł. Spadek eksportu objął jedynie Szwecję i wynosił 6 tys. t.

Eksport na rynki bałtyckie pozostał bez zmiany. Wywóz na rynki zachodnio-europejskie w okresie sprawozdawczym kształtował się pomyślnie, wynosząc 80 tys. t, a zatem o 17 tys. t więcej w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca, przy czym wzrost wywozu dotyczył wszystkich krajów, objętych tą grupą rynków, prócz Francji, do której nieznacznie zmalał.

Eksport na rynki południowo-europejskie wzrósł o 14 tys. t — do 65 tys. t.

Wywóz na rynki pozaeuropejskie kształtował się niekorzystnie i wynosił zaledwie 6 tys. t, czyli był o 16 tys. t mniejszy w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca.

1) Obejmuje tylko kopalnie rej. dąbrowskiego.

2) Nie obejmuje kopalń rej. dąbrowskiego, które administracyjnie zostały przyłączone z dn. 1/I 1936 r. do okręgu krakowskiego.

Wysyłki do W. M. Gdańska wykazały pewną poprawę, natomiast odbiór węgla okrętowego w okresie sprawozdawczym cokolwiek zmalał.

Przeladunek węgla w portach Gdynia/Gdańsk w okresie sprawozdawczym w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca wzrósł o 44 tys. t i wynosił 312 tys. t, z czego na Gdynię przypada 225 tys. t, czyli o 23 tys. t więcej, a na Gdańsk 87 tys. t, a zatem o 21 tys. t więcej w porównaniu z przeciętną za połowę czerwca.

## PRZEMYSŁ NAFTOWY

### SYTUACJA PRZEMYSŁU NAFTOWEGO W MAJU 1936 R. —

Wydobycie ropy w maju b. r. wynosiło 4 119 cyst. brutto (w kwietniu b. r. 4 245 cyst.), a mianowicie: w okr. jasielskim 852 cyst. (881), drohobyckim 2 854 cyst. (2 922) i stanisławowskim 413 cyst. (442). Z tych ilości — na ropę marki podstawowej przypadało 2 219 cyst. (2 267) i na marki specjalne 1 900 cyst. (1 978).

Gazów ziemnych wydobyto 34 764 tys. m<sup>3</sup> (35 047), a mianowicie (w tys. m<sup>3</sup>): w okr. jasielskim 8 500 (8 680), drohobyckim 21 686 (21 789) i w stanisławowskim 4 578 (4 578).

Cena ropy bruttoj marki borysławskiej, zakupywanej przez „Polmin”, ustalona została bez zmiany na zł 1 350 za cysternę 10-tonnową loco zbiorniki.

Za gaz ziemny w rejonie borysławskim płacono gr 4.12 za m<sup>3</sup> (4.21). Czynnich było 768 (764) kopalni ropy i gazów, zatrudniających 9 010 (9 022) robotników.

Nowych otworów uruchomiono 17 (21).

Prace poszukiwawczo-badawcze metodą sejsmiczną w rejonie okręgu drohobyckiego zostały narazie przerwane. Natomiast w rejonie okr. stanisławowskiego były prowadzone nadal na terenach gmin: Podgac, Młyniec, Łąka, Dorożów, Kosów/k. Kolomyji, Wierzbowice, Rożnów, Otynja, M. kulsdorf, Krzywotuly Stare.

Rafinerie olejów mineralnych przerobiły w miesiącu sprawozdawczym 4 158 cyst. ropy (4 095).

Wyprodukowano różnych produktów naftowych ogółem 3 817 cyst. (3 787), w tem (w cysternach): benzyn 751, nafty 1 256, olejów gazowego i opałowego 794, olejów smarowych 247, parafiny 180 oraz innych produktów naftowych 589.

Wysłano z rafinerij z przeznaczeniem dla spożycia w kraju łącznie 2 096 cyst. różnych produktów naftowych (2 150), w tem (w cysternach): benzyn 594, nafty 438, olejów gazowego i opałowego 421, olejów smarowych 298, parafiny 60 oraz innych produktów naftowych 285.

Wysłano z rafinerij z przeznaczeniem na eksport łącznie 1 312 cyst. (1 282), w tem (w cysternach): benzyn 467, nafty 110, oleju gazowego i opałowego 143, olejów smarowych 511, parafiny 56 oraz innych produktów naftowych 25.

Zapasy produktów naftowych w rafinerjach w dn. 30/VI wynosiły ogółem 19 125 cyst. (w dn. 31/V 18 552 cyst.), w tem (w cysternach): benzyn 2 497, nafty 3 297, oleju gazowego i opałowego 901, olejów smarowych 6 717, parafiny 479 oraz innych produktów naftowych 5 234.

Zapasy ropy w rafinerjach wynosiły w dn. 30/VI 3 471 cyst. (w dn. 31/V 3 597 cyst.).

W 26 czynnych zakładach zatrudnionych było 3 137 robotników.

Zakłady gazolinowe przerobiły 20 258 tys. m<sup>3</sup> gazu (20 818), wyprodukowano gazolinę 321 cyst. (330), wysłano do rafinerij celem wytworzenia benzyny motorowej oraz na inne zapotrzebowania rynku krajowego 293 cyst. (318) oraz na eksport 6 cyst. (6).

W 24 czynnych zakładach było zatrudnionych 330 robotników.

## PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY

### PRZEMYSŁ KONFEKCYJNY W CZERWCU 1936 R. —

Przemysł konfekcyjny w czerwcu zanotował dość znaczną poprawę sezonową. Zwłaszcza w dziale artykułów dzianych obroty uległy zwiększeniu o 20÷25% w porównaniu z majem. Również i w dziale odzieży damskiej obroty wykazywały zdecydowaną poprawę, co w równej mierze objęło bieliznę męską i damską. Wahania cen były stosunkowo nieznaczne — tak, iż naogół można uznać ceny za ustabilizowane. Rozmiary transakcyj sprzedających w dziale kapeluszy kształtowały się zadowalająco przy cenach utrzymanych.

W przemyśle konfekcyjnym zaobserwować się dają ostatnio pewne ogólne tendencje stabilizacyjne, znajdujące swój wyraz w zakończeniu postępowania upadłościowego i układowego szeregu firm konfekcyjnych Łodzi. Przedsiębiorstwa te, stosunkowo poważne pod względem rozmiarów produkcji i obrotów, które załamały się w okresach szczególnego nasilenia trudności gospodarczych we włókiennictwie — zaczynają powoli wstępować w okres normalnej produkcji. Nadmienić należy, że w przemyśle konfekcyjnym upadłości w dużej mierze wiążą się z niewłaściwą polityką produkcyjną i nadmierną rozbudową przedsiębiorstw. Należy jednak wyrazić nadzieję, że okres „oczyszczania przedpola” można już uważać za zakończony, tembardziej że przemysł konfekcyjny w Polsce ma jeszcze poważne możliwości rozwojowe.

W dziale galanterji czerwiec zakończył sezon letni. Transzacje przeniosły się obecnie na handel detaliczny. Bilans sezonu letniego w tej branży jest naogół korzystniejszy, aniżeli w ub. r., jakkolwiek sezon tegoroczny trwał o 2 tygodnie krócej aniżeli normalnie. Przez cały sezon rozmiary obrotów sprzedażnych były znaczne, co doprowadziło do niemal całkowitej likwidacji zapasów towarowych. Jest to objaw szczególnie korzystny na tle porównania z sytuacją w poprzednich sezonach, gdy znaczne pozostałości ciążyły na rynku, deprymując ceny. Jednocześnie likwidacja zapasów towarowych upłynniła poważniejsze zasoby finansowe producentów. Miernikiem korzystnej sytuacji finansowej w tej branży jest dobra wypłacalność odbiorców oraz stabilizacja cen przy tendencji zwykłej. Udział prowincji w transakcjach tegorocznego sezonu był stosunkowo wydatniejszy aniżeli w ub. r.

Jako zjawisko niezwykle charakterystyczne podkreślić należy, że nawet obecnie, po zakończeniu sezonu, tendencja cen na szereg artykułów galanterijnych, jak np. na artykuły pończosnicze, guziki i t. d. jest dość mocna.

Obok naturalnych warunków poprawy i uspokojenia na rynku galanterijnym wspomnieć również należy o skutkach posunięć dewizowych w tej branży. Jak wiadomo, odbiorcy w pierwszych tygodniach po wprowadzeniu zarządzeń dewizowych uskuteczniły wydatniejsze zakupy artykułów galanterijnych. Omawiając powyższe zjawisko, zwróciliśmy uwagę na jego krótkotrwałość, ale i na jednocześnie dość znaczne nasilenie tych zakupów. Byłoby przeto zjawiskiem niepożądanym, gdyby te zakupy uległy zamrożeniu u hurtowników i detalistów, niedocierając bezpośrednio do konsumenta. Sądzić jednak należy, że rozwijający się sezon jesienno-zimowy doprowadzi do likwidacji tych zapasów, tembardziej że ograniczenia importu zmniejszają podaż artykułów galanterijnych, stwarzając jednocześnie nowe możliwości produkcyjne dla przemysłu krajowego.

K.

## RZEMIOSŁO

**346 000 WARSZTATÓW RZEMIEŚLNICZYCH.** — Z trzymiesięcznym opóźnieniem ukazały się ostatnie sprawozdania izb rzemieślniczych za 1935 r. Z prowadzonych przez nie kartotek, których znaczną część w ub. r. — nie bez nacisku ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu — sprawdzono i uzgodniono z kartotekami władz przemysłowych, wynika, iż w dn. 31/XII 1935 r. było 346 871 posiadaczy kart rzemieślniczych, wymaganych przez art. 144 prawa przemysłowego, a wydanych w trybie art. art. 145, 146 i 198 ust. 4. Od wykazanej ilości kart należy odjąć 27 kart, wydanych na grzebieniarnstwo, oraz 15, odnoszących się do kuchmistrzostwa, gdyż oba te zawody od lat kilku nie wchodziły do listy rzemiosł i podawanie ich przez parę izb uważać należy za przecenienie. W ten sposób faktyczna ilość kart rzemieślniczych (które dla uproszczenia sprawy trzeba utożsamiać z ilością warsztatów, prowadzonych przez rzemiosło w ramach prawa przemysłowego) wyniesie 346 829. Przypominamy, że obliczenia, podane na łamach tyg. „Polska Gospodarcza”, a oparte na statystyce egzaminów, dyspens i potwierdzeń praw nabytych, wspominały o 350 tys. warsztatów, różnica przeto jest nieznaczna, wynika przytem z wykreślenia przez izby kilku tysięcy „martwych dusz”.

Jeżeli jednak przyjmiemy — na podstawie statystyki 7 izb rzemieślniczych, iż warsztaty nielegalne, nieposiadające karty rzemieślniczej, stanowią 25% ilości warsztatów legalnych, to globalna ilość przedsiębiorstw typu rzemieślniczego (prowadzonych systemem rzemieślniczym) wyniosła z końcem ub. r. zgorą 433 tys. Przy założeniu, że na 1 warsztat przypada przeciętnie 1.5 zatrudnionego w nim pracownika, otrzymamy, iż rzemiosło — legalne i nielegalne — zatrudnia co najmniej 650 tys. ludzi.

**RZEMIOSŁO A PODATKI.** — Jednym ze stałych „leit-motiw'ów” sprawozdań większości izb rzemieślniczych jest utyskiwanie na rzemiosło nielegalne, które jakoby ma tę nad rzemiosłem legalnym przewagę, iż nie wykupuje świadectw przemysłowych i nie płaci państwowego podatku od obrotu. Coprawda, Izba Lubelska dawno już stwierdziła, że odsłetek wykupujących świadectwa przemysłowe jest większy wśród nielegalnych, aniżeli wśród legalnych rzemieślników — mimo to większość pozostałych izb argumentu podatkowego używa jako broni w walce z tymi, co wykonywują rzemiosło bez karty rzemieślniczej.

W sprawozdaniach izb rzemieślniczych znajdujemy jednak dane, z których wynika zupełnie odmienny stan rzeczy. Okazuje się, mianowicie, że na terenie 14 izb, które za 1935 r. podały dane o wykupieniu patentów, na 241 tys. posiadaczy kart rzemieślniczych wykupiło patenty zaledwie 104 503, t. zn. 43%. A zatem ponad połowa rzemieślników legalnych (jawnych) podatku przemysłowego nie płaci, stanowiąc tem samym konkurencję dla owych 43% posiadaczy kart rzemieślniczych. Ścisłej biorąc, konkurencję niezapłacenia podatków odczuwają nietylko ci, co wykupują świadectwa przemysłowe VIII kat., a tych jest ogromna większość (101 272, czyli 97%), ile ci, co wykupują świadectwa



katęgorji: VII (2 245 — 2·1%), VI (550 — 0·5%), V (318 — 0·3%) i IV (118 — 0·1%).

Szeregując izby rzemieślnicze według stosunku płacących podatek przemysłowy w rzemieśle do ogółu rzemieślników legalnych, otrzymamy następujące zestawienie (w % -ach):

Katowice . . . . .	91	Białystok . . . . .	39	Wilno . . . . .	31
Toruń . . . . .	62	Brześć n/B. . . . .	38	Łuck . . . . .	30
Warszawa . . . . .	56	Łódź . . . . .	36	Stanisławów . . . . .	28
Poznań . . . . .	54	Lublin . . . . .	35	Tarnopol . . . . .	21
Kraków . . . . .	46	Nowogród k . . . . .	35		

## ROLNICTWO

**ORGANIZACJA SPÓŁDZIELCZEGO ZBYTU ZWIERZĄT RZEŹNYCH.** — W dniach 30/VI i 1/VII b. r. odbyła się w Związku Izb i Organizacji Rolniczych R. P. konferencja w sprawie spółdzielczego zbytu zwierząt rzeźnych. Konferencja ta miała na celu wykazanie braków strukturalnych obecnego stanu organizacyjnego zbytu zwierząt rzeźnych oraz zaprojektowanie dróg, jakimi należy dążyć do postawienia tego zbytu na właściwym poziomie. W konferencji wzięli udział m. in. przedstawiciele Ministerstw: Rolnictwa i R. f. Roln. oraz Przemysłu i Handlu, Państwowej Rady Spółdzielczej, Państwowego Banku Rolnego, Związku Izb i Organizacji Rolniczych, wszystkich izb rolniczych, Głównej Komisji Targowiskowej, Giełdy Mięsnej i Kasy Targowej w Warszawie oraz organizacji spółdzielczych. Na zebraniu został wygłoszony referat o programie prac nad organizacją spółdzielczego zbytu inwentarza rzeźnego. W referacie tym omówiono cele i zadania spółdzielczego zbytu żywca oraz wskazano drogi jego rozwoju. Następnie przedstawiono zebranym rys rozwojowy Lubelskiego Związku Producentów Trzedy Chlewnej i Bydła w Lublinie; Obecnie pracują 4 oddziały tego Związku i 3 pododdziały przy stacjach w oparciu o 67 punktów spędowych. Trzoda z okolicznych gospodarstw dowożona jest przez rolników bezpośrednio do sortowni, a z dalej położonych — na spędy. Jednocześnie Związek dąży do rozciągnięcia swej działalności na teren całego województwa oraz do objęcia zakupami innych działów żywca, a w pierwszym rzędzie bydła, następnie w przyszłości do uruchomienia własnego przetwórstwa.

W dalszym ciągu konferencji przedstawiciele poszczególnych izb rolniczych omówili stan spółdzielczego zbytu żywca na terenie izb. W sprawozdaniach tych zwraca uwagę, że stosunkowo najlepiej przedstawia się sprawa zbytu trzody chlewnej, gorzej natomiast jest ze zbytem bydła.

W wyniku dyskusji podkreślono zgodnie, że dzisiejszy stan organizacyjny i ilościowy spółdzielni w zakresie zbytu trzody i bydła jest w stosunku do potrzeb naszego rolnictwa niedostateczny. Następnie przyjęto szereg tez.

Z uwagi na interes drobnego rolnictwa oraz potrzeby organizacyjne obrotu żywcem na naszym rynku wewnętrznym konieczne jest możliwie najszybsze podjęcie programowych prac nad organizacją i rozbudową spółdzielczego skupu i zbytu zwierząt rzeźnych. Wskazane jest podjęcie prac nad skoordynowaniem działalności już istniejących spółdzielni, handlujących żywcem, zwłaszcza w zakresie lokowania żywca na ostatecznych rynkach zbytu, na które te spółdzielnie już obecnie wchodzi ze swym towarem, jednak bez dostatecznego lub żadnego wzajemnego porozumienia. W okręgach, w których akcja spółdzielcza zbytu żywca jest prowadzona w małym zakresie lub nie prowadzona wcale, winna być ona oparta na następujących zasadach: organizację skupu zwierząt rzeźnych oprócz należy na organizacji spędów lokalnych; organizację spędów należy w pierwszym okresie prac prowadzić poprzez spółdzielnie rolniczo-handlowe, koła hodowców lub kółka rolnicze, przy pomocy jednak fachowo przygotowanego personelu; w miarę rozwoju spędów lokalnych, jednostki, organizujące te spędy — przystąpią do utworzenia okręgowej spółdzielni zakupu i sprzedaży inwentarza rzeźnego. Tam, gdzie rolę takiej spółdzielni mogłaby podjąć silniejsza okręgowa spółdzielnia rolniczo-handlowa, tworzenie specjalnej

spółdzielni trzeba uznać narazie za zbyteczne. Niewskazane jest oparcie organizacji skupu żywca o drobne, specjalnie w tym celu tworzone lokalne spółdzielnie skupu sprzedaży i zwierząt rzeźnych. Zakup inwentarza winien być prowadzony albo na komis albo na kredyt przy ustalonej cenie zakupu albo na twardą cenę z wypłatą należności przy odbiorze towaru.

Nie jest możliwe ustalenie jednolitej metody zakupu dla całego obszaru kraju wobec różnorodnych warunków w poszczególnych okręgach. Przy stosowaniu komisowego zakupu, wskazane jest limitowanie ceny przy odbiorze towaru oraz tworzenie w okresach zwyczajnie cen specjalnej rezerwy na wyrównanie wydatków w okresie zniżki cen. Następnie omówiono organizację zbytu żywca przez spółdzielnie na rynkach: warszawskim, krakowskim i łódzkim oraz Śląska Górnego i Zagłębia Dąbrowskiego.

O ile chodzi o samą organizację spółdzielni zbytu żywca — to należy w zasadzie opierać się na członkach zbiorowych, jak: koła hodowców, koła rolników i t. p., nie powinno to zwłaszcza w pierwszym okresie czasu uniemożliwić przyjmowania przez spółdzielnie członków indywidualnych rolników. Dla tworzenia podstaw finansowych okręgowa spółdzielnia zbytu inwentarza rzeźnego powinna dążyć do pozyskania na członków, współdziałających z nią, spółdzielnie rolniczo-handlowe, kasy Stefczyka, wydziały powiatowe i t. p.

Dla rozwoju akcji spółdzielczego zbytu inwentarza rzeźnego posiada doniosłe znaczenie udział tej spółdzielczości w eksporcie żywca, w przetwórstwie mięsnym oraz w eksporcie przetworów mięsnych. W związku z tem konieczne jest podjęcie prac w celu przepracowania tego zagadnienia i przygotowania konkretnych wniosków i programu postępowania organizacji rolniczych w tym zakresie.

Następnie uznano za konieczne powołanie komitetu z udziałem przedstawicieli ogólnokrajowych organizacji rolniczych i spółdzielczych, którego zadaniem będzie opracowanie w możliwie krótkim czasie szczegółowego programu rozbudowy spółdzielczego zbytu inwentarza rzeźnego. W skład komitetu weszli przedstawiciele: Ministerstwa Rolnictwa i R. f. Roln., Związku Izb i Organizacji Rolniczych R. P., Związku Spółdzielni Rolniczych i Zarobkowo-Gospodarczych, Centralnego Towarzystwa Organizacji i Kółek Rolniczych oraz Głównej Komisji Targowiskowej. Komitet będzie miał prawo powoływania w miarę potrzeby przedstawicieli poszczególnych okręgów i rzeczoznawców. Prace komitetu mają być zakończone do połowy sierpnia, poczem zwołane będzie zebranie ogólne celem ustalenia już dokładnego programu prac nad organizacją spółdzielczego zbytu żywca.

Należy podkreślić, że działalność spółdzielni, dobrze zorganizowanych i opartych na zdrowych podstawach finansowych w dziedzinie zbytu inwentarza rzeźnego, przyczyni się do uregulowania podaży zwierząt rzeźnych oraz wpłynie na uzyskiwanie przez rolników-producentów odpowiednich cen na żywiec. Koordynacja prac miarodajnych czynników ze spółdzielczością nad uregulowaniem rynku mięsnego powinna w najbliższej przyszłości wpłynąć na usprawnienie obrotu mięsnego i zapewnić rolnikom niezależnienie się od niezdrowego elementu pośredników poprzez nawiązanie bezpośrednich stosunków z rynkami odbiorczymi.

D.

## HANDEL

### TRAKTATY I KONWENCJE

**PODPISANIE POLSKO-FRANCUSKIEGO PROWIZORYCZNEGO UKŁADU HANDLOWEGO.** — W dn. 18 b. m. podpisany został układ prowizoryczny między Francją i Polską, regulujący stosunki gospodarcze między obu krajami. Układ ten wszedł w życie z dniem 20 b. m., zastępując konwencję handlową z 1924 r., która traciła moc z tą datą.

Nowy układ zawarty jest na okres 6 miesięcy z możliwością przedłużenia na dalszy okres i reguluje sprawę płatności między Francją i Polską. Polska uzyskuje we Francji taryfy minimalne oraz KNU, wzamian za co Francja otrzymała szereg zniżek celnych na artykuły,

interesujące eksport francuski do Polski. Oprócz tego układ zawiera umowę kontyngentową, na podstawie której oba kraje gwarantują sobie wzajemną wymianę towarów.

Podpisanie układu dokonali: ze strony francuskiej Minister Spraw Zagranicznych Delbos i Minister Przemysłu i Handlu Bastid, ze strony polskiej — Ambasador Łukasiewicz.

**UMOWA HANDLOWA Z FINLANDJĄ.** — W dn. 16 b. m. między rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Finlandzkiej został podpisany dodatkowy protokół taryfowy, uzupełniający umowę handlową i nawigacyjną między Polską i Finlandją z dn. 10/XI 1923 r. oraz protokół taryfowy z dn. 30/VI 1934 r.

Stosownie do powyższego drugiego protokołu taryfowego, zostały przyznane Finlandji specjalne zniżki celne na sery, na specjalny kwas tłuszczowy, na kalosze, szpulki do nici, tekturę izolacyjną, tekturę duplex i triplex, bibułę do atramentu i do filtrowania, bibułę oraz na wirówki do mleka.

Pozatem zostały ustalone możliwości zwiększenia obrotów między obu krajami drogą przyznania odpowiednich kontyngentów na towary, objęte zakazami przywozu.

## HANDEL ZAGRANICZNY

### OTWARCIE II MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW I AUKCYJ FUTRZARSKICH W WILNIE

W dn. 22 b. m. odbyło się w Wilnie uroczyste otwarcie II Międzynarodowych Targów i Aukcyj Futrzarskich. Otwarcia Targów w imieniu Rządu dokonał Pan Wiceminister Przemysłu i Handlu Doleżał.

W godzinach rannych w sali Izby Przemysłowo-Handlowej przy udziale licznych przedstawicieli miejscowych władz państwowych, miejskich, samorządu gospodarczego oraz gości odbyło się zebranie, które zagałę okolicznościom przemówieniem Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej P. R. Ruciński. Następnie zabrał głos Prezes Komitetu Wykonawczego Targów Futrzarskich P. Inż. Kawenoki, który, charakteryzując stan gospodarczy Wileńszczyzny, podkreślił podejmowane na różnych odcinkach życia gospodarczego wysiłki; objęły one — poza eksportem drzewnym i akcją standaryzacyjną Iniarstwa — przemysł futrzarski, który mimo piętrzących się trudności stanął ostatnio na stosunkowo wysokim poziomie. Mówiąc o znaczeniu akcji w kierunku wzmoczenia polskiego eksportu futrzarskiego, P. Inż. Kawenoki wskazał, że jednym z głównych środków działania w tej dziedzinie są właśnie Targi Wileńskie.

Pan Wiceminister Doleżał w swem przemówieniu wyraził zadowolenie, że walka wileńskich sfer gospodarczych z trudnościami rozwija się stale i że dzielnica ta przyczynia się do ożywienia obrotów z zagranicą. Wileńskie Targi Futrzarskie przybliżają moment stabilizacji i poprawy ogólnych stosunków gospodarczych.

Pozatem przemawiali: P. Wiceprezydent Wilna T. Nagurski oraz przedstawiciele samorządu gospodarczego.

Z Izby Przemysłowo-Handlowej zebrani udali się następnie do ogrodu po-bernardyńskiego, gdzie nastąpiło właściwe otwarcie Targów.

Tegoroczne Targi Wileńskie przedstawiają się znacznie okazalej niż w latach ubiegłych, gdyż są oficiej obsłane przez firmy krajowe i zagraniczne.

**HANDEL ZAGRANICZNY W CZERWCU 1936 R.** — Ogólne obroty handlu zagranicznego Polski w czerwcu b. r. zmniejszyły się — zgodnie z przewidywaniami naszymi, wyrażonemi w poprzednim sprawozdaniu — w stosunku do maja o zł 34.1 miljn., czyli o 20.5% (zł 132.3 miljn. — wobec zł 166.4 miljn.). Tak znaczny spadek obrotów jest zjawiskiem zupełnie nowem i oznaczającym zasadniczy zwrot w kształtowaniu się polskiego handlu zagranicznego. Od dłuższego już czasu, a szczególnie od początku b. r., aż do tej pory obroty miały stałą tendencję wzrostu — tendencję, która doprowadziła do tego, że obroty w poszczególnych miesiącach b. r. były nie tylko większe od obrotów w odnośnych miesiącach całego ubiegłego 3-letnia, ale ostatnio nawet 1932 r. Czerwcowy spadek całą tę tendencję odrazu przekreślił i dał w wyniku to, że wartość handlu zagranicznego w tym miesiącu była niższa niż w odnośnym miesiącu 1935 r. o zł 23.5 miljn., czyli o 15.1%; w 1935 r. bowiem obroty czerwcowe wzrosły w stosunku do majowych o zł 17.4 miljn., czyli o 12.6%. Pozatem również wartość handlu zagranicznego w czerwcu lat poprzednich była wyższa niż w b. r., a to w 1934 r. o zł 16.8 miljn. i w 1933 r. o zł 14.0 miljn. Niezależnie wreszcie od faktu spadku obrotów podkreślić należy fakt ogromnej zmiany ich wartości z miesiąca na miesiąc — aż o przeszło 20%; dotąd bowiem — w b. r. — wahania te tylko w jednym wypadku osiągnęły 6%, pozatem nie przekraczały 5%. Zatem i pod tym względem stanowią obroty czerwcowe zaprzeczenie dotychczasowej tendencji do stabilizacji wielkości obrotów.

Liczby handlu zagranicznego w pierwszym półroczu b. r. przedstawiały się następująco (w miljn. zł):

	Przywóz	Wywóz	Saldo dodatnie
Styczeń . . . . .	75.6	80.8	5.2
Luty . . . . .	76.3	77.9	1.6

Marzec . . . . .	80.3	83.3	3.0
Kwiecień . . . . .	83.5	86.5	3.0
Maj . . . . .	81.2	85.2	4.0
Czerwiec . . . . .	62.0	70.4	8.4

Analiza liczb wykazuje, że zmniejszenie obrotów wywołane zostało zarówno spadkiem przywozu, jak i wywozu. Wobec tego jednak, że przywóz spadł w stopniu znaczniejszym, bo o zł 19.2 miljn., niż wywóz (o zł 14.8 miljn.) — wzrosło nieco saldo dodatnie obrotów, a mianowicie o zł 4.4 miljn. Wprawdzie procentowo stanowi to wzrost bardzo znaczny, bo o 110%, jednak wobec tego, że w miesiącu ubiegłym (jak zresztą i w poprzednich miesiącach) było ono bardzo niewielkie, znaczenie tego wzrostu również jest niewielkie. W każdym razie stwierdzić należy, że aktywność salda handlu zagranicznego wzrosła, że jednak stało się to w wyniku spadku obrotów, a w szczególności ograniczenia przywozu. Ten ostatni fakt uznać należy za niekorzystny — tak, że korzyść ze wzrostu salda dodatniego w znacznej mierze została zrównoważona stratami, płynącymi ze spadku obrotów.

Pod względem handlowo-politycznym w okresie sprawozdawczym nie było większych zmian w tem znaczeniu, że nie było nowych pociągnięć handlowo-politycznych. Okres ten był natomiast pierwszym miesiącem, w którym w pełni działały formalnie wprowadzone w życie w 2 poprzednich miesiącach nowe zasady, reglamentujące handel zagraniczny i obrót płatniczy. Zgodnie z tem, co w sprawozdaniu za poprzedni okres pisaliśmy, zasady te wywarły na kształtowanie się handlu zagranicznego wpływ decydujący, powodując właśnie omówione poprzednio skurczenie się obrotów. Taki właśnie efekt, zwłaszcza w pierwszym okresie, był nieunikniony, gdyż nowe zasady stanowią w stosunku do poprzednio obowiązujących znaczne zacieśnienie reglamentacji obrotów handlowych, a wprowadzenie względnie zacieśnienie reglamentacji zawsze powoduje spadek obrotów.

Przewidywanie kształtowania się handlu zagranicznego w lipcu b. r. jest ogromnie trudne, gdyż nie da się obecnie ocenić, czy wstrząs, spowodowany oparciem handlu zagranicznego i obrotów dewizowych na nowych zasadach, już minął. W ogólności spodziewać się jednak można, że dzięki pewnemu odprężeniu nastąpi bardzo niewielki wzrost obrotów, mn. w. jednakowo zarówno w przywozie, jak i w wywozie. Saldo obrotów pozostanie dodatnie i nie ulegnie poważniejszemu zmianom.

Pod względem geograficznym w przywozie nie nastąpiły poważniejsze zmiany: pierwsze miejsce w dalszym ciągu zajmują Niemcy, drugie — Stany Zjedn., a trzecie — Anglja. W wywozie również pierwsze miejsce w dalszym ciągu zajmuje Anglja, a drugie — Niemcy; natomiast na trzecie miejsce wysunęły się Stany Zjedn., a Belgja spadła na czwarte — a to dzięki temu, że wywóz do Stanów Zjedn. nieco wzrósł, do Belgji zaś poważnie spadł. Dalsze miejsca zajmują Szwecja i Holandja, do których to krajów eksport wykazuje zmniejszenie, a dalej Czechosłowacja, Austria, Francja i Finlandja; do tego ostatniego kraju eksport ostatnio poważnie wzrasta. Pozatem wzrósł bardzo silnie eksport do Argentyny i nieco do Danji, spadł zaś silnie do Z. S. R. R., Norwegji i Włoch. Udział krajów pozaeuropejskich w wywozie znów wzrósł (w maju wyniósł 16.2%).

Pod względem towarowym wzrósł w y w ó z jedynie artykułów następujących (w miljn. zł):

	Maj	Czerwiec
Szyny kolejowe . . . . .	0.5	1.0
Cynk i pył cynkowy . . . . .	2.0	2.5

Natomiast zmniejszył się wywóz poniższych towarów (w miljn. zł):

	Maj	Czerwiec
Jęczmień . . . . .	3.5	1.9
Kłody, dłużyce . . . . .	2.8	1.4
Węgiel . . . . .	9.2	8.2
Groch . . . . .	1.3	0.3
Mięso świeże, mrożone i solone . . . . .	1.5	0.7
Skóry surowe . . . . .	1.3	0.5
Pszenica . . . . .	1.0	0.4
Podkłady kolejowe, slipry . . . . .	0.9	0.4

W przywozie wzrósł import jedynie rud cynkowych (z zł 0.1 miljn. do zł 1.1 miljn.), natomiast spadł import: wełny owczej surowej, niepranej (z zł 5.5 miljn. do zł 0.7 miljn.), wełny i odpadków (z zł 10.2 miljn. do zł 8.6 miljn.), pomarańczy i cytryn (z zł 1.8 miljn. do zł 0.6 miljn.), ryżu (z zł 2.3 miljn. do zł 1.5 miljn.), skór futrzanych (z zł 2.9 miljn. do zł 2.1 miljn.), kawy (z zł 1.1 miljn. do zł 0.4 miljn.), tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych (z zł 1.9 miljn. do zł 1.2 miljn.), miedzi, blachy miedzianej (z zł 1.8 miljn. do zł 1.1 miljn.), oraz barwników syntetycznych i produktów pośrednich, służących do ich wyrobu (z zł 1.3 miljn. do zł 0.8 miljn.).

**WYWÓZ MASŁA W I PÓŁROCZU 1936 R.** — Wywóz masła, poczynszy od połowy 1935 r., zdradza silną tendencję rozwojową, a to dzięki „przestawiceniu” popierania wywozu produkcji rolnej z roślinnej na hodowlaną.

Kontrola i normy jakościowe, obowiązujące obecnie dla masła, wywołanego zagranicę, ustalone zostały obwieszczeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 23/II 1931 r., na podstawie którego oraz odnośnej instrukcji masło, które ma być wywiezione zagranicę, podlega uprzedniemu badaniu w jednym z zakładów badania masła eksportowego, rozmieszczonych w punktach największego zgęszczenia produkcyjnego i według potrzeb eksportu. Zakłady te przeprowadzają badania składu chemicznego masła (zawartość wody, obce tłuszcze), sprawdzają wagę beczek (51.5 kg) i ich wygląd zewnętrzny. Na wygląd zewnętrzny kładziony jest bardzo duży nacisk — beczki muszą być wykonane z jednolitego w kolorze drzewa bukowego, bez smug i sęków i odpowiadać przepisowym wymiarom.

U wylotu eksportu w Gdyni, w razie zaś potrzeby w innych punktach kraju — przeprowadzana jest nadkontrola, zwracająca uwagę na stan zewnętrzny beczek, i w wypadkach, pozwalających przypuszczać istnienie pleśni lub brak przepisowej wagi (mokre denko), beczki są otwierane a słup masła oglądany i ważony.

Bardzo ścisła kontrola eksportu dała ten dodatni wynik, że masło polskie przybywa na miejsce przeznaczenia pod względem wyglądu i konsystencji (obowiązek schładzania masła w lecie przez 48 godzin przed załadowaniem w chłdni) bez zarzutu.

Smak masła niejednokrotnie wykazuje jeszcze braki, głównie zbyt wielką kwasowość, również pod względem trwałości nie osiągnęło masło polskie poziomu masła z innych krajów. Wady te, niewątpliwie, zostaną usunięte po wprowadzeniu pełnej standaryzacji produkcji masła, w oparciu o uchwaloną i ogłoszoną w „Dz. Ust. R. P.” Nr. 35/1936, poz. 272 ustawę o mleczarstwie i przygotowywane do niej rozporządzenia wykonawcze, co powinno nastąpić z końcem roku bieżącego.

Ilościowo wywóz masła kształtował się następująco:

	1936		1935		1934	
	kg	%	kg	%	kg	%
Wywóz całoroczny	—	—	5 632 208	—	4 341 834	—
Wywóz w I półroczu	4 488 914	100.0	1 388 850	100.0	1 841 865	100.0
w tym:						
woj. zachodnie i pomorskie	3 567 377	79.5	1 065 405	76.7	1 351 150	73.4
„ południowe	553 215	12.3	144 568	10.4	228 131	12.4
„ centralne i wschodnie	368 322	8.2	178 877	12.9	262 584	14.2

Kierunkowo wywóz masła przedstawiał się następująco (w % - ach ogólnego wywozu):

	1936	1935	1934
Anglja	88.0	90.0	61.0
Niemcy	6.2	7.5	36.0
Inne kraje	5.8	2.5	3.0

W. Ł.

## KRAJOWE RYNKI TOWAROWE

### ZBOŻA I PRZETWORY

— Ruch cen zbóż w okresie 6 ÷ 18/VII 1936 r. kształtował się następująco (w zł za 100 kg):

	6 ÷ 11/VII	13 ÷ 18/VII	Wzrost (+) lub spadek (-)
<b>Pszenica</b>			
Warszawa	20.25	19.50	- 3.8
Poznań	18.88	19.00½	+ 0.6
Lwów	18.87½	18.50	- 2.0
Średnia	19.33	19.00	- 1.8
<b>Żyto</b>			
Warszawa	13.63	13.38	- 1.9
Poznań	13.63	13.57	- 0.5
Lwów	11.37½	11.50	+ 1.1
Średnia	12.88	12.82	- 0.5
<b>Owies</b>			
Warszawa	15.12½	15.00	- 0.8
Poznań	15.25½	14.88	- 2.5
Lwów	12.81	12.56	- 2.0
Średnia	14.40	14.15	- 1.8

<b>Jęczmień browarowy</b>			
Warszawa	15.88	15.88	—
Poznań	14.63	14.88	+ 0.7
Lwów	—	—	—
Średnia	15.25½	15.38	+ 0.8
<b>Jęczmień zwykły</b>			
Warszawa	15.38	15.38	—
Poznań	15.88	—	—
Lwów	—	—	—
Średnia	15.63	15.38	—

— Okres sprawozdawczy (od 13 do 18 lipca) na rynku zbóż i przetworów zaznaczył się wzmocnieniem tendencji i w rezultacie zwykłą przeważną częścią notowań. Obroty ogólne nadal są niewielkie, a obroty żytem kurczą się w coraz szybszym tempie. Na giełdzie warszawskiej zwyklowały: żyto I standart 700 grl o zł 0.75 na 100 kg oraz wszystkie (za wyjątkiem II gat. 50 ÷ 65% i pośledniej, które odnotowały zysk w wysokości zł 0.50 na 100 kg) rodzaje mąki żytniej o zł 1.00 na 100 kg; na giełdzie poznańskiej poprawiły notowania (w zł na 100 kg): pszenica o 0.75, jęczmień zimowy o 0.25, wszystkie rodzaje i gatunki mąki pszennej o 0.75 oraz wszystkie rodzaje i gatunki mąki żytniej o 0.50 — zniżkował natomiast owies o 0.25.

Ogólny obrót na giełdzie warszawskiej w okresie sprawozdawczym wyniósł 3 721 t, w tem 458 t żyta (dla okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, odpowiednie liczby wynosiły: 5 818 i 483).

**Warszawa.** — Ceny hurtowe według cedyfy urzędowej (ostatnie notowania w tygodniu) — w zł za 100 kg parytet wagon Warszawa ładunek wagon (w nawiasach podane są notowania końcowe z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, o ile różnią się od obecnych): pszenica jednolita 753 grl 19.50 ÷ 20.00, — zbierana 742 grl 19.00 ÷ 19.50, żyto I standart 700 grl 13.50 ÷ 13.75 (12.75 ÷ 13.00), — I standart 730 grl bez obrotów, — II standart bez obrotów, jęczmień browarny 689 grl 15.75 ÷ 16.00, — o wadze 678/673 grl 15.50 ÷ 15.75, — o wadze 649 grl 15.25 ÷ 15.50, — o wadze 620.5 grl 15.00 ÷ 15.25, owies I standart 497 grl 15.25 ÷ 15.75, — I standart 516 grl 15.75 ÷ 16.00, — II standart 460 grl 14.75 ÷ 15.25, mąka pszenna I gat. A 0 ÷ 20% 34.50 ÷ 36.50, — I gat. 0 ÷ 45% 32.50 ÷ 34.50, — I gat. B 0 ÷ 55% 31.50 ÷ 32.50, — I gat. C 0 ÷ 60% 30.50 ÷ 31.50, — I gat. D 0 ÷ 65% 29.50 ÷ 30.50, — II gat. A 20 ÷ 55% 28.50 ÷ 29.50, — II gat. B 20 ÷ 65% 26.50 ÷ 28.50, — II gat. D 45 ÷ 65% 23.50 ÷ 24.50, — II gat. F 55 ÷ 65% 22.50 ÷ 23.50, — II gat. G 60 ÷ 65% 21.50 ÷ 22.50, — III gat. A 65 ÷ 70% bez obrotów, mąka żytnia wyciągowa I gat. 0 ÷ 30% 23.00 ÷ 24.00 (22.00 ÷ 23.00), — I gat. 0 ÷ 50% 23.00 ÷ 24.00 (22.00 ÷ 23.00), — I gat. 0 ÷ 65% 22.00 ÷ 23.00 (21.00 ÷ 22.00), — II gat. 50 ÷ 65% 18.00 ÷ 18.50 (17.50 ÷ 18.00), — razowa 0 ÷ 95% 18.00 ÷ 18.50 (17.00 ÷ 18.00), — poślednia ponad 65% 13.50 ÷ 14.00 (13.00 ÷ 13.50), otręby pszenne grube z przemiału standartowego 10.50 ÷ 11.00, — średnie z przemiału standartowego 9.50 ÷ 10.00, — miakie z przemiału standartowego 9.50 ÷ 10.00, otręby żytnie z przemiału standartowego 8.50 ÷ 9.00.

**Poznań.** — Ceny hurtowe według cedyfy urzędowej (ostatnie notowania w tygodniu) — w zł za 100 kg parytet Poznań dostawa bieżąca (w nawiasach podane są notowania końcowe z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy, o ile różnią się od obecnych): pszenica 19.25 ÷ 19.50 (18.50 ÷ 18.75), żyto nowe 12.00 ÷ 12.25, — stare 13.50 ÷ 13.75, jęczmień 710/725 grl bez obrotów, — 670/680 grl bez obrotów, — browarny bez notowań, — zimowy 14.75 ÷ 15.00 (14.50 ÷ 14.75), owies 450/470 grl 15.25 ÷ 15.50 (15.50 ÷ 15.75), — standartowy 14.75 ÷ 15.00 (15.00 ÷ 15.25), mąka wraz z workiem: pszenna I gat. A 0 ÷ 20% 32.50 ÷ 34.25 (31.75 ÷ 33.50), — I gat. A 0 ÷ 45% 31.75 ÷ 32.25 (31.00 ÷ 31.50), — I gat. B 0 ÷ 55% 30.75 ÷ 31.25 (30.00 ÷ 30.50), — I gat. C 0 ÷ 60% 30.25 ÷ 30.75 (29.50 ÷ 30.00), — I gat. D 0 ÷ 65% 29.25 ÷ 29.75 (28.50 ÷ 29.00), — II gat. A 20 ÷ 55% 28.50 ÷ 29.00 (27.75 ÷ 28.25), — II gat. B 20 ÷ 65% 28.00 ÷ 28.50 (27.25 ÷ 27.75), — II gat. D 45 ÷ 65% 25.50 ÷ 26.00 (24.75 ÷ 25.25), — II gat. F 55 ÷ 65% 21.25 ÷ 21.75 (20.50 ÷ 21.00), — II gat. G 60 ÷ 65% 19.75 ÷ 20.25 (19.00 ÷ 19.50), — III gat. A 65 ÷ 70% 17.75 ÷ 18.25 (17.00 ÷ 17.50), — III gat. B 70 ÷ 75% 15.75 ÷ 16.25 (15.00 ÷ 15.50), mąka żytnia wyciągowa I gat. 0 ÷ 30% 21.75 ÷ 22.00 (21.25 ÷ 21.50), — I gat. 0 ÷ 50% 21.25 ÷ 21.50 (20.75 ÷ 21.00), — I gat. 0 ÷ 65% 20.25 ÷ 20.75 (19.75 ÷ 20.25), — II gat. 50 ÷ 65% 15.00 ÷ 16.00 (14.50 ÷ 15.50), — poślednia ponad 65% 13.50 ÷ 14.50 (13.00 ÷ 14.00), otręby pszenne średnie z przemiału standartowego 8.00 ÷ 8.75, — grube z przemiału standartowego 9.00 ÷ 9.50, otręby żytnie z przemiału standartowego 9.00 ÷ 9.50, otręby jęczmienne 9.50 ÷ 10.75.

## RYNEK AKCYJNY

za okres od 13 do 18 lipca 1936 r.

Rynek akcyjny giełdy warszawskiej w okresie sprawozdawczym charakteryzują następujące momenty: wybitnie ograniczone obroty, brak zainteresowania rynkiem oraz słaba, a dla akcyj Banku Polskiego

bardzo słaba tendencja. W konsekwencji tych czynników wszystkie akcje niżkowały, a mianowicie (strata — w zł): Bank Polski 6·00, Warsz. Tow. Fabryk Cukru 1·00, Warsz. Tow. Kopalń Węgla 0·25, Lilpop 0·50 oraz Starachowice 0·75.

Jeżeli chodzi o ważniejsze giełdy prowincjonalne — to na krakowskiej sporadyczne transakcje zawierano akcjami: Chodorowa, Chybia i Zieleniewskiego — po kursach mn. w. utrzymanych, a na giełdzie poznańskiej akcjami Banku Polskiego — po kursie, oscylującym wokół ostatnio notowanego.

Poniższe zestawienie ilustruje obrót akcjami na giełdzie warszawskiej w maju i czerwcu b. r.:

	M a j		C z e r w i e c	
	ilość transakcyj	na kwotę (tys. zł)	ilość transakcyj	na kwotę (tys. zł)
Przemysł metalowy . . . . .	495	755	182	261
„ maszynowy i elek- trotechniczny . . . . .	406	552	213	293
Górnictwo . . . . .	126	203	42	45
Przemysł spożywczy . . . . .	325	586	100	163
„ chemiczny . . . . .	—	—	2	3
„ mineralny . . . . .	—	—	—	—
Banki . . . . .	402	1 414	293	708
w tem:				
Bank Polski . . . . .	379	1 412	289	705
Inne przemysły . . . . .	1	2	4	3
Ogółem:	1 755	2 510	823	1 473

Czerwiec w b. r., jak zresztą corocznie, na rynku akcyjnym giełdy warszawskiej przyniósł cofnięcie się zarówno liczby transakcyj, jak i kwot zawartych transakcyj — i to dość poważne, gdyż wynoszące w pierwszym wypadku ok. 53%, a w drugim — ok. 46% liczb majowych. W związku z tą nierównoległością w ruchu liczb transakcyj

i kwot transakcyj — przeciętna wartość transakcyj wzrosła. W liczbach bezwzględnych spadek obrotów nastąpił we wszystkich grupach akcyj, natomiast w liczbach procentowych — wzrósł udział w obrotach ogólnych grupy akcyj przemysłu maszynowo-elektrotechnicznego i grupy bankowej, a pozostałych grup akcyj — spadł.

#### GIEŁDA WARSZAWSKA

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs		Ostatni kurs w tygodniu
		naj- wyższy	naj- niższy	
		w z ł z a a k c j ę		
Bank Polski . . . . .	zł 100	103'00	95'00	95'00
Warsz. Tow. Fabryk Cukru . . . . .	zł 100	28 00	27'50	27'50
Warsz. Tow. Kopalń Węgla . . . . .	zł 100	.	.	13'75
Lilpop . . . . .	zł 25	12'50	12'00	12'25
Starachowice . . . . .	zł 100	33'50	32'25	32'25

#### GIEŁDA KRAKOWSKA

Akcje — w zł: Chodorów 90'00, Chybie 59'00, Zieleniewski 13'00.

#### GIEŁDA LWOWSKA

Akcje w okresie sprawozdawczym nie były notowane.

#### GIEŁDA POZNAŃSKA

Akcje — w zł (maksimum i minimum; w nawiasach — notowania z okresu, poprzedzającego sprawozdawczy): Bank Polski 100'00 (101'00 — 100'00).

## CŁO ORAZ REGULAMENTACJA

### KONTROLA OBROTU TOWAROWEGO ZE SZWAJCARJĄ.

Jak podaliśmy w poprzednim numerze tygodnika (str. 839), w obę wydania przez Szwajcarię zarządzenia co do wpłacania należności za towary, sprowadzane z Polski, na specjalne rachunki w Banku Szwajcarskim — Komisja D. wiza poleciła należności za towary, sprowadzane ze Szwajcarij, łącznie z kosztami dodatkowymi, jak: koszty transportu, ubezpieczenia, prowizje i t. p. wpłacać na rachunek Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego (Zahan), inne zaś należności (kapitały, odszki) — na rachunek „przekazy na Szwajcarię” w Banku Polskim.

W związku z tem ukazało się obwieszczenie Ministra Skarbu z dn. 17/VII 1936 r. („Mon. Polski” Nr. 166, poz. 308) w sprawie kontroli specjalnej przywozu do polskiego obszaru celnego towarów, pochodzących ze Szwajcarij.

W myśl tego obwieszczenia, począwszy od dn. 25/VII 1936 r. przywóz do polskiego obszaru celnego towarów, pochodzących ze Szwajcarij, podlegać będzie kontroli specjalnej. W celu wykonania tej kontroli przy odprawie celnej ostatecznej oraz warunkowej w obrotach czynnych uszlachetniających i reparacyjnych towarów, pochodzących ze Szwajcarij, będzie wymagane od stron przedstawianie świadectwa rozrachunkowego, wystawianego przez Komisję Obrót Towarowy. Świadectwa te będą poręczane za pośrednictwem „Zahanu” i jego delegatur przy izbach przemysłowo-handlowych.

Niezależnie od obowiązku złożenia w urzędzie celnym świadectwa rozrachunkowego, importer winien złożyć pozwolenie przywozu Min. Przem. i Handlu, wydane w zwykłym trybie, ewentualnie wszelkie inne dokumenty, wymagane przez obowiązujące przepisy polskie.

Świadectwo rozrachunkowe na przywóz jest ważne na 1 miesiąc od daty wystawienia i służy do jednorazowej odprawy celnej.

Importer obowiązany jest całą należność za towar wpłacić na rachunek Zahanu. Bezpośrednie rozliczenia z dostawcą szwajcarskim są nie-dopuszczalne.

Celem uzyskania świadectwa rozrachunkowego na przywóz, przy transakcjach gotówkowych, importer wpłaca należność za towar wraz z opłatą Zahanu do banku, wypełniając „Zgłoszenie importera w transakcji gotówkowej” i załączając fakturę szwajcarskiego dostawcy. Stronę IV tego zgłoszenia, potwierdzonego przez bank, przedkłada się w Centrali Zahanu lub delegatowi przy izbie przemysłowo-handlowej wraz z fakturą, jako dowód uiszczenia należności za towar i opłaty Zahanu.

Importerzy, zamieszkujący poza siedzibą banku, mogą dokonywać wpłat dowolną drogą do oddziału banku w siedzibie izby przemysłowo-handlowej, przesyłając równocześnie do tego oddziału wypełnione „Zgłoszenie importera w transakcji gotówkowej” (komplet 4-stronny).

Wpłata następuje w złotych po ostatnio znanym kursie transakcyjnym (średnim) dewizy warszawskiej według faktury szwajcarskiego dostawcy na rachunek Zahanu w Banku Handlowym w Warszawie S. A., Banku Spółek Zarobkowych w Poznaniu, który jest korespondentem Banku Handlowego w Warszawie S. A., Powszechnym Banku Związkowym w Polsce S. A., i Powszechnym Banku Kredytowym S. A. lub też w oddziałach tych banków.

Wydawanie świadectw rozrachunkowych na przywóz przy t r a n z a k c j a c h k r e d y t o w y c h możliwe jest tylko wówczas, jeżeli eksporter stwierdził kredyt w podpisanej i opatrzonej pieczętką fakturze.

Przy transakcjach kredytowych możliwe jest uzyskanie świadectwa rozrachunkowego na przywóz za złożeniem zabezpieczenia po przednim porozumieniu się z Centralą Zahanu lub delegatem przy odnośnej izbie przemysłowo-handlowej (właściwość terytorjalna).

Importer polski, korzystający z kredytu, zobowiązuje się w „Zgłoszeniu importera w transakcji kredytowej” nie dokonać żadnego bezpośredniego rozliczenia z dostawcą oraz uiszczyć należność za towar w złotych w dniu płatności po ostatnio znanym kursie transakcyjnym (średnim) dewizy giełdy warszawskiej. Dzień płatności musi być oznaczony w „Zgłoszeniu importera”.

Importerzy, korzystający z kredytu, wpłacają należność za towar w terminach, podanych w zgłoszeniu.

**STOSOWANIE CŁA KONWENCYJNYCH DO TOWARÓW Z POZ. 605 I 1258 TARYFY CELNEJ.** — Według umowy handlowej i nawigacyjnej polsko-czechosłowackiej z dn. 10/II 1934 r. — dywany strzyżone, oprócz osobno wymienionych, objęte poz. 605 p. 3 tar. celn., wymienione w liście B, mogą korzystać z cła konwencyjnego w wysokości zł 2 000 od 100 kg.

Dywany jednak t. zw. perskie, będące dywanami wiązaniem supełkowymi, a podlegające cłu według poz. 605 p. 3 taryfy celnej, lecz niewymienione w tej umowie — nie mogą korzystać z powyższego cła konwencyjnego.

Ta sama konwencja przewiduje również stawkę konwencyjną w wysokości zł 500 od 100 kg dla biżuterji nieprawdziwej, jak: broszki, łańcuszki i t. p. ze szlifowanych naśladownictw kamieni szlachetnych i półszlachetnych bez oprawy lub w oprawie metalowej, również pozłacanej, posrebrzanej — clonych według poz. 1258 p. 2 taryfy celnej.

Natomiast biżuterja nieprawdziwa, jak: broszki, łańcuszki i t. p., wykonane całkowicie z metali nieszlachetnych, pozłacane lub posrebrzane lecz bez szlifowanych naśladownictw kamieni szlachetnych lub półszlachetnych, przewidziane również w poz. 1258 p. 2 taryfy celnej, lecz nieobjęte konwencją — nie mogą korzystać z powyższej stawki konwencyjnej (okólnik Min. Skarbu z dn. 26/VI 1936 r. L. D. IV 15262/2/36).

**POSTĘPOWANIE PRZY PRZYWOZIE I WYWOZIE SUBSTANCYJ I PRZETWORÓW ODURZAJĄCYCH.** — Zgodnie z rozporządzeniem Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości z dn. 20/I 1925 r., wydanem w porozumieniu z Ministrem Skarbu („Dz. Ust. R. P.” Nr. 15/1925, poz. 98) oraz § 24 dz. III, p. 5 przepisów wykonawczych do prawa celnego („Dz. Ust. R. P.” Nr. 90/1934, poz. 820) — odprawa celna substancji i przetworów odurzających może się odbywać jedynie na podstawie pozwolenia na przywóz względnie wywóz Ministerstwa Opieki Społecznej oraz pozwolenia Ministerstwa Skarbu na dokonanie odprawy celnej.

W związku z powyższym Min. Skarbu wyjaśniło, że uzyskany bezpośrednio przez stronę od Ministerstwa Opieki Społecznej certyfikat nie stanowi dla urzędu celnego podstawy do dokonania odprawy celnej narkotyków, która może być przeprowadzona dopiero na podstawie otrzymanego przez urząd celny od Min. Skarbu odpisu certyfikatu Min. Opieki Społecznej łącznie z upoważnieniem urzędu przez Min. Skarbu do dokonania odprawy wymienionych w certyfikacie narkotyków (okólnik Min. Skarbu z dn. 25/VI 1936 r. L. D. IV 14387/2/36).

**WYJAŚNIENIA TARYFOWE.** — Min. Skarbu ogłosiło następujące wyjaśnienia taryfowe do poszczególnych pozycji taryfy celnej przywozowej:

Do poz. 645. — Towar, znany w handlu pod nazwą „nopy”, stanowi bardzo drobne cząstki z wołoku, filcu lub piłśni, otrzymywane przez mechaniczne wyskubywanie z wołoku różnych kuleczek, cylindereków, pryzmacyków i t. p. i służy przeważnie do wyrobu przędzy ozdobnej; towar ten podlega ocenie według poz. 645 p. 1 lit. a taryfy celnej.

Natomiast towar, nadchodzący w powyższej formie i noszący nazwę „nopy”, lecz otrzymany nie przez skubanie wołoku, a przez rolowanie i ściskanie surowców lub odpadków włókienniczych, podlega ocenie następująco: nopy bawełniane i wełniane — jak odpowiedni nieodprzęd, nopy z jedwabiu sztucznego — jak odpadki włókien sztucznych (okólnik Min. Skarbu z dn. 16/VI 1936 r. L. D. IV 10728/2/36).

## KOMUNIKACJA I TRANSPORT

**NOWA TARYFA ZWIĄZKOWA DLA KOMUNIKACJI TOWAROWEJ POMIĘDZY PORTAMI POLSKIMI I CZECHOSŁOWACJĄ.** — Zarówno ze względu na wprowadzone w ostatnim czasie zasadnicze zmiany w wewnętrznych taryfach towarowych kolei polskich i czechosłowackich oraz zmienione warunki przewozu na drogach konkurencyjnych, jak i dla uporządkowania strony technicznej czechosłowacko-polskiej taryfy portowej, która w ciągu paroletniego istnienia stała się nieprzejrzysta — powstała konieczność opracowania jej nowego wydania.

Dotychczasowa taryfa, składająca się z części I (przepisy oraz taryfy artykułowe na poszczególne towary) i oddzielnego zeszytu na drzewo, przerobiona będzie w ten sposób, że część I zawierać będzie wyłącznie przepisy oraz spis stacji i wykaz odległości, część II zaś podzielona zostanie na 6 zeszytów z taryfami artykułowymi na przewóz pokrewnych grup towarów.

Z ważnością od dn. 1/VI 1936 r. wydano już nowe zeszyty 1 i 2, od dn. 1/VII 1936 r. — zeszyt 3. Obecny zeszyt 4 — na przewóz drzewa i wyrobów drzewnych — pozostaje nadal w mocy; pozostałe zaś zeszyty części II, t. j. 5 i 6 (rudy, metale, cement, ceramika i inne) — są w opracowaniu i wydanie ich przewidywane jest w najbliższym czasie.

Nowo wydane zeszyty zawierają taryfy artykułowe na następujące towary:

Zeszyt 1: taryfa Nr. 1 (towary wszelkiego rodzaju oprócz oddzielnie wymienionych), Nr. 70 (zapalki), Nr. 74 (krochmal), Nr. 91 (wosk ziemny), Nr. 93 (kleje), Nr. 110 (kwas naftowy), Nr. 134 (węgiel drzewny), Nr. 135 (węgiel wapienia), Nr. 137 (siarczan amonu), Nr. 142 (produkty suchej destylacji drzewa), Nr. 167 (soda), Nr. 173 (farby), Nr. 181 (albumina), Nr. 210 (ropa naftowa i jej przetwory), Nr. 241 (terpentyna), Nr. 242 (smoła z węgla kamiennego), Nr. 249 (azbest), Nr. 267 (soda żrąca), Nr. 268 (żywica, kalafonia), Nr. 269 (asfalt), Nr. 284 (orzechy kamienne), Nr. 286 (tytoń) i Nr. 290 (kora z drzewa korkowego).

Zeszyt 2: taryfa Nr. 15 (papier), Nr. 24 (skóry), Nr. 56 (tkaniny), Nr. 60 (wełna, szmaty), Nr. 66 (przędzce, nici), Nr. 116 (tektura), Nr. 223 (bawełna), Nr. 233 (włókna roślinne), Nr. 259 (guma), Nr. 265 (garbniki, wyściagi garbarskie), Nr. 292 (rafja).

Zeszyt 3: taryfa Nr. 12 (zboże), Nr. 19 (piwo), Nr. 40 (owoce), Nr. 41 (tłuszcze i oleje), Nr. 44 (pasze), Nr. 47 (owoce i nasiona oleiste), Nr. 113 (stół), Nr. 120 (spirytus), Nr. 121 (mączka skórzana

Do poz. 791. — Tkaniny, dzianiny, plecionki i t. p. wyroby, wykonywane czy to sposobem ręcznym, czy mechanicznym z wszelkich materiałów włóknistych roślinnych, których włókna uprzednio nie zostały poddane procesowi przędzenia, lecz użyto je w stanie surowym (np. lyko rami, konopi i t. p., włókno pojedyncze z liści palm, agaw, różnych pokrzyw, traw i t. p.) — należy pod względem taryfowym traktować narówni z plecionkami w arkuszach, wykonanymi z surowców roślinnych nieprzędzonych i clić podług poz. 791 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 4/VII 1936 r. L. D. IV 14572/2/36).

Do poz. 900. — Naczynia ze szkła białego i półbiałego nieszlifowane i nierźnięte, posiadające wtopioną płytkę ze szkła porowatego, służące do sączenia w laboratorjach, również i same płytki ze szkła porowatego — podlegają ocenie według poz. 900 p. 4 lit. b tar. celn. jako naczynia laboratoryjne osobno niewymienione (okólnik Min. Skarbu z dn. 4/VII 1936 r. L. D. IV 15302/2/36).

Do poz. 903. — Naczynia laboratoryjne ze szkła białego szlifowane, polerowane, rźnięte lecz bez innych ozdób — podlegają ocenie według poz. 903 tar. celn. (okólnik Min. Skarbu z dn. 4/VII 1936 r. L. D. IV 15302/2/36).

Do poz. 1263, 1265, 295. — Złoto, srebro, platyna i platynowce: ruten, rod, pallad, osm i iryd, nadchodzące z zagranicy w postaci proszku, w którym to stanie wymienione metale nie są przewidziane w taryfie celnej — podlegają odprawie według następujących pozycji taryfy celnej:

a) srebro w proszku — według poz. 1263 p. 1 narówni ze srebrem w ziarnach,

b) złoto, platyna, ruten i rod w proszku — według poz. 1265 p. 1 narówni ze złotem, platyną, rutenem i rodem w ziarnach,

c) osm, iryd i pallad w proszku — według poz. 295 p. 11 jako pierwiastki, wymienione w tej pozycji (okólnik Min. Skarbu z dn. 4/VII 1936 r. L. D. IV 15302/2/36).

i kostna), Nr. 125 (cukier), Nr. 138 (warzywa), Nr. 148 (orzechy), Nr. 164 (chmiel), Nr. 221 (nawozy), Nr. 222 (ryby), Nr. 239 (ryż) i Nr. 257 (mąka rybia i mięsna, ryby suszone).

Oplaty w nowych zeszytach ustalone są, podobnie jak dotychczas, w łącznych stawkach za odległość kolei polskich i czechosłowackich, wyrażonych w koronach czeskich. Podstawą przy ustalaniu wysokości stawek były zasadniczo opłaty konkurencyjnych dróg przewozu, w związku z czem dla stacji, położonych na Słowaczynie i we wschodniej części Moraw, przeprowadzono tylko niewielkie obniżki, natomiast dla stacji, położonych w północnej i zachodniej Czechosłowacji — zniżki w stosunku do poprzednio obowiązujących opłat dochodzą nawet do 4 ÷ 5 Kcz. przy stawkach od 100 kg. Nieznaczne naogół podwyżki wprowadzono w nielicznych wypadkach, w pierwszym rzędzie skutkiem zwaloryzowania udziałów P. K. P.

Na uwagę zasługuje wprowadzenie dla przesyłek wagonowych (z nielicznymi wyjątkami) wyłącznie stawek dla 5 i 10 t; te ostatnie odpowiadają przeciętnie średniej arytmetycznej dotychczasowych opłat za 10 i 15 t. Stawki 15-tonnowe pozostawiono tylko w tych wypadkach, gdzie eksportowe taryfy kolei czechosłowackich przewidują opłaty dla tej normy.

Obszar ważności poszczególnych taryf artykułowych zmieniono, stosownie do potrzeb życia gospodarczego, przez włączenie względnie skreślenie czechosłowackich stacji nadawczych i odbiorczych. Poza to dla umożliwienia tranzytu towarów przez Czechosłowację z i do krajów, dalej położonych, na zasadzie czechosłowacko-polskiej taryfy portowej włączono do nowych zeszytów prawie wszystkie czechosłowacko-austrjackie, węgierskie i rumuńskie punkty graniczne z opłatami, ustalonymi w specjalnych tranzytowych tabelach opłat.

Ważną inowacją jest wprowadzenie w nowym zeszycie 1 (pozycja 1 aneksu) t. zw. taryfy zbiorowej dla przesyłek drobnicowych różnych towarów, obowiązującej w obu kierunkach pomiędzy stacjami portowymi w Gdyni i Gdańsku i szeregiem stacji czechosłowackich. Zniżka polega na tem, że przewoźne oblicza się pierwotnie według stawek 5-tonnowych taryfy artykułowej Nr. 1 (towary różne) za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej 2 500 kg, po zebraniu zaś w ciągu roku minimalnego kontyngentu 500 t osoba uprawniona otrzymuje różnicę pomiędzy przewoźnem uiszczonem a obliczonem oddzielnie za każdy rodzaj towaru według niższych stawek 5-tonnowych poszczególnych taryf artykułowych.

# ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE

**PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU 1936 R.** — Wyniki pracy portu gdyńskiego, osiągnięte w czerwcu b. r., wykazują w porównaniu z poprzednim miesiącem spadek liczb, charakteryzujących zarówno obrót towarowy, jak i ruch statków. Zjawisko to, niewątpliwie, zależy od przyczyn natury sezonowej i nie może budzić żadnych obaw, zwłaszcza, że porównanie ogólnych liczb, osiągniętych już w b. r., z analogicznymi liczbami z ub. r. nie wykazuje żadnego pogorszenia sytuacji w chwili obecnej.

Ruch statków w czerwcu charakteryzują następujące liczby: zawinęły do portu 382 statki (398) o łącznym tonnażu 382 013 nrt (384 786); wyszło — 377 statków (393) o tonnażu 366 832 nrt (380 945). Jak widzimy zatem, średni tonaż statku w miesiącu sprawozdawczym wzrósł, osiągając 997,4 nrt (966,8). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła w czerwcu 35 (34), średni zaś postój statku trwał 60 godzin (47,2). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Anglja, Danja, Stany Zjedn., Niemcy, Grecja i Włochy.

Ogólny obrót towarowy wyniósł w czerwcu 564 614 t (w maju — 607 527 t), z czego na obrót zamorski przypada 554 697 t (596 814 t), na obrót drogą wodną z wnętrzem kraju 6 338 t (7 230 t) i na obrót przybrzeżny 3 579 t (3 483 t).

W zamorskim obrocie towarowym z ogólnej ilości 554 697 t — po stronie przywozu figuruje w czerwcu liczba 88 766 t (102 537), po stronie zaś wywozu — 465 931 t (494 277 t). Na liczby te składają się następujące pozycje poszczególnych artykułów (w tonnach):

P r z y w ó z		W y w ó z	
Nasiona różne . . . . .	60	Zboże . . . . .	15
„ oleiste . . . . .	2 464	Mąka ryżowa . . . . .	115
Ryż surowy . . . . .	506	Ryż . . . . .	65
Owoce świeże . . . . .	2 682	Slód . . . . .	4 155
„ suszone . . . . .	146	Owoce świeże . . . . .	8
Konserwy owocowe . . . . .	2	Konserwy owocowe . . . . .	—
Orzechy i migdały . . . . .	3	Nasiona i rośliny . . . . .	411
Kawa . . . . .	764	Szynki i inne peklowane . . . . .	56
Herbata . . . . .	80	Bekony . . . . .	1 386
Kakao . . . . .	938	Drób i ptactwo bite . . . . .	17
Korzenie . . . . .	107	Jaja . . . . .	1 893
Rośliny i materj. rośl. . . . .	44	Masło . . . . .	1 682
Żywica . . . . .	485	Cement . . . . .	2 196
Śledzie solone . . . . .	522	Sól . . . . .	15
Rudy różne i wypalki pir. . . . .	11 446	Węgiel eksportowy . . . . .	344 573
Oleje . . . . .	178	„ bunkrowy . . . . .	36 593
Smola i smary . . . . .	363	Koks . . . . .	16 579
Asfalt . . . . .	942	Oleje, parafina . . . . .	1
Tłuszcze i oleje roślinne . . . . .	338	Tłuszcze zwierzęce . . . . .	271
„ zwierzęce surowe . . . . .	1 108	Przetwory mięsne . . . . .	1 572
Tran . . . . .	223	Cukier . . . . .	7 488
Napoje alkoholowe i inne . . . . .	89	Napoje alkoholowe . . . . .	—
Tytoń . . . . .	329	Spirytus . . . . .	4
Siarka . . . . .	445	Makuchy . . . . .	1 441
Przetwory chemiczne . . . . .	122	Soda . . . . .	1
Farby . . . . .	21	Salmiak . . . . .	43
Garbniki . . . . .	2 382	Karbid . . . . .	194
Fosforyty . . . . .	7 406	Biel cynkowa . . . . .	270
Sól potasowa . . . . .	11	Sól potasowa . . . . .	—
Skóry . . . . .	1 943	Saletra . . . . .	2
Wetna . . . . .	1 019	Nawozy azotowe (siarczan amonu) . . . . .	8
Odpadki wełny . . . . .	55	Skóry . . . . .	53
Przędza wełniana . . . . .	55	Tkaniny . . . . .	757
Bawełna . . . . .	6 398	Bawełna i odpadki . . . . .	384
Odpadki bawełny . . . . .	131	Bale i słupy . . . . .	436
Przędza bawełniana . . . . .	158	Drzewo tarte . . . . .	22 461
Len, konopie, sisal i inne . . . . .	29	Wyroby z drzewa . . . . .	148
Juta . . . . .	1 151	Klepki . . . . .	143
Szmaty . . . . .	1 024	Dykty i forniry . . . . .	1 108
Kauczuk . . . . .	463	Meble gięte . . . . .	408
Wyroby gumowe . . . . .	95	Wyroby koszykarskie . . . . .	36
Papier . . . . .	1 262	Papier . . . . .	642
Papa i tektura . . . . .	2	Papa i tektura . . . . .	174
Celuloza . . . . .	483	Celuloza . . . . .	173
Żelazo surowe . . . . .	178	Żelazo surowe . . . . .	81
Metale różne . . . . .	80	„ handlowe . . . . .	7 805
Złom . . . . .	33 968	Metale różne . . . . .	10
Miedź . . . . .	479	Wyroby żelazne i metal. . . . .	956
Cyna . . . . .	112	Szyny kolejowe . . . . .	—
Cynk . . . . .	70	Rury żelazne (stalowe) . . . . .	2 696
Wyroby żelazne i metal. . . . .	2 220	„ żeliwne . . . . .	—
Maszyny, aparaty i części . . . . .	677		
Części wagonów i lokomotyw . . . . .	433		

Samochody, motocykle i ich części . . . . .	185	Cynk . . . . .	1 379
Różne . . . . .	1 890	Blacha cynkowa . . . . .	595
		Różne . . . . .	4 615
<b>Razem: 88 766</b>		<b>Razem: 465 931</b>	

Rozpatrując zestawienie przywozu, możemy stwierdzić, że ogólny spadek jego liczb został spowodowany zmniejszeniem się następujących pozycji: nasion oleistych (w czerwcu 2 464 t — wobec 4 592 t w maju), ryżu surowego (506 t — wobec 15 978 t), piryłotów (brak zupełnie — w maju 4 312 t), asfaltu (942 t — wobec 1 042 t), tłuszczów zwierzęcych surowych (1 108 t — wobec 1 232 t), wełny (1 019 t — wobec 3 343 t), bawełny (6 398 t — wobec 8 189 t), złomu (33 968 t — wobec 37 098 t) i miedzi (479 t — wobec 1 270 t). Ogólny spadek przywozu tych artykułów przewyższa w sumie znacznie różnicę pomiędzy ogólnymi liczbami zamorskiego przywozu w czerwcu i w maju, wynoszącą ok. 14 tys. t na niekorzyść miesiąca sprawozdawczego. Jest to wynikiem wzrostu szeregu takich pozycji, jak: owoce świeże (2 682 t w czerwcu wobec 1 484 t w maju), rudy różne (11 446 t — wobec 7 350 t), garbniki (2 382 t — wobec 255 t), fosforyty (7 406 t — wobec 5 047 t), skóry (1 943 t — wobec 1 110 t), juta (1 151 t — wobec 765 t), szmaty (1 024 t — wobec 524 t), papier (1 262 t — wobec 1 127 t) i wyroby żelazne i metalowe (2 220 t — wobec 318 t). Na niezmiennym poziomie pozostała pozycja zbiorowa „różne” (w czerwcu 1 890 t — w maju 1 914 t).

Po stronie wywozu zamorskiego decydująca, jak zwykle, rolę odegrały pozycje węgla, bunkru i koksu, które wykazują w miesiącu sprawozdawczym dość poważne zmniejszenie. Węgla eksportowego wywieziono, mianowicie, w czerwcu przez Gdynię 344 573 t (w maju — 371 307 t) bunkru — 36 593 t (39 396 t), koksu zaś 16 579 t (20 083 t). Z innych pozycji wywozu zmalały w czerwcu: mąka ryżowa (115 t wobec 1 006 t), bekony (1 386 t — wobec 1 520 t), jaja (1 893 t — wobec 4 295 t), cukier (7 488 t — wobec 10 658 t), wyroby żelazne (956 t — wobec 1 127 t) i „różne” (4 615 t — wobec 8 048 t). Zwiększył się natomiast w czerwcu wywóz przez Gdynię: siodu (4 155 t — wobec 3 772 t), cementu (2 196 t — wobec 1 082 t), makuchów (1 441 t — wobec 707 t), drzewa tartego (22 461 t — wobec 21 064 t), żelaza handlowego (7 805 t — wobec 5 823 t), rur żelaznych i żeliwnych (2 696 t — wobec 1 851 t) i cynku (1 379 t — wobec 997 t). Na niemal niezmiennym poziomie pozostały pozycje: przetworów mięsnych (1 572 t w czerwcu wobec 1 435 t w maju) oraz dykt i fornirów (1 106 t — wobec 1 268 t).

Z ogólnej liczby obrotu towarowego drogą wodną z wnętrzem kraju (6 338 t) — na przywóz przypada 2 182 t, na wywóz zaś — 4 156 t. Po stronie wywozu nieco większe liczby osiągnęły pozycje: cukru — 449 t (w maju 2 t) i siodu — 483 t (278 t); po stronie wywozu — ryżu (1 868 t — wobec 2 874 t).

W obrocie przybrzeżnym (3 579 t) przywieziono drobne partiami 519 t różnych towarów (w maju 269 t), wywieziono zaś 2 294 t ryżu łuszczonego (1 789 t) i szereg drobnych partii innych towarów, razem — 3 060 t (3 214 t).

Ruch pasażerów w nie wykazuje w czerwcu znaczących zmian: przyjechało 1 409 osób (1 534), wyjechało — 1 046 (1 485).

O.

**RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU 1936 R.** — Ruch okrętowy w porcie gdańskim w czerwcu zmniejszył się dość poważnie w stosunku do maja b. r., jednak w stosunku do analogicznego miesiąca ub. r. wykazuje poprawę. I tak, w porównaniu z majem tonaż okrętów, zawijających do Gdańska, zmniejszył się o ok. 11%, tonaż ruch okrętowy zwiększył się na wejściu o 6%, na wyjściu — o ok. 5%. Przybyło do portu gdańskiego w czerwcu 413 okrętów o pojemności 234 671 nrt, opuściło port — 400 okrętów o pojemności 225 197 nrt. Tonaż okrętów, które do Gdańska zawinęły i port ten opuściły, w I półroczu b. r. wyniósł 2 883 519 nrt — wobec 2 681 943 nrt, czyli że ruch okrętowy zwiększył się o 7%.

Narodowość statków, które odwiedziły w maju port gdański, była następująca:

	Przybyło		Odeszło	
	statków	nrt	statków	nrt
<b>Polska . . . . .</b>	<b>29</b>	<b>22 466</b>	<b>28</b>	<b>20 425</b>
Gdańsk . . . . .	7	2 624	6	2 618
Danja . . . . .	66	34 187	63	35 463
Niemcy . . . . .	139	48 106	140	48 508
Anglja . . . . .	16	17 654	15	18 576
Estonja . . . . .	13	7 248	13	7 001
Finlandja . . . . .	9	12 215	9	12 215
Francja . . . . .	6	8 006	5	6 346
Grecja . . . . .	1	3 051	—	—

Holandja . . . . .	25	7 071	25	6 327
Włochy . . . . .	1	3 537	1	3 537
Łotwa . . . . .	5	5 869	5	5 523
Litwa . . . . .	1	591	1	591
Norwegia . . . . .	20	16 680	20	14 593
Austria . . . . .	3	401	3	401
Panama . . . . .	4	588	4	588
Rumunia . . . . .	1	2 288	—	—
Szwecja . . . . .	67	42 089	62	52 485

Razem: 413 234 671 400 225 197

Na 18 narodowości, reprezentowanych w czerwcu w gdańskim ruchu portowym, bandera polska zajmuje czwarte miejsce — za Niemcami, Szwecją i Danją, wyprzedzając Anglię, Norwegię, Finlandję i szereg innych państw.

Obrót towarowy wyniósł w czerwcu 336 125 t, w porównaniu z 420 485 t w maju b. r. i 372 383 t w czerwcu 1935 r. Import (78 200 t) jest większy zarówno od importu miesiąca poprzedniego, jak i od czerwca 1935 r.; w pierwszym wypadku o 17,4%, w drugim — o 13%. Eksport (257 925 t) zmniejszył się poważnie zarówno w stosunku do maja b. r. (o 27,6%), jak i do czerwca ub. r. (o 15,3%).

Ruch towarowy w miesiącu sprawozdawczym rozwijał się następująco (w tonnach):

Grupa towarowa	Przywóz	Wywóz
Produkty pochodzenia roślinnego . . . . .	3 092	53 331
Produkty pochodzenia zwierzęcego . . . . .	187	184
Produkty pochodzenia mineralnego . . . . .	65 159	111 050
Tłuszcze, oleje i t. d. . . . .	399	465
Artykuły spożywcze, tytoń . . . . .	168	3 034
Chemikalja . . . . .	4 675	4 612
Skóry i wyroby . . . . .	6	53
Surowce włókiennicze . . . . .	191	85
Kauczuk i wyroby . . . . .	192	2
Drzewo i wyroby . . . . .	381	80 062
Papier i wyroby . . . . .	208	166
Materiały budowlane . . . . .	293	4
Metale i wyroby . . . . .	3 026	4 760
Maszyny i aparaty . . . . .	171	115
Pozostałe towary . . . . .	52	2
<b>Razem:</b>	<b>78 200</b>	<b>257 925</b>

W imporcie pierwsze miejsce zajmują produkty pochodzenia mineralnego z liczbą o 21,5% większą aniżeli w miesiącu poprzednim. Import chemikalij, stojących na drugim miejscu, jest 2-krotnie większy aniżeli w maju. Również zwiększył się o 18,9% przywóz produktów pochodzenia roślinnego. Zmniejszył się o 45% przywóz metali i wyrobów. Inne grupy nie wykazują specjalnych zmian w stosunku do miesiąca poprzedniego.

W eksporcie pierwsze miejsce zajmują, jak zwykle, produkty pochodzenia mineralnego, których wywóz zmniejszył się w stosunku do maja bardzo poważnie, bo aż o 42%. Eksport drzewa utrzymuje się prawie zupełnie ściśle na poziomie miesiąca poprzedniego. Zmniejszył się o 25,5% wywóz produktów pochodzenia roślinnego. Zwiększeniu uległ wywóz metali i wyrobów o 8% i chemikalij o 60,3%. Eksport artykułów spożywczych i tytoniu zmalał o 36,6%.

Przyjechało do portu gdańskiego w czerwcu 20 pasażerów.

A. R.

**RUCH PASAŻERÓW W PORCIE GDYŃSKIM W I PÓŁROCZU 1936 R.** — W I półroczu b. r. przyjechało do portu gdyńskiego 3 778 pasażerów — wobec 3 341 w tym samym okresie czasu ub. r. (wzrost o 11,8%); wyjechało zaś 7 316 — wobec 3 966 ub. r. (wzrost o 84,5%). Ogółem ruch pasażerów w I półroczu b. r. objął 11 054 osób — wobec 7 307 osób w tym samym okresie czasu ub. r. (wzrost o 51,3%).

**URUCHOMIENIE NOWEJ LINJI REGULARNEJ.** — W dn. 9/VII zawiął do portu gdyńskiego s/s „Colombie” (7 554 nrt), który jest pierwszym statkiem niedawno zgłoszonej linii okrętowej, utrzymującej regularną komunikację między portami: Le Havre — Southampton — Kopenhaga — Gdynia — Leningrad — Gdynia — Kopenhaga — Southampton — Le Havre. Agentem nowej linii jest firma „Polska Agencja Morska”.

**RYNEK FRACHTOWY.** — Niepewne warunki, panujące ostatnio w handlu, nie wywarły, oczywiście, korzystnego wpływu na utrzymanie aktywności zbrożowych rynków frachtowych, ogólna też liczba frachtowań w tygodniu sprawozdawczym była bardzo ograniczona. Zniesienie sankcyj przeciw Włochom może się uwidocznic na rynkach frachtowych dopiero z biegiem czasu.

Rynek La Platy wykazywał słaby ruch, ogółem zafrachtowano w tygodniu sprawozdawczym 12 statków o łącznym tonnażu 78 500 t, których tylko niewielka część kontraktowana była w kierunku portów, nieobjętych umową o stawkach minimalnych.

Na rynkach kanadyjskim i północno-amerykańskim panowało słabe ożywienie, notowano jedynie szereg kontraktów w wywozie złomu do Japonji po sh 14/- i 14/3 oraz w wywozie cukru z Kuby do Anglii/kontynentu po sh 13/9. Frachtowano również złom do portów Dunaju po \$ 3,65 i drzewo sosnowe z Kanady do zachodnich portów Anglii po sh 53/9.

Mocna tendencja panowała w wywozie pszenicy z portów Australji do portów Europy po ustalonych stawkach minimalnych. Frachtowano tonnaż głównie na sierpień. Rynki wschodnie i Dalekiego Wschodu wykazywały prawie zupełny zastój, z Sajgonu zafrachtowano 2 statki pod ryż do Francji po stawce sh 24/- via Cape i po 25/- via Suez na sierpień.

Z portów czarnomorskich zakontraktowano duży statek z Konstancy po sh 11/9 do Antwerpii/Rotterdamu, szereg zaś zapotrzebowań notowano w portach Z. S. R. R.

## KRONIKA TYGODNIOWA

### PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ

#### USTAWY:

**Dodatkowy kredyt na rok 1936/37** — ust. z dn. 9/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 55/1936, poz. 395).

**Dodatkowe kredyty na rok 1936/37** — ust. z dn. 9/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 55/1936, poz. 396).

**Monopol loteryjny** — ust. z dn. 9/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 55/1936, poz. 398).

**Trybunał Stanu** — ust. z dn. 14/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 403).

**Zmiana rozporządzenia o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli** — ust. z dn. 14/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 405).

**O zalesianiu niektórych nieużytków** — ust. z dn. 14/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 406).

**Zmiana rozporządzenia o przejmowaniu na własność Państwa gruntów za niektóre należności pieniężne** — ust. z dn. 14/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 407).

#### ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

**Organizacja i zakres działania kontroli skarbowej** — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 8/VII 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 55/1936, poz. 402).

**Zmiana rozporządzenia o dozorcze nad mięsem i przetworami mięsnymi** — rozporz. Ministra Opieki Społecznej z dn. 3/VII 1936 r., wyd. w poroz. z Ministrami: Rolnictwa i Ref. Roln. oraz Przemysłu i Handlu („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 409).

**Związki komunalnych kas oszczędności** — rozporz. Ministra Skarbu z dn. 8/VII 1936 r., wydane w poroz. z Ministrem Spraw Wewnętrznych („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 410).

### TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓŁKACH AKCYJNYCH

28 lipca:

— „Fluid”, S. A. — o g. 12 w lok. Stow. Techników w W-wie, Czackiego 3/5.

7 sierpnia:

— „Krotoszyn i Przysieka” Fabr. Wyr. Ceram., S. A. — o g. 17 w lok. S-ki w Poznaniu, Pierackiego 8.

10 sierpnia:

— „Gleba” T-wo Roln.-Handl., S. A. — o g. 11 w lok. S-ki w Poznaniu, pl. Nowomiejski 4.

— „Fapa” Fabr. Wyr. Pap. i Karton., S. A. — o g. 17 w Bielsku, Matejki 2.

12 sierpnia:

— „Stocznia Gdyńska”, S. A. — o g. 17 w lok. S-ki w Gdyni.

— „Dolina” Przem. Leśny, S. A. — o g. 11 w lok. S-ki we Lwowie, Boczna Brajerowska 4.

# SKARBOWOŚĆ I FINANSE

## AKCYZY I MONOPOLE

**ZMIANA PRZEPISÓW O MONOPOLU LOTERYJNYM.** — W „Dz. Ust. R. P.” Nr. 55/1936, poz. 398 została ogłoszona ustawa z dn. 9/VII 1936 r. o monopolu loteryjnym. Z wejściem w życie tej ustawy została uchylona dotychczasowa ustawa o monopolu loteryjnym z dn. 26/III 1920 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 31, poz. 180); pomimo późniejszych zmian, wprowadzonych ustawą z dn. 15/III 1934 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 30, poz. 270) — ustawa ta, wydana w pierwszym okresie prac ustawodawczych odrodzonego Państwa, zawierała poważne braki kodyfikacyjne i luki, które wymagały zmian.

Zastrzegając Państwu, jak dotąd, wyłączny przywilej (monopol) na prowadzenie wszelkiego rodzaju loteryj, nowa ustawa wypełnia nadto lukę, jaka istniała w dotychczasowej ustawie w kwestji podstawowej, a mianowicie wprowadza definicję loterii. Za loterię — według art. 1 pkt. 2 tej ustawy — uważa się grę losową, prowadzoną według zgóry określonych warunków. W razie wątpliwości, czy dana gra jest loterią w rozumieniu tego przepisu, decyduje Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych. W ten sposób została stworzona podstawa dla jednolitego orzecznictwa władzy administracyjnej w sprawach, dotyczących przedmiotu monopolu loteryjnego w oparciu o przepisy specjalnej ustawy.

Spod działania ustawy są wyłączone — w myśl art. 2 — premjowe papiery wartościowe.

Ustawa upoważnia w art. 3 władze skarbowe do udzielania w porozumieniu z władzami administracji ogólnej zezwoleń na urządzenie jednorazowych loteryj fantowych na cele dobroczynności lub użyteczności publicznej. Dla tych przypadków Minister Skarbu określa w drodze rozporządzeń: a) wysokość opłaty monopolowej od takich loteryj, b) przedmioty, które nie mogą stanowić wygranych w loteryjach fantowych, c) inne warunki, pod jakimi zezwolenia będą udzielane, i wreszcie d) właściwość władz, powołanych do udzielania zezwoleń na urządzenie loteryj fantowych. Natomiast nowa ustawa pominęła zawarte w dotychczasowej ustawie uprawnienie dla władz administracyjnych do udzielania osobom trzecim zezwoleń na urządzenie jednorazowych loteryj pieniężnych, wobec czego urządzenie takich loteryj przez kogokolwiek — poza przedsiębiorstwem „Polski Monopol Loteryjny” — nie będzie mogło mieć miejsca.

Wszelka działalność loterii zagranicznych na obszarze Państwa, współudział w tej działalności oraz nabywanie, zbywanie i posiadanie losów loterii zagranicznych są nadal wzbronione. A ponadto nowa ustawa wprowadziła zakaz: 1) sprzedaży losów loteryjnych na raty lub na dniówki, 2) sprzedaży samych możliwości wygrania na poszczególne losy loteryjne (szans wygrania) i wreszcie 3) premjowania losami loteryjnymi innych transakcyj.

Do eksploataowania na rzecz Skarbu Państwa monopolu loteryjnego zostało powołane przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Polski Monopol Loteryjny”. Naczelną władzą przedsiębiorstwa jest Minister Skarbu, który również wydaje statut organizacyjny przedsiębiorstwa, bezpośredni zaś zarząd przedsiębiorstwem sprawuje Dyrektor Polskiego Monopolu Loteryjnego, podporządkowany Ministrowi Skarbu. Polski Monopol Loteryjny (z siedzibą w Warszawie) posiada samodzielną osobowość prawną i ma być prowadzony na zasadach handlowych. Przedsiębiorstwo przejmuje na własność cały majątek ruchomy Skarbu Państwa, pozostający dotychczas w użytkowaniu przedsiębiorstwa „Polska Państwowa Loteria Klasowa”, przyczem nabywany przezeń w przyszłości majątek nieruchomy będzie stanowił własność Skarbu Państwa. Ponadto zasadnicze ramy organizacyjne przedsiębiorstwa „Polski Monopol Loteryjny” zostały ustalone analogicznie do tych, jakie istnieją w innych monopolach. Również jeśli chodzi o stosunek służbowy pracowników przedsiębiorstwa — to nowa ustawa o monopolu

loteryjnym stworzyła w art. 18÷21 podstawę do unormowania odnośnych spraw w sposób analogiczny, jak w innych monopolach państwowych. W ten sposób powstało nowe przedsiębiorstwo monopolowe o odrębnej osobowości prawnej i wyraźnych ramach organizacyjnych w miejsce istniejącego na podstawie dotychczasowych przepisów przedsiębiorstwa „Polska Państwowa Loteria Klasowa” o nieokreślonym bliżej obliczu prawnym.

Wreszcie w art. 14÷17 nowa ustawa ustala zasady, na których przedsiębiorstwo ma prowadzić swoje loterie oraz określa stosunek, jaki istnieje pomiędzy Polskim Monopolem Loteryjnym a graczami. W szczególności przepisy tego działu postanawiają, że plany loterii, zatwierdzone przez Ministra Skarbu, jak również umieszczone w tych planach przepisy, są — obok przepisów omawianej ustawy i wydanych na jej podstawie rozporządzeń — wyłącznie miarodajne dla stosunku prawnego pomiędzy graczami a Polskim Monopolem Loteryjnym, który nie ponosi żadnej odpowiedzialności za działanie lub zaniechanie osób trzecich, nieprzewidziane w tych przepisach lub z nimi sprzeczne.

Wygrane na loteryjach, prowadzonych przez Polski Monopol Loteryjny, nie podlegają żadnym potrąceniom — poza przewidzianymi w planach, a pozatem są wolne od wszelkich podatków oraz opłat państwowych i samorządowych. Do czasu podjęcia wygrane nie mogą być przedmiotem zabezpieczenia, zastawu, zajęcia i egzekucji. Wygrane wypłaca się okazicielowi oryginalnego losu, wydanego przez Polski Monopol Loteryjny lub osobę, przezeń upoważnioną, przyczem wypłata wygranych nie może być dokonana na podstawie losów, których autentyczności lub numeru nie można stwierdzić. Minister Skarbu jest upoważniony do określenia w drodze rozporządzeń terminu, po którego upływie wygasa prawo żądania wypłaty wygranych z tem, że termin ten nie może być dłuższy niż 6 miesięcy.

Sprzedaż losów loteryjnych będzie dokonywana — zgodnie z art. 17 omawianej ustawy — bądź przez samo przedsiębiorstwo, bądź też za pośrednictwem sprzedawców, którym Polski Monopol Loteryjny powierzy w drodze umowy prowadzenie tej sprzedaży. Sprzedaż losów przez inne osoby wymaga zezwolenia Polskiego Monopolu Loteryjnego, które może być w każdym czasie cofnięte bez odszkodowania, przyczem sprzedaż losów loteryjnych po innych cenach i pod innymi warunkami, aniżeli przewidziane w planie gry, jest zabroniona i z samego prawa nieważna.

Wkońcu należy zauważyć, że aczkolwiek według art. 25 omawianej nowej ustawy — z dniem jej wejścia w życie (t. zn. z dniem 18/VII 1936 r.) tracą moc wszelkie dotąd obowiązujące przepisy — to jednak loterie, urządzone przez przedsiębiorstwo „Polska Państwowa Loteria Klasowa”, których plan został zatwierdzony przez Ministra Skarbu przed wejściem w życie nowej ustawy, będą rozegrane na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów; dotyczy to zarówno rozgrywanej obecnie 36, jakoteż i następnej 37 Loterii Klasowej.

B. L.

## PIENIĄDZ I KREDYT

### ZARZĄDZENIA KOMISJI DEWIZOWEJ

1. Komisja Dewizowa zezwoliła generalnie, aż do odwołania:

1) Zamieszkałym w kraju dzierżawcom i lokatorom nieruchomości, będących własnością cudzoziemców, na płacenie wszelkich ze stosunku dzierżawy względnie najmu wynikających należności tych cudzoziemców do rąk zamieszkałych w kraju administratorów tych nieruchomości, ustanowionych przez właścicieli lub uprawnione do tego władze.



2) Administratorsom i sekwestratorom: a) na inkasowanie wyżej wspomnianych należności; b) na opłacanie w kraju wszystkich podatków, opłat i wydatków, związanych z administracją i konserwacją danej nieruchomości; na czynienie nakładów, związanych z prowadzeniem gospodarstwa rolnego; na wypłacanie w kraju zaopatrzeń emerytalnych b. pracowników względnie ich rodzin, zapomóg oraz datków na cele społeczne i charytatywne w wysokości normalnie stosowanej; c) na opłacanie w kraju odsetek i kapitału długów hipotecznych i innych długów, związanych ściśle z posiadaniem danej nieruchomości, np. reszty ceny kupna, z tem atoli ograniczeniem, że, o ile wierzyciel jest cudzoziemcem, zapłata nastąpić może jedynie na rachunek zablokowany wierzyciela — w myśl art. 12 dekretu Prezydenta Rzplitej z dn. 26/IV 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” Nr. 32/1936, poz. 249).

Powyższe zezwolenie udzielone zostało pod warunkiem, że właściciel wyrazi zgodę na wpłacanie przez administratora pozostałej nadwyżki dochodów nad wydatkami na rachunek zablokowany właściciela we wskazanym przez niego banku dewizowym lub oddziale Banku Polskiego — w myśl wyżej cytowanego art. 12, i pod warunkiem, że administrator wpłacać będzie co miesiąc pozostałą z ubiegłego miesiąca nadwyżkę do tego banku. W żadnym wypadku nie wolno administratorowi — bez zezwolenia — przekazać zagranicę lub wpłacić jakąkolwiek sumę do rąk właściciela, a wypłaty z jego polecenia do rąk osób trzecich dopuszczone są tylko na cele względnie z tytułów, podanych wyżej pod b i c

3) Adwokatom: a) na użycie w kraju zaliczki, otrzymanej od cudzoziemca w związku z powierzoną sprawą, na pokrycie kosztów, związanych z tą sprawą; b) na wykładanie własnych pieniędzy na koszty, związane z prowadzeniem sprawy cudzoziemca pod następującymi warunkami: wypłata taka dopuszczalna jest tylko w wypadkach nagłych, gdy otrzymanie zaliczki z zagranicy nie jest możliwe w terminie, którego niedotrzymanie pociągnęłoby za sobą dla mocodawcy niepowetowaną szkodę; suma, w ten sposób przez adwokata wypłacona za jego klienta, nie może przekraczać zł 500; wyłożona suma nie może być zwrócona adwokatowi lub z jego polecenia osobom trzecim zagranicą; w razie zwrotu adwokatowi wyłożonej sumy w dewizach lub walutach obcych — adwokat obowiązany jest odsprzedać te dewizy względnie waluty jednemu z banków dewizowych lub oddziałów Banku Polskiego; c) na inkasowanie należności cudzoziemców lub ich dłużników, zamieszkałych w kraju; d) na zapłacenie w kraju z funduszu cudzoziemców i w ich imieniu przypadających do zapłaty, jedynie w związku z daną sprawą, podatków i danin publicznych; e) na potrącenie z zainkasowanych sum pokrytych przez adwokata kosztów i jego honorarium.

Zezwolenia powyższego udzielono pod warunkiem, że mocodawca wyrazi zgodę na wpłacanie przez adwokata zainkasowanych sum, po potrąceniu skutecznie przeliczonych przez adwokata wypłat i jego honorarium, na rachunek zablokowany wierzyciela w jednym z banków dewizowych lub oddziałów Banku Polskiego — w myśl art. 12 dekretu Prezydenta Rzplitej z dn. 26/IV 1936 r. („Dz. Ust. R. P.” 32/1936, poz. 249).

Wpłate zainkasowanych sum adwokat skutecznie winien w okresie miesiąca, przy wpłacie złożyć winien bankowi na piśmie rozliczenia potrącenia, dokonanych z zainkasowanej sumy, i podać dokładne oznaczenie sprawy.

Nie wolno adwokatowi — bez zezwolenia Komisji Dewizowej — przekazać zagranicę lub wypłacać zainkasowanej sumy do rąk cudzoziemca-mocodawcy lub z jego polecenia osobie trzeciej.

4) Dłużnikom — na wpłacanie do rąk adwokatów sum, należnych im mocodawcom-cudzoziemcom.

2. — Komisja Dewizowa udzieliła — aż do odwołania — Konwencji Przędzalń Wełny Czesankowej w Polsce (siedziba w Łodzi) generalnego zezwolenia na dokonywanie pomiędzy poszczególnymi członkami, należącymi do tej Konwencji, oraz firm, włączonych zarządzeniem Min. Przemysłu i Handlu do kontyngentu grupowego surowcowego Konwencji — podziału kontyngentu dewizowego, przyzwanego co miesiąc na uregulowanie należności za wełnę surową i czesaną, importowaną z zagranicy na potrzeby rynku wewnętrznego.

W związku z powyższym banki dewizowe i oddziały Banku Polskiego uzyskały zezwolenie na sprzedaż i dokonywanie przekazów zagranicę z tytułu należności za importowaną wełnę surową i czesaną na pod-

stawie zaświadczeń dewizowych wzór Nr. 1, wydawanych przez powyższą Konwencję, w kwocie, na jaką opiewa dane zaświadczenie, bez każdorazowego osobnego zezwolenia Komisji Dewizowej. Wnioski, dotyczące promes (formularz E), winny być przesyłane przez banki dewizowe do decyzji Komisji Dewizowej wraz z zaświadczeniem dewizowym (wzór Nr. 2), wydanym przez Konwencję. Postanowienie niniejsze nie zwalnia jednak banków dewizowych i oddziałów Banku Polskiego od obowiązku żądania od poszczególnych firm przedstawiania dokumentów, wymaganych przy przekazywaniu zagranicę należności z tytułu importowanych towarów.

Wobec uregulowania omawianym okólnikiem przydziału dewiz na import wełny surowej i czesanej — banki dewizowe i oddziały Banku Polskiego nie mają prawa, od dnia otrzymania tego okólnika, dokonywania we własnym zakresie dla firm wyżej wspomnianych przydziału i przekazywania zagranicznych środków płatniczych z tytułu importu wełny surowej i czesanej oraz związanych z tym importem kosztów ubocznych, nawet w tych wypadkach, kiedy kwota przekazu nie przekracza sumy zł 5 tys.

Przydział zagranicznych środków płatniczych dla przedsiębiorstw, niekorzystających z kontyngentu grupowego surowcowego Konwencji Przędzalń Wełny Czesankowej w Polsce, dokonywany będzie nadal dotychczasowym trybem przez banki dewizowe wzgl. przez Komisję Dewizową na podstawie indywidualnych wniosków, składanych za pośrednictwem banków dewizowych lub oddziałów Banku Polskiego.

Banki dewizowe i oddziały Banku Polskiego, dokonyujące przekazów zagranicę na zasadzie omawianego okólnika, obowiązane są przysłać co dekadę do Komisji Dewizowej zestawienia dokonanych przekazów z podaniem: 1) numeru zaświadczenia dewizowego, 2) nazwy firmy, z której polecenia przekaz został wykonany, 3) daty wykonania przekazu i 4) kwoty waluty obcej przekazu oraz równowartości w złotych (w oddzielnej kolumnie dla przekazów na podstawie zaświadczeń według wzoru Nr. 1 i wzoru Nr. 2).

Od wykonanych na podstawie tego okólnika przekazów banki dewizowe i oddziały Banku Polskiego nie będą pobierały opłat, ustalonych okólnikiem Komisji Dewizowej z dn. 3/VII 1936 r., ponieważ należne Komisji Dewizowej opłaty: za formularze i manipulacyjna uiszczone zostaną przez Konwencję Przędzalń Wełny Czesankowej w Polsce.

**ZWIĄZKI KOMUNALNYCH KAS OSZCZĘDNOŚCI.** — Komunalne kasy oszczędności stanowią w naszym aparacie kredytowym nader ważny odcinek. Rola ich zwiększa się z każdym rokiem, rozrastają się one bowiem zarówno wszcz (ilość kas), jak też i wgłąb (wielkość wkładów). Toteż jest zupełnie zrozumiałe, że Ministerstwo Skarbu coraz troskliwiej opiekuje się tym członkiem aparatu kredytowego, pragnąc wzmocnić tendencje rozwojowe, jakie on wykazuje, i kontroluje, by charakter tego rozwoju był jaknajbardziej prawidłowy.

Zasadniczym dla przyszłości komunalnych kas oszczędności jest rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 24/X 1934 r. o komunalnych kasach oszczędności. Przesunęło ono — najbardziej słusznie — ciężar nadzoru nad komunalnymi kasami oszczędności z Min. Spraw Wewnętrznych na Ministerstwo Skarbu. Aby jednak to rozporządzenie mogło wywrzeć swój wpływ w pełni — wymaga ono szereg dalszych rozporządzeń wykonawczych. Jednym z tych rozporządzeń jest ostatnio ogłoszone rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 8/VII 1936 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych („Dz. Ust. R. P.” Nr. 56/1936, poz. 410).

Omawiane rozporządzenie przewiduje, iż związki komunalnych kas oszczędności posiadają osobowość prawną o charakterze publiczno-prawnym. Związki mogą posiadać własny majątek, nabywać prawa i zaciągać zobowiązania. Wzór pieczęci związków zatwierdził Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Na obszarze Państwa działają następujące związki: 1) Związek K. K. O. w Warszawie (z siedzibą w Warszawie), obejmujący obszar: miasta Warszawy oraz województw: białostockiego, kieleckiego, lubelskiego, łódzkiego, warszawskiego, nowogródzkiego, poleskiego, wileńskiego i wołyńskiego; 2) Związek K. K. O. we Lwowie (z siedzibą we Lwowie), obejmujący obszar województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego; 3) Związek K. K. O. w Katowicach (z siedzibą w Katowicach), obejmujący obszar województwa śląskiego; 4) Związek K. K. O. w Poznaniu (z siedzibą w Poznaniu), obejmujący obszar województw: pomorskiego i poznańskiego. Wszystkie komunalne kasy obowiązane są należeć do właściwego Związku.

Rozporządzenie zleca związkowi wykonywanie bezpośredniego nadzoru nad kasami oszczędności, w szczególności zaś przekazuje im na-

stępujące uprawnienia: 1) zatwierdzanie statutów kas oszczędności i zmian tych statutów; 2) zatwierdzanie wyborów dyrektorów zarządzających kas oszczędności; 3) zezwalanie w wyjątkowych wypadkach członkom organów i pracownikom kasy oszczędności na pełnienie funkcji członków rady nadzorczej, zarządu, komisji rewizyjnej, bądź pełnienie funkcji w charakterze pracownika w innych zakładach i instytucjach kredytowych; 4) zezwalanie na zaciąganie pożyczek krótkoterminowych przez kasy oszczędności; 5) udzielanie zezwoleń lokowania wolnych funduszy kas oszczędności w innych kasach oszczędności; 6) zezwalanie na nabycie lub budowę nieruchomości dla własnego użytku kas oszczędności z funduszy zasobowych i o szczególnym przeznaczeniu; 7) zakazywanie użycia w wyjątkowych okolicznościach części zysków na cele publiczne; 8) zawieszanie w czynnościach organów kasy oszczędności, jak również zawieszanie w czynnościach poszczególnych członków rady i dyrekcji kasy oszczędności, w razie stwierdzenia okoliczności, przewidzianych w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24/X 1934 r. o komunalnych kasach oszczędności, a w związku z tem wydawanie niezbędnych zarządzeń, mających na celu zapewnienie należytego funkcjonowania kasie oszczędności; 9) uchylanie i zawieszanie uchwał i zarządzeń organów kasy oszczędności, naruszających prawo lub statut albo szkodliwych dla interesu publicznego lub interesu kasy; 10) zatwierdzanie planu przeprowadzenia likwidacji, oznaczenie wysokości wynagrodzenia dla likwidatorów oraz wykonywanie nadzoru nad czynnościami, związanymi z przeprowadzeniem likwidacji kasy oszczędności.

Decyzje związków, przewidziane powyżej w pkt. 2, 6 i 8 — powinny przed ich wydaniem uzyskać zgodę władzy nadzorczej. W przypadkach, gdy władza nadzorcza nie zajmie stanowiska w odniesieniu do przedłożonej decyzji w okresie 14 dni od dnia doręczenia — decyzja uważana będzie za uzgodnioną. Od decyzji związku służy odwołanie do władzy nadzorczej (Min. Skarbu), za pośrednictwem właściwego związku w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Związki wykonują bezpośredni zlecony przez władzę nadzorczą nadzór nad kasami oszczędności w granicach i w sposób, przewidziany w rozporządzeniu Ministra Skarbu. Kierują one polityką operacyjną czynnych i biernych według zasad i wskazań, ustalonych bądź zatwierdzonych przez Ministra Skarbu. Kontrolują one działalność kas oszczędności oraz dokonywują rewizji i inspekcji z prawem udziału delegata związku w posiedzeniach organów kas oszczędności. Związki udzielają wskazań, obowiązujących kasy oszczędności, i instrukcji oraz udzielają wyjaśnień we wszelkich sprawach, zleconych przez władzę nadzorczą lub w sprawach, objętych przepisami, obowiązującymi kasy oszczędności. Wyrażają one również opinię w sprawach, w których kasy oszczędności zwracają się do władzy nadzorczej za pośrednictwem związków. Również badają one bilanse, preliminarze budżetowe, rachunki zysków i strat z prawem czynienia zmian, przedkładają władzy nadzorczej dokładne pisemne sprawozdanie z działalności kas oszczędności za rok ubiegły. Związki udzielają na żądanie władzom i urzędom państwowym oraz samorządowym informacji i opinii w sprawach, dotyczących zakresu działania i ustawodawstwa kas oszczędności; reprezentują i wstępują w imieniu kas oszczędności; wykonywują wszelkie czynności, zlecone przez władzę nadzorczą lub bezpośrednio przez Ministra Skarbu, wreszcie — prowadzą propagandę w imieniu i na rzecz kas oszczędności w celu szerzenia zmysłu oszczędnościowego.

Rozporządzenie postanawia, iż kasy oszczędności powinny zwracać się we wszystkich sprawach do władzy nadzorczej, za pośrednictwem właściwego związku.

Zakres działania władz i organów związku określi szczegółowo statut. Uprawnienia, zlecone przez władzę nadzorczą — stosownie do postanowień rozporządzenia — wykonywuje łącznie prezes i dyrektor związku, wybrani i zatwierdzeni w sposób, przewidziany w rozporządzeniu Prezydenta Rzplitej z dn. 24/X 1934 r. o komunalnych kasach oszczędności. W przypadku nieobecności prezesa lub dyrektora związku uprawnienia — wymienione w § 2 rozporządzenia Ministra Skarbu — przechodzą na ich zastępców, w razie zaś nieobecności zastępców stałych — prezesa związku zastępować może tylko wyznaczony przez niego członek zarządu związku, dyrektora zaś — wyznaczony przez prezesa inspektor związku. Statut związku może przewidywać stanowisko stałego zastępcy prezesa związku. Przepisy, odnoszące się do prezesa Związku, odnoszą się wówczas również do zastępcy prezesa związku.

Statut związku może również przewidywać stanowisko stałego zastępcy dyrektora, przyczem jego prawa określi statut. W takim wypadku przepisy, dotyczące wyboru dyrektora i zatwierdzenia go przez władzę nadzorczą, stosują się i do zastępcy dyrektora.

Związek przeprowadza rewizje, kontrole i inspekcje kas oszczędności. Rewizja, kontrola lub inspekcja każdej kasy powinna być przeprowadzona co najmniej raz do roku. Sposób i formę dokonywania tych czynności określi specjalny regulamin. Rewizję, kontrolę lub inspekcję dokonywuje dyrektor związku lub jego zastępca i inspektorzy związku. Z dokonanych rewizji, kontroli i inspekcji dyrektor związku lub jego zastępca wydaje bezwzględnie obowiązujące kasy oszczędności zalecenia rewizyjne, polecenia i instrukcje. Przyjmowanie inspektorów związku wymaga zatwierdzenia Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem

Spraw Wewnętrznych. Koszty rewizji, kontroli lub inspekcji, przeprowadzonej na żądanie władzy nadzorczej lub z własnej inicjatywy związku, ponosi związek w ramach swego budżetu. Koszty zaś rewizji, przeprowadzonej na żądanie kasy oszczędności, ponosi kasa.

Rozporządzenie postanawia, iż władzą nadzorczą związków jest Minister Skarbu, działający w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych. Władza nadzorcza może spełniać kontrolę związków przez podległe jej organa lub osoby, specjalnie do tego upoważnione. W razie ustanowienia komisarza rządowego i jego zastępcy władza nadzorcza określi zakres ich obowiązków oraz ich wynagrodzenie.

W zakończeniu rozporządzenie przewiduje, iż w okresie z miesiący od daty wydania przez władzę nadzorczą statutów, związki winny się zorganizować, dokonać wyborów nowych władz oraz przedstawić władzy nadzorczej wnioski o zatwierdzenie prezesa związku, stałego zastępcy prezesa, dyrektora i stałego zastępcy dyrektora związku. Majątek (prawa i zobowiązania) dotychczasowych związków przechodzi na nowoorganizowane związki. Postanowienie to jednak nie dotyczy Komunalnego Związku Kredytowego w Poznaniu.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, t. j. z dniem 22/VII b. r. Do chwili dokonania reorganizacji związków uprawnienia, przyznane im w omawianym rozporządzeniu, przysługują związkom, wymienionym w art. 93 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 24/X 1934 r. o komunalnych kasach oszczędności.

Powyżej przedstawiliśmy pokrótce przepisy rozporządzenia, które stanowi bardzo poważny krok naprzód w budowie organizacji komunalnych kas oszczędności.

**PODNIESIENIE GRANICY EMISJI BILONU.** — W „Monitorze Polskim” Nr. 168, poz. 312 zostało opublikowane obwieszczenie Ministra Skarbu z dn. 10/VII 1936 r. w sprawie kwoty emisji monet srebrnych, niklowych i brązowych. Zarządzone tem obwieszczeniem podniesienie granicy emisji uzasadnione jest odczuwanym od dłuższego czasu w poszczególnych ośrodkach gospodarczych kraju brakiem bilonu, a zwłaszcza monet srebrnych, które w pewnych okręgach uległy tezauryzacji. Wobec czego — na podstawie porozumienia Ministerstwa Skarbu z Bankiem Polskim — maksymalna granica emisji bilonu, wynosząca dotychczas zł 426 miljn., została podwyższona do zł 470 miljn.

Zwiększenie emisji bilonu, na której wybicie potrzeba dłuższego czasu, nastąpi o tyle i w tych granicach, w jakich wyrazi się potrzeba bilonu na rynku wewnętrznym.

## RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH

### GIEŁDA WARSZAWSKA

za okres od 13 do 18 lipca 1936 r.

W okresie sprawozdawczym rynek dewiz cechuje tendencja niejednolita i ograniczone obroty. Grupę dewiz, które zamknęły okres saldem dodatkiem, stanowią: funty szterlingi, które wykazały zysk w wysokości zł 0·05 na £ 1, związane z niemi korony szwedzkie i norweskie — pierwsze zwykowały o zł 0·25, drugie o zł 0·20 na 100 kor., franki szwajcarskie (zł 0·10) oraz floreny holenderskie (zł 0·10); te ostatnie pod koniec okresu nieznacznie osłabły. Poza utrzymaniami frankami francuskimi i belgami — dolary Stanów Zjedn. — niżkowały o zł 0·00<sup>8</sup>/<sub>8</sub> na \$ 1 przy dolarach zwykłych oraz o zł 0·00<sup>1</sup>/<sub>4</sub> na \$ 1 przy dolarach telegraficznych oraz obniżyły się — o zł 0·01 na 100 kor. — korony czeskosłowackie.

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs w tygodniu
Dolary St. Zjedn.	\$ 1	5'28 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	5'27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	5'27 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
" " „ teleg.	\$ 1	5'29 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	5'28	5'28
Funty szterlingi	£ 1	26'63	26'53	26'55
Franki francuskie	100 fr.	35'01	35'01	35'01
Franki szwajcarskie	100 fr.	173'10	173'00	173'00
Belgi	100 blg.	89'65	89'35	89'35
Marki niemieckie	100 RM	—	—	213'45
Korony czeskosłow.	100 kor.	21'95	21'94	21'94
Liry włoskie	100 lir.	—	—	—
Floreny holenderskie	100 fl.	360'45	360'00	360'00
Guldeny gdańskie	100 guld.	—	—	—
Korony szwedzkie	100 kor.	137'30	136'85	136'90
Korony duńskie	100 kor.	—	—	—
Korony norweskie	100 kor.	—	—	133'30

Na rynku papierów lokacyjnych państwowych byliśmy świadkami w okresie sprawozdawczym gwałtownego obniżenia się kursu niemal wszystkich pożyczek; było to rezultatem wstrzymy-

wania się od przeprowadzania zakupów — przy jednoczesnej rosnącej fali klientów, dążących do realizacji. W grupie pożyczek państwowych obracano jedynie I emisją 3% Poż. Premjowej Inwestycyjnej oraz 4% Poż. Dolarową; sztuki pierwszej pożyczki — zniżkowały o zł 2:50, serje — aż o zł 6:00, drugą pożyczką obracano po kursach utrzymanych. W grupie pozostałych pożyczek — bardzo silny spadek odnotowała 6% Poż. Dolarowa, tracąc 7% nom., oraz 7% Poż. Stabilizacyjna, zniżkująca o 5% nom.

Nie lepiej przedstawiała się sytuacja na rynku papierów lokacyjnych przy w at n y c h, na którym zniżki kursowe nie były tak poważne, jak dla papierów państwowych — ale gdzie nastrój był jednolicie słaby. Na podkreślenie zasługuje również wybitne ograniczenie obrotów. Zniżki (w % -ach nominalu) poszczególnych papierów przedstawiają się następująco: 8% L. Z. Tow. Kred. Przem. Polskiego (emitowane w walucie angielskiej i gwarantowane przez Skarb Państwa) 3:00, 4½% L. Z. Tow. Kred. Ziemskiego 1:50, 4½% L. Z. Pozn. Ziem. Kred. 1:75, 4½% L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy 1:75, — 5% -owe 0:63, oraz listy zastawne 5% -owe skonwertowane (z 1933 r.): Warszawy 2:25, Lublina 0:75 i Siedlec 1:25.

	Wartość nominalna (waluta)	Kurs najwyższy	Kurs najniższy	Ostatni kurs tygodniu
<b>Papiery państwowe</b>				
3% Pożyczka Premjowa Inwestycyjna		w zł		
I emisja sztuki	zł w zł. 100	65'50	63'50	63'50
" " serje	" " " "	74'00	70'50	70'50
II emisja sztuki	" " " "	65'00	64'50	64'50
" " serje	" " " "	73'00	71'50	71'50
4% Pożyczka Dolarowa	\$1)	47'50	46'75	47'00
				-47'50
		w % % nominalu		
5% Pożyczka Konwersyjna	zł	—	—	—
5% " Konwers. Kol.	zł	—	—	—
6% " Dolarowa	\$	66'25	57'00	57'00
7% " Stabilizacyjna <sup>2)</sup>	\$ <sup>3)</sup>	50'00	45'00	45'00

Listy zastawne i obligacje banków				
7%	L. Z. Państw. Banku Roln.	zł w zł. 1927	83'25	83'25
8%	" " " "	zł w zł. 1927	94'00	94'00
7%	" " Banku Gosp. Kraj.	zł w zł. 1927	83'25	83'25
8%	" " " "	zł w zł. 1924	94'00	94'00
7%	Obl. Kom. B. Gosp. Kraj.	zł w zł. 1927	83'25	83'25
8%	" " " "	zł w zł. 1924	94'00	94'00
5%	Obl. Bud. B. Gosp. Kraj.	zł w zł. 1927	—	—
5½%	L. Z. Banku " "	zł w zł. 1924	81'00	81'00
5½%	" " " "	zł w zł. 1927	81'00	81'00
5½%	Obl. Kom. B. Gosp. Kraj.	zł w zł. 1924	81'00	81'00
5½%	" " " "	zł w zł. 1927	81'00	81'00
Listy zastawne i obligacje towarzystw kredytowych				
8%	L. Z. T-wa Kred. Przemysłu Polskiego <sup>1)</sup>	£		82'00
4½%	L. Z. T-wa Kred. Ziemskiego	zł	46'00	43'75
				-44'50
4½%	L. Z. Pozn. Ziem. Kredyt.	zł	41'75	40'00
4½%	" " Tow. Kred. m. Warszawy	zł		52'50
5%	" " " "	zł	55'00	54'75
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Warszawy z 1933 r.	zł	54'50	51'00
				-52'00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Częstochowy z 1933 r.	zł		44'00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Lublina z 1933 r.	zł		38'50
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi	zł		48'00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Łodzi z 1933 r.	zł	48'25	46'75
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Radomia z 1933 r.	zł	37'50	37'00
5%	L. Z. Tow. Kred. m. Siedlec z 1933 r.	zł		28'50
Obligacje miast				
	VIII i IX 6% Poż. Konwers. m. Warszawy	zł		50'38

# PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

## KRONIKA ZAGRANICZNA

### FRANCJA

**HANDEL ZAGRANICZNY Z FRANCUSKIEMI KOLONJAMI.** — Handel zagraniczny Francji z jej kolonjami jest procentowo znacznie większy niż przed wojną, kiedy stanowił 12:5% handlu zagranicznego Francji — wobec 28% w 1935 r. Szczególnie szybki wzrost udziału kolonii w handlu zagranicznym Francji zaznaczył się od roku 1931. Udział kolonii w przywozie do Francji stanowi w 1935 r. 25% ogólnego przywozu, udział w wywozie jest większy, stanowiąc 31:6% ogólnego wywozu Francji.

Wartość przywozu z poszczególnych kolonii przedstawiała się w ostatnich 2 latach następująco (w tys. franków):

	1935	1934
Algier . . . . .	2 305 332	2 813 315
Franc. Afr. Zach. . . . .	658 067	508 800
Indochiny . . . . .	569 720	613 237
Tunis . . . . .	463 880	415 470
Maroko . . . . .	375 620	468 437
Madagaskar . . . . .	210 677	253 178
Syrja . . . . .	23 393	28 530
Inne kolonie . . . . .	776 241	742 784
Ogółem: 5 382 840		5 843 751

Wartość wywozu do kolonii przedstawia się następująco (w tys. franków):

	1935	1934
Algier . . . . .	2 577 916	3 082 941
Tunis . . . . .	566 904	616 599
Indochiny . . . . .	438 872	449 235
Maroko . . . . .	415 633	465 137
Franc. Afr. Zach. . . . .	282 041	222 771
Madagaskar . . . . .	184 203	189 578
Syrja . . . . .	85 378	104 179
Inne kolonie . . . . .	338 860	383 648
Ogółem: 4 889 807		5 514 088

B. P.

### NIEMCY

**POLITYKA BAWELNIANA.** — W miarę zaostrzania się sytuacji dewizowej w Niemczech i konieczności coraz ścisłego ograniczenia importu surowców zagranicznych, powstaje i rozwija się tendencja zastępowania tych surowców przędzą z włókien sztucznych i uniezależniania się przez to od zagranicy. Starania, mające na względzie dokładny rozdział koniecznie, a sprowadzane w małych ilościach surowca, pomiędzy istniejące przedsiębiorstwa przemysłu tekstylnego, znalazły wyraz w ustawie „Spinnstoffgesetz” z dn. 6/XII 1935 r. W myśl przepisów tej ustawy, urzędy nadzoru przydziału mają przedsiębiorstwom, przerabiającym wełnę, bawełnę,

konopie i t. p. surowiec w ilościach, zależnych od wielkości przedsiębiorstwa. W uzupełnieniu kontroli spożycia surowca wprowadza ustawa przepis, zakazujący w okresie trwania ograniczeń otwierania nowych względnie rozbudowy istniejących przedsiębiorstw.

Powyższe zarządzenia mają na celu nie tylko dokładną kontrolę rozdziału surowca między przedsiębiorstwa przemysłu tekstylnego, lecz wywierają również pewną presję na producentów tekstylnych, skłaniając ich do stosowania sztucznej przędzy krajowej. Wynika to przedewszystkiem z sytuacji dewizowej, która nie pozwala na import surowca w dotychczasowych ilościach. Tak np. import bawełny wynosił w 1934 r. 55% ogólnego zapotrzebowania (nie tylko ogólnego przywozu) surowca; 16% ogólnego zapotrzebowania surowca włókienniczego pokrywa wełna, z czego 7% pokrywa produkcja krajowa. Wobec wejścia w życie tej ustawy, niemiecki przemysł tekstylny musiał siłą faktu oprzeć swoją produkcję na sztucznej przędzy krajowej.

Przeprowadzenie postawionej przez „nowy plan” zasady, że Niemcy mogą tylko tyle kupować, ile mogą płacić, musiało pociągnąć za sobą szereg przesunięć w handlu zagranicznym. Trudność polega na tem, że dostawcami surowców są nieliczne kraje zamorskie, które jednak, w normalnych warunkach, nie są i nie mogą być odbiorcami towa-

<sup>1)</sup> Gwarantowane przez Skarb Państwa.

<sup>1)</sup> \$ 5 = zł 44:57.

<sup>2)</sup> Z wyłączeniem transzy francuskiej.

<sup>3)</sup> \$ 1 = 5:18 fr. szwajc. = Hfl. 2:4888.

ru niemieckiego. Surowce były dotychczas płacone z nadwyżki dewiz, uzyskiwanych ze sprzedaży niemieckich fabrykatów krajom europejskim. Gdy jednak Europa coraz bardziej zaczęła się od Niemiec ograniczać kontyngentami i umowami clearingowymi, skutkiem czego nadwyżki dewizowe przestawały napływać, musiały Niemcy szukać wyrównania przez forsowanie swego eksportu do krajów surowcowych. Zasada niemiecka płacenia towarami za towary nie wszędzie znalazła życzliwe przyjęcie. Nie da się zaprzeczyć, że Niemcom powiodło się w znacznym stopniu znaleźć w krajach surowcowych dodatkowych odbiorców na swoje towary. Na przykładzie bawełny zobaczymy, jakie zmiany zaszły w handlu z poszczególnymi krajami: nadwyżka przywozu bawełny dla konsumpcji krajowej wynosiła (w tys. tonn): w 1932 r.—336, w 1933 r.—401, w 1934 r.—377, w 1935 r.—360.

Import bawełny kształtował się następująco (w kwintalach):

	1934	1935
Ogółem . . . . .	3 994 551	3 974 389
w tem z:		
Egiptu . . . . .	449 301	396 065
Argentyny . . . . .	57 727	145 028
Brazylii . . . . .	82 986	827 881
Indyj Brytyjskich . . . . .	375 992	321 821
Chin . . . . .	39 837	106 305
Francji . . . . .	93 483	77 070
Anglii . . . . .	69 862	155 362
Japoni . . . . .	37 275	56 966
Turcji . . . . .	58 086	154 049
Stanów Zjedn. . . . .	2 201 726	1 062 257

Z powyższego zestawienia widzimy zatem, że przy niezmiennym prawie poziomie przywozu, import bawełny gwałtownie wzrósł — w pierwszym rzędzie z Brazylii, następnie z Chin, Turcji, Argentyny i Anglii, przy równoczesnym spadku importu ze Stanów Zjedn. Przykłady te dokładnie obrazują przesunięcia w źródłach zakupu surowców. Przyczyną tego przedstawienia są w pierwszym rzędzie trudności dewizowe Niemiec, a stąd pozyskiwanie surowców w tych krajach, które skłonne są przyjąć na zapłatę wywóz niemiecki.

W imporcie bawełny w okresie styczeń—maj 1936 r. brały udział następujące państwa (przywóz — w kwintalach):

Egipt . . . . .	134 757
Argentyna . . . . .	27 325
Brazylija . . . . .	101 814
Indje Brytyjskie . . . . .	128 220
Chiny . . . . .	18 281
Turcja . . . . .	105 653
Peru . . . . .	44 433
Meksyk . . . . .	47 168
Stany Zjedn. . . . .	490 466

Zaznaczyć należy, że import bawełny ze Stanów Zjedn. wzrósł w okresie styczeń—maj 1936 r. znacznie w porównaniu z tym samym okresem ub. r. Jednak z globalnego zestawienia widać ogromny wzrost w grupie nowych dostawców — na niekorzyść tych krajów, które odmawiają przyjęcia towaru niemieckiego w zapłacie za swój eksport.

## CZECHOSŁOWACJA

**MONOPOL ZBOŻOWY.**—Rząd czechosłowacki uchwalił przedłużenie działalności monopolu zbożowego na dalsze 3 lata. Równocześnie zmienne zostały pewne postanowienia o monopolu—w celu uczynienia go samowystarczalnym finansowo.

Z dwóch ubiegłych kampanij pozostały monopolowi wielkie nadwyżki zbożowe, które w dn. 1/VII b. r. wynosiły: pszenicy 65 000

wagonów, żyta 17 728 wagonów, owsa 4 258 wagonów oraz jęczmienia 1 286 wagonów. Ponieważ skonsumowanie tych zapasów przed żniwami jest niemożliwe, przeto ciężyć one będą nad przyszłą kampanją monopolową. W związku z tem dotychczasowe straty monopolu sięgają kwoty Kcz. 1 miljrd.

Dotychczasowe ceny zasadnicze zostały utrzymane. Na cele pokrycia deficytu potrącane będą jednak od ceny wykupnej zboża odpowiednie kwoty. Ceny przy parytecie Praga wynosić więc będą (w Kcz.):

	Cena za- sadnicza	Potrą- cenie	Cena netto
Pszenica . . . . .	164	18	146
Żyto . . . . .	125	8	117
Jęczmień . . . . .	125	11	114
Owies . . . . .	112	8	104

Różnica między ceną wykupu a sprzedażną pszenicy wynosić będzie Kcz. 30, czyli o Kcz. 18 więcej niż w ub. r. Wyniesie ona dla parytetu Praga Kcz. 176.

Dotatki miesieczne do ceny wykupu będą utrzymane nadal, jednakże będą zmienione w ten sposób, aby dostawy zbóż chlebowych opóźnić, dostawy zaś jęczmienia przyspieszyć. Do końca b. r. dotatki miesięczne wynosić będą dla wszystkich zbóż Kcz. 0.50. Następnie dla pszenicy w okresie styczeń—czerwiec Kcz. 2, dla żyta w okresie styczeń—maj Kcz. 2, dla owsa dodatek Kcz. 0.50 tylko do października b. r., na listopad—grudzień Kcz. 1, na styczeń—czerwiec Kcz. 1.50, dla jęczmienia do końca roku Kcz. 0.50, na okres styczeń—luty Kcz. 1.50.

Utrzymana zostanie natomiast przez cały rok jednolita cena sprzedażna dla młynów oraz ceny maksymalne dla produktów młynarskich. Zboże z 1935 r. dostarczane będzie przez monopol franco stacją kolejową młyna, zboże zaś z 1936 r.—franco stacją załadowniczą. Przez jednolitą cenę sprzedażną pragnie monopol pomóc młynom słabszym finansowo (które w ubiegłych kampaniach nie mogły robić zapasów zboża po cenie niższej). Różnica ceny między pszenicą miękką a twardą podniesiona została z Kcz. 19 do Kcz. 24, co zmniejszy podaż miękkiej pszenicy i umożliwi młynom lepszą kalkulację.

Monopol posiadać ma w kampanji 1936/1937 nadwyżkę 110 tys. wagonów pszenicy. Przedłużenie o 3 lata monopolu nie wystarczy do rozwiązania problemu jego finansowania i zlikwidowania zapasów. Dlatego też monopol zamierza dążyć energicznie do stworzenia równowagi między produkcją a konsumpcją. Za podstawę ograniczenia produkcji pszenicy weźmie się 750 tys. ha obszaru zasiewu według stanu z 1930 r.

## BRAZYLIJA

**UMOWA HANDLOWA Z NIEMCAMI.**—Podpisana w czerwcu b. r. tymczasowa umowa handlowa z Niemcami oparta została na następujących zasadach:

Brazylija udzieliła przywózowi z Niemiec preferencje z tytułu KNU oraz zezwoliła na wyeksportowanie do Niemiec 62 tys. t bawełny wzajemnie do marki kompensacyjnej, w ilości conajmniej po 5 tys. t miesięcznie, przyczem połowa tego kontyngentu winna być importowana z południowych stanów, a druga połowa — z północnych stanów brazylijskich, z tem że tylko połowa całego kontyngentu może się składać z niższych gatunków bawełny.

Niemcy natomiast udzieliły Brazylii następujących przywózowych kontyngentów: na kawę w wysokości 96 milj. kg, przyczem zobowiązały się nie reeksportować kawy bez odnośnego uprzedniego porozumienia z rzą-

dem brazylijskim i bez zagwarantowania, że ceny reeksportowanej kawy utrzymane będą na jednakowym poziomie z cenami innych brazylijskich rynków kawowych, w tytofi (w liściach) 18 tys. t, mięso mroźne 10 tys. t, orzechy amerykańskie 4 tys. t, banany 4 tys. t oraz pomarańcze 200 tys. skrzynek.

Ponadto Rząd Rzeszy zadeklarował, że przywóz następujących artykułów brazylijskich nie będzie podlegał żadnym ograniczeniom przywózowym: kaczuk surowy, kakao, mate, ziarna oleiste, skóry bydłce, skóry futrzane, wełna, oleje, miód, minierały i rudy, oraz wszelkie ważniejsze surowce na potrzeby przemysłu niemieckiego.

Powyższe szerokie możliwości, udzielone na rzecz wywozu brazylijskiego, pozwolą Niemcom na zwiększenie nacisku eksportowego do Brazylii i wzmocnienie konkurencji na tym rynku w stosunku do eksportu z szeregu państw, posługujących się mniej wydatnym aparatem eksportowym.

Podpisanie prowizorycznej umowy handlowej, jakkolwiek jest tylko tymczasowym uregulowaniem stosunków handlowych pomiędzy Niemcami i Brazyliją, jest bardzo dotkliwym pociągnięciem dla eksportu innych krajów na rynek brazylijski, przedłuża bowiem na tym terenie jeszcze na rok uprzywilejowane stanowisko Niemiec, przez wprowadzenie t. zw. „Verrechnungsmark”.

## Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH

**ZE ŚWIATOWYCH RYNKÓW ZBOŻOWYCH.**—Ceny w okresie 6—18/VII b. r. kształtowały się następująco (w walucie danego kraju, w Buenos Aires i Liverpoolu — w \$, w Hamburgu — w Hfl. — za 100 kg):

	6—11/VII	13—18/VII	Wzrost (+) lub spadek (—) %
P s z e n i c a			
Berlin . . . . .	22'00	22'00	—
Praga . . . . .	186'22	186'22	—
Chicago . . . . .	4'14	4'42	+ 6'7
Buenos Aires . . . . .	3'49	3'54½	+ 1'4
Liverpool . . . . .	3'63	3'72	+ 2'4
Wiedeń . . . . .	34'58	34'58	—
Hamburg . . . . .	5'75	6'02½	+ 4'6

Ż y t o			
Berlin . . . . .	18'30	18'30	—
Praga . . . . .	147'67	147'67	—
Chicago . . . . .	2'85	2'82	— 1'1
Wiedeń . . . . .	25'43	25'43	—
Hamburg . . . . .	3'30	3'30	—

O w i e s			
Berlin . . . . .	—	—	—
Praga . . . . .	131'00	131'00	—
Chicago . . . . .	2'80	3'98	+42'1
Buenos Aires . . . . .	—	—	—
Liverpool . . . . .	3'49	3'43	— 1'8
Wiedeń . . . . .	26'12½	26'12½	—
Hamburg . . . . .	3'45	3'45	—

Jęczmień browarowy			
Berlin . . . . .	—	—	—
Praga . . . . .	144'50	144'50	—
Chicago . . . . .	3'56	4'07	+14'3
Wiedeń . . . . .	—	—	—
Hamburg . . . . .	—	—	—

## BYDŁO I MIĘSO

—W czerwcu sytuacja na zagranicznych rynkach bydła i mięsa kształtowała się względnie pomyślnie przy nieznacznie zwiększonych obrotach.

Na rynku austriackim średnie ceny trzody chlewnej przy dość znacznych dowozach kształtowały się zwykle, z nieznacznym osłabieniem w II połowie miesiąca.

Na angielskim rynku b-konowym do połowy czerwca ceny kształtowały się bez zmiany, poczem nastąpiła zwykła cen. Eksport b-konów, szynki i przetworów mięsnych w maju na rynek angielski w stosunku do ub. r. zmniejszył się pod względem ilościowym i wartościowym o ok. 33%. Do powyższego zmniejszenia, poza ilościowym zmniejszeniem przydziału kontyngentu eksportowego dla Polski, przyczyniła się również niższa cen b-konów. Wzrósł natomiast w tym miesiącu wywóz b-konów i artykułów mięsnych do Anglii z przeznaczeniem na reeksport do kolonii angielskich.

**Londyn.**—Na rynku b-konów notowano urzędowo w II połowie czerwca—w sh za cwt: duńskie Nr. 1 sizeable 93, — Nr. 2 92, — Nr. 3 91, Nr. 1 ciężkie 93, — Nr. 2 92, szóstki Nr. 1 91, — Nr. 2 90, holenderskie Nr. 1 89, — Nr. 2 87, — Nr. 3 86, Nr. 1 ciężkie 89, — Nr. 2 86, szóstki Nr. 1 86, — Nr. 2 85, polskie Nr. 1 sizeable 85, — Nr. 2 82, — Nr. 3 80, Nr. 1 ciężkie 85, — Nr. 2 81, szóstki Nr. 1 83, irlandzkie sizeable Nr. 1 89÷95, — Nr. 2 87÷94, Nr. 3 85÷89, Nr. 1 ciężkie 89÷95, — Nr. 2 87÷89, Nr. 2 szóstki 88, litewskie Nr. 1 sizeable 85, — Nr. 2 82, — Nr. 3 80, Nr. 1 ciężkie 85, — Nr. 2 81, angielskie sizeable Nr. 1 92÷94, — Nr. 2 90÷92, Nr. 3 85÷88, ciężkie Nr. 1 94, — Nr. 2 88÷92, szóstki Nr. 1 92, — Nr. 2 88. Tendencja spokojna, ceny—utrzymane.

## MASŁO

—Na rynkach zagranicznych masła w I połowie czerwca panowała mocna tendencja przy wysokim poziomie cen. Zwłaszcza na rynku angielskim masło wszystkich rodzajów osiągało wysokie notowania. Sytuacja, wytworzona w pierwszych tygodniach czerwca na rynku angielskim, nie mogła się przez czas dłuższy utrzymać—zarówno ze względu na likwidację zapasów, nabytych po niższej cenie przez spokulantów, jak i wobec stale wzrastających dostaw masła na rynek angielski z krajów kontynentalnych i kolonii zamorskich.

Na rynku niemieckim panowała utrzymana tendencja i notowania urzędowe masła pozostawały w dalszym ciągu bez zmiany.

**Londyn.**—Notowania masła z końca czerwca—w sh za cwt: nowozelandzkie solone najlepsze 107÷108, najlepsze niesolone 108÷110, australijskie solone wyborowe 106÷107, niesolone 106÷108, I gat. solone 105÷106, — II gat. 104, duńskie solone 114÷115, holenderskie solone 102÷104, niesolone 104÷100, niesolone najlepsze 98÷100, litewskie niesolone 105.

**Berlin.**—Notowania rynkowe masła z końca czerwca—w RM za 50 kg loco Berlin hurt: niemieckie masło standardowe 130, wyborowe mleczarskie 127, wyborowe mleczarskie II gat. 123, wiejskie 118. Tendencja utrzymana.

## JAJA

—Na rynkach zagranicznych jajczarskich w czerwcu w porównaniu z poprzednim okresem sprawozdawczym poważniejszych zmian nie zaobserwowano. Naogół zapotrzebowanie rynków zagranicznych było dość znaczne, w związku z czem ceny w połowie czerwca zwykowały.

Wzmocnienie rynku dało się odczuć głównie w Anglii i Czechosłowacji.

W ramach umowy czerwcowej pewne ilości jaj zostały eksportowane z Polski do Niemiec.

Poza wyżej wymienionymi rynkami wystą-

piła na nowo w charakterze rynku odbiorczego Hiszpanja.

**Berlin.**—Notowania jaj—w fen. niem. za sztukę; ceny hurtowe franco Berlin w opakowaniu i z clem: krajowe I gat. (zupełnie świeże) 65 g i wyżej 9·25, duże 60÷65 g 8·75, średnie 60÷65 g 8·25, normalne 55÷50 g 7·75, małe 50÷45 g 7·25, II gat. (świeże) 65 g i wyżej 9·00, duże 60÷65 g 8·50, średnie 60÷55 g 8·00, normalne 55÷50 g 7·50, wybrukowane 6·00, holenderskie, szwedzkie i duńskie 65 g i wyżej 8·75, duże 60÷65 g 8·25, średnie 55÷60 g 7·75, normalne 50÷55 g 7·25, fińskie, norweskie, belgijskie, irlandzkie 65 g i wyżej 8·75, duże 60÷65 g 8·25, średnie 55÷60 g 7·75, normalne 50÷55 g 7·25, węgierskie, jugosłowiańskie, bułgarskie 65 g i wyżej 8·50, duże 60÷65 g 8·00, średnie 55÷60 g 7·50, normalne 50÷55 g 7·00, oryginalne 7·25, rumuńskie 60÷65 g 8·00, średnie 7·50, normalne 7·00. Tendencja utrzymana.

**Londyn.**—Urzędowe notowanie jaj—w szyl. i pensach za 120 sztuk: duńskie 18 lb 10·0÷10·6, 17 lb 9·0÷9·6, 15·5 lb 8·6÷8·7½, 14 lb 8·0÷8·1½, 13 lb 7·6, angielskie specjalne 13·9, standardowe 13·0, średnie 11·6, angielskie 17 lb 13·0, 15·5 lb 11·3÷12, 15 lb 11·3÷11·9, 14 lb 10·9÷11·00, irlandzkie extra specjalne 12·6, specjalne 11·9÷12·3, standardowe 10·0÷11·0, wybrane 9·9÷10·3, małe 8·6, holenderskie brunatne 68÷69 kg 11·9÷12·3, — 67÷68 kg 11·6÷12·0, — 60÷61 kg 9·6÷10·0, — 58÷59 kg 9·3÷9·6, mieszane 67÷68 kg 9·9÷10·0, — 62÷63 kg 8·9÷8·10½, polskie świeże o wadze 53÷54 kg 6·9, — 51÷52 kg 6·4½÷6·6, — 49÷50 kg 6·0÷6·3, 16 lb 8·0, — 15·5 lb 7·9÷8·0, — 14 lb 7·0, 13½ lb 6·6÷6·9, czerwone 5·3÷5·9, rumuńskie o wadze 53÷54 kg 6·6÷6·9, — 52÷53 kg 6·4½. Tendencja spokojna.

## METALE

**ŻELAZO.**—W II połowie czerwca ogólne położenie światowego rynku żelaza nie wykazywało żadnych oznak poprawy, przeciwnie—wymiana międzynarodowa napytyka coraz to większe utrudnienia. Wypadki polityczne w poszczególnych krajach nie zachęcają również do przeprowadzania poważniejszych transakcji; silniej, aniżeli; można było się spodziewać, odbiły się wypadki wewnętrzne we Francji. Anglja nie wyznaczyła jeszcze swego kontyngentu półwytworów na czerwiec ÷ lipiec. Na Dalekim Wschodzie panuje zastój i brak jest obstalunków; Japonja zaczyna się odgradzać cłami. Również bezwład panuje w Ameryce Południowej, gdzie Niemcy stwarzają bardzo silną konkurencję swojemi caffèemarkami.

W poszczególnych krajach położenie na wewnętrznych rynkach żelaza przedstawiało się następująco:

W Niemczech w przemyśle panował ruch ożywiony, dzięki też czemu huty miały napływ obstalunków dobry, i nawet lepszy niż uprzednio. Największy zbył miało żelazo sztabowe i kształtowe dla rozmaitego rodzaju fabryk przetwórczych. Dużym popytem cieszyła się blacha gruba i średnia—dzięki poważniejszemu obstalunkom ze strony stoczni dla budowy nowych okrętów. Blacha cienka miała zbyt duży—przeważnie dla ocynkowni i celów budowlanych. Opracowywanie coraz to nowych sposobów wzbogacania biednej krajowej rudy daje rezultaty bardzo poważne—tak, że już w 1938 r. Niemcy będą mogły pokrywać 50% swego zapotrzebowania w ruzdzie. Głównymi dostawcami rudy żelaznej są: Szwecja, Francja, Algier i Hiszpanja, jednakże Niemcy dążą do zaopatrywania się i na innych mniejszych rynkach, jak: Kolumbja, Peru, Iran, Portugalia i t. p.

We Francji położenie staje się mniej zastrzone i widoczny jest nawet znaczny

ruch w zakupach hutniczych. Wynika on z przeświadczenia, że wprowadzone reformy socjalne muszą odbić się niekorzystnie na cenie, której wzrostu oczekują już w bardzo bliskim czasie. Toteż zamówienia napływają w takich ilościach, że huty nie zawsze mogą im sprostać spowodu przebytych strajków i zdeorganizowanej z tego powodu wytwórczości. Naogół w przemyśle francuskim panuje jeszcze wielka dezorientacja co do najbliższej przyszłości—tak, że chwilowo o jakiejś wyraźniejszej fizjonomji rynku wewnętrznego mówić narazie trudno.

Rynek belgijski, który do niedawna znajdował się w położeniu korzystnym, w czerwcu naskutek wydarzeń politycznych stracił cały swój rozmach. Strajki, jakie wybuchły w Belgji, wywołały prawie całkowite wstrzymanie ruchu hutniczego i, oczywiście, napływu zamówień. „Cosibel”, którego wpływ zamówień w dobrych miesiącach wynosił 160 tys. t, a nawet więcej—w czerwcu zdołał zebrać nie więcej niż 80 tys. t. Napływ zamówień zagranicznych był bardzo słaby. Podobnie więc jak i we Francji, nie można mówić w chwili obecnej o jakimś skryzalizowanym stanie rynku belgijskiego. W końcu maja i na początku czerwca z istniejących w Belgji 62 wielkich pieców były w ruchu 42 piece.

Rynek angielski i stan zatrudnienia przemysłu przedstawiały się korzystnie. W dziale surówki zamówień jest tak dużo, że huty nie są już w stanie im wydołać; w krótkim czasie ma być uruchomionych kilka wielkich pieców, które zaradzą brakowi surówki. Z dniem 30/VI podniesiona została o sh 5 cena surówki Cleveland. Najniższa jej cena w okręgach środkowych wynosi sh 75 za tonnę za Nr. 3; Nr. 1 kosztuje o sh 2·6 więcej. W dziale półwytworów huty są zatrudnione do granic swoich zdolności wytwórczych, a mimo to nie mogą nadążyć zamówieniom. Walcownie w wielu wypadkach nie mogą używać materiału zagranicznego wobec coraz częściej stawianego przez klientów żądania materiału angielskiego. W dziale wytworów gotowych huty są zatrudnione bardzo dobrze. Zamówienia napływają obficie—tak, że niedawna zwykła cena wytworów hutniczych zupełnie nie zahamowała zapotrzebowania.

Ceny wywozowe żelaza większych wytwórców europejskich: Anglii, Belgji wraz z Luksemburgiem i Francji—w £ zł. fob port—notowane były w dn. 26/VI 1936 r., jak następuje:

	Wielka Brytania	Belgia i Luksemburg	Francja
	za 1016 kg	za 1000 kg	
<b>Surówka:</b>			
odlewn. Nr. III (2·5-3·0% Si)	—	1.19.0	1.19.0
tomasowska	—	1.18.0	—
hematytowa	—	—	—
ferromangan	—	—	—
<b>Półwytwór:</b>			
kęsy	—	2. 7.0	2. 7.0
platyny	—	2. 8.0	2. 8.0
<b>Wytwory gotowe:</b>			
żelazo sztabowe	—	3. 3.6	3. 3.6
belki	—	3. 1.6	3. 1.6
kątawniki	—	3. 2.6	3. 2.6
blacha okrętowa, rezerwoarowa it. p.	—	—	—
szyny stalowe	—	5.10.0	5.10.0
bednarka	—	4. 0.0	4. 0.0
dрут - walcówka	—	4.10.0	4.10.0
blacha tomasowska	—	4. 9.0	4. 9.6
blacha czarna (24 gage)	—	—	—
dрут ocynkowany	—	6. 7.6	6. 7.6
gwoździe druciane	—	5.10.0	5.10.0

**METALE NIEŻELAZNE.** — W II połowie czerwca położenie na światowym rynku metali nie wykazywało jakiejś poważniejszej zmiany, depresja nadal panowała pod wpływem ciągle niepewnego położenia politycznego, do czego przyczyniło się również niezdecydowane stanowisko ważniejszych państw w sprawie sankcji. Pod koniec miesiąca, kiedy stało się już jasnym, że sankcje nie utrzymają się, na rynku dał się zauważyć jakby lepszy nastrój — tak, że nawet ceny prawie wszystkich metali nieznacznie zwyżkowały. Wyjątek stanowiła cyna, która wykazała dość raptowny spadek ceny, odgrywała tu jednak rolę swoiste przyczyny. Do trudnego położenia rynku w znacznym stopniu przyczyniły się strajki we Francji i Belgii, które objęły szereg przedsiębiorstw, będących właśnie najpoważniejszymi konsumentami metali.

Na rynkach poszczególnych metali położenie przedstawiało się następująco:

Rynek miedzi, pomimo niesprzyjającej konjunktury, utrzymywał się mocno i w rezultacie dwutygodniowym wykazał nawet niewielką zwyżkę, zarówno w miedzi standardowej, jak i elektrolitycznej. Na ten dość mocny nastrój korzystnie wpłynęła wiadomość o zmniejszeniu się światowych zapasów w maju. Naogół położenie rynku uważane jest za zdrowe, a istnienie 3-miesięcznych zapasów za normalne.

Rynek cyny był bardzo nierównomierny.

Rynek ołowiu i trzymał się mocno. Zapotrzebowanie było dobre, szczególnie ze strony przemysłu budowlanego i akumulatorowego w Anglii; słabsze było zapotrzebowanie ze strony kontynentu, gdzie strajki we Francji i w Belgii w znacznym stopniu przyczyniły się do zmniejszenia spożycia. Z drugiej strony rozruchy w Hiszpanji bardzo silnie osłabiły zdolność wytwórczą tamtejszego przemysłu ołowianego, zmniejszając przez to podaż i ko-

rzystnie wpływając na stan rynku. Światowa wytwórczość ołowiu wyniosła w kwietniu 124 061 t — wobec 115 767 t w marcu. Ponieważ jednak zapotrzebowanie jest dobre i ma tendencję ku wzrostowi, zwiększenie produkcji nie przedstawia groźby i naogół położenie rynku uważane jest za mocne.

Rynek cynku przedstawiał się nieco słabiej. Wzrastająca powoli od dłuższego czasu wytwórczość tego metalu nie okazywała wielkiego wpływu na rynek dopóki istniało zapotrzebowanie. W okresie sprawozdawczym zapotrzebowanie to obniżyło się, a że jednocześnie nastąpiło zwiększenie podaży, położenie rynku osłabło, co wyraziło się również w nieznacznym spadku cen. Nastrój jednak na rynku panował dosyć dobry. Działalność ocynkowni jest jeszcze naogół mała i z tej strony oczekiwane jest podtrzymanie rynku w krótkim czasie. Pod koniec czerwca zaczęła się już uwydatniać lekka poprawa w zapotrzebowaniu, co pozwoliło na nieznaczne podniesienie się cen.

Ruch cen poszczególnych metali w okresie sprawozdawczym kształtował się następująco (pierwsza liczba oznacza tranzakcje gotówkowe, druga — terminowe): miedź standard zyskała w cenie £  $\frac{3}{8}$ , wzgl.  $\frac{5}{16}$ , miedź elektrolityczna podrożała o £  $\frac{3}{8}$ , rafinowana zaś o £  $\frac{1}{4}$ , cyna straciła £  $\frac{2}{8}$ , wzgl.  $\frac{3}{4}$ , ołów zyskał w operacjach kasowych £  $\frac{1}{8}$ , stracił zaś w sprzedaży terminowej £  $\frac{1}{16}$ , cynk wykazał stratę £  $\frac{1}{16}$ , wzgl.  $\frac{5}{16}$ , srebro straciło d  $\frac{7}{16}$ , wzgl. d  $\frac{1}{16}$ , złoto w uncji, złoto również spadło w cenie o 1 d na uncję. Biała blacha oraz inne metale zmian w cenach nie wykazywały.

W poniższym zestawieniu podane są ceny wymienionych metali — w £ za 1 16 kg, z wyjątkiem: blachy białej, która notowana jest w sh za skrzynkę o 112 arkuszach o wym. 20" x 14" x 0,24 mm, platyny — w £ za uncję, złota — w sh za uncję i srebra — w d za uncję:

Metal	Poprzedni okres ultimo	Okres maksym. ultimo	mini-mum	ultimo
<b>Miedź standard:</b>				
kasa . . .	36 <sup>3</sup> / <sub>16</sub> - <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	36 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	36 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> - <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
term. . .	36 <sup>7</sup> / <sub>16</sub> - <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	37 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	36 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	36 <sup>13</sup> / <sub>16</sub> - <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
elektrol. . .	40 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> - <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	41 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	40 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	40 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> - <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
rafinow. . .	39 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> -40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	41	39 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>Cyna:</b>				
kasa . . .	181- <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	186	176 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	178 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -179 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
term. . .	179- <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	183 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	174 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	175 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -176
<b>Ołów:</b>				
kasa . . .	15	15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	15	15 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
term. . .	15 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	15 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
<b>Cynk:</b>				
kasa . . .	13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	14	13 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	13 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>
term. . .	14	14 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	13 <sup>9</sup> / <sub>16</sub>	13 <sup>11</sup> / <sub>16</sub>
<b>Glin:</b>				
dla kraju	100	100	100	100
„ zagr.	—	—	—	—
<b>Nikiel:</b>				
dla kraju	200-205	205	200	200-205
„ zagr.	200-205	205	200	200-205
<b>Blacha</b>				
biała . . .	18.9-19.1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19.1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	18.9	18.9-19.1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Platyna</b>				
„spong“	7	7	7	7
<b>Srebro:</b>				
kasa . . .	19 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	19 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	19 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	19 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>
term. . .	21 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	19 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>Złoto .</b>	138.9	138.9	138.3	138.8

— Na rynku starych metali we Francji zapotrzebowanie było nieco większe, a że dostawa nie wykazywała wzrostu, ceny więc nieco zwyżkowały. W Niemczech zakupy były również dość znaczne, jednak przy cenach regulowanych urzędowo. We Francji notowano w dn. 25/VI (w nawiasie ceny z dn. 12/VI) następujące ceny — we fr. fr. za 100 kg loco Paryż: miedź 215 (210), brąz 195 (192), mosiądz 110 (105), cynk 60 (65) i ołów 90 (90).

## BIBLIOGRAFJA

„AWARJA WSPÓLNA Z UWZGLĘDNIENIEM PRAWIDEŁ YORKU I ANTWERPII“. L. FELDE. — Autor omawia zagadnienie awarii wspólnej, czyli ofiary, poniesionej przez statek lub ładunek w celu wyratowania obu ze wspólnego niebezpieczeństwa. Broszu-

rę należy uznać za pożyteczne studjum historyczne i porównawcze instytucji awarii wspólnej, mogące dać usługi nie tylko naukowcom, ale także ludziom praktyki, którzy się żegluga morską interesują. Jako zaletę broszury należy uznać zapoznanie czytelnika, przy omawianiu poszczególnych cech awarii wspólnej, w sposób interesujący i nieuczący

z poglądami literatury zagranicznej. W końcu broszura zawiera krótkie i przejrzyste omówienie prawideł Yorku i Antwerpii, dotyczących awarii wspólnej, uchwalonych na konferencji International Law Association w 1924 r. w Sztokholmie.

PRZEDRUK DOZWOLONY, LECZ Z PODANIEM ŹRÓDŁA

### REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

ELEKTORALNA 2 (parter)

Telefony: 5 12 66 (Red.), 5 12 73 i 5 35 35 (Adm.), 5 12 50 (Druk.)

Biura czynne od godziny 9 do 3 po południu.

KONTO CZEKOWE P. K. O. 701

**PRENUMERATA W KRAJU:** kwartalnie — zł 15, półrocznie — zł 30, rocznie — zł 60; **ZAGRANICĄ:** kwartalnie — zł 25, półrocznie — zł 50, rocznie — zł 100.

**CENY OGŁOSZEŃ HANDLOWYCH** (przed tekstem) w zeszytach zwykłych: IV str. okładki zł 600; II i III str. okł. — zł 500; str. zwyczaj.: 1 str. — zł 400,  $\frac{1}{2}$  str. — 250,  $\frac{1}{4}$  str. — zł 150,  $\frac{1}{8}$  str. — zł 90. Przy ogłoszeniach kombinacyjnych petitowych oraz tabelarycznych do cen powyższych dolicza się 30%.

**CENY OBWIESZCZEŃ SPÓLEK AKCYJNYCH** (za tekstem): 1 str. — zł 200,  $\frac{1}{2}$  str. — zł 110,  $\frac{1}{3}$  str. — zł 80,  $\frac{1}{4}$  str. — zł 70,  $\frac{1}{6}$  str. — zł 55,  $\frac{1}{8}$  str. — zł 40,  $\frac{1}{16}$  str. — zł 20. Za ogłoszenia liczbowe, tabelaryczne, bilanse i t. p. do cen powyższych dolicza się 50%.

Redaktor naczelny: CZESŁAW PECHÉ

Redaktor: WACŁAW SZURIG

Redaktor działu finansowo-skarbowego:  
JERZY LUBOWICKI

Redaktor działu rolniczego:  
CZESŁAW BOBROWSKI

Redaktor działu komunikacyjnego:  
BOLESŁAW KACZMARKIEWICZ

Wydawca: Sp. Wyd. z ogr. odp. „PRZEMYSŁ I HANDEL“

# OBWIESZCZENIA SPÓŁEK AKCYJNYCH

## Zakład Lecznicy Nałęczów

Spółka Akcyjna

Bilans netto na dz. 31 grudnia 1935 r.

**AKTYWA.** — 1) Nieruchomości: a) grunty, b) łąki, c) las, d) budowle murowane, e) budowle drewniane zł 1 132 992.41; 2) Ruchomości zł 182 778.16; 3) Kasa zł 23.38; 4) Poczłowa Kasa Oszczędności zł 13.72; 5) Magazyn zł 660.00; 6) Spiżarnia zł 600.70; 7) Pożyczka Narodowa zł 1 000.00; 8) Dłużnicy zł 18 655.18; 9) Weksle w portfelu zł 508.75; 10) Weksle protestowane zł 389.66; 11) Sumy przechodnie zł 2 937.43; 12) Straty: a) za lata ubiegłe zł 232 538.06, b) za 1935 r. zł 46 351.51; **Razem zł 1 619 448.96.**

13) Posiadacze kaucyj hipotecznych zł 690 074.00; **Ogółem zł 2 309 522.96.**

**PASYWA.** — 1) Kapitał zakładowy zł 460 000.00; 2) Kapitał amortyzacyjny zł 21 000.00; 3) Wierzyciele R-ki otwarte zł 157 450.29; 4) Wierzyciele hipoteczni zł 185 518.08; 5) Weksle własne zł 583 576.15; 6) Zaległe świadczenia społeczne zł 32 429.71; 7) Zaległe podatki zł 126 803.24; 8) Zaległe płace pracowników zł 43 336.48; 9) Niewypłacona dywidenda za lata ubiegłe zł 9 109.76; 10) Sumy przechodnie zł 225.25; **Razem zł 1 619 448.96.**

11) Kaucje hipoteczne zł 690 074.00; **Ogółem zł 2 309 522.96.**

Rachunek zysków i strat za 1935 r.

**STRATY.** — Straty z lat ubiegłych zł 232 538.06; R-k kuchni zł 20 387.00; Ogród i park zł 3 930.93; Utrzymanie koni zł 2 479.90; Elektrownia zł 2 809.59; Bielizna zł 66.26; Świadczenia społeczne zł 9 458.11; Podatki zł 30 644.55; Koszty handlowe, pensje i reklamy zł 33 274.18; Remonty zł 3 134.41; Procenty zł 8 828.09; Lekarze zł 10 092.05; Rozrywki i sporty zł 3 035.23; **Razem zł 360 678.36.**

**ZYSKI.** — R-k mieszkania zł 16 172.56; Zabiegi lecznicze zł 59 793.07; Usługi zł 5 293.16; Straty za lata ubiegłe zł 232 538.06; Straty za 1935 r. zł 46 351.51; **Razem zł 360 678.36.**  
1782

## Rudzka Przędzalnia Bawełny, Sp. Akc. w Rudzie Pabjanickiej

Bilans na dz. 31 grudnia 1935 r.

**STAN CZYNNY.** — Nieruchomości zł 429 499.41; Maszyny i urządzenia techniczne zł 2 834 088.97; Utensylja fabryczne i pasy zł 117 778.67; Ruchomości zł 18 629.87; Samochód i zaprząg zł 9 212.00; Kasa zł 458.40; Papiery procentowe zł 2 000.00; Weksle zł 3 254.20; Artykuły techniczne zł 1 234.07; Różni dłużnicy zł 33 471.72; Weksle protestowane zł 300.00; Straty za lata 1928—1934 zł 678 674.61; Strata za 1935 r. zł 34 580.01; **Razem zł 4 163 181.93.**

**STAN BIERNY.** — Kapitał zakładowy zł 2 090 000.00; Kapitał amortyzacyjny zł 72 966.27; Kapitał amortyzacyjny II: a) saldo z roku ubiegłego zł 387 997.20, b) dopisano w 1935 r. zł 40 591.98; Akcepty zł 304 564.40; Wierzyciele-dostawcy zł 549.98; Wierzyciele różni zł 1 100.00; Wierzyciele za świadczenia społeczne zł 2 373.17; Wierzyciele hipoteczni zł 626 783.34; Specjalny r-k przejściowy różnic kursowych: a) saldo z roku ubiegłego zł 638 352.40, b) odpisano w 1935 r. zł 7 533.16; Sumy przechodnie zł 5 436.35; **Razem zł 4 163 181.93.**  
Ogólna suma zobowiązań w walutach zagranicznych zł 931 347.74.

Rachunek strat i zysków

**WYDATKI.** — Koszty handlowe zł 31 176.76; Asekuracja zł 8 421.40; Koszty utrzymania nieruchomości zł 4 316.97; Podatki zł 29 351.23; Procenty i prowizje zł 41 437.10; Świadczenia społeczne zł 580.55; Utrzymanie samochodu zł 3 341.15; Straty na dłużnikach zł 16 408.51; Amortyzacja maszyn, urządzeń techniczn., utensylj fabr., nieruchomości, ruchomości i samochodu zł 40 591.98; **Razem zł 175 625.65.**

**WPLYWY.** — Czynnz dzierżawny zł 134 465.64; Wpływy z nieruchomości zł 100.00; Różnice kursowe zł 6 480.00; Strata za 1935 r. zł 34 580.01; **Razem zł 175 625.65.**  
1783

## Bank Polska Kasa Opieki, Sp. Akc. w Warszawie

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa i sumy do dyspozycji zł 612 003.68; Waluty zagraniczne zł 314 403.90; Papiery wartościowe zł 33 575 221.38; Udziały w przedsiębiorstwach zł 499 000.00; Banki krajowe zł 1 343 066.35; Banki zagraniczne zł 5 903 721.26; Weksle zdyskontowane zł 198 685.62; Rachunki bieżące zł 292 536.25; Pożyczki pod zastaw papierów wartościowych zł 46 597.65; Nieruchomości zł 466 515.65; Koszty administracyjne zł 689 138.98; Oddziały zł 27 146 104.36; Różne rachunki zł 159 451.06; **Suma stanu czynnego zł 71 246 446.14.**

**STAN BIERNY.** — Kapitał zakładowy zł 2 500 000.00; Fundusze zapasowe i rezerwy zł 1 002 505.01; Rezerwy podatkowe zł 252 416.36; Specjalny rachunek przejśc. różnic kursowych zł 205 945.55; Wkłady zł 31 492 353.85; Rachunki bieżące zł 3 993 464.00; Banki krajowe zł 373 291.98; Banki zagraniczne zł 2 844 775.37; Procenty, prowizje i inne zł 1 380 233.45; Oddziały zł 26 591 704.56; Różne rachunki zł 609 756.01; **Suma stanu biernego zł 71 246 446.14.**

Inkaso, depozyty, gwarancje zł 198 901.13.

1774

## Bank Akceptacyjny, Sp. Akc. w Warszawie

Bilans na dz. 1 lipca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — 1) Sumy do dyspozycji: Bank Polski, Poczłowa Kasa Oszczędności i Państwowy Bank Rolny zł 51 430.36; 2) Państwowy Bank Rolny — rk. wkładów terminowych zł 1 143 089.25; 3) Papiery wartościowe własne zł 18 861 533.00; 4) Papiery wartościowe kapitału zapasowego zł 343 120.00; 5) Dłużnicy z tyt. akceptowanych trat zł 211 687 020.31; 6) Ruchomości zł 87 815.90; 7) Różni dłużnicy zł 29 704 638.19; 8) Różne rachunki zł 4 806.26; 9) Koszty handlowe zł 423 539.21; 10) Aktywa działu emisyjnego zł 18 688 069.50; **Razem zł 280 995 061.98.**

**STAN BIERNY.** — 1) Kapitał zakładowy zł 20 000 000.00; 2) Kapitał zapasowy zł 990 915.87; 3) Akceptowane traty zł 211 684 547.84; 4) Pobrana prowizja zł 206 592.96; 5) Pobrana prowizja roku przyszłego zł 499.62; 6) Pobrane procenty zł 2 276.18; 7) Różni wierzyciele zł 29 399 950.19; 8) Różne rachunki zł 22 209.82; 9) Emisja 4½% obligacyj zł 18 688 000.00; 10) Pasywa działu emisyjnego zł 69.50 **Razem zł 280 995 061.98.**  
1779

## POLSKI BANK KOMERCYJNY, S. A.

Warszawa, Al. Jerozolimska 36

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim i w P. K. O. zł 59 966.67; Waluty zagraniczne zł 716.97; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 4 200.00, b) akcje zł 14 945.70; Banki krajowe zł 2 764.12; Banki zagraniczne zł 8 234.08; Weksle zdyskontowane zł 1 395 173.86; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 866 818.19, b) niezabezpieczone zł 392 128.62; Różne rachunki zł 341 914.63; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 97 470.87; Strata za 1935 r. zł 617 325.11; Gwarancje zł 699 269.16; Inkaso zł 180 628.16; **Razem zł 4 681 556.14.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 2 500 000.00, b) zapasowy zł 1 727.67; Wkłady: a) terminowe zł 213 890.00, b) a vista zł 111 904.16; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 64 745.79; Zobowiązania inkasowe zł 1 565.00; Redyskonto weksli zł 813 996.37; Banki krajowe zł 3 815.00; Banki zagraniczne zł 258.10; Różne rachunki zł 34 806.45; Procenty, prowizje i różne zyski zł 54 950.28; Gwarancje zł 699 269.16; Inkaso zł 180 628.16; **Razem zł 4 681 556.14.**  
1778

Danziger Privat — Actien — Bank Filiale Poznań  
Gdański Prywatny Bank Akcyjny, Spółka Akcyjna w Gdańsku

Oddział w Poznaniu

wraz z Wpłatnią w Grudziądzu i Oddziału w Starogardzie

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa, Bank Polski, P. K. O., banki państwowe, bony Funduszu Inwestycyjnego zł 389 348.12; Waluty zagraniczne zł 32 204.93; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 61 034.85, b) papiery hipoteczne zł 1 859.35, Razem zł 62 894.20; Banki krajowe zł 443 462.68; Banki zagraniczne zł 261 151.65; Weksle zdyskontowane zł 502 956.57; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 2 298 346.41, b) niezabezpieczone zł 667 046.38, Razem zł 2 965 392.79; Pożyczki terminowe zł 632 182.20; Należności z tyt. układów konwersyjnych zł 88 700.00; Nieruchomości zł 124 070.00; Różne rachunki zł 24 994.13; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 147 627.46; Oddziały zł 806 931.96; **Ogółem zł 6 541 916.69.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 1 500 000.00, b) zapasowy zł 25 688.30, d) fundusz amortyzacyjny zł 10 770.00, Razem zł 1 536 458.30; Wkłady: a) terminowe zł 812 538.91, b) a vista zł 625 903.68, Razem zł 1 438 442.59; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 1 217 199.59; Zobowiązania inkasowe zł 4 980.34; Banki krajowe zł 225 013.75; Banki zagraniczne zł 913 672.07; Różne rachunki zł 54 687.95; Procenty, prowizje i różne zyski zł 179 384.10; Oddziały zł 866 879.57; Rezerwa dla wątpliwych pretensyj zł 105 198.43; **Ogółem zł 6 541 916.69.**

Gwarancje zł 78 256.35.

Inkaso zł 376 886.96.

1775

## Bank Amerykański w Polsce

Spółka Akcyjna

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa, Bank Polski, P. K. O. i banki państwowe zł 784 797.84; Waluty zagraniczne zł 118 144.89; Papiery wartościowe własne: papiery państwowe zł 293 831.95; Udziały i akcje w przedsiębiorstwach konsorcjalnych zł 100.00; Banki krajowe zł 74 371.89; Banki zagraniczne zł 546 084.34; Weksle zdyskontowane zł 1 225 544.11; Rachunki bieżące: a) zabezpieczone zł 3 358 839.72, b) niezabezpieczone zł 1 701 592.80; Pożyczki terminowe zł 7 356 287.41; Nieruchomości zł 1 513 763.84; Różne rachunki zł 654 184.33; Koszty handlowe i administracja nieruchomości zł 313 939.56; **Razem zł 17 941 482.68.**

Dłużnicy z tytułu gwarancji zł 143 560.25; Inkaso zł 1 197 676.44; **Suma bilansowa zł 19 282 719.37.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 5 000 000.00, b) zapasowy zł 3 994.60; Wkłady: a) terminowe zł 9 474 564.72, b) a vista zł 1 631 474.92; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 654 505.69; Zobowiązania inkasowe zł 2 899.51; Redyskonto weksli zł 36 767.44; Banki krajowe zł 128 834.59; Banki zagraniczne zł 20 316.07; Wierzyciele hipoteczni zł 217 892.69; Różne rachunki zł 344 890.59; Procenty, prowizje i różne zyski zł 425 341.86; **Razem zł 17 941 482.68.**

Gwarancje zł 143 560.25. Różni za inkaso zł 1 197 676.44; **Suma bilansowa zł 19 282 719.37.**

1790

Sąd okręgowy w Krakowie Wydział II. handlowy w dn. 22 kwietnia 1936 r. w sprawie firmy:

## Belgijska Spółka Akcyjna Société Anonyme Minière et Industrielle Górnicza i Przemysłowa Sp. Akc. Bory ad Jaworzno

postanawia: Wpisać do rejestru handlowego dział B. numer rejestru II 204 następujące dane:

Nr. kolejny wpisu: 95/7.

Postanowieniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 7 stycznia 1936 r. zezwolono Spółce na wykonywanie swej działalności na terenie Rzeczypospolitej Polskiej do 1960 r.

Data wpisu: 22 kwietnia 1936 r.

1787

## ZIEMSKI BANK HIPOTECZNY

Spółka Akcyjna we Lwowie

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa i sumy do dyspozycji w B-ku Pol skim, P. K. O. i B-ku Rolnym zł 71 174.39; Waluty zagraniczne zł 28 915.88; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 164 673.28, b) papiery hipoteczne zł 28 285.17, c) akcje zł 4 517.60; Udziały i akcje w przedsięb. konsorc. zł 50 989.50; Banki krajowe zł 111 290.11; Banki zagraniczne zł 44 094.59; Weksle zdyskontowane zł 1 323 812.55; Rachunki bieżące: a) zabezpieczone zł 556 742.02, b) niezabezpieczone zł 59 494.99; Pożyczki terminowe zł 3 173 878.00; Należności z układów konwers. zł 1 459 926.70; Nieruchomości zł 474 469.31; Różne rachunki zł 1 710 787.34; Koszty i t. p. zł 140 383.11; Oddziały zł 117 924.28; Długoterm. pożyczki hipot. zł 207 694.67; Różne działu długoterm. zł 41 174.96; Należności z tytułu transakcyj dewizowych na termin. i report. —; **Razem zł 9 770 228.45.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 5 000 000.00, b) zapasowy zł 242 309.65, c) inne rezerwy zł 31 482.84, d) amortyzacyjny zł 169 164.33; Wkłady: a) terminowe zł 1 052 741.07, b) a vista zł 1 049 630.10; Rachunki bieżące (saldo kred.) zł 375 623.80; Zobowiązania inkasowe zł 1 945.28; Redyskonto weksli zł 241 415.50; Dyskonto akcept. B-ku Akcept. zł 723 076.00; Banki krajowe —; Banki zagraniczne zł 1 316.90; Wierzyciele hipoteczni —; Różne rachunki zł 281 969.54; Procenty, prowizje i różne zyski zł 229 818.47; Oddziały zł 121 572.94; Listy zastawne zł 207 694.67; Różne działu długoterm. zł 40 467.36; Akcepty —; Zobowiązania z tytułu transakcyj dewizowych na termin. i report. —; **Razem zł 9 770 228.45.**

Gwarancje zł 4 792.04; Inkaso zł 25 375.31.

1785

### I OGŁOSZENIE

## Sierszańskie Zakłady Górnicze, Spółka Akcyjna w Sierszy

### XXIX ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZÓW

naszej Spółki Akcyjnej odbędzie się w **poniedziałek dn. 7 września 1936 r. o godz. 12 w poł.** w sali posiedzeń Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, przy ul. Długiej 1.

Porządek dzienny:

- 1) Wybór Przewodniczącego Walnego Zgromadzenia;
- 2) Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki za 1935 r. i przedłożenie bilansu oraz rachunku strat i zysków za 1935 r.;
- 3) Sprawozdanie Rady Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej oraz wniosek na zatwierdzenie bilansu wraz z rachunkiem strat i zysków na dz. 31 XII 1935 r.;
- 4) Powzięcie uchwał co do bilansu i pokrycia straty;
- 5) Udzielenie absolutorjum Zarządowi, Radzie Nadzorczej i Komisji Rewizyjnej;
- 6) Uzupełniające wybory do władz Spółki;
- 7) Ustalenie wynagrodzenia dla Rady Nadzorczej i dla Komisji Rewizyjnej na rok bilansowy 1936.

PP. Akcjonariusze, którzy chcą wykonać prawo głosu na tem Zwyczajnem Walnem Zgromadzeniu, winni akcje, które mogą być bez kuponów, złożyć najpóźniej do dn. 31 sierpnia 1936 r. godz. 12 w południe w siedzibie Spółki w Sierszy koło Trzebini. Zamiast akcji mogą być złożone zaświadczenia, wydane na dowód złożenia akcji u notariusza lub w Domu Bankowym H. Ripper i S-ka w Krakowie, Rynek Główny 17, względnie w jednej z instytucyj kredytowych w kraju, albo w Wiedniu, w „Mercurbanku“ S. A., Wien I., Wollzeile 1—3. Zaświadczenia te powinny zawierać liczby (Nr. Nr.) akcji oraz stwierdzenie, że złożone akcje nie będą wydane przed ukończeniem Walnego Zgromadzenia.

1789

## „Wirek Kopalnie, Spółka Akcyjna, Godula“

Do Rady Nadzorczej w miejsce ustępującego P. Oskara Vogta, wybrano P. Dr. Ernesta Fuknera z Świętochłowic.

Statut Spółki uzgodniono z przepisami Kodeksu Handlowego.

1777



# POLSKI BANK KOMUNALNY

SPÓŁKA AKCYJNA

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

STAN CZYNNY	zł	zł
Kasa, Bank Polski, P. K. O., banki państwowe, bony Funduszu Inwestycyjnego . . . . .	2 155 799.45	
Waluty zagraniczne . . . . .	39 071.85	
Papiery wartościowe własne:		
a) pożyczki państwowe (w tem bilety skarbowe zł 5 500 000)	7 583 652.72	
b) papiery hipoteczne . . . . .	2 453 895.79	
c) akcje . . . . .	134 114.70	10 171 663.21
Udziały i akcje w przedsiębiorstwach konsorcjalnych . . . . .	758 666.45	
Banki krajowe . . . . .	3 074 618.21	
Weksle zdyskontowane . . . . .	4 674 574.87	
Rachunki bieżące:		
a) zabezpieczone . . . . .	2 202 822.77	
b) niezabezpieczone . . . . .	568 174.35	2 770 997.12
Pożyczki terminowe . . . . .	42 334 994.28	
Nieruchomości . . . . .	2 230 130.65	
Różne rachunki . . . . .	3 016 738.01	
Koszty, różnice kursowe i t. p.	433 324.58	
Długoterminowe pożyczki obligacyjne . . . . .	15 701 466.00	
	<u>87 362 044.68</u>	

STAN BIERNY	zł	zł
Kapitały własne:		
a) zakładowy . . . . .	5 000 000.00	
b) zapasowy zwyczajny . . . . .	627 033.12	
c) „ obligacyjny . . . . .	435 345.39	
d) specjalny fundusz rezerw. . . . .	595 868.43	
e) fundusz amortyzacyjny . . . . .	176 911.52	6 835 158.46
Wkłady:		
a) terminowe . . . . .	7 713 717.47	
b) à vista . . . . .	4 824 365.43	
c) specjalne . . . . .	40 671 504.72	53 209 587.62
Rachunki bież. (saldo kredytowe)	18 954.41	
Zobowiązania inkasowe . . . . .	892.58	
Redyskonto weksli . . . . .	460 990.00	
Banki krajowe . . . . .	8 423 126.83	
Różne rachunki (w tem fundusz umorzenia obligacyj i na odpłat kuponów zł 339 439.13) . . . . .	1 744 017.29	
Procenty, prowizje i różne zyski	967 851.49	
Obligacje . . . . .	15 701 466.00	
	<u>87 362 044.68</u>	
Gwarancje . . . . .	zł 182 200.00	
Inkaso . . . . .	„ 102 797.01	
		1791

## „Kolej Lokalna Kraków—Kocmyrzów”, Sp. Akc. w likwidacji

### II ogłoszenie o otwarciu likwidacji Spółki

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszów Spółki Akcyjnej „Kolej Lokalna Kraków—Kocmyrzów” uchwaliło w dn. 23 maja 1936 r.

#### otwarcie likwidacji Spółki

z dniem 1 czerwca 1936.

Wobec tego wzywa się wierzycieli Spółki do zgłoszenia ich wierzycielności do dn. 1 marca 1937 r. w Biurze Małopolskich Kolei Lokalnych we Lwowie, przy ul. Jagiellońskiej Nr. 1 II p.

Kolej Lokalna Kraków—Kocmyrzów S. A.  
w likwidacji

Robert Ceceniowski mp., Dr. Julian Kaczkowski mp., Mgr. Bolesław Kaczmarski mp., Prof. Dr. Adam Krzyżanowski mp.

1793

## Bank für Handel und Gewerbe Poznań Poznański Bank dla Handlu i Przemysłu

Spółka Akcyjna

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

STAN CZYNNY. — Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim, P. K. O. i Banku Gospodarstwa Krajowego zł 694 344.10; Waluty zagraniczne zł 54 548.75; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 578 041.34, b) papiery hipoteczne zł 73 525.41, c) akcje zł 145 245.10; Razem zł 796 811.85; Udziały i akcje w przedsiębiorstwach konsorcjalnych zł 503 500.00; Banki krajowe zł 261 802.59; Banki zagraniczne zł 156 056.72; Weksle zdyskontowane zł 1 294 433.01; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 7 419 022.79, b) niezabezpieczone zł 663 353.63, Razem zł 8 082 376.42; Pożyczki terminowe zł 771 356.92; Należności z tyt. układów konwersyjnych zł 137 347.03; Różne rachunki zł 214 411.84; Koszty różnice kursowe i t. p. zł 252 625.77. Oddziały zł 1 581 990.89; Suma bilansowa zł 14 801 605.89

Akcepty Banku Akceptacyjnego zł 20 500.00.

STAN BIERNY. — Kapitały własne: a) zakładowy zł 2 000 000.00, b) zapasowy zł 317 823.45, Razem zł 2 317 823.45; Wkłady: a) terminowe zł 4 424 986.41, b) à vista zł 2 388 726.36. Razem zł 6 813 712.77; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 2 554 780.46; Zobowiązania inkasowe zł 60.93; Redyskonto weksli zł 148 055.05; Dyskonto akceptów Banku Akceptacyjnego zł 20 500.00; Banki krajowe zł 476 047.21; Banki zagraniczne zł 386 900.56; Różne rachunki zł 190 131.15; Procenty, prowizje i różne zyski zł 345 545.16; Oddziały zł 1 548 049.15; Suma bilansowa zł 14 801 605.89.

Bank Akceptacyjny zł 20 500.00; Gwarancje zł 513 212.66; Inkaso zł 1 070 658.02. 1784

## Górnośląski Bank Związkowy

Spółka Akcyjna, Chorzów I

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

STAN CZYNNY. — Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim i P. K. O. zł 68 824.64; Waluty zagraniczne zł 252.32; Papiery wartościowe własne: a) bilety skarbowe zł 450 000.00, b) pożyczki państwowe zł 87 155.50, c) akcje zł 41 500.00 = zł 578 655.50; Udziały i akcje w przedsiębiorstwach konsorcjalnych zł 453 000.00; Banki krajowe zł 4 898 392.58; Banki zagraniczne zł 8 863.81; Weksle zdyskontowane zł 104 681.40; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 299 161.60, b) niezabezpieczone zł 182 471.58 = zł 481 633.18; Pożyczki terminowe zł 258 657.45; Nieruchomości zł 159 871.25; Różne rachunki zł 3 459.06; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 61 580.98; Razem zł 7 077 872.17.

STAN BIERNY. — Kapitały własne: a) zakładowy zł 1 000 000.00, b) zapasowy zł 145 000.00, c) inne rezerwy zł 104 331.34, d) fundusz amortyzacyjny zł 31 200.00 = zł 1 280 531.34; Wkłady: a) terminowe zł 37 322.50, b) à vista zł 198 419.13 = zł 235 741.63; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 81 798.90; Zobowiązania inkasowe zł 2 219.00; Banki krajowe zł 470 316.50; Banki zagraniczne zł 4 825 767.47; Różne rachunki zł 98 967.88; Procenty, prowizje i różne zyski zł 82 529.45; Razem zł 7 077 872.17.

Inkaso zł 65 073.53.

1795

### II OGŁOSZENIE

Dn. 26 czerwca 1935 r. Walne Zgromadzenie

Towarzystwa Eksploatacji Lasów „TEL”, Spółka Akcyjna

Warszawa, Sienkiewicza 10

uchwaliło

#### ZMNIJSZYĆ KAPITAŁ AKCYJNY SPÓŁKI

wynoszący zł 320 000.00 do zł 192 000.00, t. j. o zł 128 000.00 i wzywa wierzycieli Spółki, w myśl art. 441 K. H., do ewentualnego zgłoszenia sprzeciwów pod adresem siedziby Spółki.

1659-27-30

# Godula, Spółka Akcyjna, Chebzie

Bilans zamknięcia na dz. 31 grudnia 1935 r.

**AKTYWA.** — I. Majątek stały: A. Kopalnie i zakłady: 1) Grunty zł 942 449.57; 2) Budynki: Fabryczne: Kop. Gotard zł 851 322.68, Kop. Litandra zł 312 285.67, Kop. Paweł zł 651 310.94, Koksownia Orzegów zł 196 746.04, Cegielnie zł 133 297.86, Fabryka gwoździ zł 34 758.50, Zarząd główny zł 239 899.08, Kop. Fryderyka zł 4 509.58 = zł 2 424 130.35; Gospodarcze: Kop. Gotard zł 101 083.28, Kop. Litandra zł 44 776.32, Kop. Paweł zł 18 505.39, Koksownia Orzegów zł 19 299.26, Cegielnie zł 2 953.75, Fabryka gwoździ zł 18 623.58, Zarząd główny (przy domach mieszkalnych) zł 434 486.20 = zł 639 727.78; Mieszkalne: Zarząd główny zł 10 574 598.75; 3) Maszyny i urządzenia: Kop. Gotard zł 4 570 006.65, Kop. Litandra zł 5 918 081.44, Kop. Paweł zł 2 192 378.32, Koksownia Orzegów zł 1 145 598.20, Cegielnie zł 117 555.93, Fabryka gwoździ zł 2 049 896.71 = zł 15 993 516.25; 4) Inwentarz zakładowy i biurowy: Żywy kop. Paweł zł 920.00; Martwy: kop. Gotard zł 47 545.50, kop. Litandra zł 33 657.45, kop. Paweł zł 72 929.45, Koksownia Orzegów zł 14 930.82, Fabryka gwoździ zł 38 275.28, Zarząd główny zł 375 974.25 = zł 584 232.75; 5) Substancja węglowa: kop. Gotard zł 557 669.75, kop. Litandra zł 295 776.88, kop. Paweł zł 293 957.98, Pozostałe pola górnicze zł 280 747.00 = zł 1 428 151.61; 6) Nowe budowle: Otwarcie nowego poziomu na kop. Litandra zł 681 852.05 = zł 33 268 659.11; B. Dobra Śląskie: 1) Grunty: Folwark Chudów zł 408 635.18, folwark Czarny Las zł 57 276.00, folw. Paniowy zł 749 203.96 = zł 1 215 115.14; 2) Budynki: Fabryczne: Gorzelnia zł 50 265.31, Mleczarnia zł 12 656.94 = zł 62 912.25, Gospodarcze: Chudów zł 52 211.26, Czarny Las zł 74 847.52, Paniowy zł 68 493.84 = zł 195 552.62, Mieszkalne: Chudów zł 45 781.35, Czarny Las zł 49 054.40, Paniowy zł 73 026.73 = zł 167 862.48; 3) Maszyny i urządzenia: Gorzelnia zł 1 871.99, Mleczarnia zł 21 926.62 = zł 23 798.61; 4) Inwentarz: Żywy: Chudów zł 45 450.00, Czarny Las zł 17 600.00, Paniowy zł 56 069.40 = zł 119 119.40; Martwy: Chudów zł 17 889.75, Czarny Las zł 20 530.04, Paniowy zł 25 422.08, Gorzelnia zł 412.85, Mleczarnia zł 3 460.42 = zł 67 715.14, razem zł 1 852 075.64; C. Leśnictwo Bujaków: 1) Budynki: Gospodarcze zł 1 456.44, Mieszkalne zł 22 907.58 = zł 24 364.02; 2) Inwentarz zł 132.00 = zł 24 496.02 = zł 35 145 230.77; D. Domeny Małopolskie: 1) Grunty zł 7 411 006.42; 2) Budynki: Fabryczne zł 79 038.29, Gospodarcze zł 59 984.11, Mieszkalne zł 556 294.97 = zł 695 317.37; 3) Kolejki leśne zł 1 380 056.31; 4) Tartaki zł 251 487.55; 5) Inwentarz zł 87 950.08; 6) Uprawnienia naftowe zł 422 750.00 = zł 10 248 567.73; II. Majątek płynny: A. Zarząd główny: 1) Gotówka w kasie i bankach zł 61 922.25; 2) Papiery procentowe zł 230 368.00; 3) Akcje i udziały zł 17 317 424.12; 4) Weksle w portfelu zł 18 900.00; 5) Materjały zł 1 029 969.48; 6) Produkty zł 869 031.40; 7) Dłużnicy: Odbiorcy zł 2 445 549.90, Dostawcy zł 97 853.79, Należn. hipoteczne zł 44 014.33, Domeny Małop. zł 6 091 633.85, Różni zł 3 667 381.77 = zł 12 346 433.64 = zł 31 874 048.89; B. Dobra Śląskie: 1) Gotówka w kasie i P. K. O. zł 9 222.34; 2) Materjały zł 7 586.45; 3) Ziemniopłydy zł 36 784.41; 4) Różni dłużnicy zł 187 843.61 = zł 241 436.81; C. Leśnictwo Bujaków: 1) Gotówka w kasie zł 393.70; 2) Remanenty zł 2 326.50; 3) Różni dłużnicy zł 28 055.68 = zł 30 775.88; D. Domeny Małopolskie: 1) Gotówka w kasie i bankach zł 13 730.65; 2) Papiery wartościowe zł 2 160.00; 3) Weksle w portfelu zł 145 200.00; 4) Remanenty zł 196 579.99 = zł 357 670.64; 5) Dłużnicy: Odbiorcy zł 98 771.82, Kaucje złożone zł 1 272.91, Różni zł 21 056.38, Akordanci zł 83 702.37, Wątpliwe należności zł 26 200.81 = zł 231 004.29 = zł 588 674.93; III. Inne aktywa: Sumy przechodnie: 1) Zarząd główny zł 195 209.23; 2) Leśnictwo Bujaków zł 5 432.00; 3) Domeny Małopolskie zł 42 822.26; 4) Przejściowy rk. odsetek Liebieg & Co. zł 2 129 247.91 = zł 2 372 711.40; IV. Strata 1934 r. zł 1 135 027.85; Strata 1935 r.: Kopalnie i zakłady zł 1 058 937.13; Domeny Małopolskie zł 332 978.03 = zł 1 391 915.16, mniej zyski: Dobra Śląskie zł 158 106.70; Leśnictwo Bujaków zł 36 082.43 = zł 194 189.13 = zł 1 197 726.03 = zł 2 332 753.88; **Razem zł 82 834 200.29.**

**PASYWA.** — I. Kapitały własne: 1) Kapitał akcyjny zł 18 000 000.00; 2) Kapitał zapasowy zł 3 316 464.43; 3) Kapitał rezerwowy zł 923 838.21; 4) Fundusz wątpliwych na-

leżności zł 66 727.79 = zł 22 307 030.43; II. Kapitał amortyzacyjny: Stan na dzień 1. I 1935 r. zł 9 724 180.89; Odpisano zł 81 183.11 = zł 9 642 997.78; Dopisano zł 1 094 768.12 = zł 10 737 765.90; III. Specjalny rk. przejściowy różnic kursowych: Zaliczono w 1935 r. zł 545 290.27, mniej: Saldo czynne 1934 r. zł 48 433.55; Różnica czynna 1935 r. zł 270 672.82 = zł 319 106.38 = zł 226 183.89; IV. Zobowiązania: 1) Banki zł 29 809 968.33; 2) Dostawcy zł 332 632.55; 3) Odbiorcy zł 16 583.36; 4) Zobowiązania hipoteczne zł 120 000; 5) Kaucje pobrane zł 9 925.62; 6) Różni zł 4 740 300.20 = zł 34 909 530.06; Dóbr Śląskich zł 1 212.04; Leśnictwa Bujaków zł 257.45 = zł 34 910 999.55; V. Inne pasywa: Sumy przechodnie (Wpływy okresu przyszłego) zł 42 817.99; VI. Domeny Małopolskie: 1) Fundusz wątpliwych należności zł 35 349.90; 2) Kapitał amortyzacyjny: Stan na dzień 1. I 35 r. zł 1 019 157.01; Odpisano zł 69 873.59 = zł 949 283.42; Dopisano zł 187 675.00 = zł 1 136 958.42 = zł 1 172 308.32; 3) Specjalny rk. przejściowy różnic kursowych: Stan na dzień 1. I 35 r. zł 2 552 506.10; Odpisano zł 24 825.79 = zł 2 527 682.31; 4) Zobowiązania: Banki zł 24 143.94; Zaległe podatki zł 15 157.03; Dostawcy zł 4 396.30; Odbiorcy zł 144 262.62; Godula S. A. zł 6 091 633.85; Różni zł 107 239.43; J. Liebieg & Co. zł 4 438 876.36 = zł 10 825 709.53 = zł 14 525 700.16; 5) Inne pasywa: Sumy przechodnie zł 83 702.37; **Razem zł 82 834 200.29.**

**STRATY.** — I. A. Kopalnie i zakłady: 1) Koszty ruchu kopalń zł 10 372 996.53; 2) Koszty ruchu koksowni zł 2 847 094.52; 3) Koszty utrzymania cegielni zł 12 053.02; 4) Koszty utrzymania fabryki gwoździ zł 22 047.96; 5) Koszty utrzymania domów mieszkalnych zł 651 820.05 = zł 13 906 012.08; 6) Zmniejszenie zapasów kopalń zł 444 807.72; 7) Zmniejszenie zapasów koksowni zł 149 324.25; 8) Zmniejszenie zapasów cegielni zł 26 900.78; 9) Zmniejszenie zapasów fabryki gwoździ zł 59 982.88 = zł 681 015.63; 10) Straty na materiałach zł 97 422.74; 11) Straty na budynkach zł 1 013.39; 12) Koszty administracji i emerytury zł 1 652 620.25; 13) Koszty sądowe, adwokackie i notarialne zł 61 243.20; 14) Odsetki i koszty kredytu zł 1 994 067.71; 15) Podatki i opłaty zł 280 861.98; 16) Odszkodowania umowne zł 102 802.74; 17) Różnice kursowe zł 6 901.60; 18) Różne rozchody zł 42 793.67; 19) Odpisy na dłużnikach zł 2 508 507.66; B. Dobra Śląskie: 1) Koszty ruchu dóbr zł 609 846.32; 2) Koszty ruchu gorzelni zł 33 259.19; 3) Koszty ruchu mleczarni zł 169 103.05; 4) Różne wydatki zł 9 013.80 = zł 821 222.36; C. Leśnictwo Bujaków: Koszty ruchu zł 55 718.04; D. Domeny Małopolskie: 1) Koszty ruchu nadleśnictwa zł 548 525.04; 2) Koszty ruchu kolejek zł 94 349.62; 3) Koszty utrzymania tartaków zł 6 011.48; 4) Koszty administracji ogólnej zł 110 655.13; 5) Odsetki i koszty kredytu zł 231 429.09; 6) Podatki i opłaty Zarządu zł 12 334.13; 7) Różnice kursowe zł 10 816.32; 8) Koszty sądowe, adwokackie i notarialne zł 27 438.90; 9) Różne rozchody zł 8 552.06; 10) Strata przy rozebraniu kolejki zł 69 256.99 = zł 1 119 368.76; II. Amortyzacja: Godula S. A. zł 1 094 768.12; Domeny Małopolskie zł 187 675.00 = zł 1 282 443.12; III. Strata 1934 r. zł 1 135 027.85; **Razem zł 25 749 042.78.**

**ZYSKI.** — I. A. Kopalnie i zakłady: 1) Przychody kopalń zł 14 527 789.33; 2) Przychody koksowni zł 3 426 244.29; 3) Przychody cegielni zł 21 481.04; 4) Przychody fabryki gwoździ zł 50 377.54; 5) Przychody domów mieszkalnych zł 915 971.00 = zł 18 941 863.20; 6) Czynnysze dobywcze zł 736 578.00; 7) Czynnysze z dzierżawy cegielni-wapienników zł 7 264.06; 8) Czynnysze z pol. gruntów i szos zł 19 552.84; 9) Dochody z akcji i udziałów zł 84 743.34; 10) Odsetki zł 46 521.89; 11) Różnice kursowe zł 1 433 868.75; 12) Zyski na budynkach zł 19 113.04; 13) Różne dochody zł 81 588.52 = zł 2 429 230.44; B. Dobra Śląskie: 1) Przychody dóbr zł 683 221.64; 2) Przychody gorzelni zł 33 437.15; 3) Przychody mleczarni zł 177 380.36; 4) Przychody z dzierżawy zł 12 575.10; 5) Różne dochody zł 72 714.81 = zł 979 329.06; C. Leśnictwo Bujaków: Przychody zł 91 800.47; D. Domeny Małopolskie: 1) Przychody nadleśnictwa zł 957 987.58; 2) Przychody kolejek zł 7 143.23; 3) Różne dochody zł 8 934.92 = zł 974 065.73; II. Racunek zysków i strat: Strata 1934 r. 1 135 027.85; Strata 1935 r.: 1) Zakłady i kopalnie zł 1 058 937.13; 2) Małopolskie Domeny zł 332 978.03 = zł 1 391 915.16, mniej zyski: Dobra Śląskie zł 158 106.70; 4) Leśnictwo Bujaków zł 36 082.43 = zł 194 189.13 = zł 1 197 726.03 = zł 2 332 753.88; **Razem zł 25 749 042.78.**

I OGŁOSZENIE  
XVI ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE  
AKCJONARJUSZÓW

## Firmy C. Hartwig, Sp. Akc.

odbędzie się w Poznaniu w dn. 17 sierpnia o godz. 11 w sali posiedzeń Banku Związku Spółek Zarobkowych, pl. Wolności 15 z następującym porządkiem obrad:

- 1) Zagajenie i wybór przewodniczącego;
- 2) Sprawozdanie Zarządu z czynności za lata obrotowe 1934 i 1935, przedłożenie odnośnych bilansów i rachunków strat i zysków;
- 3) Sprawozdanie Rady Nadzorczej;
- 4) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdań, bilansów i rachunków strat i zysków za lata 1934 i 1935, udzielenie pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej oraz powzięcie uchwały co do pokrycia strat przez odpisanie funduszu zapasowego i amortyzacyjnego oraz przez obniżenie kapitału zakładowego o zł 1 800 000.00 i to przez zmianę § 3 statutu w ten sposób, że akcje uprzywilejowane serji A, nominalnej wartości zł 200.00 zmienia się na akcje serji C, poczem akcje serji C, w nominalnej wartości zł 1 900 000.00, umniejsza się do kwoty zł 190 000.00, a akcje serji B, w nominalnej wartości zł 100 000.00, umniejsza się do kwoty zł 10 000.00;
- 5) Podwyższenie kapitału zakładowego o zł 1 000 000.00 przez zmianę § 3 statutu w ten sposób, że otrzyma on brzmienie: „Kapitał akcyjny Spółki wynosi zł 1 200 000.00 jest podzielony na 12 000 sztuk akcji po zł 100.00 i składa się z dwóch seryj, mianowicie: serji I nom. z 10 000.00 akcji uprzywilejowanych, serji II nom. z 1 900 000.00 akcji zwyczajnych, brzmiających na okaziciela. Zarząd może podług uznania wydać więcej sztuk akcji na jednym płaszczu. Akcje serji I są imienne i uprzywilejowane w ten sposób, że przy zlikwidowaniu Spółki mieć będą pierwszeństwo na równych prawach do kwoty nominalnej przed akcjami serji II. Każda akcja 100-złotowa serji I upoważnia do 10 głosów, a każda akcja 100-złotowa serji II upoważnia do 1 głosu”;
- 6) Uchwalenie następujących dalszych zmian statutu Spółki: § 2. otrzymuje brzmienie: „Przedmiotem przedsiębiorstwa jest: Ekspedycja lądowa i wodna, żegluga, clenie, magazynowanie, urządzenie i utrzymywanie domów skladowych publicznych z wydawaniem dowodów skladowych, wydawanie pożyczek pod zastaw towarów przyjętych na skład i dowodów skladowych, ubezpieczenie i handel towarami”. § 4 otrzymuje brzmienie: „Zarząd składa się stosownie do postanowienia Rady Nadzorczej z jednej lub więcej osób. Rada Nadzorcza ma prawo mianowania i odwoływania członków Zarządu. Rada Nadzorcza zawiera kontrakty służbowe z członkami Zarządu i ustala ich czas trwania. Jeżeli Zarząd składa się z kilku osób, natenczas do zastępowania Spółki uprawnieni są dwaj członkowie Zarządu wspólnie, lub też jeden członek łącznie z prokurentem lub dwaj prokurenci, ci ostatni w granicach prawem przewidzianych. Natomiast jeżeli Zarząd składa się z jednej osoby, wtenczas do zastępowania Spółki uprawniony jest ten jeden członek lub dwaj prokurenci jak wyżej. Zarząd mianuje i odwołuje kierowników Oddziałów oraz prokurentów. Zarząd sporządza bilans Spółki i przedkłada go Radzie Nadzorczej w trzech miesiącach po ukończeniu roku obrotowego. Zarząd jest obowiązany zarządzać majątkiem i interesami Spółki oraz spełniać swe obowiązki ze starannością sumiennego kupca, stosować się do przepisów ustaw, statutu i regulaminu, ustalonego przez Radę Nadzorczą i zachować tajemnicę handlową”. § 5. otrzymuje brzmienie: „Rada Nadzorcza składa się przynajmniej z 5 członków wybranych przez Walne Zgromadzenie na przeciąg 3 lat. Rokrocznie ustępuje część Rady Nadzorczej, a to w pierwszych dwóch latach urzędowania po 2 członków, a w trzecim roku reszta członków. W pierwszych dwóch latach oznaczy ustępujących losowanie, następnie ustępują członkowie Rady Nadzorczej według starszeństwa w urzędowaniu. Ponowny wybór jest dozwolony”. § 6. otrzymuje brzmienie: „Rada Nadzorcza wybiera prezesa i jego zastępcę. Rada Nadzorcza ustanawia sama dla siebie swój regulamin. Radę Nadzorczą zastępuje prezes lub jego zastępca”. § 7. otrzymuje brzmienie: „Zwyczajne Walne Zgromadzenie powinno być zwołane najpóźniej w piątym miesiącu roku obrotowego.

Walne Zgromadzenie zwołuje Zarząd lub w wypadkach przewidzianych w art. 393 § 2. k. h. Rada Nadzorcza. Uprawnieni do uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu są właściciele akcji imiennych i świadectw tymczasowych, jeżeli są zapisani do księgi akcyjnej przynajmniej na tydzień przed odbyciem Walnego Zgromadzenia. Akcje na okaziciela dają prawo uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu, jeżeli zostaną złożone w Spółce przynajmniej na tydzień przed terminem Zgromadzenia i nie będą odebrane przed jego ukończeniem. Zamiast akcji mogą być złożone zaświadczenia, wydane na dowód złożenia akcji zgodnie z art. 399 § 2. k. h.". §§ 9 i 10 skreśla się. § 11. otrzymuje numerację 9. § 12. otrzymuje numerację 10, i następujące brzmienie: „Ogłoszenia obowiązkowe pochodzące od Spółki powinny być umieszczone w pismach prawem przewidzianych”;

7) Wybór Rady Nadzorczej.

Do uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu uprawnieni są posiadacze akcji na okaziciela, którzy najpóźniej do poniedziałku 10 sierpnia r. b. włącznie złożą w kasie Zarządu Spółki w Poznaniu, ul. Towarowa 20, akcje same lub zaświadczenie na złożone akcje po myśli art. 399 § 2. k. h., właściciele zaś akcji imiennych, jeżeli będą zapisani do księgi akcyjnej przynajmniej na tydzień przed terminem Walnego Zgromadzenia.

C. Hartwig, Spółka Akcyjna, Zarząd.

Poznań, dn. 18 lipca 1936 roku.

1797

## „TRI“ Towarzystwo Robót Inżynierskich Spółka Akcyjna w Poznaniu

podaje do wiadomości, że w dn. 30 lipca b. r. o godz. 12 w poł. odbędzie się w biurze Spółki w Warszawie, ul. Sewerynow 5 m. 4

### ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZÓW

z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Zagajenie Walnego Zgromadzenia i wybór Przewodniczącego;
- 2) Sprawozdanie Zarządu i Rady Nadzorczej za 1935 r., rozpatrzenie bilansu i rachunku strat i zysków oraz udzielenie pokwitowania Zarządowi i Radzie Nadzorczej;
- 3) Upoważnienie Zarządu do zbywania i obciążania nieruchomości;
- 4) Wybory uzupełniające do Rady Nadzorczej;
- 5) Wolne wnioski.

Akcjonariusze, pragnący wziąć udział w powyższym Walnym Zgromadzeniu, winni złożyć swoje akcje lub świadectwa depozytowe na 7 dni przed Zgromadzeniem t. j. do dn. 23./VII b. r. włącznie — w biurach Spółki w Poznaniu, ul. Łukaszczyca 11/13 lub w Warszawie, ul. Sewerynow 5 m. 4.

1786

## BANK HANDLOWY W ŁODZI Spółka Akcyjna

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa, Bank Polski, P. K. O., banki państwowe, bony Funduszu Inwestycyjnego zł 917.83; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 99.00, b) akcje zł 131 584.77, Razem zł 131 683.77; Banki krajowe zł 1 958.12; Banki zagraniczne zł 344.88; Weksle zdyskontowane zł 36 758.87; Rachunki bieżące: a) zabezpieczone zł 636 205.45, b) niezabezpieczone zł 28 177.97, Razem zł 664 383.42; Nieruchomości zł 1 804 553.64; Różne rachunki zł 693 838.42; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 8 016 893.63; Oddziały zł 381 693.21; **Ogółem zł 11 733 025.79.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 4 400 000.00, b) fundusz amortyzacyjny zł 266 638.46, Razem zł 4 666 638.46; Rachunek wierzycieli w myśl układu zł 73 096.85; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 37 046.16; Banki zagraniczne zł 507 015.16; Różne rachunki zł 70 372.21; Procenty, prowizje i różne zyski zł 5 997 162.74; Oddziały zł 381 694.21; **Ogółem zł 11 733 025.79.**

Zabezpieczenie hipoteczne na nieruchomościach Banku zł 2 652 000.00; Inkaso zł 9 680.00.

1798

Francuska Spółka Akcyjna  
**Spółka Galicyjska Kopalń**  
**Compagnie Galicienne de Mines**  
 Société Anonyme

Bilans na dz. 31 grudnia 1935 r.

**AKTYWA.** — I. Majątek stały: Nadania i wyłączności górnicze zł 269 935.96; Place zł 492 871.45; Badania, poszukiwania górnicze, wiercenia zł 427 913.35; Urządzenia zewnętrzne zł 236 229.74; Budynki mieszkalne zł 2 093 086.57; Budynki kopalniane koło szybów zł 1 806 818.39; Szyby Nr. 1 i Nr. 2 zł 2 375 294.14; Urządzenia techniczne zł 4 565 530.71; Inwentarz zakładowy i biurowy: a) żywy zł 17 411.80, b) martwy zł 2 094 714.64; Roboty górnicze zł 626 011.71; II. Majątek płynny: Gotówka w kasie i w bankach zł 139 600.87; Portfel papiery procentowe zł 32 736.00; Towary w magazynie: magazyn główny zł 292 893.14, zapas węgla zł 123 196.50; Rachunki bieżące: Odbiorcy zł 429 767.51; Dostawcy zł 4 558.04; Różni zł 17 679.91; Wątpliwe należności zł 17 882.54; Depozyty i kaucje zł 11 186.81; Należności państwowe zł 130 467.34; III Różne: Zyski i straty (lata od 1928 do 1934 włącznie) zł 542 587.89; Zmniejszenie wartości majątku (zaliczki na poczet podatku majątkowego wpłacone w Polsce od 1923 r.) zł 146 434.04; Zyski i straty: Rok sprawozdawczy 1935 zł 103 445.86; **Ogółem aktywów zł 16 998 254.91.**

**PASYWA.** — I. Kapitał: Kapitał zakładowy zł 4 195 804.19; II. Amortyzacja ogólna: Saldo na dz. 31/XII 1934 r. zł 6 822 538.87; Amortyzacja na 1935 r. zł 189.216.00; III. Różne: Zobowiązania: Société Générale de Credit Industriel et Commercial zł 5 418 661.15; Dostawcy zł 248 415.10; Odbiorcy zł 802.29; Różni zł 96 924.58; Sumy przechodnie zł 25 892.73; **Ogółem pasywów zł 16 998 254.91.**

U w a g a: Ogólna kwota zobowiązań zagranicznych (poza Polską) wynosi zł 5 458 961.43.

**Rachunek zysków i strat za 1935 r.**

**DEBET.** — Koszty administracji ogólnej zł 308 317.57; Koszty fabrykacji zł 1 971 047.42; Koszty sprzedaży zł 71 409.92; Koszty kredytów zł 8 989.28; Podatki państwowe i komunalne zł 106 487.78; Różnice kursowe zł 201.95; Odpisy amortyzacyjne zł 189 216.00; **Razem zł 2 655 669.92.**

**KREDYT.** — Sprzedaż węgla zł 2 465 544.64; Odszkodowanie, otrzymane za tonnaże niesprzedane zł 73 890.00; Eksploatacja majątku zł 12 741.67; Skonta zł 47.75; Saldo: strata za 1935 r. zł 103 445.86; **Razem zł 2 655 669.92.**

1780

**BANK SPÓŁEK NIEMIECKICH W POLSCE, SPÓŁKA AKCYJNA, ŁÓDŹ**

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim, P. K. O., Banku Gospodarstwa Krajowego i w Państwowym Banku Rolnym zł 300 645.75; Waluty zagraniczne zł 28 116.97; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 52 214.28, b) papiery hipoteczne zł 2 318.00, c) akcje zł 20 895.75, Razem zł 75 428.03; Udziały i akcje w przedsiębiorstwach konsorcjalnych zł 372 000.00; Banki krajowe zł 64 554.31; Banki zagraniczne zł 282 088.83; Weksle zdyskontowane zł 2 337 840.13; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 983 505.78, b) niezabezpieczone zł 397 626.25, Razem zł 1 381 132.03; Pożyczki terminowe zł 880 223.86; Należności z tyt. układów konwersyjnych zaopatrzonych w akcept Banku Akceptacyjnego zł 16 714.58; Nieruchomości zł 849 966.62; Różne rachunki zł 78 785.55; Koszty i t. p. zł 100 676.78; **Suma bilansowa zł 6 768 173.44.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 1 500 000.00, b) zapasowy zł 96 557.00, c) inne rezerwy zł 67 610.00, d) fundusz amortyzacyjny zł 57 487.42, Razem zł 1 721 654.42; Wkłady: a) terminowe zł 1 061 232.37, b) à vista zł 1 122 723.36, razem zł 2 183 955.73; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 1 349 060.18; Zobowiązania inkasowe zł 21 792.28; Redyskonto weksli zł 571 971.84; Banki krajowe zł 533 797.33; Banki zagraniczne zł 37 956.51; Różne rachunki zł 149 665.72; Procenty, prowizje i różne zyski zł 198 319.43; Gwarancje zł 92 818.43; Inkaso zł 764 152.46.

1794

**Bank Towarzystw Spółdzielczych**

Spółka Akcyjna

Bilans surowy du. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa i sumy do dyspozycji w Banku Polskim, P. K. O., Banku Gospodarstwa Krajowego oraz bony bezprocentowe Funduszu Inwestycyjnego zł 301 889.15; Waluty zagraniczne zł 21 564.46; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 431 193.60, b) papiery hipoteczne zł 204 121.44, c) akcje zł 189 851.98, Razem zł 825 167.02; Banki krajowe zł 232 288.34; Banki zagraniczne zł 91 050.17; Weksle zdyskontowane zł 3 553 956.79; Rachunki bieżące (saldo debetowe): a) zabezpieczone zł 2 185 842.74, b) niezabezpieczone zł 21 028.77, Razem zł 2 206 871.51; Pożyczki terminowe zł 131 655.77; Należności z tytułu układów konwersyjnych, zaopatrzonych w akcept Banku Akceptacyjnego zł 1 910 267.83; Nieruchomości zł 4 756 971.50; Różne rachunki zł 2 693 811.31; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 346 026.50; Oddziały zł 322 674.56; **Ogółem zł 17 394 194.91.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 3 000 000.00, b) zapasowy zł 526 495.53, c) inne rezerwy zł 888 746.95, d) fundusz amortyzacyjny zł 592 283.81, Razem zł 5 007 526.29; Wkłady: a) terminowe zł 2 740 124.25, b) à vista zł 6 955 520.10, Razem zł 9 695 644.35; Rachunki bieżące (saldo kredytowe) zł 563 451.40; Zobowiązania inkasowe zł 4 875.84; Redyskonto weksli zł 707 627.82; Dyskonto akceptów Banku Akceptacyjnego 156 602.00; Banki krajowe zł 365 634.21; Banki zagraniczne zł 3 463.80; Wierzyciele hipoteczni zł 43 035.49; Różne rachunki zł 41 370.54; Procenty, prowizje, różne zyski zł 497 515.49; Oddziały zł 307 447.68; **Ogółem zł 17 394 194.91.**

Gwarancje zł 223 097.53; Inkaso zł 436 439.48.

1796

**Bank Handlowy w Warszawie**

Spółka Akcyjna

Bilans surowy w dn. 30 czerwca 1936 r.

**STAN CZYNNY.** — Kasa, Bank Pol., P. K. O., banki państw., bony Fund. Inwest. zł 4 047 100.83; Waluty zagraniczne zł 772 275.84; Papiery wartościowe własne: a) pożyczki państwowe zł 1 538 486.14, b) papiery hipoteczne zł 720 885.55, c) akcje zł 600 097.99, razem zł 2 859 469.68; Udz. i akc. w przedsiębiorstwach konsorc. zł 1 152 045.60; Banki krajowe zł 1 477 677.60; Banki zagraniczne zł 2 302 989.50; Weksle zdyskontowane zł 73 446 215.02; Rachunki bieżące: a) zabezpieczone zł 37 091 293.68, b) niezabezpieczone zł 7 321 902.55, razem zł 44 413 196.23; Pożyczki terminowe zł 1 566 431.70; Należn. z tyt. układów konwers. zł 2 796 103.00; Nieruchomości zł 10 703 363.11; Różne rachunki zł 4 251 139.08; Koszty, różnice kursowe i t. p. zł 3 083 939.49; Oddziały zł 19 234 570.74; Dłużn. z tyt. kred. akcept. i remb. zł 2 154 502.85; Należn. z tyt. tranz. dewizowych na term. i reportowych zł 5 329 809.91; **Ogółem zł 179 590 830.18.**

Udzielone gwarancje zł 11 207 900.67; Inkaso zł 13 577 407.93; **Razem zł 204 376 138.78.**

**STAN BIERNY.** — Kapitały własne: a) zakładowy zł 25 000 000.00, b) zapasowy zł 6 042.99, c) rezerwy zł 3 000 000.00, d) fundusz amortyzacyjny zł 103 644.83, razem zł 28 109 687.82; Wkłady: a) terminowe zł 9 149 650.79, b) na książeczki wkładowe zł 26 906 706.71, c) à vista zł 34 625 563.42, razem zł 70 681 920.92; Rachunki bieżące zł 16 283 141.25; Zobowiązania inkasowe zł 828 240.13; Redyskonto weksli zł 19 698 804.34; Dyskonto akceptów B-ku Akcept. zł 1 520 540.00; Banki krajowe zł 5 190 724.97; Banki zagraniczne zł 2 463 720.14; Różne rachunki zł 3 623 400.36; Procenty, prow. i różne zyski zł 4 460 178.32; Oddziały zł 19 253 406.34; Zobow. z tyt. kred. akcept. i remb. zł 2 154 502.85; Zobow. z tyt. tranz. dewizowych na term. i reportowych zł 5 322 562.74; **Ogółem zł 179 590 830.18.**

Zobow. z tyt. udziel. gwaranc. zł 11 207 900.67; Różni za inkaso zł 13 577 407.93; **Razem zł 204 376 138.78.**

1799

# ŚLĄSKI ZAKŁAD KREDTOWY, Sp. Akc. BIELSKO

Bilans surowy na dz. 30 czerwca 1936 r.

STAN CZYNNY		zł	zł
Kasa i sumy do dyspozycji . . . . .		1 375 186 07	
Waluty zagraniczne . . . . .		77 756 79	
Papiery wartościowe:			
pożyczki państwowe . . . . .	273 297 94		
papiery hipoteczne . . . . .	200 496 97		
akcje . . . . .	2 615 01	476 409 92	
Udziały i akcje w przeds. kon- sorcjalnych . . . . .		179 838 00	
Banki krajowe . . . . .		252 145 54	
Banki zagraniczne . . . . .		858 781 38	
Weksle zdyskontowane . . . . .		8 410 006 43	
Rachunki bieżące:			
zabezpieczone . . . . .	5 947 170 21		
niezabezpieczone . . . . .	1 489 800 80	7 436 971 01	
Nieruchomości . . . . .		406 523 84	
Różne rachunki . . . . .		342 905 07	
Koszty handlowe . . . . .		424 572 60	
Oddział . . . . .		846 404 01	
R-ki dewizowe na termin . . . . .		2 554 266 58	
		<u>23 641 767 27</u>	

STAN BIERNY		zł	zł
Kapitał zakładowy . . . . .	3 000 000 00		
zapasowy . . . . .	932 750 00		
Inne rezerwy . . . . .	1 696 000 00		
Fundusz amortyzacyjny . . . . .	27 900 00	5 656 650 00	
Wkłady:			
terminowe . . . . .	1 521 362 71		
à vista . . . . .	3 191 843 48	4 713 206 19	
R-ki bieżące . . . . .		6 743 497 23	
Redyskont weksli . . . . .		838 798 45	
Banki krajowe . . . . .		851 153 49	
Banki zagraniczne . . . . .		38 769 26	
Różne rachunki . . . . .		365 659 70	
Procenty, prowizje i t. p. . . . .		618 126 17	
Oddział . . . . .		1 220 355 79	
R-ki dewizowe na termin . . . . .		2 549 954 26	
Zyski z lat ubiegłych . . . . .		45 596 73	
		<u>23 641 767 27</u>	

Gwarancje . . . . . zł 1 526 384 66  
Inkaso . . . . . „ 843 421 12

1792

## I OGŁOSZENIE

### Likwidatorzy Stoczni Gdynskiej, Spółki Akcyjnej w likwidacji

podają do wiadomości PP. Akcjonariuszów, że w dn. 12 sierpnia 1936 r. o godz. 17 w lokalu biurowym Spółki w Gdyni, odbędą się

#### WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZÓW SPÓŁKI

z następującym porządkiem obrad:

1) Zatwierdzenie bilansu otwarcia likwidacji; 2) Sprawozdanie likwidatorów z ich dotychczasowej działalności; 3) Wybór uzupełniający członka Rady Nadzorczej.

Akcjonariusze, reprezentujący przynajmniej 1/10 część kapitału akcyjnego, mają możliwość zgłoszenia dodatkowych spraw na porządek obrad, które mogą być zamieszczone w ostatniemu (drugiemu) ogłoszeniu (§§ 8 i 9 statutu).

1800

## II OGŁOSZENIE

Likwidatorzy Firmy „DOLINA“ Przemysł Leśny, S. A. w likwidacji zwołują niniejszem

#### NADZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZÓW

które odbędzie się we środę dn. 12 sierpnia 1936 r. o godz. 11 w lokalu Spółki we Lwowie przy ul. Bocznej Brajerowskiej 4 z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie i zatwierdzenie protokołu poprzedniego Walnego Zgromadzenia; 2) Sprawozdanie likwidatorów; 3) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania i końcowego bilansu; 4) Zatwierdzenie ugody z Izłą Skarbową we Lwowie; 5) Rozwiązanie i wykreślenie Spółki; 6) Zwolnienie i udzielenie absolutorjum ustępującym likwidatorom; 7) Wnioski.

1761-29-30

## II OGŁOSZENIE

#### Zarząd Spółki Akcyjnej p. f.

### „DOM HANDLOWY ELMA“, Spółka Akcyjna w Warszawie

niniejszem podaje do wiadomości PP. Akcjonariuszów Spółki, że w dn. 4/VIII o godz. 6 po poł. w lokalu Spółki przy ul. Siennej 22 w Warszawie odbędzie się

#### ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE AKCJONARJUSZÓW SPÓŁKI

z następującym porządkiem dziennym:

1) Rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania, bilansu oraz rachunków i strat za 1935 r.; 2) Kwitowanie Zarządu Spółki z wykonania obowiązków; 3) Wybory członków Zarządu oraz Komisji Rewizyjnej.

1765-29-30

W ogłoszeniu firmy

### Lubelski Syndykat Rolniczy, S. A.

drukowanem w zesz. 29 tygodnika, w stanie biernym w poz. „Dłużnicy w rewindykacji” mylnie podano zł 1 681.42 — powinno być zł 1 631.42.

1788

## Przegląd Kobięcy

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY AKTUALJOM ŻYCIA KOBIECEGO I NAJNOWSZYM PRĄDOM MODY. „PRZEGLĄD KOBIECY” JEST W OBECNEJ CHWILI NAJBARDZIEJ OZDOBNYM KRAJOWYM PERJODYKIEM W SWOJEJ DZIEDZINIE. PRENUMERATA: ROCZNIE — zł 24; PÓŁROCZNIE — zł 12 50; KWARTALNIE — zł 6 50; EGZ. POJED. — zł 2 25. EGZEMPL. OKAZOWE NA ŻĄDANIE BEZPŁATNIE. REDAKCJA I ADMIN.: WARSZAWA, DŁUGA 45 (DOM WŁ.)  
TEL. 11-61-73.

## Przegląd Kobięcy

!!! Najwygodniej podróżować samolotem !!!

# PRAWO

---

# PRZEMYSŁOWE

---

ROZPORZĄDZENIE PREZYDENTA R. P. O PRAWIE PRZEMYSŁOWEM  
W BRZMIENIU USTAWY  
Z DNIA 10 MARCA 1934 ROKU  
Z OBJAŚNIENIAMI

---

ZEBRAŁ I OPRACOWAŁ

**Roman Stanisław Ślaski**

---

RADCA MINISTERSTWA  
PRZEMYSŁU I HANDLU

NAKŁADEM TYGODNIKA

---

„POLSKA GOSPODARCZA”

Cena egzemplarza w oprawie płóciennej . . . . . zł 20  
Z przesyłką poleconą . . . . . zł 21  
Z przesyłką za zaliczeniem . . . . . zł 22

Zamówienia na „PRAWO PRZEMYSŁOWE”  
przyjmuje Administracja tyg.

---

„POLSKA GOSPODARCZA”

WARSZAWA, UL. ELEKTORALNA 2, TELEFON Nr. 5-12-73

# TARYFA CELNA

wydana w formie kartkowej  
stałe uzupełniana  
według aktualnego stanu

Cena Taryfy zł 40.–

Cena „Uzupełnień” zł 7.–

■■■■■■■■■■ kwartalnie ■■■■■■■■■■

Nakładem Tygodnika

„POLSKA GOSPODARCZA”

# POLMIN

## Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych

CENTRALA: LWÓW, ULICA AKADEMICKA 7

TELEFONY: 102-20 do 102-23

### RAFINERJA W DROHOBYCZU

REPREZENTACJA W GDAŃSKU PRZEDSTAWICIELSTWA ZAGRANICZ-  
POLISH PETROLEUM COMPANY NE WE WSZYSTKICH STOŁECZNYCH  
KREBSMARKT 7/8 MIASTACH EUROPY

---

---

DZIĘKI DŁUGOLETNIJ PRAKTYCE RAFINE-  
RYJNEJ I DOŚWIADCZENIOM NA POLU TECH-  
NIKI SMARNICZEJ, DOSTARCZAMY PRODUK-  
TY SMAROWE NAJWYŻSZYCH GATUNKÓW  
PO JAK NAJŚCIŚLEJ SKALKULOWANYCH  
GENACH

WŁAŚCIWE ZASTOSOWANIE WYSOKOWAR-  
TOŚCIOWYCH OLEJÓW I SMARÓW „POLMIN”,  
DOSTOSOWANYCH DO WARUNKÓW PRACY  
WSZYSTKICH MASZYN I SILNIKÓW, ZAPEW-  
NIA UZYSKANIE WSZELKICH KORZYŚCI,  
ZWIĄZANYCH Z RACJONALNĄ GOSPODARKĄ  
SMARNICZĄ

---

---

### OLEJE I SMARY AUTOMOBILOWE „POLMIN”

SĄ DO NABYCIA WE WSZYSTKICH NASZYCH ODDZIAŁACH ORAZ  
W PIERWSZORZĘDNYCH SKŁADACH Z AKCESORJAMI SAMOCHODOWEMI

ODDZIAŁY: BIAŁYSTOK, BYDGOSZCZ, DOLINA, GDYNIA, JAROSŁAW,  
KALISZ, KRAKÓW, LUBLIN, LWÓW, ŁÓDŹ, PIŃSK, POZNAŃ,  
RÓWNE, SIEDLCE, STRYJ, SOSNOWIEC, TOMASZÓW MAZO-  
WIECKI, TORUŃ, WARSZAWA, WILNO

---

---