

PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

WYDAWANY NAKŁADEM KRAJOWEGO TOW. NAFTOWEGO WE LWOWIE

Rok VII

25 września 1932 r.

Zeszyt 18

Komitety Redakcyjne: J. ARNICKI, Dr. St. BARTOSZEWICZ, Prof. Inż. Z. BIELSKI, K. KOWALEWSKI, Dr. T. MIKUCKI, Inż. W. J. PIOTROWSKI, Prof. Dr. W. ROGALA, Dr. St. SCHÄTZEL, Inż. St. SULIMIRSKI, Dr. St. UNGER, Dr. I. WYGARD, Cz. ZAŁUSKI oraz STOW. POL. INŻ. PRZEM. NAFT.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: Dr. St. SCHÄTZEL.

Konrad KOWALEWSKI

Lwów

Sprzedaż benzyny a komuny i konsumenci

W formach sprzedaży produktów naftowych w Polsce, specjalnie w ostatnim dziesiętku lat, nastąpiła poważna zmiana. W pierwszych latach po wojnie światowej ścierały się jeszcze o formę sprzedaży derywatów ropnych dwa poglądy, z których pierwszy, zapożyczony z Rosji, wychodził z założenia wielkich przestrzeni, drugi zaś, przyjęty z dawnej Galicji, oparty był na bliskości terytorialnej producenta i konsumenta.

Podczas gdy tezę zasadniczą pierwszego poglądu była budowa dużych składów rejonowych, z których w okresie zimowym, a więc uciążliwej komunikacji, wysyłano mniejsze transporty do najbliższych okręgów — wychodził drugi z założenia nabywania towaru wyłącznie do natychmiastowej sprzedaży, a przeto pokrywania się tylko w miarę zapotrzebowania; posiadany zapas produktów miał mieć tylko wysokość, która zabezpieczała ciągłość prowadzenia interesu.

Pierwszy sposób był kosztowny, gdyż wymagał stosunkowo dużych kapitałów inwestycyjnych, a wskutek magazynowania znacznych zapasów produktów połączony był stale z wysokimi kosztami administracyjnymi. Drugi sposób łączył celowość z taniością, — przyczem, gdy system wielkich składów był konsekwencją pionowego rozwoju przemysłu, odgraniczał drugi dość wyraźnie produkcję towaru od jego sprzedaży, handel bowiem prowadzili tu przeważnie kupcy samoistni, którzy trudnili się wyłącznie handlem naftą, albowiem w swojej działalności kupieckiej kumulowali sprzedaż towarów rozlicznych gałęzi przemysłu i rolnictwa.

Rozwój naftowych organizacji handlowych w Polsce nie poszedł po wojnie światowej w kierunku zdecydowanym. Przedewszystkiem więc musieli przedstawiciele przemysłu małopolskiego przystosować się do pojęć zakorzenionych w b. zaborze rosyjskim przez wiele dziesiętków lat

współpracy z Rosją; poszli zatem po linii budowania w każdej znaczniejszej miejscowości składów, chcąc w ten sposób uniezależnić swe rafinerie od istniejących, bądź też tworzących się i posiadających już znaczne wpływy, organizacji handlowych, opartych o reminiscencje przedwojenne.

Ten stan rzeczy jednak trwał tak długo, dopóki dominującym przedmiotem sprzedaży pozostawała nafta.

W miarę rozwoju elektrowni i gazowni, zaczęła się jednak konsumpcja nafty powoli stabilizować — przyczem Kresy wschodnie nie dochodziły wogóle do norm przeciętnego spożycia — i sprzedaż przez składy tracić zaczęła wiele ze swej poprzedniej wartości i doniosłości. Rola przemysłu naftowego, jako producenta środka oświetleniowego przestaje powoli być najaktualniejsza, wyrastają natomiast w stosunku do przemysłu nowe żądania, którym szybko uczynić należy zadość. Przychodzi faza rozwoju automobilizmu, siła pociągowa zwierzęca zastąpiona zostaje siłą motorową, a znaczenie maszyny parowej ustępuje miejsca motorom spalinowym. Przemysł naftowy dostarczyć musi potrzebnych środków napędowych, a równocześnie udoskonalić się w zakresie produkcji smarów, gdyż wymagają tego automobilizm i rozwój techniki maszynowej.

Gdy jeszcze w latach dziewiętnastym i dwudziestym przemysł naftowy znany jest głównie jako dostawca nafty, — to obecnie, gdy mowa o tym przemyśle, względnie gdy bada się jego znaczenie w całokształcie spraw gospodarczych, widzi w nim każdy raczej producenta benzyny i smarów.

Niewątpliwie spowodował tę zmianę w przeważającej mierze rozwój automobilizmu. Wartość samochodu polega w życiu zbiorowem na możliwości załatwienia w ciągu jednostki czasu

większej ilości spraw przez szybkie przenoszenie się z miejsca na miejsce. Jeszcze w początkach bieżącego stulecia nie wyobrażano sobie, aby w ciągu jednego dnia załatwić można było całą serię interesów w szeregu miejscowości, oddalonych od siebie nieraz o setki kilometrów. Dziś jest to stan normalny, przyczem szalę pośpiechu pobudza ludzkość do coraz to skuteczniejszego pokonywania przestrzeni, czemu zadość czyni także rozwój lotnictwa komunikacyjnego.

Ale właśnie ta szybkość, wymagana od nowoczesnego środka komunikacyjnego, stawia równocześnie szereg zadań wobec przemysłu, dostarczającego środków napędowych.

Samochód nie może być obciążony zbyt wielkim zapasem benzyny i musi co pewien czas zapas ten uzupełnić. Składy nafty, położone przeważnie na peryferiach miast i miasteczek nie mogły już podołać tym żądaniom automobilisty, i stały się pod tym względem urządzeniami przestarzałymi; należało przeto tak przebudować organizację sprzedaży, aby stały się dostępne dla automobilisty zawsze w miarę zaistniałej potrzeby. Trzeba więc było rozbić jeden wielki skład miejski na szereg drobnych składzików, zarówno w mieście samem, jak i na ważniejszych szlakach automobilowych.

Podczas gdy w okresie sprzedaży prawie wyłącznie nafty, producent nie czynił większych wysiłków w celu dojścia do bezpośredniego konsumenta — wystarczało mu bowiem utrzymanie ścisłego kontaktu z grosistą, a ewentualnie detalistami, — to obecnie następują zmiany także i pod tym względem. Producent stara się jakby uprzedzić żądania konsumenta, i budoje dla jego wygody małe składziki wszędzie tam, gdzie przewiduje, że odbiorca może się ukazać i zgłosić zapotrzebowanie.

T. zw. stacja benzynowa to mały zbiorniczek wbudowany w ziemię, z którego, drogą nieskomplikowanych zresztą urządzeń, pompuje się do zbiornika w aucie żadaną przez konsumenta ilość benzyny. Rozwój tej formy sprzedaży w Polsce, zapożyczony od wielkich trustów i koncernów zagranicznych, datuje się od bardzo niedawnego czasu.

Pierwsze stacje benzynowe zbudowano u nas w r. 1924. Nie można ustalić dokładnie, które z miast otrzymało pierwsze stację benzynową, zdaje się niem być Poznań. W każdym razie już w r. 1925 posiadały stacje benzynowe Poznań, Warszawa, Białystok, Kraków i Łódź.

Pierwsze stacje uliczne budowano oczywiście wyłącznie w miastach. Obliczone one były na obsługę autodorożek, które w tym właśnie czasie stawać się zaczęły nowym, coraz bardziej wyłącznym, miejskim środkiem komunikacyjnym. Już pod koniec r. 1925 posiadała Warszawa dziesięć takich stacji, należących do Tow. Braci Nobel w Polsce, Vacuum Oil Company w Czechowicach, „Karpat“ i „Oleum“. Białystok mógł się poszczycić jedną pompą, Łódź również jedną, Poznań posiadał dwie, i tyleż Kraków. Z roku na rok przybywało tych stacji coraz więcej, tak,

iż n. p. w Warszawie pod koniec r. 1931 liczba pomp ulicznych wzrosła do siedemdziesięciu czterech.

Budowa stacji ulicznych była pierwszą fazą rozwoju nowej formy sprzedaży benzyny. W miarę rozwoju automobilizmu, jak również użycia benzyny jako środka napędowego przy pracach pomocniczych w licznych gałęziach przemysłu, zaszła potrzeba rozszerzenia sieci stacji pompowych w dwóch kierunkach. Przedewszystkiem systematyczny wzrost liczby autobusów, stwarzających nowe połączenia komunikacyjne, wymagał od miast uregulowania sprawy postojów, co osiągnęto przez wyznaczenie na ten cel jednego lub kilku placów publicznych, albo też przez przymusowe garażowanie autobusów, na tak zwanych dworcach autobusowych. To skumulowanie licznych linii autobusowych w jednym miejscu wymagało od przemysłu ujęcia w swoje ręce i należytego rozwiązania zagadnienia zaopatrzenia autobusów w benzynę i oleje smarowe. Była to jednak tylko połowa zagadnienia; jego częścią drugą stała się sprawa podejścia do tych właścicieli samochodów, którzy w braku własnych garażów, wynajmowali stoiska w przedsiębiorstwach garażujących, obliczonych na kilkanaście, czy kilkadziesiąt wozów. W obu wymienionych wypadkach producent szukał konsumenta, starając się w jak najlepszy sposób ułatwić mu zaopatrzenie się w produkty napędowe i smarne; stąd też poza rozwojem pomp ulicznych, nastąpił również znaczny przyrost ilości pomp garażowych, a więc umieszczonych w garażach lokujących autobusy, lub też samochody prywatne. Tak np. liczba pomp garażowych w samej Warszawie skoczyła z 23 na 1. stycznia r. 1929 do 49 na 1. stycznia r. 1932.

Do wzrostu konsumpcji benzyny przyczyniły się także w znacznej mierze inne gałęzie przemysłu przez używanie jej, jako środka dalszej produkcji (n. p. w przemyśle chemicznym i lakierniczym), albo też jako środka napędowego dla przedsiębiorstw pomocniczych, przewozu surowców, półproduktów i gotowych towarów. Zamiast nabywać benzynę na składach firm, albo doraźnie w pompach, zabezpieczały sobie fabryki na terenie swych własnych przedsiębiorstw pewne ilości tego produktu, pozostawiając jego administrację dostawcy.

Rozwój pomp fabrycznych postępował szybko: np. w Warszawie jeszcze na 1. stycznia 1929 było takich pomp 18, a już na 1. stycznia 1932 r. liczba ich wzrosła do 35.

Naturalnie nie znikła dawniejsza forma sprzedaży beczkowej ze składu, doznała jednak bardzo znacznego ograniczenia. Według dat, posiadanych przez Syndykat Przemysłu Naftowego, a więc odnoszących się tylko do organizacji handlowych firm zrzeszonych, wynosiła sprzedaż benzyny przez rozdzielniki¹⁾ około 60% ich

¹⁾ Wyras ten zastąpić może używane dotychczas określenia obce jak: stacja benzynowa, pompa benzynowa, i t. p.

obrotu w tym produkcie. Oczywiście sprzedaż ze składu w beczkach stanowi konkurencję dla stacyj benzynowych. O ile bowiem towar nabywany na składach nie służy jako środek dalszej produkcji, wzgl. jako środek napędowy w obrębie przedsiębiorstwa przemysłowego, ale w dalszym ciągu rozsprzedawany jest w mniejszych ilościach, spotyka się on z benzyną z pomp, której cena musi być przecież ustalona w uwzględnieniu dodatkowych kosztów administracyjnych, jakie ta dogodna dla odbiorców forma sprzedaży przyczynia. Konkurentami stacyj benzynowych są tutaj detaliści, sprzedający benzynę z t. zw. sklepów benzynowych, wzgl. składów podręcznych, bądź też dostarczający benzynę w bańkach wprost autobusom w miejscach postoju.

Rozrost opisanych wyżej trzech głównych kierunków rozwoju organizacji pompowej przypadł w dużej mierze na okres konjunktury; po jej załamaniu się tempo rozwoju osłabło, jakkolwiek nie ustało, gdyż przemysł zdołał już zrozumieć wartość tej formy sprzedaży. Tymczasem nastąpiło dalsze jej ulepszenie. Idąc za wzorami amerykańskimi, przystąpiono do równoczesnego organizowania obsługi samego wozu automobilowego. Samochód po odbyciu dłuższej tury wymaga odświeżenia. Trzeba oczyścić karoserję, zaopatrzyć chłodnicę w świeżą wodę, wóz nasmarować, dopompować pneumatyki i t. p. — otóż tego wszystkiego dostarcza automobilista, który się z natury rzeczy zawsze śpieszy, t. zw. stacja obsługi („service station“). Dostarczając benzyny i oleju, świadczy ona równocześnie za drobną opłatą na rzecz automobilisty cały szereg usług, których wykonanie we własnym zakresie przez automobilistę pociągnęłoby niewątpliwie znaczną stratę czasu, a niewykonanie ich przyczyniłoby się w wielu wypadkach do przedwczesnego zniszczenia maszyny.

Śmiało rzec można, że podczas gdy w okresie przedwojennym i w pierwszych latach po wojnie, przemysł naftowy trzymał swoje produkty na składach, to obecnie wyszedł z niemi nie tylko na ulicę, ale nawet poszedł na teren bezpośredniej pracy swych odbiorców. Trzeba stwierdzić, że stacje benzynowe, jako nowa forma sprzedaży, powszechnie się przyjęły. Częstość sami automobilisci podnoszą zarzuty, że w tej lub owej miejscowości, na tym lub innym szlaku za mało jest pomp, a nawet żądają, aby stacje benzynowe były czynne bez przerwy, a więc także w porze nocnej. Żądanie takie jest oczywiście w dużej mierze, szczególnie w okresie wzmożonego ruchu turystycznego, słuszne, jednak nie wszędzie może być wykonane ze względu na znaczne podrożenie kosztów administracyjnych, co w konsekwencji musiałoby doprowadzić do ustalenia wyższej ceny przy sprzedaży nocnych.

Rozbudowa organizacji dla detalicznej sprzedaży środków napędowych i olejów smarowych, jest zasługą w przeważającej mierze wielkich firm rafineryjno-producenckich, wzorujących się

na organizacjach amerykańskich. Wszystkie te firmy zrzeszone są w Syndykacie Przemysłu Naftowego. Przedsiębiorstwa rafineryjne stojące poza Syndykatem do rozwoju tych nowych form sprzedaży prawie się nie przyczyniły, posilując się do rozsprzedaży swych produktów szeregiem handlarzy, którzy albo od dawna zajmowali się handlem produktami naftowymi, albo też przerzucili się do tej dziedziny handlu, korzystając z pomyślnej dla nich konjunktury. W pewnej mierze rozbudowały swój aparat detaliczny firmy produkujące gazolinę, oraz te przedsiębiorstwa, które inicjowały wprowadzenie na rynek zamiast benzyny, innych środków, mających w połączeniu z benzyną dać nowy produkt, t. j. mieszanek napędową.

Dla ścisłości nadmienić należy, że niektórzy handlarze wybudowali również stacje benzynowe, przyczyniając się tem samem do zwiększenia aparatu detalicznego, jakkolwiek ta ich akcja spowodowała duże trudności dla rozwiązania całości tego problemu.

Obecnie mamy w Polsce około 1.500 stacyj benzynowych, rozdział jednak tych miejsc sprzedaży, uwzględniając nawet różny stan zapotrzebowania poszczególnych województw, oraz większych ośrodków przemysłowych i skupień ludności, jest bardzo nierównomierny, szereg miejscowości nie posiada bowiem wcale rozdzielników benzynowych, inne zaś mają ich nadmiar, przyczem nierzadko spotyka się z takim objawem, że na jakiejś ulicy czy rynku, jak n. p. w Białymstoku stoją w szeregu stacje benzynowe wszystkich większych firm naftowych, obok zaś lub pomiędzy niemi wyrastają stacje należące do handlarzy, oraz do firm propagujących nowe środki napędowe. Takie skupienie pomp jest najlepszą ilustracją, jak częstokroć nieracjonalnie przeprowadza się inwestycje, równocześnie jednak jest niezbitym dowodem, jak wadliwie prowadzona jest polityka gospodarcza naszych miast.

W przeważającej większości wypadków, jeżeli chodzi o miasta, zbudowane są stacje benzynowe na gruntach miejskich. Stacje pompowe są w pojęciu obowiązujących przepisów małymi składami, które mogą być urządzone wszędzie, a więc również na ulicach i placach publicznych, przyczem, o ile pas ochronny wynosi 10 metrów, można jednorazowo magazynować 5.000 litrów. Urządzenie takich składów zatwierdza władza przemysłowa I-ej instancji.

Gminy miejskie zorientowały się szybko, że stacje benzynowe mogą się stać dla nich korzystnym źródłem dochodów, co wobec złego stanu finansów miejskich nie było do pogardzenia. Magistraty nie potrafiły się jednak porozumieć między sobą co do wypracowania wspólnych zasad i prowadzenia w tej mierze jednolitej polityki. Miasta największe wyszukiwały zwyczajnie same miejsca pod stacje benzynowe, ogłaszając przetargi, miasta mniejsze obrały system wydawania poszczególnych koncesyj zgłaszającym się o nie, inne znów gminy widziały swój interes w przyznaniu jednej firmie monopoli-

stycznego stanowiska w zakresie budowy rozdzielników benzynowych na gruntach miejskich.

Dodać jednak trzeba, że nawet te miasta, które stały na stanowisku przetargu nie trzymały się tej zasady do końca, wydając często koncesje także poza przetargiem. Że magistraty traktowały budowę stacji benzynowych wyłącznie ze stanowiska swego doraźnego dochodu, jest najlepszym dowodem fakt, że przy wydawaniu koncesyj nie uwzględniano przede wszystkim producentów benzyny, którzy jedynie zagwarantować mogli ciągłość dostawy produktu. Koncesję otrzymywał ten — jeśli chodzi o przetargi — kto w danej chwili zapłacić mógł najwięcej za miejsce pod budowę pompy. Obojętną było rzecz, czy pozostawał on w jakimkolwiek stosunku do producenta benzyny; jeżeli nie pozostawał w żadnym, a miejsce przez niego uzyskane wydawało się bardzo korzystne, to odkupywało taką koncesję zazwyczaj któreś z przedsiębiorstw naftowych, obciążając w ten sposób normalne koszty administracyjne niepotrzebnym, i to częstokroć znacznym, jednorazowym wydatkiem.

Ten stan rzeczy pogarszał się tam, gdzie wydawano dowolnie zezwolenia na budowę pomp. Koncesje otrzymywały częstokroć jednostki, których jedynym celem było odstępowanie uprawnień na rzecz przemysłu za wysoką odpłatą. Różne instytucje i organizacje o celach ogólnych i filantropijnych, stawiały się z racji swych wpływów na koncesjonariuszami, nie mogąc zaś same prowadzić sprzedaży, albo wprost odprzedawały koncesję, albo też oddawały ją do eksploatacji osobom trzecim, zabezpieczając sobie korzyści w formie stałej miesięcznej odpłaty, albo uzależniając wysokość odpłaty od obrotów stacji.

Dla dochodowości miast okazał się system oddawania miejsc pod budowę stacji z wolnej ręki, względnie w drodze przetargów znacznie lepszym, niż udzielanie wyłączności. Dobry pod tym względem przykład daje przegląd rozwoju budowy stacji benzynowych w Łodzi. W swoim czasie oddał magistrat łódzki wyłączność pod budowę rozdzielników benzynowych prywatnej osobie, która koncesję odsprzedawała jednej z firm naftowych, posiadającej dobrze rozgałęzioną organizację sprzedaży. Obecnie istnieje w Łodzi 25 pomp ulicznych, z czego na terenach miejskich tylko pięć. Cztery zbudowało wzmiankowane wyżej przedsiębiorstwo rafineryjno-kopalniane, a jedną inną firma naftowa, za zezwoleniem i przy poparciu koncesjonariuszy. Nie sposób przypuścić ażeby tereny prywatne były lepiej położone niż grunty miejskie. Udzielenie koncesji jednej firmie zmusiło oczywiście pozostałe, do szukania prywatnych terenów pod budowę pomp. W rezultacie magistrat nie podniósł swych dochodów do tej wysokości, jaką byłoby niewątpliwie osiągnął, gdyby wybrał formę przetargu, firma zaś, która uzyskała wyłączność, również nie ustrzegła się konkurentów, a dalsze pompy zmuszone była w końcu budować na gruntach prywatnych.

W miarę rozpowszechniania się nowej formy sprzedaży benzyny, rosły niestety wymagania

pieniężne komun. Podczas gdy czynsz za miejsce, na którym wybudowano pierwszą pompę uliczną w Warszawie wynosił 1.700 zł, to już za miejsce pod następne pompy, wybudowane w tym samym roku płacono w zależności od punktu od 1.250 do 2.050 zł. W latach następnych, przy nowych przetargach, podwyższano stale czynsze, ostatnio zaś Magistrat warszawski ustalił jako normę opłatę 1½ grosza od każdego sprzedawanego przez pompę litra, przy minimum rocznej opłaty od 3000 do 6000 zł od pompy, w zależności od miejsca położenia. Czynsz ustalony w roku 1929 przez Magistrat m. Łodzi wynosił 1.500 zł. w złocie. Magistrat krakowski pobrał za pierwszą stację benzynową, wybudowaną w 1928 r. — 800 zł. Gmina białostocka ustaliła czynsz za miejsca pod wszystkie stacje benzynowe w równej wysokości po 400 zł. Poznań bez względu na punkt ustalił czynsz dzierżawny w wysokości 1.000 zł. rocznie. Inne miasta uzależniały wysokość czynszu od ilości stron, zgłaszających się do przetargu, względnie do ich siły finansowej. Trzeba przyznać, że za takie wyśrubowanie czynszów odpowiedzialne są w dużej mierze firmy, które konkurując ze sobą, starały się nawzajem uprzedzić już nietylko w wyborze najlepszego miejsca, ale także przez osiągnięcie możliwie największej ilości punktów sprzedaży, bez względu na ich rentowność.

Gdyby przedsiębiorstwa rafineryjne oraz ich organizacje handlowe porozumiały się co do rozdziału terenu pracy, dałoby się było niewątpliwie zaoszczędzić wielkie kwoty, których wydatkowanie podrożyło ogromnie koszty administracji tej formy sprzedaży.

W miarę wzrostu ruchu autobusowego stały magistraty przed zagadnieniem uporządkowania postojów. Początkowo radzono sobie w ten sposób, że wyznaczano jeden lub dwa place miejskie, jako docelowy punkt linii autobusowych, później jednak, gdy ruch autobusowy się zwiększył, i gdy stało się jasnym, że jest istotnie uzupełnieniem rzadkiej sieci kolejowej, postanowiły magistraty zupełnie słusznie pobudować odpowiednie pomieszczenia dla skoncentrowania wszystkich czynności, związanych z ruchem i administracją przedsiębiorstw autobusowych. W braku jednak kapitałów własnych, starały się magistraty, aby budowę takich dworców autobusowych objęły osoby prywatne, zapewniając wydanie zarządzeń, mających na celu skierowanie całego ruchu autobusowego do tych dworców.

Ponadto koncesjonariusze ciągnąć mogli zyski jeszcze stąd, że firmy naftowe ubiegały się za znaczną opłatą o wyłączność postawienia na dworcach autobusowych rozdzielników benzynowych, spodziewając się przez to wydatnego powiększenia zbytu swych produktów. W wielu wypadkach kończyło się zresztą na tem, że koncesje na budowę dworców autobusowych, wydane jakiemuś związkowi, czy stowarzyszeniu przechodziły w ręce tej lub innej firmy, która w ten sposób uzyskiwała monopolistyczne stanowisko na terenie danego dworca.

Tego rodzaju polityka miejska przyczyniła się w dużej mierze do zaostrzenia tarć konkurencyjnych między firmami, a równocześnie do niesłusznego ich obciążenia, gdyż konkurujące firmy — chcąc utrzymać się ze swą stacją benzynową w danej miejscowości, zmuszone były do płacenia Magistratom niezwykle wygórowanych czynszów.

Podobnie, jak firmom chodziło o utrzymanie się na danym rynku, tak magistratom znowu zależało tylko na doraźnym uzyskaniu jak największych dochodów, nie zaś na takim rozplanowaniu organizacji pompowych w miastach, które byłoby dla interesów automobilizmu najbardziej celowe. Jako przykład może służyć fakt, że jedna z największych gmin miejskich w Polsce odłożyła rozpisanie przetargu na 10 miejsc pod stacje pompowe na jeden rok po otrzymaniu odpowiedniego odszkodowania.

Pogarszające się stosunki finansowe gmin miejskich zachęciły je do szukania nowych źródeł dochodów, wzgl. do zrekomensowania innych zmniejszonych dochodów nowymi wpływami. Niestety zwrócono przedewszystkiem uwagę na te pozycje dochodów, których podwyższenie, aczkolwiek niesłuszne, nie spotykało się z oporem ogółu. Magistraty rozumowały słusznie, że firmy naftowe nie zrezygnują łatwo z ustawionych już raz stacji benzynowych, że więc procent stacji, który wskutek podwyżki czynszów odpadnie, nie będzie zbyt wielki.

W ostatnim też roku wzrosły poważnie czynsze, specjalnie w mniejszych miastach i miasteczkach. Częstokroć podwyżki są fantastycznie wielkie i usprawiedliwione chyba tylko złym stanem finansowym gminy. W takich np. Baranowiczach podwyższono czynsz z 200 na 1.200 zł, a więc sześciokrotnie, w Strzelnie z 200 na 1.000 zł, w Grudziądzu z 600 na 1.200 zł, w Rawie Ruskiej z 120 na 300 zł, w Śremie ze 100 na 300 zł, w Zduńskiej Woli z 200 na 400 zł, w Białymstoku z 400 na 700 zł, w Toruniu z 300 na 600 zł, a w Warszawie z 2.000 wzgl. 4.000, na 3.000 i 6.000 zł. A pamiętać należy, że dzieje się to wszystko w roku wyjątkowo ciężkiej koniunktury.

Benzyna służy przedewszystkiem jako środek napędowy. Zużycie jej do innych celów (chemicznych i t. d.) jest stosunkowo nieznaczące, i kurczy się wraz ze zmniejszeniem produkcji konsumujących ją warsztatów pracy. Dla oceny zatem możliwości rozwoju sprzedaży benzyny miarodajny jest najbardziej każdorazowy stan ilościowy pojazdów mechanicznych. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w r. 1925, a więc w roku, w którym rozpoczęto na szerszą skalę budowę stacji benzynowych, posiadała Polska 11.434 pojazdów mechanicznych. Gwałtowny rozwój automobilizmu nastąpił w latach 1928—1930, przyczem w r. 1930, w stosunku do roku 1925, ilość pojazdów mechanicznych była prawie czterokrotnie większa. Stan rzeczy w dwóch ostatnich latach był następujący:

Na dzień 1. I. 1931 ilość pojazdów mechanicznych wynosiła 47.331, natomiast na dzień 1. I.

1932 r. już tylko 36.737, a więc zmniejszyła się o przeszło 22%. Jest godne zaznaczenia, że ilość samochodów osobowych prywatnych i urzędowych zmniejszyła się z 19.887 do 13.964 sztuk, samochodów zarobkowych z 7.140 na 5.152, autobusów z 4.293 na 3.047, samochodów ciężarowych z 7.440 do 5.801. Jeżeli wyliczy się ze statystyki pojazdów mechanicznych, ilości, dotyczące motocykli, spadek samochodów wszelkiego rodzaju wynosi nawet 28%. Jest to oczywiście poza ogólną depresją gospodarczą w dużej mierze rezultatem wprowadzenia Funduszu Drogowego.

Należy więc przypuszczać, że rynek środków napędowych skurczy się dla przemysłu naftowego w tym roku co najmniej o 28%, przyczem w rzeczywistości skurczenie to będzie jeszcze większe z innych powodów (środki zastępcze), nie można bowiem przypuszczać, aby w roku bieżącym średni przebieg jednego samochodu był większy niż w latach ubiegłych.

Spadek ilości automobili, a w związku z tem ograniczenie ruchu samochodowego zmniejszy sprzedaż przez pompy, przez co koszty administracyjne, przypadające na jednostkę produktu powiększą się znacznie. Podwyższenie zatem czynszów dzierżawnych na miejsca pod stacje benzynowe w roku bieżącym musi spowodować jeszcze większy wzrost kosztów administracyjnych, co z natury rzeczy odbije się na cenie produktu, albo też na częściowej likwidacji tej formy sprzedaży i powrotu do sprzedaży przez sklepiki, względnie do handlu pokątnego. Niekorzyści takiego stanu rzeczy będą podwójne, przedewszystkiem dla magistratów, których dochody się zmniejszą, po drugie zaś dla samego automobilizmu, przyzwyczajonego już do wygodnego nabywania potrzebnych mu ilości benzyny i smarów, gwarantowanej jakości.

Zarządy miast popełniają wielki błąd, przeciągając strunę i nieświadomie może niwecząc w wielu punktach niewątpliwie najlepszą obecnie formę organizacji handlu benzyną. Takiego stanu rzeczy własnemu jego biegowi pozostawić nie wolno, w okresie bowiem organizowania przemysłu naftowego i ustalania słusznych zasad kalkulacji cen produktów naftowych w różnej ich fazie, nie można pozostawić jednego niewiadomego czynnika, jakim bezsprzecznie przy detalicznej sprzedaży benzyny jest wysokość czynszu za miejsce pod rozdzielniki benzynowe.

Nasze komuny miejskie zbyt rozszerzyły swą działalność, zbaczając z terenu właściwej pracy w kierunku dla rozwoju całości sił gospodarczych niepożądanym. Utyskiwania pod tym względem na zarządy naszych miast są już notoryczne.

Przykład z rozdzielnikami benzyny wykazuje dostatecznie, jak rola miast w tej dziedzinie okazała się ujemną i przyczyniła się do nadmiernego przeinwestowania przemysłu, cierpiącego powszechnie na brak kapitału. Leży w interesie zarówno przemysłu, którego reorganizacją zajmuje się obecnie z tak wielkim wysiłkiem Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jak i konsumenta,

aby budowę stacji benzynowych na gruntach komun miejskich, oraz na dworcach autobusowych uczynić dla wszystkich wolną. Jedynym ograniczeniem mogą być tutaj względy bezpieczeństwa publicznego. Jeżeli zaś tym ostatnim uczyni się zadość, każdy zgłaszający się — po udowodnieniu, że ma zabezpieczoną dostawę produktu, który chce detalicznie sprzedawać — powinien uzyskać prawo budowy stacji benzynowej, przy zachowaniu pewnego pasa ochronnego, np. 50, czy 100 metrów. Komuny miejskie, poza zwrotem kosztów komisijnego badania miejsca zapodanego przez zgłaszającego się, winny otrzymać odpłatę za zajęty pod rozdzielnik grunt, przyczem wysokość takiej odpłaty mogłaby być uzależniona od ilości mieszkańców, i tak n. p. miasta liczące do 50.000 mieszkańców będą należały do kategorii pierwszej, od 50.000 do 100.000 do kategorii drugiej, od 100.000 do 200.000 stanowią kategorię trzecią, od 200.000 do 500.000 kategorię czwartą, zaś miasta ponad pół miliona mieszkańców kategorię piątą. Czynsz dzierżawny winien być pobierany w formie procentu, czy też stałej kwoty od ilości sprzedanych przez stację litrów benzyny, przyczem nieznaczną tylko część takiego czynszu otrzymywać winny gminy, przeważna zaś część stąd płynących dochodów winna powiększyć fundusz drogowy, a to z tej racji, że jakkolwiek miasta w dużej mierze koncentrują ruch automobilowy, niemniej jednak silny rozwój ruchu autobuso-

wego, dla którego miasto jest tylko docelową stacją, obciąża przede wszystkim szosy, oraz drogi państwowe i gminne. Zresztą według statystyki Głównego Urzędu Statystycznego samochody zarobkowe i drożki stanowią zaledwie 14% ogólnej ilości samochodów.

Analogiczny system winien być zastosowany w wypadku postawienia rozdzielników benzynowych na gruntach prywatnych. Przez tego rodzaju rozwiązanie problemu budowy stacji benzynowych przedsiębiorstwa naftowe nie będą między sobą niepotrzebnie rywalizowały i postawią stacje benzynowe tam, gdzie się to będzie opłacało, a zatem w tych skupieniach, które wykażą odpowiednie nasilenie ruchu automobilowego. Koszty inwestycyjne się zmniejszą i ustalone zostaną w wysokości wskazanej wymaganiami gospodarczymi. Nie będziemy obserwowali obecnego przeładowania miast rozdzielnikami benzynowymi, natomiast nadany zostanie rozwojowi tej formy sprzedaży zdrowy kierunek, gdyż przy nowym stanie rzeczy łatwiej będzie firmom postawić stacje benzynowe nawet na szlaku mniej opłacającym się, jednak z punktu widzenia rozwoju automobilizmu przyszłościowym. Magistraty uzyskają za swoje grunty odpowiednie dochody, przyczem będą również partycypować w pewnej mierze w zyskach z obrotów stacji, zaś dla funduszu drogowego zostanie zabezpieczona znaczna dotacja, i to w formie może najwłaściwszej.

Inż. Stanisław ZARZECKI

Warszawa

Problem spirytusowych mieszanek napędowych w Polsce

Dokończenie.

Mimo istniejącej na ogół możliwości użycia mieszanek spirytusowej do celów popędowych, nie nadaje się ona jednak do wszystkich typów silników i nie we wszystkich warunkach, ujemną bowiem cechą mieszanek jest ich wielka hygroskopijność, dzięki której mała już ilość wody, jaka dostać się może do paliwa, powoduje rozkład mieszanek na alkohol i benzynę. Rozkład taki nie stanowi wprawdzie bezpośredniego niebezpieczeństwa dla pojazdu będącego w ruchu, paliwo bowiem znajdujące się w zbiorniku jest ustawicznie wstrząsane, dzięki czemu zawartość alkoholu znajduje się w stanie emulsji z benzyną. Po zatrzymaniu jednak pojazdu następuje rozwarstwienie mieszanek, a alkohol jako cięższy od benzyny, zajmuje warstwę dolną. Rozruszanie chłodnego silnika paliwem rozwarstwowanym staje się wtedy prawie niemożliwością ze

względu na to, iż do gaźnika przedostaje się najpierw dolna warstwa, zawierająca prawie czysty alkohol. Znacznie gorzej z tych samych względów przedstawia się sprawa popędu mieszanek silników stałych, albo ustawionych w miejscach wilgotnych.

Własność rozdzielania mieszanek posiada również olej smarowy, dodawany często w ilości około 6% do paliwa, przeznaczonego do zasilania silników dwutaktowych, których cylindry smarowane bywają za pośrednictwem oleju doprowadzonego do nich wraz z paliwem. Rozwarstwienie paliwa przez smar wywołuje tu nie tylko trudności rozruchu, lecz także zupełne powstrzymanie smarowania cylindrów w pierwszym okresie pracy silnika, który to stan trwać będzie tak długo, dopóki paliwo w zbiorniku silnika nie zostanie zmieszane. Brak smarowania, nawet przez krótki okres czasu, powoduje

jednak niepowetowane szkody dla silnika przez t. zw. zatarcie. Stosowanie zatem mieszanek do silników dwutaktowych jest wykluczone; dotyczy to więc wszystkich pojazdów zaopatrzonych w te silniki, a przede wszystkim bardzo licznych typów motocykli, łodzi motorowych oraz pewnych typów samochodów.

Godną wreszcie podkreślenia właściwością mieszanek jest, podana przez międzynarodową organizację europejskiego przemysłu automobilowego, okoliczność, iż mieszanka o zawartości spirytusu mniejszej niż 20% nie jest trwała, a rozdział jej na poszczególne składniki następuje z największą łatwością *).

Omawiając właściwości mieszanek nie można również pominąć ich skłonności do korodowania zbiorników i przewodów, a więc ich niszczenia, oraz zdolności rozpuszczania wszelkich osadów i rdzy, które spływając wraz z paliwem do najniższych przewodów, tam się gromadzą, tworząc kamieniejące i niezwykle trudne do usunięcia masy.

Ustaliwszy wartość użytkową mieszanki w stosunku do benzyny czystej, zająć się można problemem właściwej ceny za mieszankę, przy założeniu, że mieszanka znajdzie się na rynku w wolnej konkurencji z benzyną. W tych warunkach jest rzeczą oczywistą, że najwyższą ceną, możliwą do uzyskania, będzie cena benzyny, pomniejszona o różnicę w wartości użytkowej mieszanki. W chwili obecnej detaliczna cena benzyny wynosi 75 gr. za 1 litr, przeto maksymalna możliwa do uzyskania cena mieszanki, po uwzględnieniu większego o 15% jej zużycia, wyniesie 65 gr. za 1 litr. W tej ostatniej cenie mieści się wartość 0,7 litra benzyny po 75 gr., t. j. 52,5 gr., reszta zaś w wysokości 12,5 gr. przypadnie na 0,3 litra spirytusu, z czego wynika cena jednego litra w kwocie 41,6 gr.

Zastanówić się teraz należy czy wyżej obliczona, możliwa do uzyskania cena za alkohol absolutny w mieszance jest w stanie pokryć koszty jego produkcji. Przedewszystkiem od tej ceny potrącić należy koszty odwodnienia spirytusu w wysokości 11,6 gr. od litra, oraz koszty przeciętnego transportu surówki i alkoholu bezwodnego z zakładu odwodniającego do miejsca zużycia; koszty transportu obliczone na podstawie przeciętnego przebiegu spirytusu i okowity na kolejach w r. 1930, wynoszącego 120 kilometrów, dają 355 gr. od 100 kg, t. zn. 2,8 gr. od 1 litra. Po uwzględnieniu wyżej podanych kosztów pozostaje 27,2 gr. jako cena brutto za surówkę, przeznaczoną do mieszanek, bez uwzględnienia w tem kosztów mieszania, oraz manco, dochodzącego do 2% wartości towaru. Przeznaczając na manco i koszty mieszania minimalnie 1,2 gr. od litra, otrzymuje się cenę 26 gr. za litr surówki, jaką może uzyskać gorzelnia.

W nadchodzącej kampanii gorzelniczej produkcja jednego zakładu, według danych Dr. B.

Wałukiewicza, zamieszczonych w Nr. 17 „Rolnika Ekonomisty“ z r. b., osiągnie przeciętną wysokość 168 hl. Koszty produkcji gorzelnii o odpędzie 200 hl, a więc zbliżonym do przeciętnego, podaje czasopismo „Przemysł Rolny“ w Nr. 4 z r. ub., jak następuje:

1. Ziemniaki	5.468 zł.
2. Jęczmień	774 „
3. Gorzelany	3.200 „
4. Koszty administracyjne	1.067 „
5. Robocizna	1.150 „
6. Amortyzacja i remont oraz oprocentowanie kapitału zakładowego	14.140 „
7. Opał	1.826 „
8. Ubezpieczenie	567 „
9. Podatki i opłaty	613 „
10. Smary i światło	220 „
11. Oprocentowanie kapitału obrotowego	108 „

Ogółem koszty produkcji 29.133 zł.

U w a g a: Cenę ziemniaków przyjęto w powyższej kalkulacji na około 2,50 zł. za 100 kg.

Własny koszt odpędu 1 litra surówki wynosi przeto około 145 gr.; w tych warunkach jest rzeczą oczywistą, iż sprzedaż surówki na cele napędowe nie może opłacić nie tylko kosztu surówców, lecz nawet samej przeróbki.

Zwolennicy mieszanek twierdzą, iż zwiększenie odpędu tak dalece zmniejszy koszty produkcji, że odpęd stanie się rentowny, szczególnie przy uwzględnieniu wartości wywaru przeznaczonego na paszę. Należy więc zastanowić się, o ile wprowadzenie obligatoryjnego przymusu mieszania nawet 30% spirytusu do benzyny zwiększyć może odpęd gorzelnii.

W r. 1931 do popędu silników samochodowych i innych lekkich zużyto około 60.000 tonn materiałów napędowych, dla zastąpienia których należałoby zużyć mieszanki o 15% więcej, t. zn., że konsumpcja mieszanek wyniosłaby 69.000 tonn, w czym znajdowałoby się 20.700 tonn alkoholu i 48.300 tonn benzyny. Zwiększenie zużycia spirytusu na cele techniczne, a więc zwiększenie odpędu gorzelnii, wyniosłoby 20.700 tonn, t. zn. około 260.000 hl, co przy 1.486 czynnych gorzelniach stanowiłoby przeciętnie 178 hl nadwyżki, czyli ogólny odpęd gorzelnii wzrósłby do około 350 hl. Koszty produkcji takiej gorzelnii przedstawia poniższa tabela, przytoczona za „Przemysłem Rolnym“:

1. Ziemniaki	9.569 zł.
2. Jęczmień	1.355 „
3. Gorzelany	3.350 „
4. Koszty administracyjne	1.117 „
5. Robocizna	1.600 „
6. Amortyzacja i remont oraz oprocentowanie kapitału zakładowego	14.140 „
7. Opał	3.196 „
8. Ubezpieczenie	584 „
9. Podatki i opłaty	763 „
10. Smary i światło	295 „
11. Oprocentowanie kapitału obrotowego	144 „

Ogółem koszty produkcji: 36.113 zł.

*) Benzyna dodana do zbiornika z mieszanką powoduje jej rozkład.

zatem koszt produkcji jednego litra surówki wyniesie 103 gr, a więc i ten spirytus będzie za drogi dla celów napędowych.

Wysuwana jest jeszcze jedna, nieco sztuczna koncepcja, mająca na celu umożliwienie produkcji taniego spirytusu napędowego, ta mianowicie, że wszelkie koszty ogólne gorzelni pokryć ma spirytus konsumcyjny, natomiast spirytus techniczny obciążonyby był tylko bezpośrednimi kosztami surowców, opału i robocizny. Odnosną kalkulację łatwo przeprowadzić porównując obie wyżej przytoczone, w rezultacie czego otrzymuje się następujące zestawienie kosztów produkcji spirytusu napędowego w ilości 178 hl:

1. Ziemniaki	4.940 zł.
2. Jęczmień	697 „
3. Gorzelany	150 „
4. Robocizna	450 „
5. Opał	1.645 „
Ogółem	7.882 zł.

zatem koszt produkcji litra surówki wypada tu na 44,3 gr.

Po uwzględnieniu wartości wywaru, który według prof. Iwanowskiego ocenia się na 11% wartości użytych do zacieru surowców, w naszym więc wypadku wartości: ziemniaków i jęczmienia z ogólnej sumy 5.637 złotych, w kwocie około 620 zł. — koszt produkcji litra surówki zmniejszy się do 40,6 gr., a mimo to będzie wyższy o 44% od ceny, jaką uzyskać może w mieszance (26 gr. za litr).

Z powyższego okazuje się zupełna niemożność produkowania spirytusu do celów napędowych, o ileby produkt ten miał być sprzedawany konsumentowi w stosunku do jego rzeczywistej wartości napędowej.

Oczywiście sprawa przedstawiałaby się nieco inaczej, gdyby się zdecydowano sprzedawać mieszankę mimo jej mniejszej wartości, po tej samej cenie jak dzisiaj benzynę, t. zn., gdyby za litr alkoholu w mieszance uzyskiwano 75 gr.; uwzględniając dalsze koszty w wysokości:

Odwodnienie	11,6 gr.
Transport	2,8 „
Manco, mieszanie, koszty sprzedaży 15%	10,2 „
Razem	24,6 gr.

otrzymałby można za surówkę loco gorzelnia okragło 50 gr. za litr. Produkcja gorzelni byłaby jednak wtedy rentowną tylko pozornie, gdyż koszty ogólne pokrywałby spirytus konsumcyjny.

Uzyskując tę cenę, gorzelnia przyniosłaby rolnikowi około 10 gr. zysku na litrze, uwzględniając już wartość wywaru, rolnictwo mogłoby zatem w tych warunkach osiągnąć ogółem około 2.600.000 złotych zysku. Kwota ta przedstawia maksimum korzyści rolnictwa, jakiego z tej imprezy wynieść mogło.

Korzyściom tym przeciwstawiają się jednak w sposób jaskrawy straty innych gałęzi gospodarstwa społecznego, spowodowane nieuzasadnionem podwyższeniem kosztów materiałów napędowych, oraz straty przemysłu naftowego i Skarbu Państwa, spowodowane przymusowym zmniejszeniem konsumpcji benzyny krajowej i zastąpieniem jej przez spirytus.

Wobec niższej wartości kalorycznej mieszanki, automobilizm, jak już wyliczyliśmy, zużyćby musiał przy obecnym poziomie konsumpcji rocznie o 9.000 tonn materiałów napędowych więcej, co przy uwzględnieniu ciężaru gatunkowego mieszanki i ceny 75 gr. za 1 litr, daje nadwyżkę kosztów eksploatacji pojazdów w wysokości 9.000.000 złotych rocznie.

Także przemysł naftowy ponieśby musiał stratę skutkiem wyparcia (60.000—48.300) 11.700 tonn benzyny z rynku krajowego na eksport; licząc po 52 dolary am. różnicę między ceną krajową a eksportową na tonnie, daje to ogólną kwotę strat w wysokości około 600.000 \$, t. j. około 5.500.000 złotych rocznie. Równocześnie Skarb Państwa traci od tej ilości benzyny podatek konsumcyjny, stanowiący 154 zł. od tonny; ogólna zatem kwota przepadłego podatku wynosi przeszło 1.700.000 zł.

Zestawienie strat, ponoszonych przez gospodarstwo społeczne z przymusowego wprowadzenia mieszanek spirytusowych, przedstawia się następująco:

Strata konsumenta	9.000.000 zł.
Strata przem. naftowego	5.500.000 „
Strata Skarbu Państwa	1.700.000 „
Razem	16.200.000 zł.

korzyści zaś osiągalne przez rolnictwo wynoszą zaledwie 2.600.000 zł., a zatem nadwyżka strat, wynosząca 13.600.000 zł. obciąża całe gospodarstwo społeczne.

Wreszcie zastanowić się trzeba, czy możliwym jest utrzymanie konsumpcji materiałów napędowych na wysokości roku 1931, która przyjęta została za podstawę rozważań. Podrożenie materiałów napędowych dzięki zastosowaniu spirytusu o 9 milionów złotych wraz z projektowanym obciążeniem na fundusz drogowy materiałów napędowych kwotą prelimitowaną w wysokości 15 milionów złotych, daje obciążenie materiałów napędowych w kwocie 24 milionów złotych, co wraz z przewidzianymi opłatami stałymi od samochodów na rzecz funduszu drogowego (10 milionów złotych) przedstawia ogólne obciążenie ruchu samochodowego 34 milionami złotych rocznie.

Na podstawie doświadczeń z dotychczasowym opodatkowaniem samochodów, stanowczo stwierdzić trzeba, że obciążenia takiego ruch samochodowy nie znieś. W r. budżetowym 1931/32 zapłacił automobilizm zaledwie 9.500.000 złotych, zamiast przewidywanych 45.000.000 zł.

Sytuacja gospodarcza w roku bieżącym nie poprawiła się, nie można zatem przypuszczać, aby ruch samochodowy znieść zdołał obciążenie.

nie wyższe, niż kwota podatku, zapłaconego przezeń w roku ubiegłym. Nałożenie nowego, tak olbrzymiego obciążenia na automobilizm przyniesie za sobą jeden tylko wynik, a mianowicie: dalsze katastrofalne zmniejszenie się ilości czynnych pojazdów, i dalszy spadek konsumpcji materiałów napędowych, a w konsekwencji spadek produkcji benzyny, a więc zachwianie obecnych podstaw przemysłu naftowego i zanik motoryzacji kraju.

Bezpośrednim skutkiem wprowadzenia przymusu stosowania mieszanek spirytusowych będzie ponadto w naftowym przemyśle kopalnianym obniżenie ceny ropy surowej o około 10 \$ na cysternie.

Z powyższych wywodów i obliczeń wynika zatem jasno, że w dzisiejszych warunkach produkcji i konsumpcji materiałów napędowych w Polsce, przymusowe wprowadzenie spirytusowych mieszanek napędowych byłoby kapitalnym nonsensem gospodarczym.

Jako kwestję odrębną poruszyć wreszcie należy raz jeszcze kwestję samowystarczalności, jednak już nie pod kątem widzenia materiałów napędowych, lecz olejów smarowych dla silników samochodowych. Olejów tych nie można zastąpić żadnym produktem rolniczym, a w razie spadku wydobycia ropy, spowodowanego zmniejszeniem konsumpcji benzyny, łatwo doprowadzić można do braku olejów smarowych. Okoliczność ta ściśle wiąże się z zagadnieniem obrony kraju, wysuwaniem tak skwapliwie przez zwolenników mieszanek. W razie wzmożonego zapotrzebowania materiałów napędowych, np. w czasie wojny, można jeszcze uzupełnić braki benzynowe spirytusem, lecz braku olejów smarowych rolnictwo w żadnym wypadku nie zastąpi. I w tym właśnie leży punkt ciężkości zagadnienia samowystarczalności. Zważywszy, że zapotrzebowanie oleju w silnikach wynosi około 3% zużycia paliwa, wyrazi się obecne zużycie olejów cyfrą około 300 wagonów, podczas gdy produkcja oleju samochodowego przy dzisiejszym wydobyciu ropy wynosi około 600 wagonów, t. j. ilość wystarczającą na pokrycie zaledwie dwukrotnego obecnego zapotrzebowania.

Kwestja zabezpieczenia dostatecznej ilości mineralnych olejów smarowych, jest tedy najważniejszą z punktu widzenia obrony kraju, a rozwiązać ją tylko można przez stworzenie takich warunków pracy dla przemysłu naftowego, aby mógł bez przeszkód i w warunkach jako tako pomyślnych rozwijać swą działalność.

Z zagadnieniem obrony kraju wiąże się również ściśle sprawa gromadzenia zapasów materiałów pędnych; w tym właśnie kierunku posiada spirytus znaczną przewagę nad benzyną, jako materiał mniej lotny i nadający się lepiej do magazynowania niż benzyna. Zapasy spirytusu, leżące w zbiornikach Państwowego Monopoli Spirytusowego, w ilości około 800.000 hl, powinny być właśnie na ten cel przeznaczone, liczyć się bowiem trzeba z koniecznością zmniejszenia zużycia ziemniaków na cele gorzelnicze w czasie wojny, wówczas bowiem ziemniaki

w pierwszym rzędzie zużywane będą na pokarm i paszę, a zapewne i produkcja ich ulegnie wtedy ograniczeniu. W tym wypadku, posiadanie znaczniejszych zapasów spirytusu gotowego dopomóc może do sprostania wzmożonemu zapotrzebowaniu paliw silnikowych. Jako przykład wymienię tu Niemcy, których zapas spirytusu utrzymywany jest na wysokości około 1.500.000 hl.

Reasumując powyższe wywody stwierdzamy co następuje:

1) Bieżąca produkcja ropy naftowej zapewnia nam na długie jeszcze lata dostateczną ilość benzyny dla kilkakrotnie nawet zwiększonego ruchu samochodowego,

2) benzyna jest dla obecnie konstruowanych silników samochodowych najlepszym i najekonomiczniejszym paliwem,

3) użycie do napędu silników spirytusu czystego jest niemożliwe, tak ze względów technicznych, jak i ekonomicznych,

4) mieszanki złożone z benzyny i właściwego udziału alkoholu bezwodnego, stosowane być mogą pod pewnymi warunkami, — (jeśli chodzi o techniczną stronę tego zagadnienia), do napędu silników samochodowych, — nie wszystkich jednak i nie we wszystkich wypadkach,

5) zużycie mieszanek spirytusowych dla osiągnięcia tego samego efektu jest znacznie większe jak benzyny,

6) w dzisiejszych warunkach, wprowadzenie do użycia mieszanki spirytusowej odbyłoby się mogło tylko kosztem olbrzymich ofiar całego gospodarstwa społecznego, a w tem przede wszystkim przemysłu naftowego, niestojących w żadnym stosunku z niewielkim zyskiem rolnictwa osiągalnym z tej imprezy,

7) wzgląd na obronę kraju zabrania wszelkiej akcji, której wynikiem byłoby zmniejszenie wydobycia ropy naftowej, a w konsekwencji zmniejszenie produkcji wszelkich olejów smarowych.

Wnioski wypływające z powyższych ustaleń są następujące:

1) mieszanki napędowe same przez się, bez żadnego nacisku wejdą na rynek w chwili, w której zapotrzebowanie paliwa samochodowego w kraju tak wzrośnie, iż przekroczy wysokość produkcji benzyny. Ochrona celna zapewni wówczas spirytusowi uzyskiwanie właściwych cen, odpowiadających rzeczywistej jego wartości i faktycznym kosztom produkcji,

2) przymusowe wprowadzenie mieszanek do powszechnego użycia nie jest wogóle możliwe ze względu na konieczność istnienia na rynku również benzyny czystej dla silników, które mieszanek używać nie mogą,

3) przymus mieszanekowy przyniosłby olbrzymią szkodę gospodarstwu społecznemu, a ponadto odbiłby się w sposób nader ujemny na pogotowiu obronnym kraju,

4) istniejące zapasy spirytusu w Państwowym Monopolu Spirytusowym, nie powinny być zużyte do celów napędowych, jak to jest obecnie projektowane, lecz powinny być zachowane i uzupełnione dla celów pogotowia obronnego.

Inż. Stefan SULIMIRSKI

Instytut Gazowy — Lwów

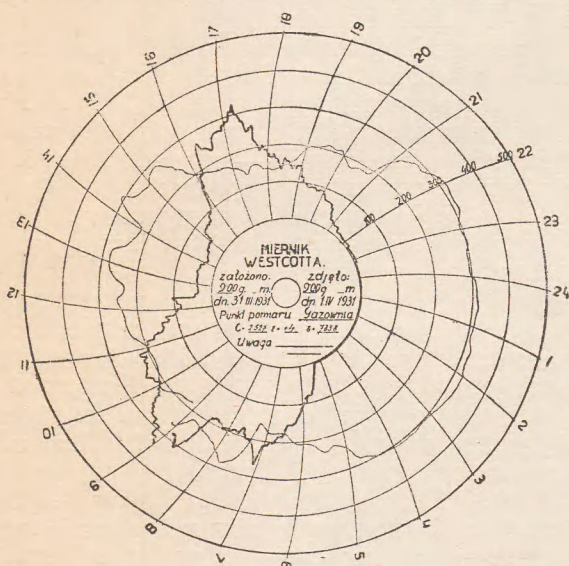
Organizacja pomiarów gazu ziemnego w przedsiębiorstwie przemysłowym

Referat wygłoszony na V. Zjeździe Naftowym we Lwowie, w grudniu 1931 r.

Dokończenie.

Przyrządy pomiarowe i obliczenia.

Z przyrządów pomiarowych najlepszą usługę oddają tu bezwzględnie mierniki rejestrujące, pozwalają bowiem nie tylko na ścisłe wyliczenie przepływu gazu, ale też dają obraz charakteru odbioru gazu. Na załączonym rysunku (Rys. 4)



Rys. 4.

widzimy wykres miernika Foxboro zamontowanego u jednego z konsumentów, na którym wykres różnicy ciśnień (linja grubsza) wskazuje nam wyraźnie, kiedy konsument zaczyna pobierać gaz, kiedy kończy i kiedy odbiór gazu osiąga swoje maksimum, co ma pierwszorzędne znaczenie przy układaniu programu rozdziału gazu dla ogółu konsumentów i regulacji przepływu. W braku mierników rejestrujących dobrą usługę oddają zamontowane stale na dyszy manometry (połączone rurki U), ułatwiające sporadyczną kontrolę przepływu.

Personel pomiarowy zaopatrzony jest ponadto w łatwo przenośne aparaty, przy pomocy których wykonuje on pomiary. Do tych celów posługujemy się obecnie specjalnie skonstruowanymi przez „Instytut Gazowy“ manometrami przenośnymi, zamieszczonymi w futerałach, oraz przenośnymi aparatami, pozwalającymi na równoczesny pomiar gęstości gazu i wyznaczenie zawartości tlenu. Aparatami temi może tak dozorca sektora, jak i każdy funkcjonariusz tech-

niczny w braku urządzeń pomiarowych (aparatów wtórnych) w danym miejscu, łatwo, szybko i wygodnie wykonać pomiar.

Wyniki pomiarów wpisywane są do książki protokołów pomiaru gazu. Książka ta o wygodnym formacie (A. 5.) zawiera rubryki, umożliwiające zarówno sporządzenie protokołu przy pomiarach przepływu zwięzieniem przekroju, jak też wyznaczenie współczynnika miernika. (Rys. 5).

[illegible]

Rys. 5.

Odczyty otrzymywane od obsługi punktów pomiarowych przeliczane są w biurze.

Dla ułatwienia wykonywania obliczeń posługiwać się można szeregiem przyrządów pomocniczych.

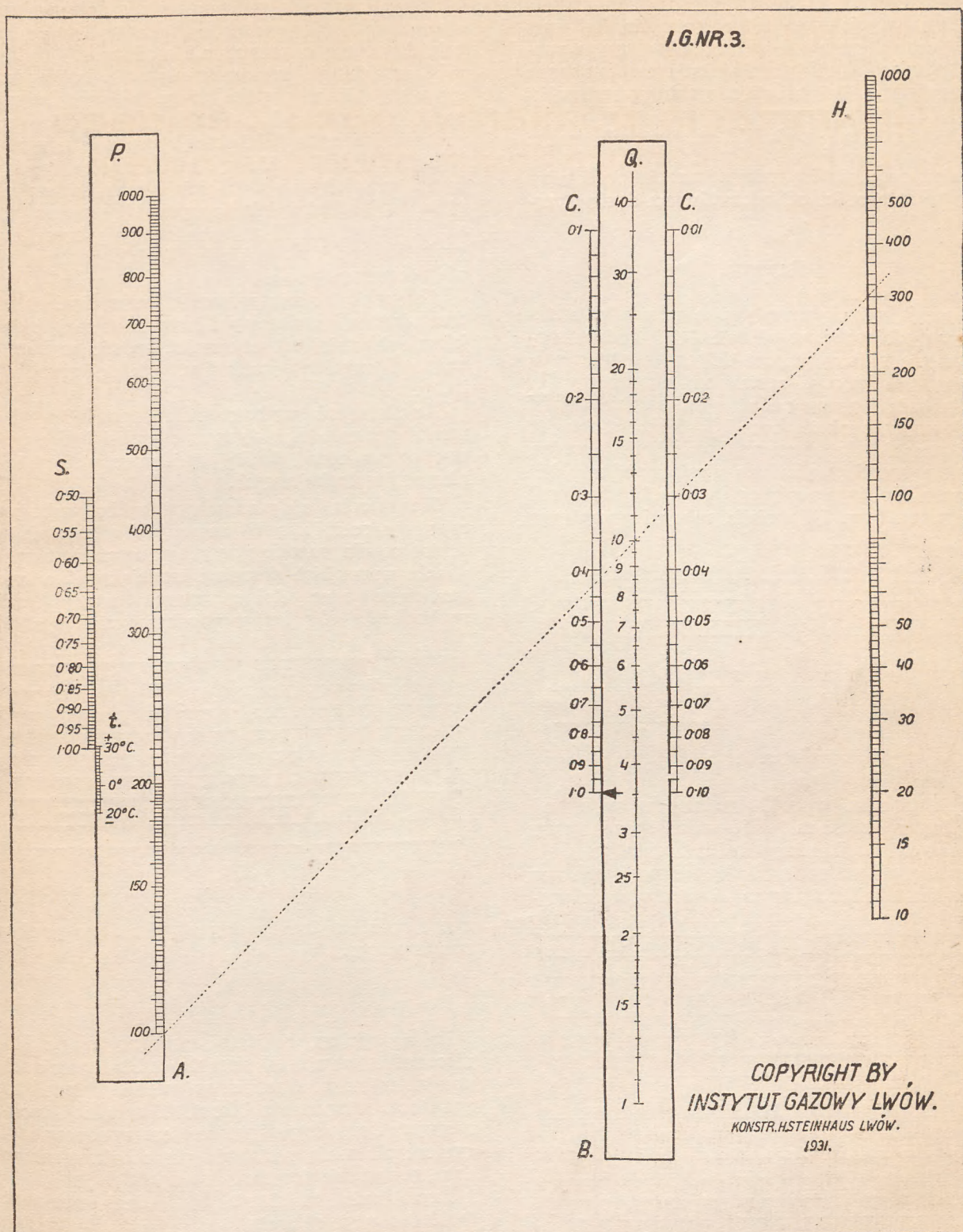
I tak znacznie ułatwiają przeliczenie oraz kontrolę pomiarów wykresy opracowane przez Laboratorium Maszynowe Politechniki Lwowskiej (wydane drukiem przez „Instytut Gazowy”), na których możemy odczytać wartość:

$$V \begin{array}{c} \hline p \quad h \\ \hline T \quad s \end{array}$$

dla danych warunków pomiaru. Pomnożywszy odczytaną wartość przez stałą dyszy otrzymujemy przepływ gazu w m^3/min .

Ostatnią zdobyczą w tym kierunku jest wysuwka logarytmiczna dla obliczania przepływu gazu. Wysuwkę tę zaprojektował i skonstruował, na podstawie wskazówek autora referatu, prof. Uniwersytetu J. K. we Lwowie Dr. H. Steinhaus. Sposób użycia tej wysuwki (przedstawionej na rys. 6) jest następujący:

Przesuwalna taśma „A” nastawia się na daną gęstość gazu (s) i temperaturę (t). Następnie taśma „B” nastawia się na odpowiednią stałą dyszy. Z kolei przykłada się linijkę celuloidową w ten sposób, by jednym końcem trafiała ona



Rys. 6.

po stronie lewej na odczytane ciśnienie statyczne (p) z prawej strony zaś na odczytaną różnicę ciśnień (h). W punkcie przecięcia przykładki z środkową podziałką (Q) na taśmie „B” odczytujemy wynik t. j. przepływ gazu w m³/min. w danych warunkach pomiaru. Cała manipulacja trwa zatem zaledwie kilka sekund.

W braku tych urządzeń można sobie ułatwić obliczanie przepływu gazu w ten sposób, że sporządza się tabelę wartości stałej „C” dyszy w zależności od temperatury, według wzoru:

$$v_{0.760} = \frac{C}{\sqrt{T \cdot s}} \sqrt{p \cdot h}$$

gazowych, pomiarów, oraz wszelkich używanych do tego celu formularzy, raportów i t. p.

2. Należy równolegle z pracami nad normalizacją metod pomiaru gazu dążyć do normalizacji wszelkich aparatów pomiarowych, używanych przy pomiarach gazowych w oparciu o produkcję krajową.

* * *

Wyrażam przekonanie, że wzajemne porozumienie się w tym kierunku i wspólna akcja wszystkich zainteresowanych czynników da pożądaną rezultaty, zapewni bowiem uregulowanie stosunków w tej tak ważnej dziedzinie gospodarki przemysłowej, a zarazem stworzy podstawę dla racjonalnej gospodarki cennym źródłem energii, jakim jest gaz ziemny.

Głos konsumenta o sprzedaży benzyny

OD REDAKCJI.

Od jednego z naszych znanych sportsmenów, uprawiającego turystykę samochodową, otrzymaliśmy umieszczony poniżej list, którego treść polecamy uwadze Syndykatu Przemysłu Naftowego i Zarządów naszych organizacji handlowych.

W numerze 17 „Przemysłu Naftowego“ ukazał się bardzo aktualny artykuł inż. Welfelda o właściwościach benzyn jako paliwa silników. Jako „fachowy konsument“ benzyny chciałbym podkreślić konieczność prowadzenia przez nasze rafinerie, których laboratoria stoją przecież na wysokim poziomie, nieustannych prac w kierunku uzyskania i wypuszczenia na rynek benzyny o właściwościach antystukowych. „Stukanie“ benzyn, sprzedawanych przez poszczególne firmy dokucza szczególnie mnie, jako jeżdżącemu samochodem, zaopatrzonym w wysokoobrotowy silnik sportowy, i zmusza do stosowania różnych, często niełatwych, zabiegów, celem złagodzenia tej właściwości benzyny; zaprowadziło mnie to także do spróbowania sprzedawanych w Warszawie mieszanek, jednakże bez dostatecznie zadowalniającego wyniku. Jednak i dla przeciętnego silnika, możliwość stosowania benzyny o antystukowych właściwościach, stanowi gwarancję pełnej wydajności pracy i przedłużenia jego życia. Konstruktorzy dominującej liczby samochodów użytkowych zmniejszają wysoki dotychczas litraż silników, zastępując go podwyższonymi obrotami i stopniem sprężania. Okoliczność ta uczyni każdego automobilistę coraz bardziej wymagającym, zwłaszcza z chwilą poprawienia się stanu dróg, i co za tem idzie — możliwości wykorzystania pełnej mocy silnika.

Opisane w artykule inż. Welfelda „obrotowe próbowanie dla samochodów“ wydają mi się instalacjami, które z jednej strony pozwolą firmom na fachowe próby i wyciąganie z nich odpowiednich wniosków co do ich produktów, a więc ich ulepszania, — z drugiej zaś pozwolą na taką regulację silników, która każdemu klientowi umożliwi idealną pracę jego silnika przy napędzie benzyną danej firmy. Korzyści jakie dla obu stron z tego wynikną są jasne.

Skoro jednak na razie zmuszeni jesteśmy kontentować się paliwem, które nam automobilistom-konsumentom niezupełnie jeszcze dogadza, to niechaj przynajmniej zaopatrywanie się w to paliwo nie będzie połączone ze zgoła niepotrzebnymi brakami, dokuczającymi i tak już znikomemu naszymi drogami (i ceną benzyny) automobilistom. Mam na myśli „funkcjonowanie“ niektórych stacji benzynowych, szczególnie na prowincji. Podjeżdża człowiek najlepszej myśli do stacji benzynowej na rynku powiatowego miasta. Pompa samotna, w błogim spokoju wygrzewa się w słońcu, obsługi szukaj daleko i szeroko. Gdy mimo wydatnego użytku klaksona nikt się nie zjawia, posyłasz jakiegoś wyrostka po pana pompkarza. Wyrostek domaga się od automobilisty oczywiście za tę „grzeczność“ zapłaty. Wreszcie obsługujący się zjawia i rozpoczyna się pouczający dialog.

„Ile kosztuje litr? Proszę o 50 litrów, ale słoje szklane pańskiej pompy są już porządnie zabrudzone, nie mam zaufania do czystości tej benzyny, proszę więc o filtrowanie przez irchę“.

Po wytłumaczeniu „pompkarzowi“ co to wogóle jest ircha, i wywołaniu ironicznego uśmiechu z powodu tak wygórowanych wymagań, okazuje się, że irchy nie ma, ale jest zabrudzony mocno lejek z metalowym sitem. Żądanie wymycia sita wywołuje potok przekonywujących argumentów, że sito jest jednak czyste, lub że na podstawie specjalnych, obowiązujących jedynie w danej pompie, praw fizycznych — nie zabrudzi benzyny. Pogodziwszy się z tem czekamy na ożywczy napój. Upływa kilka minut, a wyciągnięta do dwu 5-cio litrowych zbiorników benzyna nie spływa i okazuje się, że pompa „się zacina“. Po zastosowaniu rozmaitych chirurgicznych zabiegów pompa zaczyna „cykać“ w niesłychanie wolnym tempie¹⁾.

W innym wypadku pompa działa sprawnie, ale waż jest źle umocowany i benzyna przecieka, z oczywistą szkodą dla automobilisty²⁾. Gdy ten reklamuje, otrzymuje odpowiedź: „Ta mówiłem,

¹⁾ Pompa z tym stałym defektem znajduje się w Sanoku.

²⁾ Pompa taka znajduje się w Drohobyczu.

że ta cholera źle cybant przeciągnęła, a on si upiera“.

Małe to pocieszenie dla automobilisty, który zrezygnowany płaci i jedzie dalej.

W innych znowu miejscowościach³⁾ pod szumną nazwą stacji benzynowej znajdują się zakrętki w murze, z których cieknie benzyna podawana do bańki, jak z rezerwoarku woda do miednicy u prowincjonalnego lekarza. Cena w tej „stacji“ pobierana jest o 5 gr wyższa jak z prawdziwej pompy, choć, jak się informowałem, cena benzyny w bańkach winna być wedle cennika o 3 gr tańsza niż z pompy.

Szereg miejscowości o średnim ruchu samochodowym nie posiada ani jednej pompy i automobilista zmuszony jest „pokrywać się na bańki“, bez żadnej pewności z jakiego „mętnego“ źródła benzyna ta pochodzi, czy jest produktem poważnej fabryki, czy też reprezentuje jakieś zlewki. Automobilista napotyka na takie i podobne zaopatrzenie w benzynę, bierze po kilka litrów i pędzi do najbliższej miejscowości, w której spodziewa się pompy, co dzieje się ze stratą firm, które alimentują w benzynę miejscowości bez pomp.

Zagranicą, w miejscowościach, gdzie wielka pompa by się nie rentowała, umieszczają żelazną beczkę na wózek, z pompką zaopatrzoną w cechowaną miarę, przez którą pompuje się benzynę wprost do samochodu. Sprzedaż pozapompowa, zwłaszcza tam gdzie oprócz benzyny marki handlowej sprzedaje się paliwo specjalne (Esso-Standard, Dynamine-Shell lub t. p.) są bańki plombowane przez rafinerię, gdyż inaczej nikt paliwa nie kupi.

Automobilista miałby zatem następujące życzenia:

1) mapka wydawana wspólnie przez wszystkie firmy rafinerijne, wskazująca:

a) miejscowości z pompami (w większych miastach także dokładny adres, bez którego trudno znaleźć pompę),

b) miejsca zaopatrzenia bez pomp,

c) firmy alimentujące dane miejsca sprzedaży,

2) zaprzestanie sprzedaży „dzikiej“, i zastąpienie jej w miejscowościach o małym ruchu pompą ruchomą, a w najgorszym razie plombowanymi bańkami.

3) Wyraźne wywieszenie ceny we wszystkich punktach sprzedaży.

4) Gwarancja dobroci paliwa we wszystkich punktach sprzedażnych i jednolitości jego co najmniej w takich punktach, które są zaopatrywane przez tę samą firmę rafinerijną.

5) Wprowadzenie w większych miastach obrotowych próbowni, które ułatwiłoby znakomicie realizowanie wymagań wymienionych pod 4, jak i doboru smarów.

³⁾ n. p. w Haliczu.

6) Zniżenie ceny benzyny byłoby bardzo pożądane, i jakkolwiek przyjaciele-nafciarze zapewniają, że jest to ze względu na specyficzną sytuację naszego przemysłu niemożliwe. Niejeden automobilista, który się dawniej nie zastanawiał ile „robi“ kilometrów, dziś nieraz z podróży rezygnuje ze względu na koszt paliwa. Obawiam się, że nowelizacja „Funduszu Drogowego“ i podrożenie i tak już obciążonej wysokim podatkiem spożywczym benzyny, może mieć w naszym — i tak już „zdemotoryzowanym“ kraju fatalne następstwa.

7. Wprowadzenie książeczek czekowych, które upoważniałyby do pobierania benzyny w każdej pompie, bez względu na jej właściciela. Zagranicą instytucja taka nie jest potrzebna, ze względu na to, że sieć pomp, jakimi każda poszczególna firma rozporządza, jest bardzo gęsta, co może byłoby niepotrzebne, gdyby podobne porozumienie czekowe istniało pomiędzy wszystkimi firmami.

Oprócz powyższych wymagań zasadniczych, chciałbym na koniec zwrócić uwagę, na ważną — moim zdaniem — sprawę.

Warunkiem rozwoju automobilizmu są solidne warsztaty i dobre, współczesne garaże. U nas — z małymi wyjątkami — niema ani jednych ani drugich, ani potrzebnej ilości stacji obsługi („service station“), ułatwiających automobiliście życie zagranicą. Zmusza to każdego prawie automobilistę do trzymania dobrego szofera-mechanika, który obciąża poważnie budżet właściciela samochodu, zwłaszcza w dzisiejszych czasach, i powoduje niezakupienie wozu, pozbycie się go, lub czasowe oddanie numeru. Konsekwencja — zmniejszone zużycie benzyny.

Zaradzićby temu można, gdyby poszczególni wielcy producenci paliwa, albo ich zrzeszenia, zbudowały w większych ośrodkach wzorowe garaże z warsztatami reparacyjnymi. Przedsiębiorstwa takie niewątpliwie same przez się by się opłaciły, ponadto spowodowałyby to podniesienie poziomu innych garaży i warsztatów reparatornych, a w następstwie trwały wzrost liczby automobilistów i pomnażanie konsumpcji paliwa.

*

Pragnąłbym bardzo, by skromne moje uwagi nie spotkały się u zainteresowanych ze wzruszeniem ramion i najłatwiejszym powiedzeniem: „Poco to wszystko robić, skoro i tak niema dla kogo“. Odpowiedziałbym na to zgóry, że przede wszystkim wiele już inwestycji zrobiono, a skoro one już są, to powinny być utrzymane dobrze — bo to drożej nie kosztuje, niż złe utrzymanie. Następnie, że celowe dalsze inwestycje pomnożą i stworzą właśnie tych konsumentów, których dziś brakuje.

Wszelkie mieszanki napędowe są tylko namiastkami dobrej benzyny

Nowa umowa zbiorowa

UMOWA

spisana dnia 20 września 1932 r. we Lwowie
pomiędzy Firmami:

- 1) Spółka Akcyjna „Galicja“
- 2) „Gazy Ziemne“, Spółka Akcyjna dla Przemysłu Naftowego we Lwowie
- 3) „Limanowa“ Spółka z o. o.
- 4) Firmy wchodzące w skład Koncernu „Małopolska“ Grupy Francuskich Towarzystw Naftowych, Przemysłowych i Handlowych w Polsce
- 5) „Polmin“ Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych we Lwowie
- 6) „Standard Nobel“ w Polsce, Spółka Akcyjna
- 7) „Vacuum Oil Company“ w Czechowicach

a:

- 1) Centralnym Związkiem Górników w Polsce, w Krakowie
- 2) Centralnym Związkiem Robotników Przemysłu Chemicznego R. P. w Krakowie, oraz
- 3) Związkiem Robotników Przemysłu Metalowego w Polsce w Warszawie,
jako reprezentantami wszystkich robotników przemysłu naftowego w Polsce, —

następującej treści:

Art. 1.

Od dnia 1 września 1932 r. ustala się w przemyśle naftowym następujące kategorie pracowników fizycznych, oraz następujące płace za ośmiogodzinny dzień pracy:

Kategorie.

I. KOPALNIE.

Kategoria pierwsza.

Wiertacze przy wierceniu, wiertacze przy tłokowaniu, samodzielni kowale, egzaminowani maszyniści, egzaminowani motorowi przy motorach ponad 150 KM, cieśle przodownicy, przodownicy pompowi ze zgłoszoną odpowiedzialnością wiertaczy, egzaminowani elektromonterzy ze zgłoszoną odpowiedzialnością, kwalifikowani monterzy rurociągów przodownicy, egzaminowani maszyniści przy tłoczeniach głównych, palacze przodownicy, dystylatorzy w gazoliniarniach, kierowcy pojazdów mechanicznych za 10 godzin pracy.

Kategoria druga.

Pomocnicy szybowi przy wierceniu, pomocnicy szybowi przy tłokowaniu i w Borysławiu przy pompowaniu głębokich otworów, kwalifi-

kowani pomocnicy pompowi, pomocnicy kowalscy, egzaminowani palacze, kwalifikowani motorowi, cieśle, manipulanci ropni, nalewacze ropy, pomocnicy dystylatorów w gazoliniarniach, kwalifikowani monterzy rurociągów, kwalifikowani zapinacze pomp, kwalifikowani pomocnicy maszynistów, stali sekcyjni kontrolerzy aparatów i sieci gazowych, kwalifikowani elektromonterzy, pomocnicy kierowców pojazdów mechanicznych mogący zastępować kierowców za 10 godzin pracy, przodownicy pompowi i czołgowi bez zgłoszonej odpowiedzialności, woźnice za 12 godzin pracy, stróże za 12 godzin pracy.

Kategoria trzecia.

Woźnice przy 8-godzinnym dniu pracy, stróże przy 8-godzinnym dniu pracy, dalej: kontrolerzy wodni, syfoniarze, pomocnicy palaczy, trzeciacy szybowi i kuzienni, smarowacze pomp, robotnicy granikowi, robotnicy magazynowi, robotnice i robotnicy placowi, robotnicy na miernikach.

Kategoria czwarta.

Chłopcy kancelaryjni i do noszenia próbek.

II. WARSZTATY.

Kategoria pierwsza.

Samodzielni ukwalifikowani kowale, kotlarze, ślusarze, tokarze, heblarze, frezerzy, elektromonterzy, odlewacze, modelarze, stolarze, spawacze, rymarze, lakiernicy i malarze, blacharze, murarze, bednarze, cieśle, przodownicy, — o ile pracują co najmniej 4 lata po wyzwoleniu, względnie samodzielnie w danym zawodzie.

Kategoria druga.

a) wszystkie w kategorii I-szej wymienione zawody pracowników i samodzielni robotnicy przy obrabiarkach metali, przodownicy kierniarzy w odlewniach, — o ile pracują już 2 lata po wyzwoleniu, względnie samodzielnie w danym zawodzie,

b) ukwalifikowani kierowcy młotów mechanicznych i kranów elektrycznych,

c) cieśle, murarze, pomocnicy kowali, kotlarzy i odlewaczy, — o ile pracują już 2 lata w danym zawodzie.

Kategoria trzecia.

a) wyzwolenicy wszystkich zawodów do 2 lat pracy po wyzwoleniu,

b) pomocnicy wymienieni w kategorii drugiej pod b) i c), — o ile pracują mniej niż 2 lata w danym zawodzie,

c) placowi i nieukwalifikowani pomocnicy warsztatowi.

Kategoria czwarta.

Chłopcy kancelaryjni, uczniowie wszystkich zawodów i smarowacze maszyn.

*

Płace robotników warsztatowych, tak w poszczególnych kategoriach, jak i w odniesieniu do miejsc położenia warsztatów pracy, ustalone są takie same jak i dla robotników kopalnianych.

Płace uczniów warsztatowych ustala się następująco:

w ciągu pierwszego roku nauki 1/3 płacy IV-tej kategorii;

w ciągu drugiego roku nauki 2/3 płacy IV-tej kategorii;

w ciągu trzeciego roku nauki 3/3 płacy IV-tej kategorii.

Uczniom pierwszego i drugiego roku nauki nie przysługują ryczałty, uczniowie w ciągu trzeciego roku nauki otrzymują ryczałt IV-tej kategorii.

Płace.

A) Zagłębie Borysławskie (Borysław, Opaka, Schodnica, Urycz).

Płace dniówkowe (za 8 godzin pracy):

Kategoria I.	Zł. 6.93
Kategoria II.	Zł. 5.45
Kategoria III.	Zł. 3.77
Kategoria IV.	Zł. 2.21

Ryczałty miesięczne:

Kategoria I.	Zł. 30.38
Kategoria II.	Zł. 18.25
Kategoria III.	Zł. 17.51
Kategoria IV.	Zł. 6.52

B) Kopalnie na zachód od linii kolejowej Sambor—Turka.

Płace dniówkowe (za 8 godzin pracy):

Kategoria I.	Zł. 6.76
Kategoria II.	Zł. 5.17
Kategoria III.	Zł. 3.48
Kategoria IV.	Zł. 1.94

Ryczałty miesięczne:

jak dla zagłębia borysławskiego.

C) Kopalnie na wschód od zagłębia borysławskiego.

Płace dniówkowe (za 8 godzin pracy):

Kategoria I.	Zł. 6.76
Kategoria II.	Zł. 5.17
Kategoria III.	Zł. 3.14
Kategoria IV.	Zł. 1.94

Ryczałty miesięczne:

jak dla zagłębia borysławskiego.

Stróże i woźnice, tak przy 12-godzinnym, jak i przy 8-godzinnym czasie pracy, otrzymują ryczałt III. kategorii.

Ryczałt w pełnym wymiarze przypada za 30 dni kalendarzowych. Za każdy dzień nieprzepracowany potrąca się 1/30 część tego ryczałtu. Niedziele i święta nie będą potrącane.

III. RAFINERJE.

Kategorie.

Kategoria pierwsza.

a) dystylatorzy samodzielni mogący pracować na urządzeniach dystylacyjnych istniejących we fabryce,

b) rafinatorzy olejów rafinujący samodzielnie,

c) przodownicy parafiniarni,

d) egzaminowani maszyniści o ile są ślusarzami maszynowymi, kwalifikowani ślusarze, kwalifikowani kowale, tokarze, modelarze, odlewacze, kołodzieje, blacharze, lakiernicy, kwalifikowani elektromonterzy mogący pracować samodzielnie w urządzeniach prądu elektrycznego, kwalifikowani spawacze, rymarze, murarze, stolarze, kwalifikowani bednarze, odpowiedzialni cieśle, kwalifikowani kotlarze, przodownicy kotłów parowych, przodownicy nad wszystkimi pompowniami łącznie, — wszyscy wyżej wymienieni o ile pracują samodzielnie.

Wszyscy kwalifikowani rzemieślnicy, którzy na podstawie tej umowy mają przejść do pierwszej kategorii, winni się wykazać czteroletnią praktyką po wyzwoleniu.

Kategoria druga.

a) dystylatorzy nie mogący samodzielnie prowadzić swego działu,

b) rafinatorzy benzyny, nafty, parafiny i niesamodzielni rafinatorzy olejów,

c) rektyfikatorzy benzyny,

d) przodownicy filtracji olejów parafinowych i komór potnych, palacze kotłów parowych, egzaminowani przesuwacze wagonów, kwalifikowani pompierze, niekwalifikowani bednarze,

e) wszyscy pracownicy wymienieni w kategorii pierwszej, pozycja d) o ile pracują 2 lata po wyzwoleniu,

f) pomocnicy ślusarzy rurowych, kowali, kotlarzy, odlewaczy i cieśli, o ile pracują 4 lata w swoim zawodzie,

g) pomocnicy laboratoryjni umiejący przeprowadzać wszystkie analizy ruchowe, o ile pracują 4 lata w swoim zawodzie,

h) stróże i woźnice za 12-godzinny dzień pracy.

Kategoria trzecia A.

Palacze na dystylacji, pomocnicy dystylatorów, czyszciciele kotłów, pomocnicy maszynistów, obsługa pomp, robotnicy w prasach i przy odlewaniu parafiny, robotnicy w rafineriach nie wymienieni wyżej, o ile są stale przydzieleni.

Kategoria trzecia B.

a) robotnicy placowi i wszyscy nie wymienieni wyżej pomocnicy w poszczególnych oddziałach powyżej lat 18-tu,

b) stróże i woźnice za 8-godzinny dzień pracy.

*Kategoria czwarta.**Robotnice.*

Robotnice pracujące w parafiniarniach i laboratoriach otrzymują dodatek 50 groszy za dniówkę.

*

Uczniowie tak przy produkcji, jak i w warsztatach otrzymują płace w wysokości 1/3 części IV-tej kategorii w pierwszym roku praktyki, 2/3 części w drugim roku praktyki, i czwartej kategorii z ryczałtem w trzecim roku praktyki.

Płace

Płace minimalne dniówkowe (za 8 godzin pracy):

A) Borysław, Drohobycz, Trzebinia, Czechowice.

Kategoria I.	Zł. 7.10
Kategoria II.	Zł. 5.60
Kategoria III. A.	Zł. 4.65
Kategoria III. B.	Zł. 3.85
Kategoria IV.	Zł. 2.25

B) Obszar na zachód od linii kolejowej Sambor—Turka.

Kategoria I.	Zł. 6.90
Kategoria II.	Zł. 5.30
Kategoria III. A.	Zł. 4.35
Kategoria III. B.	Zł. 3.55
Kategoria IV.	Zł. 2.—

C) Obszar na wschód od linii kolejowej Sambor—Turka.

Kategoria I.	Zł. 6.90
Kategoria II.	Zł. 5.30
Kategoria III. A.	Zł. 3.95
Kategoria III. B.	Zł. 3.20
Kategoria IV.	Zł. 2.—

Ryczałty miesięczne:

dla wszystkich rafinerij:

Kategoria I.	Zł. 31.10
Kategoria II.	Zł. 18.65
Kategoria III. A. i B.	Zł. 17.90
Kategoria IV.	Zł. 6.70

Stróże i woźnice, tak przy 12-godzinnym, jak i 8-godzinnym czasie pracy, otrzymują ryczałt kategorii trzeciej.

Ryczałt w pełnym wymiarze przypada za 30 dni kalendarzowych. Za każdy dzień nieprzepracowany potrąca się 1/30 część ryczałtu. Niedziele i święta nie będą potrącane.

Art. 2.*Robotnicy sezonowi.*

Do robotników sezonowych umowa niniejsza nie ma zastosowania. Za robotników sezonowych uważani być mogą tylko ci robotnicy, którzy przyjmowani są na podstawie osobnych umów na określony czas lub na określoną robotę, do robót ziemnych, drogowych, budowlanych, i innych robót przejściowych, — lub też przez osobnych przedsiębiorców, którzy roboty te prowadzą we własnym zarządzie dla przedsiębiorstw naftowych.

Art. 3.*Dodatek dla wiertaczy za odpowiedzialność.*

Wszyscy wiertacze, którzy wierceili w dniu 31 sierpnia 1932 r., oraz ci wiertacze, którzy wykaza się, że w czasie swej służby wiertniczej wierceili samoistnie conajmniej przez dwa i pół roku, otrzymują dodatek za odpowiedzialność w kwocie Zł. 1.14 za każdą przepracowaną zmianę. Wszyscy inni wiertacze otrzymują dodatek w kwocie Zł. —.58 za każdą przepracowaną zmianę.

Art. 4.*Świadczenia w naturze.***A) Mieszkania.**

Przedsiębiorstwo dostarcza pracownikowi mieszkania w naturze, lub płaci mu relutum w gotówce.

Relutum to wynosi miesięcznie:

1) w zagłębiu borysławskim

dla żonatego	Zł. 20.63
dla kawalerów	Zł. 10.32

dla mieszkających we własnym domu wynosi relutum połowę powyższych stawek.

2) poza zagłębiem borysławskim

dla żonatego	Zł. 13.75
dla kawalerów	Zł. 6.88

dla mieszkających we własnym domu wynosi relutum połowę powyższych stawek.

O ile robotnik nie chce korzystać z mieszkania udzielonego mu przez przedsiębiorstwo, nie może żądać ryczałtu mieszkaniowego, z wyjątkiem wypadków, gdy odległość proponowanego

mu mieszkania od miejsca pracy przenosi 3 km., lub gdy mieszka we własnym domu. Przedsiębiorstwo, które daje pracownikowi mieszkanie w naturze, nie płaci relutum mieszkaniowego jego członkom rodziny, pracującym w tem samem przedsiębiorstwie i mieszkającym wspólnie z odnośnym robotnikiem.

Przedsiębiorstwo nie płaci również relutum mieszkaniowego robotnikom młodocianym do lat 18-tu, mieszkającym wspólnie z głową rodziny, która pracuje również w tem samem przedsiębiorstwie i pobiera gotówkowo relutum mieszkaniowe.

B) Opał.

Robotnicy otrzymają opał w naturze:

1) w miesiącach od 1-go października do 31-go marca:

- a) żonaci po 400 kg węgla miesięcznie,
- b) kawalerowie i kobiety niezamężne połowę powyższej ilości.

2) w miesiącach od 1-go kwietnia do 30-go września:

- a) żonaci po 250 kg węgla miesięcznie,
- b) kawalerowie i kobiety niezamężne połowę powyższej ilości.

Robotnicy niżej lat 18-tu nie mają prawa do poboru opału, o ile mieszkają u swoich rodziców.

Przy dostarczaniu drzewa zamiast węgla liczy się 1 sag zdrowego drzewa twardego opałowego, lub 1½ saga zdrowego miękkiego drzewa opałowego za 1.200 kg węgla.

Opał winien być dostarczony loco najbliższa stacja kolejowa, lub magazyn przedsiębiorstwa, a to wedle wyboru firmy. Wyjątek stanowią przedsiębiorstwa, położone w zagłębiach: Brzozów, Schodnica i Wańkowa, które obowiązane są dostarczyć opału loco kopalnia. Przedsiębiorstwa mogą jednak za zgodą robotników oznaczyć także inne miejsce dostawy.

O ile pracodawca nie dostarczy z jakichkolwiek powodów opału w naturze, płaci wówczas robotnikom równowartość w gotówce wedle targowych cen węgla.

Postanowienia dotyczące dostawy opału w Drohobyczu reguluje postanowienie umowy z dnia 25-go września 1919 r., a w Dziedzicach postanowienie protokołu z dnia 11-go października 1921 roku.

C) Światło.

Przedsiębiorstwa dostarczają robotnikom, o ile nie pobierają w naturze światła elektrycznego lub gazowego, bezpłatnie nafty w następujących ilościach miesięcznie:

1) w miesiącach zimowych od 1-go października do 31-go marca żonatym 4 kg, kawalerom 2 kg.

2) w miesiącach letnich od 1-go kwietnia do 30-go września, połowę powyższych ilości.

Robotnicy niżej lat 18-tu nie mają prawa do poboru nafty, o ile mieszkają u swoich rodziców.

Art. 5.

Postanowienia szczegółowe.

1) Specjalne wynagrodzenie dla palaczy kopalnianych.

Palacze względnie pomocnicy palacza otrzymują za pracę przy każdorazowem czyszczeniu kotłów, oprócz ustalonej w niniejszej umowie płacy dziennej, dodatek w wysokości 1 dniówki.

2) Ubrania ochronne.

Wiertacze i pomocnicy, pracujący w szybach ropnych i wybuchowych, a w rafinerjach przy rafinacji olejowej, parafiny i nafty oraz przy kwasach odpadkowych, otrzymują jedno ubranie ochronne odpowiedniej jakości na 6 miesięcy, lub relutum w wysokości Zł. 6. miesięcznie.

Palacze otrzymują tytułem odszkodowania za zniszczone ubrania przy czyszczeniu kotłów Zł. 3. miesięcznie.

Robotnicy rafinerji pracujący w prasach, potniach i przy czyszczeniu kotłów otrzymują jedno ubranie ochronne na 6 miesięcy lub relutum Zł. 3. miesięcznie.

Kotlarze i murarze pracujący w kanałach lub pod kotłami, otrzymują ubrania ochronne, które zwracają po skończonej pracy.

Kowale warsztatowi i kopalniani otrzymują fartuchy ochronne, lub relutum Zł. 3.— miesięcznie.

Maszyniści, elektromonterzy, kowale i cieśle, którzy celem wykonania koniecznych robót będą zmuszeni pracować w szybach zaropionych, korzystają z ubrania przeznaczonego w kopalni na ten cel.

3) Obsługa szybów i kotłów.

Wiertacze muszą mieć w szybach tłokowanych stałego pomocnika.

Palacze muszą mieć przy obsłudze 2 do 4 kotłów i światła elektrycznego jednego pomocnika, a przy 5 i więcej kotłach ma być dwóch palaczy.

4) Przyrządy ratownicze.

Przyrządy ratownicze przy wieżach wiertniczych winny odpowiadać przepisom górniczopolicyjnym.

5) Obsługa pasów i transmisji.

Szycie i nakładanie pasów na główną transmisję, oraz jej smarowanie wykonują robotnicy przeznaczeni specjalnie do tego celu.

6) Specjalne postanowienia dla rafinerji.

Rafinerje dostarczać winny każdemu robotnikowi zatrudnionemu w parafiniarni i dystylarni po ¼ kg mydła miesięcznie.

Art. 6.

Urlopy.

Robotnicy powyżej lat 18-tu otrzymają płatne urlopy służące wyłącznie dla wypoczynku, a mianowicie:

- a) 7 dni urlopu, o ile pracowali przynajmniej 1 rok w przemyśle naftowym,
- b) 14 dni urlopu, o ile pracowali przynajmniej 5 lat w przemyśle naftowym,
- c) 21 dni urlopu, o ile pracowali przynajmniej 10 lat w tej samej firmie.

Pracownicy poniżej lat 18-tu otrzymają urlopy ustawowe, tj. 14 dni po roku nieprzerwanej pracy w tej samej firmie.

Zasadniczo uprawniony jest do uzyskania urlopu robotnik, który licząc od dnia wstąpienia do danej firmy, pracuje w tej firmie przynajmniej 3 miesiące i udowodni, że w danym roku kalendarzowym nie korzystał z urlopu całkowicie, względnie częściowo.

Pracodawca decyduje o tem, kiedy urlop ma być udzielony, jednak każdy robotnik ma prawo wyczerpać urlop w ciągu każdego roku.

Nieprzyjęcie przez robotnika urlopu w czasie wyznaczonym przez firmę powoduje utratę prawa urlopu. Również nadużycie urlopu do pracy zarobkowej pociąga za sobą utratę tego prawa.

Art. 7.

Wypowiedzenie stosunku służbowego.

Stosunek służbowy między firmą a robotnikiem może być rozwiązany za 14-to dniowem wypowiedzeniem — za wyjątkiem, przewidzianych ustawą, wypadków rozwiązania umowy bez wypowiedzenia.

Jeśli odnośny robotnik pracował w danem przedsiębiorstwie ponad 2 lata, a wypowiedzenie nie nastąpiło z powodu winy danego robotnika, firma wypowiada robotnikowi stosunek służbowy na 4-ry tygodnie przy 2 do 4-letniem trwaniu stosunku służbowego, — na 6 tygodni przy 4 do 6-letniem trwaniu, — zaś na 8 tygodni przy trwaniu stosunku służbowego powyżej 6 lat.

Art. 8.

Fundusz budowy domów ludowych.

Od ustalonych niniejszą umową płac dniówkowych, ryczałtów miesięcznych i dodatków dla wiertaczy za odpowiedzialność obliczać i odprowadzać będą firmy 1% na rzecz budowy Domów Ludowych w przemyśle naftowym.

Obowiązek ten ciąży na firmach przez cały czas trwania niniejszej umowy.

Rozdział funduszków zebranych po myśli niniejszego artykułu między poszczególne grupy robotników nastąpi w myśl przeprowadzonego już plebiscytu, względnie plebiscytów, które przeprowadzone zostaną w przyszłości.

Zarząd funduszem, zebrany w myśl niniejszego artykułu, sprawują Komitety, składające się w równych częściach z przedstawicieli firm i robotników.

Art. 9.

Delegaci robotników.

Robotnicy zatrudnieni w poszczególnem przedsiębiorstwie mogą wybierać z pośród swego grona delegatów, którym przysługuje prawo do reprezentowania ogółu, względnie poszczególnych robotników danego przedsiębiorstwa w sprawach objętych niniejszą umową, związanych ściśle z warunkami pracy i płacy w danem przedsiębiorstwie.

Za wykonywanie czynności delegatów robotnicy nie mogą być wydaleny z przedsiębiorstwa.

Art. 10.

Przedstawicielstwo robotników dla zawierania umów zbiorowych.

W pertraktacjach przy zawieraniu umowy zbiorowej w przemyśle naftowym reprezentują ogół robotników delegaci, których liczba nie może przekraczać 40-tu.

Art. 11.

Czas trwania umowy zbiorowej.

Umowa niniejsza obowiązuje od dnia 1-go września 1932 r. na czas ograniczony do dnia 31-go sierpnia 1933 r., w którym to dniu automatycznie wygasa.

W ciągu miesiąca sierpnia 1933 r. wydelegują obie strony interesowane swoich przedstawicieli dla ewentualnego zawarcia nowej umowy.

Art. 12.

Postanowienia końcowe.

Wskutek zawarcia niniejszej umowy zbiorowej traci moc obowiązującą umowa zbiorowa z dnia 19-go listopada 1922 r., oraz protokoły uzupełniające tę umowę, z wyjątkiem tych, na które powołuje się niniejsza umowa.

Żadna mieszanka nie dorównuje dobrej benzynie

DZIAŁ SPRAWOZDAWCZY

Zbiornik bez dna

OD REDAKCJI.

W niemieckim tygodniku „Das Tagebuch“ znaleźliśmy artykuł p. t. Der Tank ohne Boden, napisany przez A. Rudolfa, znakomitego znawcę stosunków przemysłowych i agrarnych.

Ze względu na omawianą i u nas także kwestję mieszanek spirytusowych, przytaczamy ten artykuł w całości, i przypominamy, że kraj nasz produkuje w odróżnieniu od Niemiec, — benzynę w ilości pokrywającej z dużą nadwyżką, własne zapotrzebowanie.

Pierwszą czynnością rządu Pappena w zakresie polityki gospodarczej było podniesienie ilości spirytusu, jaka ma być przymusowo zmieszana z materiałami pędnymi dla samochodów, z 6 na 10%. Dlaczego poruszamy tutaj tak nudną sprawę? Otóż dlatego, ponieważ stanowi ona próbkę polityki gospodarczej, jakiej spodziewać się możemy pod rządami obecnego systemu; albowiem:

- 1) nowe zarządzenie jest subwencją,
- 2) tym, który te subwencje otrzymuje, są sfery rolnicze,
- 3) subwencja ta nie dotyczy jednak wszystkich rolników, ale tylko 3.000 wielkich gospodarstw, uprawiających masowo ziemniaki,
- 4) subwencja ta obciąża konsumenta, państwo i podatnika kwotą kilkakrotnie wyższą od tej, jaką otrzymują w końcu gospodarstwa subwencjonowane,
- 5) subwencja ta stała się konieczną, aby móc sprolongować inną subwencję przyznaną poprzednio.

Ta nowa akcja pomocy na rzecz uprawy kartofli jest przykładem na to, jak subwencje wyglądać nie powinny i jaka jest ich działalność w praktyce.

Wstęp.

Państwowy Monopol Spirytusowy, który istniał jeszcze przed wojną, był początkowo instytucją czysto fiskalną. Monopol kupował spirytus po umiarkowanej cenie od producentów rolnych (ostatnio płacił około 49 RM. za hl) i odsprzedawał go dalej konsumentom z wysokim zyskiem, który to zysk w całości wpływał do kas państwowych (przy spirytusie do konsumpcji wynosił zysk około 550 RM. na hl). Główne zadanie Monopoli polegało na tem, by corocznie ustalić kontyngent produkcji dla każdego pojedynczego producenta rolnego, a następnie starać się o to, by produkcja i konsumpcja nawzajem się wyrównywały i by nie powstawały niepotrzebne zapasy.

Od tej taktyki odstąpił Monopol poraz pierwszy w roku 1927 pod naciskiem wielkich agrariuszy, znajdujących się w gorszych warunkach finansowych. Monopol zdecydował, iż zachodzi możliwość powiększenia się konsumpcji i wobec tego podwyższył kontyngenty produkcji spirytu-

su, a co zatem idzie, zakup tych zwiększonych ilości. Skoro się okazało, że konsumpcja nie tylko nie powiększyła się, ale przeciwnie, że nastąpiło wyraźne zmniejszenie się tejże (w latach 1927 do 1928 spadło spożycie spirytusu do picia o połowę), Monopol ograniczył wprowadzenie kontyngenty produkcyjne, ale nie w tej mierze, w jakiej zmniejszyła się konsumpcja. Skutek tego był ten, że zarząd Monopoli zgromadził zapasy, które dzisiaj w ilości ponad 2,000.000 hl, wartości ponad 100,000.000 RM. przewyższają pełne roczne zapotrzebowanie.

Straty Skarbu Państwa z powodu tej bezzwzględnej gospodarki przy gromadzeniu zapasów są niezwykle wysokie. Już sama strata z powodu ulatniania się, która przy lotnym alkoholu jest bardzo wysoka, dochodzi do dziesiątków milionów. Do tego dołączają się straty na odsetkach z powodu nagromadzenia towaru wartości ponad sto milionów marek, a dalej koszty magazynażu, (Monopol nie posiada własnych składów, lecz musi wynajmować zbiorniki, okręty tankowe i t. d.), koszty ubezpieczenia od ognia, koszty administracji i t. d. Pod naciskiem tych szalonych strat, Monopol był zmuszony szukać nowych możliwości zbytu i znalazł je w zapotrzebowaniu ruchu samochodowego, które wynosi rocznie 17 do 20 milionów hl materiałów pędnych.

Tymczasem spirytus stanowi w porównaniu z benzyną znacznie mniej wartościowy materiał napędowy, który nadaje się do użytku jedynie w mieszankach specjalnych, a mianowicie w połączeniu z innymi wysokowartościowymi paliwami. Spirytus ma wartość kaloryczną niższą o około 30%, a spowodowana tem mniejsza wydajność mieszanki tylko w nieznacznej mierze wyrównana zostaje przez większą odporność na stukanie w motorze.

Spirytus jednak kosztuje, licząc po 50 RM. za hl, znacznie drożej jak benzyna, a nawet przy tej cenie dokłada zarząd Monopoli jeszcze około 3 RM., które wydać musi na denaturację spirytusu. Pozatem także i sporządzanie mieszanek spirytusowo-benzynowych powoduje nowe koszty, a mieszanki te są z powodu wielu nieprzyjemnych właściwości, jak np. hygroskopij, której następstwem jest rozdzielanie się mieszanki, dalej rozpuszczalności lakieru i t. p. — o wiele trudniejsze i droższe w użyciu jak czysta benzyna.

Mimo to zdecydowano się w lipcu 1930 r. wprowadzić na próbę przymus mieszania spirytusu początkowo w niewielkiej ilości 2.5%. Ta próba, która jasno wykazała, że możliwości mieszania także i pod względem technicznym są bardzo ograniczone — pobudziła niewłaściwe apetyty. Ilość spirytusu, jaka pod przymusem ma być mieszana, została z dniem 1. kwietnia 1931 podwyższona na 4%, z dniem 1. października 1931 na 6%, zaś od 1. października 1932

aż na 10%. Pierwotna ustawa zawierała wprawdzie jedno postanowienie, które miało chronić konsumenta, a mianowicie, że każdy procent, o jaki zostanie podwyższona domieszka spirytusu, spowoduje obniżenie jego ceny o 10 RM. Ta klauzula odnośnie do ceny poszła, — jak to się często przy takich ustawach zdarza — w zapomnienie. Już przy pierwszej podwyżce domieszki obniżył Monopol cenę spirytusu jedynie o 5 RM., a od października b. r. zostanie cena obniżona zaledwie o 1 RM.

Co kosztuje domieszka spirytusu.

Pytanie, czy wysoka ilość domieszki spirytusu opłaca się z punktu widzenia polityki gospodarczej, jest przez sfery rolnicze usilnie potwierdzana, zaś sfery samochodowe zaprzeczają temu gwałtownie, w każdym razie także i tutaj ponoszone koszty o wiele bardziej są widoczne aniżeli rzekome korzyści.

Zestawienie kosztów przy mieszaniu spirytusu wygląda następująco:

Obciążenia wynoszą:

przy mieszaniu spirytusu:	
w wys.	w wys.
60%	100%
milj. RM	milj. RM

1) dla automobilisty: tani środek napędowy jakim jest benzyna zostaje częściowo zastąpiony przez drogi spirytus. Podróżnik wynosi zależnie od mieszanki 1.8 wzgl. 3 Pf. od litra. Przy przybliżonej konsumpcji ogólnej 1.7 miliardów litrów w roku, wynosi strata	30.6	51.0
---	------	------

2) dla Skarbu Państwa: Skarb traci dochody z cel od tych ilości benzyny, które zostaną zastąpione przez spirytus produkowany w kraju (RM. 21.93 od 100 kg, co równa się 16.23 Pf. od 1 l.) strata wynosi	16.5	27.6
--	------	------

3) dla Monopolu: Monopol wykazuje dzięki swej organizacji koszty administracji i handlowe w wysokości aż RM. 23.50 od każdego hl obrotu spirytusem. Jeżeli przyimiemy połowę z tego jako wydatki stałe, a połowę jako zmienne, (bilans, z którego ten podział wynikał nie jest opublikowany) wtedy okazuje się strata 11.25 Pf. od każdego litra, która to strata podwyższa się o dalsze 3 Pf. na 1 l z tytułu denaturowania spirytusu, i o 1/2 Pf. od litra z tytułu kosztów sporządzania mieszanki. Strata ogólna wynosi 14.75 Pf. od litra, której to straty nie równoważy żaden zysk, albowiem monopol sprzedaje spirytus dla celów motorowych po oryginalnej cenie zakupna, bez doliczenia dodatku na koszty handlowe. Strata wynosi	15.0	25.0
---	------	------

Łączne obciążenie	62.1	103.6
-------------------	------	-------

Ogólne koszty mieszania spirytusu, i to tylko przy domieszaniu 10%, będą wynosiły w przyszłości ponad 100 milionów RM., a miarę tej cyfry będziemy mieli, gdy weźmiemy pod uwagę, że całe zapotrzebowanie materiałów pędnych Niemiec zagranicą możnaby pokryć za

kwotę niższą od 100 milionów RM. — innemi słowy zakupno 10% małowartościowego spirytusu kosztuje więcej, jak zakupno 100% pełnowartościowej benzyny.

... a co otrzymuje rolnictwo?

Cała groteskowość tej subwencji uwidocznia się jednak dopiero w tem, że z tych olbrzymich kosztów zaledwie jedna trzecia część stanowi naprawdę dochód dla rolnictwa. Gorzelnia ma mianowicie jeden cel główny, a to, umożliwienie rolnictwu użytkowania zapasów kartofli.

Skoro się obliczy, jakie ilości kartofli zostaną rzeczywiście przetworzone na spirytus do pędzenia motorów (8.5 cetnara na hl) otrzyma się cyfrę około 1.5 milj. tonn. Wartość tychże wynosi niecałe 30 milj. RM., albowiem do celów gorzelnicznych używa się najgorszych gatunków kartofli. A więc, aby uchronić od zdeprecjonowania produkt wartości około 30 milj., przerabia się tenże w gorzelniach na inny, którego zastosowanie przynosi stratę 100 milionów RM.

I cała ta bezmyślna subwencja przeprowadzona została jedynie na rzecz 3.000 producentów kartofli; albowiem wcale nie jest prawdą jakoby „całe niemieckie rolnictwo“ było zainteresowane w tem powiększeniu produkcji gorzelnicznej... Dla 3.000 gorzelń uprawia się politykę, która obciąża całe życie gospodarcze 100-milionowym podatkiem.

Przedsiębiorcy rolni naprowadzają jeszcze dwa motywy, które mają usprawiedliwić politykę spirytusową. Jako pierwszy motyw wysuwają produkcję uboczną w gorzelnictwie, a mianowicie: otrzymywanie wywaru, stanowiącego wysokowartościową karmę dla bydła. Rolnicy ci twierdzą, że z wywaru nie mogą zrezygnować, jednak ta argumentacja zaciemnia tylko ogólny obraz: albowiem albo wywar jest naprawdę tak cennym produktem, że usprawiedliwia wysokie koszty gorzelni, a w wypadku tym rolnicy sprzedają chyba swój spirytus za drogo, albowiem wywar obliczają tylko w wysokości 30 do 40% kosztów ogólnych gorzelni; albo też obliczenie kosztów, które podają rolnicy dla usprawiedliwienia wysokiej ceny spirytusu, jest prawdziwa, a w takim razie wywar jest taką samą karmą jak wiele innych, z tą różnicą, że koszty produkcji tej karmy w gorzelni są zbyt wysokie. Ponieważ przeprowadzona ankieta oszacowała wartość wywaru, otrzymanego przy odpędzeniu hektolitra spirytusu, na 12 RM, a poza tem wszystkie pasze spadły w cenie o 1/3, — nie wiadomo, dlaczego ten produkt uboczny, którego wartość nie przekracza 15 milionów RM. w roku, miałby usprawiedliwiać ogólne obciążenie w wysokości 100 milionów. Również nie da się utrzymać twierdzenie, jakoby przeróbka 1.5 milj. tonn kartofli, stanowiąca 3,5% całego rocznego zbioru kartofli, — a zupełnie nieznaczna w porównaniu z naturalnymi wahaniami w zbiorach, dochodzącymi rocznie do 8 milionów tonn, — miała w znacznej mierze przyczynić się do odciążenia rynku; nasi zwolennicy samowystarczalności nie utrzymują się też ze swoimi wywodami, skoro będą twierdzili, że dla zmniejszenia importu o 10 milionów RM., warto jest wydać 100 milionów.

DZIAŁ GOSPODARCZY

Sytuacja w przemyśle rafineryjnym w lipcu 1932 r.

Według prowizorycznych danych statystycznych Ministerstwa Przemysłu i Handlu za miesiąc lipiec b. r. przedstawiała się sytuacja w przemyśle rafineryjnym jak następuje:

Przeróbka ropy.

Wszystkie rafinerie przerobiły w miesiącu sprawozdawczym 48.514 tonn ropy przyczem wydobycie czystej ropy na kopalniach wynosiło 47.528 tonn. Przeróbka ropy przewyższała zatem produkcję o 986 tonn wzgl. 2%. W porównaniu z czerwcem b. r. wzrosła przeróbka ropy o 2.706 tonn wzgl. o około 6%, natomiast w porównaniu z lipcem u. r. zmniejszyła się przeróbka ropy o 4.129 tonn t. j. 7,8%. Stosunek udziału kontrolowanych przez Syndykat oraz niezrzeszonych rafinerij w przeróbce ropy zmienił się w porównaniu z poprzednim miesiącem nieznacznie i wynosił dla kontrolowanych przez Syndykat rafinerij 90,4%, zaś dla niezorganizowanych rafinerij 9,6%.

Wytwórczość produktów.

Z ropy, przerobionej w miesiącu sprawozdawczym, otrzymano następujące ilości produktów:

Produkt	Wytwórczość tonn	Wydajność ‰‰
Benzyna	8.289	17.09
Nafta	4.128	29.12
Oleje pędne	9.800	20.20
Oleje smarowe	3.995	8.23
Parafina	1.657	3.42
Inne	7.602	15.67
Razem	45.471	93.73

W porównaniu z poprzednim miesiącem nie wykazuje ogólna wydajność większych odchyień, natomiast w poszczególnych produktach zaszły przesunięcia in plus i in minus, spowodowane tem, iż rafinerie magazynowały wyprodukowane z ropy półfabrykaty z powodu nagromadzenia się wielkich zapasów gotowych produktów olejowych, względnie z powodu zmniejszonego ich zbytu.

Ekspedycje na rynek krajowy.

Wysyłki na rynek krajowy wynosiły w porównaniu z ekspedycjami w czerwcu b. r. wzgl. w lipcu u. r. jak niżej:

Produkt	Czerwiec 1932	Lipiec 1932	Lipiec 1931	Wskaźnik lipiec 1931=100
	t	o	n	y
Benzyna	6.149	6.561	8.486	77,5
Nafta	4.120	4.843	6.437	75
Oleje pędne	3.769	3.802	4.635	82
Oleje smarowe	2.431	2.723	3.859	71
Parafina	584	481	598	80,5
Inne	2.164	2.554	2.388	107
Razem	18.934	20.964	26.403	śred. 79

Pod wpływem sezonowości wzrosły ekspedycje produktów naftowych na rynek krajowy o 2.030 tonn, równocześnie jednak obserwujemy z punktu widzenia koniunkturalnego ogólny spadek zbytu produktów rafineryjnych o 5.439 tonn t. j. przeszło o 20%.

Produkt wybitnie sezonowy, jak benzyna, wykazuje spadek zbytu o 22,5% w porównaniu z lipcem u. r., głównie z powodu ogólnego pogorszenia się sytuacji gospodarczej, jakoteż z powodu niezwykle wielkiego obciążenia traktacji samochodowej podatkami na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego. Wielkie podatki oraz zły stan dróg podcinają w zupełności turystykę samochodową, oraz międzymiastową komunikację samochodową. Podczas gdy turystyka prawie w zupełności zamiera, komunikacja zarobkowa utrzymuje się jeszcze ostatkami sił, właściciele autobusów przywiązują bowiem pewną nadzieję do reformy ustawy o Funduszu Drogowym i wyczekują ustawy koncesyjnej. Nadzieje te są jednak iluzoryczne, gdyż nowelizacja podatku na rzecz Funduszu Drogowego wcale nie zmniejsza obciążenia automobilizmu, zmieniając tylko sposób opodatkowania.

Na zmniejszenie się zbytu benzyny w miesiącu sprawozdawczym wpłynął również w pewnej mierze zwiększony zbyt mieszanek napędowych, których propaganda znacznie się wzmacnia.

Spadek zbytu nafty w porównaniu z lipcem u. r. jest niespodzianie duży, gdyż wynosi 25%. Dotychczas t. j. w pierwszych 6-ciu miesiącach b. r. spadek zbytu nafty wynosił w porównaniu z analogicznym czasem u. r. około 12%. Jakkolwiek nie przypuszczamy, aby spadek zbytu tego produktu utrzymał się w dalszym ciągu na poziomie miesiąca lipca, to jednak w każdym razie spożycie tego produktu prawdopodobnie będzie znacznie mniejsze aniżeli przypuszczano.

Zmniejszenie konsumpcji olejów pędnych pozostaje w ścisłej łączności z ogólnym spadkiem wszelkiej produkcji i wywołane zostało unieruchomieniem wielu motorów o napędzie olejowym. Poza tem, jak już poprzednio zaznaczyliśmy, istnieje w tym produkcie konkurencja ze strony innych paliw, które spadły w cenie, i które w łączności z potaniem pracy ludzkiej dają w niektórych okolicach chwilowo lepszą kalkulację aniżeli oleje pędne. Kosmenci oleju gazowego powinni jednak zastanowić się, czy inwestycje pieniężne, połączone z przeróbką motorów na inny środek napędowy, zamortyzują się, względnie czy nie przedstawiają poważnego dla nich ryzyka.

Podobnie jak konsumpcja benzyny i olejów napędowych, tak też spożycie olejów smarowych, związane ze spożyciem wspomnianych produktów, ulega niestety stałemu spadkowi. Spadek

zbytu olejów smarowych wynosił w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z lipcem u. r. 29%, zatem wykazuje największy procentowy ubytek z pośród wszystkich produktów naftowych. W tych warunkach powinien cały przemysł naftowy skoncentrować swe wysiłki w kierunku zahamowania zbędnego importu olejów smarowych, który wynosi około 10% spożycia krajowego.

Zbyt parafiny spadł zarówno z punktu widzenia sezonowości jak też konunkturalnie.

Jedynie zbyt pozostałości i produktów ubocznych i odpadkowych (inne) utrzymał się na nieco wyższym poziomie aniżeli w lipcu u. r., co przypisać należy częściowo faktowi, że wzrósł zbyt ciężkich pozostałości dystalacyjnych dla celów opałowych.

O spożyciu produktów naftowych da się ogólnie powiedzieć, że spadek w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy b. r. przekreślił rozwój szeregu poprzednich lat, i że ogólna sytuacja przemysłu naftowego stale się pogarsza.

Zbyt małych rafinerji, nienależących do Syndykatu, w dalszym ciągu wzrastał — w miesiącu sprawozdawczym grupa ta pokryła przeszło 25% zapotrzebowania krajowego produktów naftowych.

Eksport.

Poniżej podajemy cyfry porównawcze wywozu produktów naftowych za miesiąc czerwiec i lipiec b. r. oraz za lipiec u. r.

Produkt	Czerwiec 1932	Lipiec 1932	Lipiec 1931	Wskaźnik lipiec 1931=100
	t o n n y			
Benzyna	6.859	5.836	8.892	66
Nafta	2.375	2.496	2.300	108
Oleje pędne	6.044	2.507	4.740	53
Oleje smarowe	1.298	7.617	1.625	469
Parafina	2.216	914	1.251	73
Inne	1.374	1.070	1.549	69
Razem	20.166	20.440	20.357	śred. 100

Powyższe cyfry wykazują, że łączny wywóz w miesiącu sprawozdawczym utrzymał się na nieco wyższym poziomie niż w czerwcu bieżącego wzgl. lipcu ubiegłego roku. Zaszły tylko zmiany w wysokości eksportu poszczególnych produktów.

Odchylenia, jakie spostrzec można, są wynikiem anormalnych stosunków na rynkach światowych. Polskie rafinerje, które mają uregulowany zbyt tylko do Czechosłowacji oraz zbyt parafiny, przerzucają się z jednego rynku na drugi aby sobie ułatwić sytuację w tych produktach, które gromadzą się w rafinerjach na skutek przetwarzania większej ilości ropy od przewidywanej normalnie. Przez zawarcie większej transakcji w olejach smarowych, które załadowane zostały w lipcu, spadły, jak to w dalszym ciągu wykazemy, zapasy tego produktu w rafinerjach. Sukces tej sprzedaży oceniać jednak można jedynie jako sukces sprawności handlowej naszych firm, gdyż z punktu widzenia zyskowności, transakcje eksportowe są nadal połączone ze stratami.

Zapasy w rafinerjach.

Stan zapasów poszczególnych produktów ilustruje poniższa tabela porównawcza:

Produkt	1 stycznia 1932	31 lipca 1932	31 lipca 1931
Benzyna	21.686	20.883	32.979
Nafta	24.380	51.409	42.478
Oleje pędne	20.753	15.937	22.933
Oleje smarowe	44.100	49.132	42.173
Parafina	5.352	7.782	6.134
Inne	100.705	93.773	100.096
Razem	216.976	238.916	246.793

Z powodu zmniejszonego zbytu produktów naftowych w sezonie letnim są zapasy z końcem lipca b. r. o około 22.000 tonn większe niż z początkiem roku, jednakowoż o około 7.900 tonn mniejsze niż z końcem lipca u. r. Stan zapasów poszczególnych produktów względnie ich wzrost w stosunku do stanu w u. r. ilustruje najlepiej trudności zbytu tych produktów. Zaznaczyć przytem wypada, że w b. r. zmniejszyła się wytwórczość produktów z powodu zmniejszonej przeróbki ropy o około 2%, równocześnie powiększyło się zużycie produktów naftowych dla celów opałowych w rafinerjach, zatem przy uwzględnieniu tych momentów, ocenić należy stan zapasów jako niekorzystny dla sytuacji rafinerji.

Wytwórczość — zbyt — stosunek zbytu do wytwórczości.

Na podstawie przytoczonych cyfr przedstawia się obraz produkcji i zbytu w miesiącu sprawozdawczym jak następuje:

Ogólna wytwórczość produktów w rafinerjach	45.471 tonn	
Wytwórczość gazoliny w gazoliniarniach	3.234 tonn	48.705 tonn
Ogólny zbyt w kraju wynosił	20.964 tonn	
Wywóz zagranicę wynosił	20.440 tonn	41.404 tonn
Niesprzedana część produkcji wynosiła		7.301 tonn

Ogólny stosunek zbytu krajowego do wytwórczości wynosił dla ogółu rafinerji 43,04%, czyli na eksport pozostało 56,96% produkcji. Ponieważ małe outsiderskie rafinerje oraz uprzywilejowane małe rafinerje, kontrolowane przez Syndykat, praktycznie nie eksportują, stosunek zbytu krajowego do wytwórczości wielkich rafinerji przedstawiał się o wiele gorzej, aniżeli to wykazuje powyższa przeciętna dla ogółu rafinerji.

Wielkie rafinerje wysłały w miesiącu sprawozdawczym na rynek krajowy 13.714 tonn, wyprodukowały natomiast w rafinerjach i gazoliniarniach 40.872 tonny, zatem wysłały na rynek krajowy tylko 33,55% swojej produkcji, na eksport zaś pozostało 66,45%.

w-tz.

Notowania cen eksportowych z końcem sierpnia 1932 r.

(Ceny amerykańskie i rumuńskie są orientacyjne)

P R O D U K T	Za 100 kg. w dolarach U. S. A.			
	Notowania polskich rafin. loco Piotrowice w cysternach sprzedającego	Notow. ameryk. FOB GULF, parafina FAS NEW YORK	Notowania rumuńskie	
			FOB Constanza	FOB Ramadan
Gazolina z gazu ziemnego	—	—	—	—
Benzyna — 720 rektyfikowana	—	—	—	—
„ 720/730 surowa	1.74	—	—	—
„ 720/730 rektyfikowana	—	1.72	1.65	1.55
„ 730/740 surowa	1.64	—	—	—
„ 730/740 rektyfikowana	—	—	—	—
„ 740/750 surowa	1.54	—	—	—
„ 740/750 rektyfikowana	—	1.63	1.50	1.41
„ 760/770 rektyfikowana	—	1.46	1.23	1.15
„ lakowa	1.80	—	0.89—1.05	0.81—0.98
Nafta rafinowana	0.92	1.36	0.68	0.61
Nafta dystylowana	0.94,5	—	—	—
Olej gazowy	0.70	1.00	0.72	0.64
Oleje wrzecionowe rafinowane	1.00	1.25	1.52	1.50
Olej maszynowy rafinowany 3—4/50	1.30	—	—	—
„ „ „ 4—5/50	1.45	1.62	1.79	1.77
„ „ „ 6—7/50	1.70	1.83	2.23	2.21
Parafina rafinowana 50/52	7.00 ¹⁾	6.05—6.60	—	—
Asfalt borysławski luzem 60/120	0.70	—	—	—
„ „ w bębnach 60/120	0.95	—	—	—
„ bezparafinowy luzem	2.20	—	—	—
Koks z 1—2% zawartości popiołu	1.10	—	—	—
„ „ 2—6% „ „	0.50—0.60	—	—	—

¹⁾ CIF porty europejskie.

Kurs przeliczenia 1 \$ = 166,50 lei

Poprawa sytuacji w amerykańskim przemyśle naftowym

Ogłoszone niedawno zestawienie statystyczne amerykańskiego przemysłu naftowego za I. półrocze bieżącego roku, wykazuje w porównaniu z rokiem 1931 poważną poprawę. Sytuacja daleką jest jednak od normalnej.

Przedewszystkiem obserwujemy tu poważne obniżenie się produkcji ropy surowej. Produkcja ta wynosiła:

w I. półroczu 1932	5,260.000 cystern
w I. półroczu 1931	5,530.000 cystern
w I. półroczu 1930	6,250.000 cystern

utrzymując się przeciętnie w r. b. na wysokości 28.800 cystern dziennie. W ciągu miesiąca bieżącego produkcja dzienna obniżyła się jeszcze o kilkaset cystern.

Z poszczególnych okręgów obniżkę produkcji wykazują wszystkie najważniejsze dotychczas obszary, jak: Oklahoma, Kalifornia i Texas, z wyjątkiem głośniego okręgu wschodniego tego obszaru. Tylko niezwykle ostrym i konsekwentnym zarządzeniom władz zawdzięczać należy, że Texas wschodni ze swemi 8 tysiącami szybów produkcyjnych, z których 3.000 dowiercono w ciągu roku bieżącego, przestał zagrażać katastrofą hyperprodukcji całemu przemysłowi naftowemu. Bez względu na wydajność szybów, dochodzącą na obszarze tym do 150 cystern dziennie, ograniczona tu została produkcja na około pół cysterny dziennie z jednego otworu. Obecnie uważać już można produkcję amerykańską za zupełnie opanowaną. Okoliczność tę zawdzięczać należy zarówno władzom rządowym, szczególnie w Sta-

nach Oklahoma i Texas, a pozatem w niemniejszej mierze także samemu przemysłowi, a szczególnie większym, dobrze zorganizowanym przedsiębiorstwom, które w dobrze zrozumiałym interesie własnym ograniczyć umiały swą produkcję do poziomu, wskazanego ciężką sytuacją gospodarczą.

O położeniu na rynku, a więc o cenach, jakie otrzymać można za ropę i produkty naftowe, decyduje naturalnie w pierwszym rzędzie stan zapasów. I tu także zaobserwować możemy poważną poprawę. W szczególności wynosiły zapasy ropy i produktów naftowych łącznie:

z końcem I. półrocza 1932	8,750.000 cystern
z końcem I. półrocza 1931	9,020.000 cystern

to znaczy, że zmniejszyły się o 270.000 cystern.

Z wymienionej cyfry zapasów przypada na ropę naftową:

na koniec I. półrocza 1932	4,800.000 cystern
na koniec I. półrocza 1931	5,300.000 cystern

Równocześnie jednak zwiększyły się nieco zapasy benzyny w tym okresie i wynosiły:

z końcem I. półrocza 1932	445.000 cystern
z końcem I. półrocza 1931	435.000 cystern

Zwiększenie to jest jednak bardzo nieznaczne, i już na dzień 1-go września br. notujemy spadek zapasów benzyny, i stan ich w wysokości 419.000 cystern.

Zupełnie niezmienione pozostały zapasy olejów opałowych i napędowych w wysokości 1,900.000 cystern.

Z zestawienia tego widać, że punkt ciężkości obecnej sytuacji przemysłu naftowego Ameryki leży nietylko w kopalnictwie, ile raczej w przemyśle rafineryjnym, przerabiającym ciągle jeszcze zbyt wiele ropy i dezorganizującym jeszcze rynek nadmiarem produktów finalnych.

Stosunkowo nieźle przedstawiają się natomiast cyfry spożycia produktów naftowych, w porównaniu bowiem do I. półrocza r. 1931 obserwujemy niżkę w wysokości 4 — 6%, co w stosun-

ku do konsumpcji normalnej jest bez wątpienia znacznym ubytkiem, w porównaniu jednak do zużycia w innych gałęziach produkcji objawem wcale korzystnym.

Znacznie gorzej przedstawiają się natomiast cyfry eksportu za I. półrocze bieżącego roku. Eksport produktów finalnych wynosi:

w I. półroczu 1932	550.000 cystern
w I. półroczu 1931	645.000 cystern

w czym mieści się eksport benzyny, wynoszący:

w I. półroczu 1932	239.000 cystern
w I. półroczu 1931	268.000 cystern

Zwiększył się natomiast nieco wywóz ropy surowej i oleju opałowego.

Pełna ekspedycja tak na spożycie wewnętrzne jak i na eksport obniżyła się w wymienionym okresie, w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego, o 7.5%, podczas gdy produkcja ropy surowej spadła w tym samym czasie o niespełna 5%, z czego wynika, że amerykański przemysł naftowy, w odróżnieniu od przemysłu rosyjskiego i rumuńskiego, dostosować się zdołał w dużej mierze do panującej obecnie depresji.

Łącznie z dostosowaniem się produkcji amerykańskiej do zapotrzebowania rynku zauważyć się daje pewna poprawa cen ropy surowej i produktów naftowych. W szczególności np. podwyższyły się notowania cen za średnią ropę Mid Continent z przeciętnie 47 centów za 100 kg w r. 1931, na 64½ centa z końcem I. półrocza br. Przeciętna cena w roku 1930 wynosiła 92 centów a w r. 1929 około 105 centów. Równocześnie podwyższona została również cena benzyny loco rafineria z \$ 1.25 za 100 kg. w roku ubiegłym, na \$ 1.37 w roku bieżącym. W tym samym okresie czasu podniosła się również cena benzyny z pomp ulicznych z najniższego poziomu w czerwcu roku ubiegłego wynosząca 3.22 centów, na 3.75 centów za litr. Do ceny tej dobić jeszcze należy kwotę 1.36 centa jako podatek konsumpcyjny, tak, iż w obydwu wymienionych wypadkach cena detaliczna benzyny wynosi 4.58 centa, wzgl. 5.11 centa za litr.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Posiedzenie Wydziału Krajowego Tow. Naftowego. Dnia 20-go bm. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa W. Długosza we Lwowie, w gmachu Izby Przemysłowo Handlowej, posiedzenie Wydziału Krajowego Towarzystwa Naftowego. W posiedzeniu wzięli udział reprezentanci wszystkich ugrupowań przemysłu naftowego.

Wobec toczących się jeszcze pertraktacji z robotnikami w sprawie zakończenia strajku i usta-

lenia niektórych nieuzgodnionych jeszcze postanowień nowej umowy zbiorowej, ograniczono obrady do dwóch najbardziej aktualnych punktów programu dziennego, a w szczególności do 1) sprawy Funduszu Drogowego, oraz 2) sprawy mieszanek spirytusowych. Obie sprawy omówione zostały szczegółowo na podstawie referatów pp. Arnickiego i Wygarda, poczem powzięte zostały jednomyślne uchwały co do dalszej akcji wszystkich ugrupowań przemysłu naftowego

w odniesieniu do obydwu wymienionych kwestyj.

Inne sprawy umieszczone na porządku dziennym, jak sprawa Centralnego Związku P. P., oraz sprawy związane ze strajkiem, zdjęte zostały z porządku dziennego.

VI. Zjazd Naftowy. Na VI. Zjazd Naftowy, o terminie którego podaliśmy obszerniejszą notatkę w poprzednim zeszycie „Przemysłu Naftowego“, zostały zgłoszone następujące referaty:

Prof. Inż. Z. Bielski: „O najgłębszych otworach wiertniczych“;

Jan Cząstka: „Metody eksploatacji ropy z punktu widzenia konserwacji ciśnienia złożowego“;

Inż. M. Fingerhut: „Historia rozwoju przemysłu naftowego w Polsce“;

Inż. M. Gawliński: „Odwadnianie otworów gazowych przy pomocy urządzeń syfonowych“;

Inż. J. Gigiel: „Gazyfikacja zagłębia zachodniego“;

S. Guzowski: „Sprawozdanie z prac nad odbudową górniczą w Polsce“;

Dr. M. Kielski: „Problem cen i dumpingu w przemyśle naftowym“;

Inż. W. Klimkiewicz: „Rozwój techniki wiertniczej i eksploatacyjnej w Stanach Zjednoczonych A. P. i jej nowoczesne zagadnienia“;

Inż. H. Koczarski: „Kalkulacja kosztów płytkich wierceń w zagłębiu zachodnim“;

Dr. Z. Łahociński: „O asfaltach z ropy małopolskich“;

Inż. M. Mogilnicki i Inż. S. Sulimirski: „Z prac nad konstrukcjami urządzeń gazowych“;

Inż. J. Naturski: „Torpedowanie szybów produkujących w warunkach kapilarnych z szczególnym uwzględnieniem prawa Jamin'a“;

Inż. A. Nieniewski: „Rozwój wierceń w zagłębiu zachodnim na tle stosunków geologicznych“;

Inż. H. Olszewski: „O zawartości gazoliny w gazie ziemnym“;

Inż. T. Ostachowicz: „Zarys sposobów mierzenia gazu w przewodach z szczególnym uwzględnieniem gazu ziemnego“;

Inż. S. Sulimirski: „Przemysł gazu ziemnego a rozwój gazownictwa w Polsce“;

Inż. S. Szarek: „O eksploatacjach i nawanianiu gazów ziemnych“ (z prac Biura Techniczno-Badawczego Stow. Pol. Inż. P. N.);

Inż. M. Szydlowski: „Sprawy organizacyjne przemysłu naftowego“;

Inż. B. Szymański i Inż. S. Sulimirski: „Instalacje na gaz wysokoprężny“;

Dr. Z. Tomasiak: „Z badań nad chemiczną przeróbką gazu ziemnego“;

Dr. B. Wojciechowski: „Element polski w przemyśle naftowym“;

Inż. J. Wojnar: „Problem racjonalnej gospodarki złożem ropnym“ (z prac Biura Techniczno-Badawczego Stow. Pol. Inż. P. N.);

Dr. I. Wygard: „Obecna sytuacja przemysłu naftowego i widoki na przyszłość“.

Wszelkich informacji o Zjeździe udziela Sekretariat Rady Zjazdów Naftowych, Borysław, Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego ul. Kościuszki, telef. 101.

Nowe ceny spirytusu na cele napędowe. Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 3-go września 1932 r. Dz. U. Nr. 78, poz. 698, wyznaczona została cena sprzedaży spirytusu surowego na cele napędowe, loco skład do naczyń odbiorcy na Zł. 33.— za 1 hl 100°.

Cena 33 gr. za litr spirytusu przeznaczonego na cele napędowe, a więc na konkurencję z benzyną, jest nowym zamachem na najbardziej istotne interesy naszego przemysłu, skoro się zważy, że koszt produkcji tegoż spirytusu i cena płaconą przez Monopol gorzelniom za ten sam spirytus jest znacznie wyższa. Z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21-go grudnia 1931 r. Dz. U. Nr. 111, poz. 866 widzimy mianowicie, że cena podstawowa za spirytus wyprodukowany w gorzelniach rolniczych — a o spirytus rolniczy w tym wypadku tylko chodzić może, — wynosi na kampanję r. 1931/32, loco wagon stacja nadawcza od Zł. 66.86 w Województwie lubelskim, do Zł. 81.81 w Województwie wileńskim, średnio zaś ze wszystkich województw Zł. 74.20 za 1 hl 100°, czyli około 75 groszy za litr.

W ten sposób konkurować będzie znacznie droższy spirytus z tańszą benzyną, przyczem koszty konkurencji zapłaci Monopol Spirytusowy, a w dalszej konsekwencji ogół podatników!

Likwidacja strajku w przemyśle naftowym. Dnia 20-go września br. podpisana została nowa umowa zbiorowa między blokiem 7-miu wielkich koncernów („Galicja“, „Gazy Ziemne“, „Limanowa“, „Małopolska“, „Polmin“, „Standard-Nobel“, „Vacuum Oil Company“) a Związkami robotniczymi zgrupowanymi w obozie P. P. S. C. K. W.

Najważniejszym postanowieniem umowy jest obniżka płac i ryczałtów o 10% w kopalnictwie i o 8% w rafineriach, w stosunku do płac obowiązujących w sierpniu br. Pewnym, bardzo zresztą nieznaczny modyfikacjom uległa kategoryzacja robotników, natomiast postanowienia o urlopach robotniczych oraz postanowienia dotyczące wypowiedzeń stosunku służbowego nie doznały żadnych zmian.

NOWA UMOWA ZBIOROWA

do nabycia

w Krajowym Tow. Naftowym, Lwów, Akademicka 17

Cena broszury 1 zł.

Umowa została zawarta na przeciąg jednego roku z tem, że w ciągu miesiąca sierpnia 1933 roku odbędą się rokowania zainteresowanych firm z delegatami robotników, które zadecydują o ewentualnych zmianach, względnie dalszem trwaniu umowy.

W ten sposób zlikwidowany został w drodze bezpośredniego porozumienia między przemysłem i robotnikami strajk, który na trzy tygodnie unieruchomił prawie wszystkie warsztaty pracy w naszym przemyśle.

Podkreślić należy umiarkowanie i wzajemne zrozumienie trudnego położenia wśród reprezentantów obydwu stron. Zarówno pracodawcy, jak robotnicy wykazali bardzo dużo dobrej woli i nie szczędzili wysiłków, by możliwie rychło zlikwidować zatarg i umożliwić powrót do pracy.

Tekst nowej umowy zbiorowej ukaże się w dniach najbliższych w formie drukowanej broszury. Broszura ta będzie do nabycia w Biurze Krajowego Towarzystwa Naftowego we Lwowie, ul. Akademicka 17, oraz w Biurze Izby Pracodawców w Borysławiu.

Sprostowanie. W zeszycie 17 „Przemysłu Naftowego“ w art. Inż. T. Welfelda p. t. „Benzyna a silnik“ popełniono następujące omyłki, które prostujemy: str. 407, szpalta lewa, wiersz 5 od góry ma brzmieć: „spirytusowego i koksowni, które szukając...“ Str. 408, szpalta lewa, wiersz 13 od góry zamiast: „(Rys. 1)“ ma być „(Rys. 2)“, wiersz 15 od dołu zamiast „(Rys. 2)“ ma być „(Rys. 1)“.

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

Import ropy i produktów naftowych do Francji. Mimo panującego kryzysu zwiększył się w ciągu I. półrocza 1932 r. import ropy surowej i produktów finalnych do Francji w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego. Import ten wynosił:

w I. półroczu 1932	200.550 cystern
w I. półroczu 1931	193.100 cystern

Podwyżka eksportu zauważyć się daje przede wszystkim w ropy surowej i oleju gazowym, podczas gdy przywóz nafty, olejów smarowych, a przede wszystkim benzyny, doznał ograniczenia. Ubytek dowozu wymienionych produktów skompensowany niewątpliwie został produkcją ich w rafineriach krajowych.

Import poszczególnych produktów przedstawia się w następujący sposób:

Produkt	I. półrocze 1931	I. półrocze 1932
Ropa surowa	23.700 cyst.	31.100 cyst.
Benzyna	98.000 „	93.780 „
Nafta	8.920 „	8.200 „
Oleje smarowe	12.290 „	9.760 „
Olej gazowy	12.780 „	17.030 „
Olej opałowy	32.330 „	35.800 „

Równocześnie zmniejszyła się jednak znacznie wartość importu, z Fr. 1,038.500.000, na Fr. 822.400.000.

Przymus mieszanek spirytusowych w Niemczech. Rozporządzeniem z dnia 5 sierpnia b. r. podniesiona została w Niemczech kwota obowiązkowej domieszki spirytusu do płynnych materiałów napędowych z dniem 1 października b. r. z 6% na 10%.

Przemysł amerykański w walce ze zbyt wysokim opodatkowaniem benzyny. Wobec niezwykle wysokiego opodatkowania benzyny w Stanach Zjednoczonych A. P., przewyższającego nawet niekiedy ceny rafineryjne benzyny, — rozwinięta została przez przemysł ame-

rykański szeroko zorganizowana propaganda za obniżeniem opodatkowania.

Jednym ze środków propagandy są pokwitowania, wystawiane przez stacje benzynowe automobilistom zakupującym benzynę. Treść takiego pokwitowania jest następująca:

WPan zapłacił za:

1) gallonów benzyny	\$
2) podatek państw. po 4 ct. za gallon	\$
3) podatek stanowy po 1 ct. za gallon	\$

Razem . \$

Sądzimy, że obciążenie podatkiem wymienionym w punkcie 2) niniejszego pokwitowania jest zbyt wysokie, i że podatek ten obniżony być winien w drodze ustawodawczej na 2 ct. za gallon. Prosimy WPana uprzejmie o popieranie przy najbliższych wyborach do naszych Izb ustawodawczych tylko tych kandydatów, którzy oświadczają się za obniżką wymienionego podatku.

Prowadzona w ten sposób intensywna propaganda wywołuje w społeczeństwie amerykańskim zrozumienie niemożności przerzucania zbyt wielkich ciężarów podatkowych na jedną gałąź produkcji.

W Polsce spotykamy się obecnie z zamiarami przerzucenia na benzynę, oprócz istniejących już specjalnych obciążeń w formie podatku konsumcyjnego, dalszych jeszcze ciężarów na rzecz Funduszu Drogowego, i bardziej jeszcze niebezpiecznych na rzecz gorzelnictwa, przez wprowadzenie mieszanek spirytusowych. Jest rzeczą jasną, że także przemysł nasz bronić się winien wszelkimi dopuszczalnymi środkami przeciwko takiemu obciążeniu, które zachwiać może podstawami jego istnienia.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Panu Z. K. w Borysławiu. Notatka, która ukazała się ostatnio w prasie, jest prawdziwa, faktem jest bowiem, iż w związku z sprzedawaniem ropy przez czystych producentów rafinerjom outsiderskim, — co sprzeciwia się zawartemu porozumieniu, — odbyły się w kartelu narady, i postanowiono zrobić użytek z wypływających z umowy uprawnień, to jest płacić za ropę ceny wynikające z utargu produktów, bez dodatkowej premii, którą zobowiązano się doliczać w roku bieżącym do ceny ropy. O ile nam wiadomo, odbywały się nawet głosy, że wobec niedotrzymywania kardynalnych warunków umowy, należałoby wogóle przestać zakupywać ropę. Kartel rafinerijny wstrzymał narazie decyzję w tej sprawie, istnieje bowiem nadzieja, że Syndykat Producentów potrafi dzięki wysiłkom swego Zarządu opanować sytuację i zmusić wszystkich czystych producentów do ścisłego przestrzegania postanowień umowy.

Panu docentowi w Warszawie. W sprawie tej publikowaliśmy dość dużo; celem ułatwienia panu zaznajomienia się z całością zagadnienia mieszanek spirytusowych podajemy poniżej spis artykułów, które ukazały się w naszym wydawnictwie w ciągu ostatnich dwu lat. Przypuszczamy, że znajdzie Pan tam dużo interesującego i aktualnego materiału:

Dr. J. Wygard: „Najbliższa przyszłość naszego przemysłu naftowego i jego zdolność do zaspokojenia potrzeb kraju“. Rok 1930, zeszyt 10, str. 237.

W. Waligóra: „Mieszanki benzynowo-spirytusowe“. Rok 1930, zeszyt 13, str. 303.

Dr. S. Schätzel: „Przepowiednie, rzeczywistość i mieszanki spirytusowe“. Rok 1930, zeszyt 22, str. 485.

S. Ciszewski: „Sprawa mieszanek benzynowo-spirytusowych“. Rok 1931, zeszyt 8, str. 183.

K. Kowalewski: „Benzyna“. Rok 1931, zeszyt 19, str. 424.

„Spirytus a benzyna“. Rok 1932, zeszyt 7, str. 180.

Inż. S. Zarzecki: „Problem spirytusowych mieszanek napędowych w Polsce“. Rok 1932, zeszyt 16, 17 i 18.

Panu F. S. w Warszawie. Już w zeszycie Nr. 17 naszego czasopisma udzieliliśmy odpowiedzi na to pytanie. Powtarzamy raz jeszcze, iż Syndykat Przemysłu Naftowego nie będzie przyjmował żadnych „szluszów“ małych rafinerij z handlarzami. Pozatem odsyłamy Pana do naszej notatki na str. 424 poprzedniego zeszytu „Przemysłu Naftowego“.

„Fachowy konsument“ w W. poczta G. Dziękujemy Panu uprzejmie za nadesłane nam uwagi, które drukujemy równocześnie jako „Głos konsumenta o sprzedaży benzyny“. Wyrażamy nadzieję, że zainteresowane przedsiębiorstwa rozważą i wyciągną z nich stosowne wnioski. Z całą gotowością umieszczając będziemy na łamach naszego czasopisma ewentualne dalsze Pańskie spostrzeżenia.

Jest do odstąpienia patent, względnie licencja z patentu polskiego
firmy Standard Oil Company

Nr. 3781 na: **„Sposób wytwarzania węglowodorów o niskim punkcie wrzenia z ropy naftowej“**

Wiadomość lub oferty: Warszawa, Krucza 43 m. 3.

Redakcja i Administracja: Lwów, Gmach Izby Przemysłowo-Handlowej, ul. Akademicka 17, Telefon Nr. 5-46
Konto czekowe P. K. O. Nr. 153.208

Prenumerata wraz z dodatkiem statystycznym wynosi:

w k r a j u	z a g r a n i c ą
rocznie zł. 54 [—]	rocznie Fr. szw. 40 [—]
półrocznie „ 32 [—]	półrocznie „ 25 [—]
kwartalnie „ 20 [—]	kwartalnie „ 15 [—]

Cena zeszytu „Przemysłu Naftowego“ bez dodatku „Statystyki Naftowej Polski“ wynosi zł. 2⁵⁰ (Fr. szw. 2[—])
Cena ogłoszeń: $\frac{1}{4}$ str. zł. 150[—], $\frac{1}{2}$ str. zł. 90[—], $\frac{1}{4}$ str. zł. 50[—], $\frac{1}{8}$ str. zł. 30[—]. Strona zewnętrzna okładki 50% drożej, pierwsza strona ogłoszeń 25% drożej. Przy zamówieniach na nseraty wielokrotne udziela Administracja specjalnych rabatów.

Wyd: Krajowe Towarzystwo Naftowe.

Redaktor Odp.: Dr. Stanisław Schätzel.

Z drukarni i litografii Piller-Neumanna, Lwów, ul. Łyczakowska 3. Telef. 7-27.