

PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

WYDAWANY NAKŁADEM KRAJOWEGO TOW. NAFTOWEGO WE LWOWIE

Rok VI

25 lipca 1931 r.

Zeszyt 14

KOMITET REDAKCYJNY: J. ARNICKI, Dr. St. BARTOSZEWICZ, Prof. Inż. Z. BIELSKI, K. KOWALEWSKI, Inż. W. J. PIOTROWSKI, Dr. St. SCHÄTZEL, Inż. St. SULIMIRSKI, Dr. St. UNGER, Dr. I. WYGARD, Cz. ZAŁUSKI oraz STOW. POL. INŻYNIERÓW PRZEM. NAFTOW.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: Dr. St. SCHÄTZEL.

Inż. Kazimierz ZUBER

Lwów

O sposobach brania „odcisku” przy instrumentacji otworów wiertniczych

Instrumentacje, stosowane w czasie robót związanych z wierceniem lub eksploatacją otworu wiertniczego, podzielić można na dwie grupy, z których pierwszą stanowią instrumentacje za narzędziami lub ich częściami, które pozostawione zostały w otworze, względnie do niego wpadły, do drugiej zaś grupy należą instrumentacje związane z rurami lub też z samym otworem wiertniczym. W wypadkach bardziej skomplikowanych mamy często połączenie obu tych grup.

W każdej prawie instrumentacji, poza zwyczajnymi wypadkami, mającymi miejsce podczas samego wiercenia lub czyszczenia otworu (urwanie żerdzi lub liny), stajemy w wypadkach, które zaliczyłem do grupy pierwszej, wobec problemu: jak wygląda pozostawione narzędzie, gdzie się znajduje i w jakim jest położeniu? W drugiej zaś grupie wypadków musimy ustalić: jak wygląda odkształcenie i jego położenie? Dobrze jest zastanowić się zawsze nad powodem wypadku, gdyż znalezienie przyczyny w znacznej mierze ułatwia dalszą pracę.

Wzięcie odcisku umożliwia nam pracę instrumentacyjną, wyjaśniając kształt i położenie narzędzia w otworze, oraz formy odkształcenia rur.

Celem wzięcia odcisku w czasie instrumentacji pierwszego typu, wprowadzamy do otworu w odpowiednim ujęciu masę plastyczną, tak, aby przy dopuszczeniu jej do miejsca, w którym znajduje się pozostawione narzędzie, uformował się w masie plastycznej jego kształt i położenie.

Masa, której używamy do odcisku, powinna posiadać poza plastycznością pewne cechy zapewniające dobre utrwalenie odgniecionego kształtu, i pewną adhezję w stosunku do swego

ujęcia, w przeciwnym bowiem razie, mimo wszelkich ostrożności przy zapuszczaniu i wyciąganiu po wzięciu odcisku, masa wypada, powodując w rezultacie nieudanie się roboty i stratę kosztownego czasu.

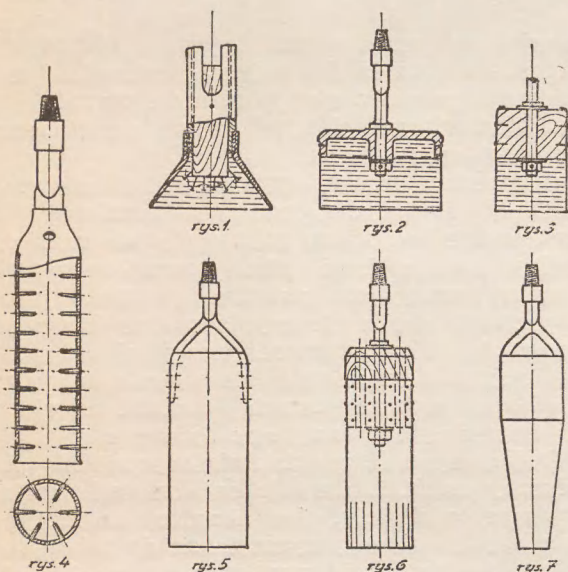
Najprostszą masą plastyczną jest dobrze przerobiony ił; użycie jego jest możliwe tylko w otworze bez płynu, gdyż woda lub ropa wypłócze go częściowo albo nawet całkowicie. Lepszą masą jest parafina surowa, której wprawdzie woda nie wypłócze tak łatwo jak ropa, ale która z powodu zawartości tłuszczu nie trzyma się ujęcia i często wypada, mimo nadawania najrozmaitszych kształtów ujęciu, w którym ją wprowadzamy do otworu.

Najlepszą masę przedstawia odpowiednio plastyczny asfalt. Zachowuje on doskonale kształt w nim odcisnięty, jest bardzo przyczepny, a wlane do ujęcia przyczepia się do żelaza, tak silnie, że kapelusz (przy użyciu koronki jako ujęcia) trzeba w ogniu przepalać, ażeby go oczyścić. W wodzie jest nierozpuszczalny, a ropa działa na asfalt bardzo powoli, tak, że możemy zupełnie spokojnie wziąć odcisk, zanim asfalt znacznie się rozpuszcza.

Przy użyciu asfaltu należy uważać na to, ażeby przy braniu odcisku z narzędzia nie zamoczonego w płynie (nad zwierciadłem płynu w otworze), posypać powierzchnię odcisku tłuczoną kredą lub magnezją i w ten sposób uniknąć ewentualnego przyczepienia się asfaltu do narzędzia, i uszkodzenia odcisku.

Jako masy do odcisku używa się jeszcze czasem mydła i kitu, ale materiały te najmniej może nadają się do tego celu z powodu swoich specjalnych właściwości. Dobre rezultaty daje wata (gąbka) ołowiana stosowana przez Amerykanów, ale jest ona droga i trudna do nabycia.

Dla ujęcia masy plastycznej używa się najczęściej najrozmaitszych koronek, zabijając otwór po wyjęciu klinów czy kłapy kołkiem drewnianym, w który, — celem lepszego utrzymania masy, — wbija się gwoździe przewijające sznurkiem. Nigdy nie należy zapominać o zabezpieczeniu drewnianego kołka od wypadnięcia, gdyż dzieje się to często w czasie jazdy do góry, pod silnym naporem płynu, szczególnie przy koronach otwartych. Rys. 1. przedstawia typ takiego najprostszego, najczęściej używanego narzędzia do brania odcisku, zrobionego z korony dwunożnej. Rys. 2. przedstawia ujęcie do brania odcisku, specjalnie do tego celu skonstruowane. Składa się ono z trzpienia, do którego jest przymocowany talerz wykonany z żelaza lanego i przedłużony cylindrem z blachy o grubości 2—3 mm. Długość takiego ujęcia powinna wynosić około 200 mm, dla każdej zaś dymenzji należy mieć osobny talerz odciskowy; rodzaj ten nadaje się lepiej do większych dymenzji. Znacznie prostsze jest narzędzie, w którym talerz żeliwny zastąpiono drzewem (rys. 3.). Jest ono znacznie tańsze w wykonaniu i tem praktyczniejsze, że można je wykonać w kuźni kopalnianej.



Średnica zewnętrzna ujęcia dla odcisku powinna być o 10—15 mm mniejsza od średnicy wewnętrznej rur, gdyż należy zostawić wolne miejsce na przepływ płynu. O ile otwór świdrowy wypełniony jest gęstą płótką, to celem ułatwienia przepływu płótki trzeba pozostawić wolny otwór również i wewnątrz ujęcia do brania odcisku.

Kształt ujęcia przedstawiony na rysunku 2 i 3 o wiele lepiej odpowiada celowi aniżeli koronka - odcisk (rys. 1.) i to zarówno pod względem dokładności ustalenia położenia przedmiotu, z którego odcisk bierzemy, jak też i co do wykluczenia możliwości wypadnięcia masy plastycznej.

Jeżeli chodzi nam o ustalenie, w jakim otoczeniu znajduje się przedmiot instrumentowany,

a odcisk zwyczajny pokaże nam tylko wierzchołek narzędzia czy urwanego kawałka, to możemy w niektórych wypadkach stosować z powodzeniem zamiast klasycznego odcisku tuleję, wykonaną z rury gęsto nabitej kołeczkami drewnianymi, z których wyłamią się te, o które zawadzi instrumentowany przedmiot, pozostawiając temsamem ślad wejścia instrumentu na dany przedmiot.

Sam przebieg brania odcisku jest w swej zasadzie bardzo prosty. Narzędzie zapuszcza się na żerdziach lub linie; pamiętać jednak należy o tem, ażeby nad ujęciem dla brania odcisku dać nożyce o skoku o ile możliwości długim (około 500 mm), i zapuszczać powoli, a jeszcze wolniej wyciągać, szczególnie w płynie, gdyż mechaniczne działanie płynu przepływającego przez zwężony otwór z nad ujęcia w dół może w połączeniu ze ssaniem, jakie ma w tym momencie miejsce, spowodować wyrwanie masy plastycznej z ujęcia. O ile przyrząd zapuszcza się na linie, wskazanem jest obciążenie odcisku małym ciężarkiem, aby ułatwić zapuszczanie i aby móc łatwiej zorientować się o przebiegu pracy w samym momencie brania odcisku.

Do ustalenia kształtu i rodzaju zdeformowania rur wiertniczych używa się cylindrów z cienkiej blachy (rys. 5) najczęściej z t. zw. papierówki. Używanie do tego celu koron, a raczej ich kapeluszy, nie jest właściwe, gdyż często trudno jest odkręcić zdeformowany kapelusz bez uszkodzenia go lub nawet samej korony. Kapelusz korony może służyć najwyżej jako kaliber ustalający głębokość w jakiej znajduje się zgniecenie.

W niektórych wypadkach dobrze jest porozić blachę takiego cylindra w dolnej części, np. przy badaniu uszkodzenia buta (rys. 6). Zawsze jednak należy pamiętać o tem, aby blacha w górnej swej części pozaginana była do środka, gdyż w przeciwnym razie kaliber taki ulegnie w czasie wyciągania uszkodzeniu z powodu podstawiania pod czopy rur.

Kaliber, który jest mniejszy o kilka lub kilkanaście mm od średnicy badanych rur, zatrzymuje się na początku (końcu) zgniecenia, oddając jego kształt początkowy (końcowy). Dla zbadania dalszego ciągu zdeformowania należy powtórzyć robotę drugim kalibrem, o znacznie mniejszej średnicy. W takich wypadkach stosuje się też kaliber stożkowy (rys. 7). Przez używanie mniejszych a cylindrycznych kalibrów otrzymujemy odciski bardziej zbliżone do prawdy.

Kalibry z blachy łączymy z przewodem za pomocą widełek (rys. 5 i 7) lub drzewa, jak to widać na rys. 6, w tym ostatnim wypadku pamiętać jednak należy o otworach dla przepływu płynu i o zabezpieczeniu przed odkręceniem się. Średnica kalibru jest zwykle o 5—10 mm mniejsza od średnicy wewnętrznej rur. Długość kalibrów wynosi normalnie od 1 do 2 m. Zapuszcza się je na żerdziach lub linie, umieszczając nad nożycami ciężar służący do wbicia kalibru do odkształconej części rur. Skok nożyc winien być duży, nie mniej jak 800 mm, szczególnie w wypadku posługiwania się liną.

Franciszek LIMBACH

P. F. O. M. „Polmin“

Fabrykacja dobrych asfaltów drogowych z rop parafinowych

Referat wygłoszony na IV. Zjeździe Naftowym we Lwowie, dnia 7 grudnia 1930 r.

Asfalty drogowe uzyskane przy zastosowaniu dystalacji krakowej zwiększyłyby stosunkowo nieznacznie ilość polskich asfaltów drogowych bezparafinowych, i gdyby nie było możliwości zużycowania reszty t. j. 80% polskiej produkcji asfaltu do celów drogowych, musiano by sprowadzić znaczne ilości asfaltów zagranicznych ze szkodą dla naszego bilansu handlowego i polskiego przemysłu handlowego.

W przekonaniu, że asfalty drogowe zawierające parafinę mogą być dobrym surowcem do sporządzania asfaltu drogowego, przystąpiliśmy jeszcze przed trzema laty w Państwowej Fabryce Olejów Mineralnych „Polmin“ w Drohobyczu do badań mających na celu wyprodukowanie asfaltu drogowego, zawierającego wprawdzie wyższy procent parafiny posiadającego jednak ogólnie znane i wymagane własności asfaltów drogowych. Prace te miały również na celu praktyczne zbadanie zachowania się asfaltu zawierającego parafinę jako materiału drogowego i wyszukania takich sposobów budowy drogi, któreby przy użyciu asfaltów parafinowych dały jak najlepsze wyniki. Zaznaczyć tu należy, że zastosowanie asfaltu parafinowego do celów drogowych jest zagadnieniem, które może być rozwiązane tylko przy bardzo dokładnym ujęciu i zrozumieniu pracy asfaltu jako materiału wiążącego nawierzchnie drogowe i z tego punktu widzenia być się starał zagadnienie to naświetlić.

Próby stosowania asfaltów parafinowych do celów drogowych są u nas zupełną nowością, jak zresztą całe asfaltowe budownictwo drogowe. W Niemczech próbowano już stosunkowo dawno stosować asfalt parafinowy do budowy dróg, ale z wynikiem negatywnym, a ponieważ równocześnie osiągnięto dobre wyniki przy użyciu asfaltu amerykańskiego prawie bezparafinowego, przeto utarło się dziś twierdzenie, że asfalty zawierające wyższy procent parafiny, — a polskie asfalty w 80% do takich należą, — nie nadają się do celów drogowych. Podkreślić należy, że w owym czasie polskie rafinerie nie stosowały żadnych środków, by asfalty swoje polepszyć; asfalt uważany był za produkt odpadkowy. Do prób tych użyty był najprawdopodobniej asfalt parafinowy amerykański, a więc materiał zupełnie różny od naszego.

Uprzedzenie to trwało do czasów ostatnich, a raczej trwa dotychczas, a zmiana poglądów na tę sprawę dokonuje się bardzo powoli. Wyłomem w tym kierunku był Kongres Drogowy w Medjolanie w r. 1926, którego odnośna uchwała brzmiała: „zawartość parafiny w asfalcie jest na-

gół niepożądana, gdyż zmniejsza podobno jego przyczepność; przez dokładne poznanie sprawy można będzie uniknąć tych przypuszczalnych ujemnych wpływów parafiny“. Stanowisko to jest wprawdzie bardzo ostrożne, jednak przynajmniej, że ścisłych danych, uzasadniających nieprzydatność asfaltu parafinowego niema, a wszystkie zarzuty polegają na hipotezach i przypuszczeniach. Z głosów niemieckich przytaczamy zdanie prof. Maschinka ze sprawozdania z doświadczeń laboratorium drogowego magistratu berlińskiego (Asphaltstrassenbau in Gross-Berlin 1927). Brzmi ono tak: „pewien procent parafiny w asfalcie wywiera dodatni wpływ na bitumen, bo nie obniżając przyczepności czyni asfalt mniej wrażliwym na zmiany temperatury“. Zwracamy tutaj uwagę na pewną sprzeczność w tych dwóch poglądach. Sprzeczność ta jest jednak tylko pozorną, jak to dalej będę się starał wyjaśnić. Nie można jednak pominąć artykułów w literaturze fachowej, których autorzy większą zawartość parafiny w asfalcie uważają za wyłączną przyczynę jego rzekomej nieprzydatności do budowy dróg. Wszystkie te publikacje nie wychodzą jednak poza sferę hipotez i przypuszczeń niczem nie popartych, a często wyczuć nawet można subiektywne nastawienie autorów, spowodowane względami konkurencyjnymi.

Jako materiał drogowy powinien asfalt zachować się we wszystkich temperaturach występujących w praktyce możliwie jednakowo. Ważne jest zwłaszcza zwracanie uwagi na zachowanie się asfaltów przy niskich temperaturach. Objawy bowiem psucia się nawierzchni drogowych, o ile winę ponosi asfalt, występują niemal wyłącznie przy niskich temperaturach. Na okoliczność tę zwrócić należy tem bacniejszą uwagę, że, jak wynika z przytoczonych poglądów, zawartość parafiny ma wywierać poważny wpływ na wrażliwość asfaltu przy zmianach temperatury. Najlepsze wskazówki w tym wypadku daje mierzenie ciągliwości asfaltu, i to nie tylko w znormalizowanej temperaturze 25° C, ale o ile możliwości we wszystkich temperaturach, w których asfalt ma pracować w praktyce jako lepiszcze drogowe. Na konieczność takiego badania ciągliwości asfaltu zwracaliśmy już uwagę przed dwoma laty, m. i. na Poznańskim Kongresie Drogowym. Obecnie zapatrywanie to nie jest już odosobnione. Propagatorem tej myśli w Niemczech jest Dr. Wichert, kierownik laboratorium asfaltowego w firmie „Trinidad“ w Charlottenburgu.

Przy porównaniu wyniku badań widać wyraźnie, że asfalty mające w temperaturze znormali-

zowanej 25° C niemal jednakowe, bardzo wysokie ciągliwości, tracą tę ciągliwość w temperaturach poniżej 10° C, albo bardzo znacznie, albo zupełnie, i to w sposób bardzo niejednorodny, co jest dowodem, że mierzenie ciągliwości w temperaturze 25° C, jak tego wymagają przepisy normalizacyjne, może służyć za ocenę dobroci asfaltu tylko przy asfaltach tego samego pochodzenia. Przy porównywaniu jednak asfaltów amerykańskich i polskich bezparafinowych i parafinowych, metoda ta zawodzi. Asfalt drogowy marki „Polmin“, zawierający około 7% parafiny wg. Holdego, wyróżnia się bardzo korzystnie w takim zestawieniu. Jego ciągliwość w temperaturach niskich jest znacznie wyższa od ciągliwości innych asfaltów krajowych, a pokrywa się niemal dokładnie z własnościami ogólnie znanych asfaltów amerykańskich. Dla praktycznego zachowania się asfaltu ma to bardzo duże znaczenie. W obrębie temperatur zimowych zachodzących w naszym klimacie, dochodzi linijne kurczenie się nawierzchni przy 5-metrowej szerokości drogi do 10 mm. Szkielet drogowy t. j. materiał kamienny zmniejsza swą objętość w daleko mniejszym stopniu niż lepiszcze asfaltowe. W nawierzchni asfaltowej powstają wobec tego napięcia i mikroskopijne pęknięcia; uderzenie ciężkich kół pojazdów, czy też kopyt końskich, właśnie z początkiem zimy ostro kuty, powodują odpryskiwanie poszczególnych ziarn agregatu kamiennego. Jest rzeczą jasną, że pewna plastyczność asfaltu jest konieczna, by uniknąć tego zjawiska. Od tych uszkodzeń odróżnić należy pęknięcia duże, powstałe z powodu różnic w ruchach podłoża i nawierzchni niezależne zresztą od rodzaju asfaltu. Doświadczenie uczy naogół, że im wyższa jest ciągliwość asfaltu przy temperaturze 25° C, tem silniej traci asfalt tę własność wraz ze spadkiem temperatury. Wyjątkiem od tej reguły są tylko pewne asfalty amerykańskie, używane do pokrowcowania. Asfalty te, w temperaturze 25° C bliskie płynności nie nadają się do innych robót asfaltowych. Niestety odbiorcy asfaltu nie są co do tego naogół należycie zorientowani i oceniają dobroć asfaltu przede wszystkim według jego ciągliwości przy 25° C, nie zwracając zupełnie uwagi na jego zachowanie się, tak różne w temperaturach niższych.

Jako przykład bezkrytycznie negatywnego stanowiska w stosunku do asfaltów parafinowych mogę przytoczyć wyjątek publikacji w czasopiśmie „Asphalt und Teer“ Nr. 29 z r. 1929. Według autora wspomnianej publikacji zawartość parafiny obniża przyczepność asfaltu, jego plastyczność i ciągliwość, a asfalty, którym technicznie parafinę odebrano, mają ciągliwość bardzo małą, albo też nie mają jej zupełnie. Jest to twierdzenie zupełnie bezpodstawne. Asfalt z ropy parafinowej otrzymany w drodze dystalacji kringowej, a więc po uwolnieniu od części parafiny, ma dobre własności drogowe, zaś asfalt drogowy marki „Polmin“, zawierający wg. Holdego 7% parafiny, ma krzywą ciągliwości, wykreśloną na podstawie pomiarów w różnych temperaturach, — o czym poprzednio wspominałem, — pokrywającą się niemal zupełnie z krzywą ciągliwości

znanych asfaltów amerykańskich, praktycznie bezparafinowych.

Drugim możliwym czynnikiem, który mógłby mieć wpływ na własności drogowe asfaltu parafinowego jest działanie wpływów atmosferycznych, powietrza i światła słonecznego. Dla zbadania tego wpływu poddaliśmy działaniu słońca i powietrza asfalt drogowy parafinowy „Polmin“ i asfalt t. zw. bezparafinowy amerykański o jednakowej ciągliwości przy 25° C, w zupełnie identycznych warunkach. Po czterech miesiącach zimowych wykazał asfalt „Polmin“ znacznie mniejszy spadek ciągliwości niż asfalt amerykański, przyczem asfalty te były badane w warstewce o grubości 2 mm. Oczywiście bardzo wielką rolę gra tutaj czas, gdyż w rachubę wchodzi nie miesiące ale lata. Wyniki zatem osiągnięte przy doświadczeniu przytoczonym mają oczywiście tylko względne znaczenie porównawcze dla naszego jednak celu miarodajne.

Wkońcu można się spotkać jeszcze z zarzutem, że większa zawartość parafiny jest powodem tego, że asfalt przechodzi przy pewnej temperaturze zbyt nagle ze stanu stałego, czy też półstałego, w stan zupełnej płynności. Oczywiście zjawisko to byłoby szkodliwe, gdyby występowało w temperaturach, w których asfalt ma pracować jako lepiszcze drogowe. Temperatura ta dla asfaltu drogowego parafinowego marki „Polmin“, mierzona w punkcie kroplenia wg. Ubbelohda, wynosi pięćdziesiąt kilka stopni, podczas gdy temperatura nawierzchni drogowej osiąga na powierzchni w lecie maksymalnie 50° C. Poza tem można podnieść do pewnego stopnia wytrzymałość lepiszcza w tych górnych krytycznych temperaturach przez dodanie odpowiedniego procentu t. zw. filleru t. j. mineralnego miazgu, o ziarnach przechodzących przez sito o 200 oczkach na cal, lub przez drobną domieszkę asfaltu t. zn. stabilizacyjnego wulkanicznego typu „Trinidad“, który posiada już z natury domieszkę filleru. Jako najbardziej przekonujący dowód podaję, że na naszym doświadczalnym odcinku drogowym w Drohobyczu objawów podobnych nie zauważyliśmy, mimo niestosowania żadnego z wyżej podanych środków zapobiegawczych. Obawy zatem w tym kierunku można uważać za zupełnie nieuzasadnione.

Z kolei musimy się zastanowić, czem objawi się ostatecznie wpływ parafiny w asfalcie drogowym, gdyż wpływ ten oczywiście istnieje, a ujemna opinia o asfaltach zawierających parafinę, nie mogła powstać bez powodu. Postawiwszy sobie za zadanie fabrykowanie asfaltu drogowego zawierającego parafinę, staraliśmy się poznać te objawy i ich przyczyny, gdyż dopiero wtedy możliwe jest ich zwalczanie, o ile oczywiście objawy te są szkodliwe.

Sprawa, którą zamierzam obecnie poruszyć, jest zagadnieniem zupełnie nowym, pozostającym dotychczas w opracowaniu, na żaden więc autoritet powołać się w tym wypadku nie możemy. Dokładne przedstawienie tej kwestji zajęłoby zbyt wiele czasu, pozwolę sobie zatem tylko pokrótce sprawę tę poruszyć. Aby przygotować materiał do układania nawierzchni, ogrzewa się

asfalt do temperatury ok. 175° C, i miesza krócej lub dłużej z ogrzanym agregatem kamiennym, wzgl. wylewa się go na nawierzchnię drogową. Podczas tego procesu część zawartości lotnych asfaltu odparowuje przy równoczesnym utlenieniu się, a asfalt zmienia równocześnie swe własności. Celem ujęcia także i tego objawu używa się oznaczenia t. zw. lotności asfaltu, t. j. strat na ciężarze oraz strat ciągliwości i penetracji po grzaniu przez 5 godzin w temperaturze 163° C. Oznaczenie tej ciągliwości i penetracji odbywa się w temperaturze 25° C, wedle naszych doświadczeń wykazują, porównywane asfalty — które po grzaniu mają w tej temperaturze tylko niewielkie np. kilkuprocentowe różnice ciągliwości — w temperaturach niższych odchylenia daleko wyższe, kilkudziesięcioprocentowe, a nawet tracą zupełnie ciągliwość. Przy naszych krajowych asfaltach bezparafinowych objawy te są dość znaczne. Natomiast asfalt surowy parafinowy okazał się pod tym względem bardzo ustalony, nie wykazując po grzaniu żadnych zmian. Dopiero po przejściu procesu uszlachetnienia, który podwyższa jego ciągliwość w obrębie praktycznych temperatur, staje się ten asfalt wrażliwszym, jednak wrażliwość ta jest bardzo mała. Fabrykowane ostatnio, przez „Polmin“ parafinowe asfalty drogowe wykazują znikomą lotność, wynoszącą około 0.35% i zaledwie 10%-wy spadek ciągliwości, przyczem krzywa ciągliwości przed grzaniem i po grzaniu jest niemal równoległa, analogicznie do bezparafinowych asfaltów am. Objawy te jednak nie są tak ważne i szkodliwe, a ujemny wpływ dużego spadku ciągliwości, jest do pewnych granic oczywiście i przy odpowiednim doborze agregatu kamiennego, rzeczą niezbyt ważną. Dowodem może tu być okoliczność, że asfalty wbudowane w nawierzchnię, wykazują właśnie, z powodu mniejszego lub większego przegrzania podczas jej układania, niemal wszystkie własności poniżej wartości dopuszczalnej w myśl przepisów, a jednak nawierzchnie takie leżą doskonale, jak to już wynika ze wspomnianych wyżej sprawozdań drogowego laboratorium berlińskiego.

Ciekawem jest zjawisko, pozostające w związku z poprzednim, a mianowicie fakt, iż ciągliwość asfaltu gwałtownie ochłodzonego jest daleko niższa od ciągliwości tego samego asfaltu przy powolnym obniżaniu jego temperatury. Zjawisko to występuje szczególnie wyraźnie przy asfaltach zawierających parafinę, tak, że można będzie uważać wpływ parafiny za przyczynę tego objawu. Tu leży też wytłumaczenie pozornej sprzeczności zdań, którą przytoczyłem na początku. Zawartość parafiny w asfalcie zmniej-

sza jego wrażliwość na powolne zmiany temperatury, jednak zwiększa ją przy zmianach gwałtownych. Na szczęście w naturze ostrych kilkudziesięciostopniowych skoków temperatury obawiać się nie potrzebujemy. Narażanie asfaltu ogrzanego do temperatury 175° C, na nagłe, oziębienie przy wylaniu go na kamień o temperaturze często poniżej 10° C, można bez trudu uniknąć przy pewnej ostrożności czy też modyfikacji pracy, (np. przez ułożenie spodniej warstwy smółkowej). Wprawdzie asfalt nagłe oziębiony odzyskuje po pewnym czasie swoją ciągliwość, ale przyczepność asfaltu, która przy nagłym ochłodzeniu spada wraz z ciągliwością, jest potrzebna w chwili jego zetknięcia się z kamieniem, a od przyłgnięcia asfaltu do kamienia zawisły jest zawsze ostateczny rezultat budowy drogi. Mając na względzie tę okoliczność opracowaliśmy sposób budowy nawierzchni t. zw. „limbit“, przy którym asfalt drogowy parafinowy jest wogóle raz tylko grzany, a to w chwili jego fabrykacji i potem zwolna chłodzony; wszystkie inne czynności związane z układaniem nawierzchni nie wymagają już grzania materiału. Unika się przytem ujemnych wpływów pochodzących z nadmiernego grzania asfaltu, a także i nagłego ochłodzenia przy jego zetknięciu się z zimnym kamieniem. Dla uzyskania podstaw praktycznych dla tych rozważań i przeprowadzenia prób doświadczalnych, ułożyła Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ próbny odcinek asfaltowy na szosie stryjskiej pod Drohobyczem o długości ponad 2,5 km przy budowie którego użyto 3-ch sposobów w 18-tu modyfikacjach, a wynik tych prób jest w części potwierdzeniem naszych powyżej przedstawionych poglądów, a w części pozwolił nam na wysnucie dalszych wniosków. Już na tych jedynie podstawach możemy dziś śmiało stwierdzić, że zawartość parafiny w asfalcie nie stoi na przeszkodzie stosowania go do celów drogowych. Dzięki zebranym doświadczeniom znamy zalety tego materiału i sposoby ich wyzyskania, oraz wady i sposoby ich zwalczania.

Dotychczasowe bardzo dokładne zresztą i spreycyzowane przepisy budowy nawierzchni asfaltowych są wynikiem długoletnich doświadczeń poczynionych w Ameryce i krajach zachodnio-europejskich przy użyciu bezparafinowych asfaltów amerykańskich. Niewolnicze stosowanie tych przepisów przy użyciu polskiego asfaltu parafinowego, materiału, — jak wykazałem, — różnego od asfaltów amerykańskich, nie może bez pewnych modyfikacji dać rezultatów analogicznych. Umiejętne zastosowanie parafinowego asfaltu drogowego jest obecnie coraz więcej zadaniem technika drogowego, a nie chemika.

Polityka taryfowa kolei a sytuacja eksportowa przemysłu naftowego

Polityka taryfowa kolei opierać się może w ogólności na dwóch zasadach, a mianowicie:

- 1) gospodarki prywatnej,
- 2) gospodarki ogólnopństwowej.

Pierwsza ma zastosowanie w państwach, posiadających przeważnie sieć kolejową prywatną. W tych wypadkach koleje, przy układaniu taryfy przewozowej, zwracają w głównej mierze uwagę na swą dochodowość, czyli na najkorzystniejsze oprocentowanie inwestowanego kapitału.

Drugą zasadę stosują kraje, w których koleje są upaństwowione. Zarządy kolei tych państw starają się wprowadzić system taryfowy, połączony z jak największymi korzyściami dla gospodarki narodowej, a mianowicie tak, by za pomocą odpowiedniej polityki taryfowej oddziaływać na całokształt życia gospodarczego i popierać ogólną politykę ekonomiczną państwa.

Tak jedna jak i druga zasada nie może jednak być stosowana konsekwentnie, ani przez koleje prywatne, ani też przez koleje państwowe. Z jednej strony stoją zwykle kolejom prywatnym na przeszkodzie przepisy koncesyjne, oraz wzgląd na konkurencyjne drogi przewozu (auta, drogi wodne) tak, że taryfy kolei prywatnych niejednokrotnie muszą być utrzymane poniżej granicy górnej, którą mogłyby osiągnąć. Koleje prywatne ustanawiają często niskie stawki przewozowe również i w celu uzyskania większej ilości przewozów, co w rezultacie może się przyczynić do osiągnięcia większego zysku. Konsekwentne przeprowadzenie polityki taryfowej w myśl interesów ogółu przez koleje państwowe ograniczają natomiast aż nazbyt często względy budżetowe, względnie samowystarczalność kolei.

Tak koleje prywatne, jak i koleje, znajdujące się w zarządzie państwowym, nie mogą jednak przekroczyć górnej granicy obciążenia towaru, której przekroczenie spowodować może zaniechanie przewozu. Możliwość ta istnieje zwłaszcza przy towarach o niskiej cenie rynkowej.

Koleje uwzględniać również muszą zmienność stosunków gospodarczych, przyczem dobra konjunktura ułatwia kolejom uprawianie takiej polityki taryfowej, która zyskuje zadowolenie ogółu zainteresowanych. W razie załamania się konjunktury, przewóz niejednego towaru, który dawniej mógł znieść stosunkowo wysokie obciążenie frachtowe, nie opłaca się, a zarząd kolei, nie dostosowujący się do zmienionych warunków może się znaleźć z łatwością w takiej sytuacji, że taryfy będą wprawdzie wykazywały wysokie stawki, lecz kasy będą miały coraz mniejsze dochody. Każde obniżenie się wartości towaru powoduje bowiem zmniejszenie się promienia, na który dany towar może jeszcze być przewieziony.

Przy złej konjunkturze gospodarczej muszą zatem zarówno koleje prywatne, a może

w jeszcze większym stopniu koleje państwowe, prowadzić politykę taryfową, opartą na kalkulacji kupieckiej, celem uzyskania pomocy poszczególnej gałęziom gospodarstwa społecznego i dla umożliwienia im przetrwania kryzysu, jak również w dobrze zrozumianym własnym interesie, by przez konsekwentne utrzymywanie raz ustanowionych stawek nie stracić przewozu danego towaru.

Nie pójdziemy może zbyt daleko, jeżeli stwierdzimy, że ostry przebieg obecnego kryzysu gospodarczego w Polsce ma swoje źródło m. i. także i w tem, że reformę taryfy kolejowej z roku 1929 przeprowadzono na podstawie materiałow z r. 1926, a więc z czasu wyjątkowej konjunktury, spowodowanej strajkiem angielskim.

Obecne stawki za przewóz towarów są właśnie na wysokości odpowiadającej cenom, uzyskiwanym w czasie tworzenia taryfy, nie są jednak dostosowane do obecnej niższej wartości towarów. Ceny, uzyskiwane przez przemysł naftowy w czasie wejścia w życie zreformowanej taryfy towarowej, kształtowały się wyjątkowo korzystnie, potem sukcesywnie spadały i osiągnęły obecnie taki stan, że przewóz na dalsze rynki zbytu stał się niemożliwy, co dosadnie ilustruje następująca tabela:

Porównanie cen produktów naftowych, uzyskiwanych w eksporcie:

Tabela 1.

Produkt	cenę z dnia 1/X. 1929.	cenę z dnia 1/X. 1930.	spadek w %	cenę obecne	spadek w %
Benzyna	\$ 5.10	\$ 3.90	23.5	\$ 1.80	64.7
Nafta	„ 2.30	„ 1.68	27.0	„ 1.—	56.5
Olej gazowy	„ 1.75	„ 1.50	14.3	„ 0.85	51.4
Oleje smarowe	„ 2.70	„ 2.10	22.2	„ 1.80	33.3
Parafina	„ 9.50	„ 7.50	21.1	„ 7.—	26.3

Ceny spadły więc w ciągu pierwszego roku, w którym obowiązywała nowa taryfa kolejowa, bardzo znacznie, a mimo to nastąpiła w dniu 1. X. 1930 dalsza podwyżka stawek za przewóz produktów naftowych w eksporcie w przybliżeniu o 10%.

Oprócz tego nałożono od 1. stycznia br. na przemysł naftowy dalszy ciężar w formie należytości przewozowych za próżne cysterny, których przewóz był bezpłatny. To obciążenie wyraża się w dalszej podwyżce frachtów o 4 — 8%. Jasnym jest tedy, że w tych warunkach obok innych powodów eksport produktów naftowych musiał się zmniejszyć, i tak wynosił:

wywóz produktów naftowych w r. 1929 248.768 tonn, w roku 1930 natomiast 192.174 tonn, w pierwszych zaś czterech miesiącach roku bież. wywieziono zamiast eksportowanych w tym samym czasie roku 1929 85.081 tonn tylko 60.628 tonn.

Równocześnie daje się zauważyć spadek wyśylek do spożycia w kraju, gdyż w pierwszych czterech miesiącach br. wysłano tylko 110.767 tonn, podczas gdy w tym czasie roku 1929 120.209 tonn, zaś w roku 1930 119.438 tonn.

Z tego powodu wzrosły zapasy w rafineriach ze stanu na dzień 1. stycznia 1930 r. 196.346 tonn produktów i 35.157 tonn ropy na dzień 1. stycznia 1931 r. do 219.225 tonn produktów i 48.498 tonn ropy.

Przy ocenie sytuacji polskiego przemysłu naftowego odnośnie do eksportu należy uwzględnić warunki, w jakich pracuje konkurencja rumuńska a zwłaszcza amerykańska na dostępnych nam rynkach europejskich. Ceny sprzedaży amerykańskiego towaru w Europie składają się z dwóch zasadniczych elementów, a mianowicie: podstawowej ceny fob porty amerykańskie, i kosztów przewozu do Europy.

Frachty morskie z Ameryki do portów europejskich wynosiły w październiku 1929 r. (w czasie wejścia w życie nowej polskiej taryfy kolejowej) sh 36/— za tonnę. Od kwietnia 1930 r. daje się zauważyć stopniowy spadek tej stawki frachtowej, a obecnie osiągnęła ona poziom sh 9/—, czyli że spadła o sh 27/—, względnie o 75%. Jakie znaczenie posiada dla polskiego przemysłu naftowego spadek amerykańskiej stawki frachtowej o sh 27/— za tonnę, tj. \$ 0.64, czyli zł. 5.71 za 100 kg, można dopiero ocenić, jeżeli się tę cyfrę porówna z ceną produktów. Przy obecnie osiągalnej cenie za olej gazowy \$ 0.85, czyli zł. 7.61, wynosi spadek amerykańskiej stawki frachtowej 75% wartości towaru, czyli, że polski przemysł naftowy — by uzyskać w porównaniu z amerykańską konkurencją stosunkowo tę samą cenę — musi zmniejszyć swój promień zbytu na rynkach zagranicznych o taką odległość na kolejach, która odpowiada kosztom przewozu \$ 0.64, względnie zł. 5.61. Ponieważ jednak fracht za olej gazowy od granicy polskiej do Szwajcarii i Francji wynosi około \$ 0.50, czyli zł. 4.46, przeto przemysł musi albo zrezygnować z zagranicznych rynków zbytu, lub też ponieść całą różnicę gdyż strata na frachcie absorbuje cały promień działania polskiego przemysłu naftowego na rynkach zagranicznych. W tych warunkach musi się rafinerie poważnie zastanowić, czy eksport oleju gazowego może w ogólności jeszcze wchodzić w rachubę.

W jaki sposób spadek frachtu morskiego o \$ 0.64 za 100 kg wypiera polski produkt z rynków zagranicznych, można sobie najlepiej wyobrazić, jeśli się uwzględni, że frachty, któremi jest obciążony amerykański towar, nadchodzący okrętami do Antwerpii, wynoszą od tego portu do granicy szwajcarskiej

za benzynę i naftę	\$ 0.53
za olej gazowy	\$ 0.50

czyli, że amerykański przemysł może swoje produkty sprzedawać obecnie loko stacja odbiorcza w Szwajcarii po cenie o \$ 0.11 do \$ 0.14 niżej, niż poprzednio uzyskiwano cifa port Antwerpja. Polski przemysł naftowy, będąc zmuszony dostosować się do tych notowań, musi ponieść całą stratę, wynoszącą \$ 0.64 za 100 kg, co przedstawia przy benzynie 35%, przy naftie 64%, a przy oleju gazowym 75% wartości towaru.

Opisane wyżej ceny uzyskać można przy ekspedycji przez granicę suchą za produkty dostarczane do krajów geograficznie korzystnie położonych. Możliwości eksportu polskich produktów naftowych do tych państw były jednak już poprzednio ograniczone, a w ostatnim czasie znacznie się zmniejszyły, tak, że zachodzi coraz częściej konieczność szukania dalszych rynków zbytu dla wzrastających w szybkim tempie zapasów.

Nadwyżka produktów, które nie znalazły lokaty w krajach sąsiednich, musi być zatem wywieziona morzem przez Gdańsk i w tym wypadku uzyskuje się fob Gdańsk cenę, która równa się parytetowo notowaniom za produkty rumuńskie fob Constanza. Dla przykładu naprowadzamy najczęściej sprzedawany produkt, a mianowicie olej gazowy, którego cena wynosi w Rumunii sh 21/— za tonnę, czyli około zł 4.50 za 100 kg. Z tej kwoty płać rafinerie za fracht z Drohobycza do Gdańska zł 2.87 oraz koszty przeładunku w wysokości zł 0.70, czyli że utarg loko rafineria wynosi 93 grosze za 100 kg. Jest to cena niższa od wartości opałowej towaru. Cena miału węglowego, używanego przez rafinerie na opał, wynosi bowiem

loko kopalnia górnośląska	zł 1.42 za 100 kg,
do czego dochodzą koszty przewozu do rafinerji w Drohobyczu	zł 1.83

razem więc kalkuluje się cenę miału opałowego loko Drohobycz na zł 3.25 za 100 kg,

podczas gdy za olej gazowy, posiadający wartość kaloryczną o 80% większą uzyskuje się zł 0.94. Gdyby rafinerie zdecydowały się spalić nadwyżkę oleju gazowego, wynikałoby dla kolei następująca strata:

przewoźne za 100 kg oleju gazowego z Drohobycza do Gdańska	zł 2.87
przewoźne za 100 kg miału węglowego z kopalń górnośląskich do Drohobycza	zł 3.29

czyli, że ubytek dochodów polskich kolei za każde 100 kg spalonego oleju gazowego wyniesie zł 6.16

O ileby jednak kolej zdecydowała się przyznać przynajmniej przejściowo 50%-owy opust z frachtu oleju gazowego do Gdańska, ubytek dochodów wynosiłby tylko zł 1.43 za 100 kg.

Z niżej zestawionej tabeli porównawczej stawek przewozowych za produkty naftowe, obowiązujących obecnie, ze stawkami, które płacono przed wojną za produkty naftowe w eksporcie, wynika, że stawki obecne są od 26% do 49% wyższe od stawek przedwojennych, podczas gdy indeks cen produktów naftowych wyraża się obecnie tylko cyfrą około 80% w stosunku do cen przedwojennych.

Należy poza tem uwzględnić, że przewóz próżnych cystern odbywał się przed wojną bezpłatnie, przyczem kolej przeprowadzała naprawę podwozia cystern własnym kosztem, podczas gdy obecnie rafinerje z tego tytułu ponoszą bardzo wielkie ciężary, które uwzględnione przy kosztach frachtowych produktów, podwyższą je o około 15—20%.

tych ostatnich rynków zbytu, które udawało mu się dotychczas utrzymywać z wielkim trudem, i kosztem nader poważnych ofiar.

W tych warunkach winno Ministerstwo Komunikacji użyzyć pomocy przemysłowi naftowemu w drodze wydatnego obniżenia frachtów eksportowych, co leży w interesie kolei. Przemysł naftowy byłby bowiem zmuszony, w razie utrzy-

Tabela porównawcza frachtów eksportowych za produkty naftowe.

Tabela 2.

Odległość km	N a f t a			B e n z y n a		
	obecna stawka	przedwojenna stawka	stosunek % - wy	obecna stawka	przedwojenna stawka	stosunek % - wy
300	190 gr	81 h = 147 gr	129%	240 gr	89 h = 161 gr	149%
500	307 „	121 „ = 219 „	140%	334 „	133 „ = 241 „	157%
800	403 „	169 „ = 306 „	132%	448 „	187 „ = 338 „	132%
1000	467 „	201 „ = 364 „	128%	524 „	223 „ = 404 „	130%
1200	531 „	233 „ = 422 „	126%	600 „	259 „ = 469 „	128%

Jak nierównomierne ciężary ponoszą poszczególne przemysły z powodu opłat frachtowych określa dosadnie porównanie kosztów przewozu węgla z kopalń górnośląskich do Gdańska oraz Gdyni, z kosztami przewozu oleju gazowego. Obydwa te towary służą do celów opałowych, cena zaś oleju gazowego sh 21/— za tonnę nie jest o tyle wyższa, by usprawiedliwiała przewoźne o 260% wyższe od stawki za węgiel, którego cena eksportowa wynosi sh 17/— za tonnę, przyczem należy uwzględnić, że kolej podstawia do załadowania węgla własne wagony, podczas gdy olej gazowy przewożony jest w cysternach, stanowiących własność rafinerji, i ich kosztem utrzymywanych.

Przewoźne za węgiel z kopalń górnośląskich do Gdańska (600 km) 72 gr za 100 kg, czyli za 1 tonno-km 1.2 gr.
fracht oleju gazowego z Drohobycza do Gdańska (900 km) 287 gr za 100 kg, czyli za 1 tonno-km 3.2 gr.

Stosunek obciążenia frachtowego produktów naftowych, przy uwzględnieniu spadku wartości towaru, przedstawia tabela 3.

Obciążenie frachtowe w stosunku do wartości towaru wzrosło zatem

przy benzynie z 10.73% na 28.41%
przy naftcie z 17.32% na 39.89%
przy oleju gaz. z 18.40% na 37.77%
przy olejach smar. z 14.73% na 22.12%

a więc doszło do takiego stopnia, że rentowność przewozów staje się wątpliwa, wobec czego polski przemysł naftowy jest narażony na utratę

mywania stawek przewoźnego na dotychczasowym poziomie, ograniczać w dalszym ciągu, i w coraz wyższym stopniu swój eksport, i stosować przeróbkę ropy wyłącznie do zapotrzebowania krajowego, spalając przytem część produktów płynnych zamiast węgla, jak to ma miejsce w Czechosłowacji, a kolej utraciłaby wówczas i te dochody, które może z łatwością utrzymać, nawet przy stosunkowo poważnym obniżeniu stawek frachtowych.

Tabela 3.

Produkt	Fracht Drohobycz-Gdańsk zł	Przy cenie z 1/X. 1929 zł	Obciążenie w %/0	Przy cenie z 1/X. 1930 zł	Obciążenie w %/0	Przy obecnej cenie zł	Obciążenie w %/0
Benzyna	4.56	42.50	10.73	34.80	13.10	16.05	28.41
Nafta	3.55	20.50	17.32	15. —	23.67	8.90	39.89
Olej gaz.	2.87	15.60	18.40	13.40	21.42	7.60	37.77
Ol. smar.	3.55	24.10	14.73	18.70	18.98	16.05	22.12

Rewizja taryf eksportowych na produkty naftowe winna zatem nastąpić jak najrychlej, nie tylko w imporcie przemysłu naftowego, ale także i kolei, celem umożliwienia eksportu nadwyżki produktów naftowych, co stanowiłoby pewną ulgę dla przemysłu naftowego, nie mówiąc już o ogólnogospodarczym znaczeniu wzrostu eksportu z punktu widzenia bilansu płatniczego i ogólnej polityki walutowej.

Ol.

Statut Rady Geologiczno-Naftowej

Art. 1.

- (1) Instytucje wymienione w art. 3 tworzą Komitet pod nazwą: Rada Geologiczna - Naftowa.
- (2) Siedzibą Rady jest miasto Lwów.

Art. 2.

Do zakresu czynności Rady należy inicjowanie, rozpatrywanie i organizowanie wszelkich prac dotyczących geologii naftowej w Polsce, a w szczególności organizowanie i zwoływanie Zjazdów geologiczno - naftowych oraz ustalanie regulaminu dla tychże Zjazdów.

Art. 3.

(1) Rada Geologiczno - Naftowa składa się:
a) z członków przedstawicieli wyznaczonych przez:

- 1) Departament Górniczy Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie,
 - 2) Państwowy Instytut Geologiczny w Warszawie,
 - 3) Polskie Towarzystwo Geologiczne w Krakowie,
 - 4) Polskie Towarzystwo Geologiczne Oddział we Lwowie,
 - 5) Karpacką Stację Geologiczną w Borysławiu,
 - 6) Stałą Komisję Techniczną przy Urzędzie Górniczym w Jaśle,
 - 7) Stowarzyszenie Pol. Inżyn. Przem. Naftow. w Borysławiu,
 - 8) Krajowe Towarzystwo Naftowe we Lwowie,
 - 9) Stowarzyszenie Geologów Naftowych we Lwowie,
 - 10) Katedrę Geologii Stosowanej Akademii Górniczej w Krakowie,
- b) z członków kooptowanych w liczbie nie wyższej jak trzech.

(2) Każda z wymienionych wyżej instytucji wyznacza jednego przedstawiciela i jednego zastępcę. Mandaty członków przedstawicieli i zastępców nie są czasowo ograniczone i mogą być przez daną instytucję każdej chwili odwołane.

(3) Instytucje zawiadomią Radę pisemnie o wyznaczeniu względnie odwołaniu przedstawiciela i jego zastępcy.

(4) Członków wymienionych w p. b) kooptuje Rada większością głosów co najmniej 2/3 części ilości członków, obecnych na posiedzeniu, względnie ich ilości, uzupełnionej do cyfry, podzielonej przez 3.

(5) Mandat członka kooptowanego wygasa z końcem drugiego roku kalendarzowego, następującego po roku, w którym kooptacja nastąpiła. Członek Rady, którego mandat wygaś, może być ponownie kooptowany.

Art. 4.

(1) Sprawy, należące do jej zakresu działania, załatwia Rada na posiedzeniach zwyczajnych i nadzwyczajnych.

(2) Posiedzenie zwyczajne odbywają się z reguły dwa razy do roku. Posiedzenia nadzwyczajne zwoływane być mogą częściej z własnej inicjatywy Prezesa Rady, względnie na umotywowane żądanie przynajmniej trzech członków Rady, w którym to wypadku zaproszenia na posiedzenie rozesłane być winny w ciągu 14-tu dni po otrzymaniu pisemnego żądania.

(3) Zaproszenia na posiedzenia rozesłane być winny co najmniej na 8 dni przed terminem posiedzenia i zawierać porządek dzienny posiedzenia.

(4) Zaproszenia na posiedzenia Rady wysyłane są do Instytucji wymienionych w art. 3, które ze swej strony zawiadomić winny swych przedstawicieli, względnie zastępców tychże, o terminie posiedzenia. Natomiast członkowie kooptowani otrzymują zaproszenia imiennie.

(5) Zastępcy członków - przedstawicieli brać mogą udział z głosem doradczym we wszystkich posiedzeniach Rady, głosować mogą jednak tylko zastępując nieobecnego członka - przedstawiciela.

(6) Miejscem posiedzeń Rady jest m. Lwów, względnie inna miejscowość, wybrana przez Prezesa Rady, albo wyznaczona w drodze uchwały Rady.

(7) Dla ważności uchwały Rady potrzebna jest obecność co najmniej połowy wszystkich jej członków, względnie ich zastępców. Uchwały zapadają, z wyjątkiem wypadków wyraźnie przewidzianych, zwykłą większością głosów członków, obecnych na posiedzeniu. W razie równości rozstrzyga przewodniczący.

(8) Posiedzenia Rady zwołuje i na posiedzeniach przewodniczy Prezes Rady, a w razie przeszkody drugi członek Zarządu.

(9) Protokoły obrad Rady zawierać mają krótkie streszczenie przebiegu posiedzenia oraz pełną treść stawianych wniosków i powziętych uchwał. Protokoły podpisuje przewodniczący i Generalny Sekretarz, a w razie jego nieobecności jego zastępca, powołany przez przewodniczącego.

(10) Odpisy protokołów otrzymują wszyscy członkowie Rady najpóźniej na 14 dni przed najbliższym następnym posiedzeniem Rady.

Art. 5.

(1) Zarząd Rady składa się z Prezesa, Generalnego Sekretarza i jednego członka Zarządu. Zarząd reprezentuje Radę na zewnątrz, kieruje jej sprawami, zawiaduje jej funduszami, przygotowuje sprawy na jej posiedzenia i wykonuje uchwały Rady.

(2) Członków Zarządu wybiera Rada zawsze na okres trzech lat kalendarzowych. Członkowie

Rady pełnią swe funkcje mimo upływu roku kalendarzowego aż do chwili wyboru nowego Zarządu.

(3) Prezes przewodniczy na posiedzeniach Rady i prowadzi wraz z Generalnym Sekretarzem albo członkiem Zarządu sprawy bieżące i podpisuje wszelkie pisma wychodzące od Rady.

(4) Prezesa zastępuje w jego czynnościach członek Zarządu.

(5) Generalnego Sekretarza zastępuje w razie potrzeby członek Rady powołany przez Prezesa.

Art. 6.

Komisja Rewizyjna składa się z trzech członków wybieranych co roku przez Radę. Członkowie Komisji wybierają między sobą przewodniczącego. Komisja sprawdza przynajmniej raz na rok rachunki Rady oraz jej bilans, i przedkłada Radzie wniosek w sprawie udzielenia absolutorjum.

Art. 7.

Rada ustanawiać może wedle potrzeby komisje stałe lub czasowe dla załatwiania określonych czynności, lub określonego rodzaju czynności, oraz uchwała dla nich instrukcje i upoważnienia. Rada zaprosić może do powyższych komisji także osoby nie będące jej członkami.

Art. 8.

Rada ustanowić może w razie potrzeby delegatów w różnych miejscowościach kraju, i poruczyć im spełnianie czynności w określonym zakresie działania. Rada zaprosić może na stanowisko delegatów także osoby nie będące jej członkami.

Art. 9.

Wydatki połączone z wykonaniem swych czynności pokrywa Rada z dochodów, z urządzanych przez siebie imprez, oraz z subwencji i datków.

Art. 10.

(1) Rada rozwiązuje się mocą własnej uchwały powziętej większością głosów conajmniej 2/3 części ilości obecnych na posiedzeniu członków, względnie ich ilości, uzupełnionej do cyfry, podzielonej przez 3.

(2) Rada ulega również rozwiązaniu bez powzięcia formalnej uchwały, jeśli więcej jak połowa instytucji wymienionych w art. 3 statutu nie zamianuje delegatów do Rady albo zamianowanych odwoła.

Art. 11.

(1) W razie rozwiązania Rady przekazane zostanie jej archiwum, oraz istniejący ewentualnie majątek, jednej z instytucji, pracujących na polu geologii.

(2) Uchwałą, dotyczącą przekazania archiwum i majątku Rady, powzięta zostanie na posiedzeniu Rady bezpośrednio po uchwaleniu rozwiązania, względnie na posiedzeniu, stwierdzającym fakt zdekompletowania Rady, uzasadniający jej rozwiązanie.

(3) Na wypadek gdyby posiedzenie likwidacyjne odbyć się nie mogło, przechodzi majątek Rady na Państwowy Instytut Geologiczny, względnie na instytucję wskazaną przez ten Instytut.

Regulamin Zjazdów Geologiczno-Naftowych

(1) Zjazdy Geologiczno - Naftowe zwołuje Rada Geologiczno - Naftowa.

(2) Zjazdy odbywają się zasadniczo raz w roku w miejscu wybranym przez Radę.

(3) Program Zjazdu ustala Rada Geologiczno - Naftowa.

(4) W obradach Zjazdu brać mogą udział: a) członkowie, oraz b) goście.

(5) Zarówno członków jak i gości zaprasza Rada przy pomocy pisemnych zaproszeń.

(6) Członkami Zjazdów mogą być geolodzy, pracujący w dziedzinie geologii naftowej, oraz osoby względnie delegaci instytucji, których działalność łączy się ściśle z geologią naftową.

(7) Gościem Zjazdu może być każdy, kto imiennie zaproszony zostanie na Zjazd przez Radę.

(8) W obradach Zjazdu brać mogą czynny udział zarówno członkowie jak goście z tą jedynie różnicą, że goście nie biorą udziału w głosowaniu.

(9) Ogłaszając termin zwołania Zjazdu, wyznaczy Rada równocześnie termin, do którego mają być zgłaszane referaty.

Osoby, mające zamiar wygłosić na Zjeździe referat, obowiązane są zgłosić ten zamiar na ręce Zarządu Rady, względnie w miejscu wymienionem na zaproszeniu, doręczając równocześnie krótkie streszczenie przygotowanego referatu, oraz dosłowną treść proponowanych rezolucji.

(10) Obrady Zjazdu zagaja Prezes Rady i zarządza wybór przewodniczącego Zjazdu. Zjazd wybiera przewodniczącego zwykłą większością głosów jego członków, obecnych na Zjeździe.

(11) Czynności sekretarza Zjazdu pełni Generalny Sekretarz Rady, względnie jego zastępca, wyznaczony przez Prezesa Rady.

(12) Pod głosowanie Zjazdu poddane być mogą jedynie rezolucje zgłoszone i zaaprobowane przez Radę, względnie Komisję, wyznaczoną do tego celu przez Radę.

(13) Zjazd uchwała sweje rezolucje zwykłą większością głosów, obecnych na Zjeździe, jego członków. W razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego Zjazdu.

(14) Rezolucje uchwalone przez Zjazd postawione być winny na porządku dziennym najbliższego posiedzenia Rady.

DZIAŁ GOSPODARCZY

Ubytek konsumpcji

Trudności stojące obecnie przed polskim przemysłem naftowym powstały niewątpliwie jako rezultat nadmiaru światowej produkcji surowca, przy równoczesnym ustabilizowaniu się konsumpcji, względnie nawet jej spadku w większości państw europejskich.

Skoro kalkulacja naszych rafinerij opiera się przede wszystkim na wpływach pieniężnych, uzyskiwanych z eksportu, nic dziwnego, że nastąpić musiało załamanie, pociągające za sobą także cenę ropy. Wszelkie notowania ceny eksportowej są dziś właściwie iluzoryczne. Ze znanych nam wypadków wynika jasno, że aby umieścić towar, należy zejść poniżej oficjalnych notowań cen, przyczem nawet w takich warunkach można sprzedać zaledwie część posiadanych zapasów.

Bez obawy o przesadę, można dziś powiedzieć, że rynek eksportowy dla takich produktów jak nafta, benzyna i olej gazowy jest dziś zamknięty. Jednakże sytuacja dałaby się w pewnej mierze złagodzić, gdyby równocześnie rynek wewnętrzny nie zaczął się tak bardzo kurczyć, a nie można zapominać, że zła konjunktura dotknęła te właśnie produkty, których wzrost konsumpcji w ostatnich 5 latach był największy. Rafinerje poczyniły nawet wielkie wkłady, aby właśnie te derywaty uzyskać w ilościach możliwie największych.

czey tendencję do spadku. Tak n. p. spożycie nafty zaczyna powoli, lecz systematycznie, spadać, co uwarunkowane jest elektryfikacją kraju, oraz budową gazowni.

Zużycie parafiny ma również tendencję zniżkową, co w dużej mierze uwarunkowane jest obniżeniem konsumpcji parafiny dla potrzeb domowych i obrzędów religijnych, jak i niemożnością równoczesnego zwiększenia zużycia tego produktu w przemyśle chemicznym, względnie papierniczym.

Konsumcja olejów smarowych wykazuje najszybsze tempo spadku. Nawet jeżeli wziąć pod uwagę import *) olejów, to okazuje się, że spadek jest bezwzględny. Fakt ten można oczywiście przypisać załamaniu się konjunktury gospodarczej już w początkach r. 1929, jakkolwiek ograniczanie się do tego jednego powodu przy analizie ubytku konsumpcji, nie byłoby słuszne. Raczej stwierdzić tu należy, że konsumpcja olejów smarowych zależna jest w dużej mierze od organizacji przemysłu. Propagowane w szeregu ostatnich lat, również w Polsce, naukowe organizowanie produkcji, które spowodowało zwrócenie większej uwagi na działanie maszyn i zużycie smarów, (szereg fabryk prowadzi kartoteki ruchu i konsumpcji olejów dla poszczególnych maszyn), — wpłynęło bezwątpienia ujemnie,

Wewnętrzny zbyt produktów naftowych.

	1927		1928		1929		1930		I-V. 1931.	
	cyst.	wskaźn.	cyst.	wskaźn.	cyst.	wskaźn.	cyst.	wskaźn.	cyst.	wskaźn.
Ogółem	35.003	100	37.459	107	39.803	114	39.212	112	12.919	89
Nafta	15.179	100	14.966	99	15.565	103	14.526	96	5.130	82
Benzyna	5.159	100	7.268	140	9.043	174	9.738	188	3.057	142
Oleje pędn.	4.601	100	5.364	122	6.544	142	6.825	148	2.376	124
Oleje smar.	6.882	100	6.607	98	6.028	88	5.098	75	1.418	50
Parafina	1.554	100	565	36	947	61	970	62	326	50
Inne produkty										
i półprodukty	1.688	100	2.419	143	1.676	99	2.055	122	612	88

Jako normalne spożycie parafiny należy przyjąć ekspedycję z r. 1929, a wówczas wskaźnik za r. 1931 wyniesie 83. Ekspedycji z roku 1927 za podstawę naszych rozważań wziąć nie możemy, albowiem zostały one uskutečněnione w niezwyčajnych rozmiarach w przewidywaniu podpisania umowy kartelowej, która uregulować miała kontyngenty dla poszczególnych firm.

Z tablicy powyższej wynika jasno, że konsumpcja ogólna miała tendencję do powiększania się. Wzrost wskaźnika w stosunku nieznaczny — (tylko 12 w roku ubiegłym w stosunku do roku 1927) — wskazuje na fakt, że w konsumpcji poszczególnych derywatów nastąpiło przegrupowanie. Śmiało można powiedzieć, że gdyby nie wzrost konsumpcji benzyny i olejów pędnych, ogólna konsumpcja miałaby w roku ubiegłym ra-

z punktu widzenia naszego przemysłu, na konsumpcję olejów smarowych.

Podkreślić przytem należy, że skoro obniżył się wzrost spożycia olejów automobilowych w związku ze zmniejszeniem się popytu na benzynę, ubytek konsumpcji olejów smarowych okaże się jeszcze większy.

Konsumcja innych produktów i innych półproduktów spadła również, co tłumaczy się oczywiście osłabieniem konjunktury, oraz niemożliwością znalezienia dostatecznego zbytu dla produkcji asfaltu.

Pozostają dwa produkty, których konsumpcja od lat pięciu ma tendencję do wzrostu. Są to benzyna i oleje pędne.

*) 1927 1928 1929 1930 I—V 1931.
3.214 tonn 3.663 tonn 4.246 tonn 3.039 tonn 1.123 tonn.

Konsumcja benzyny w ostatnich 4 latach wykazuje jasno swą zależność od wzrostu ruchu automobilowego. Z dat, jakie są w naszym posiadaniu, wynika, że około 2/3 benzyny posiada właściwości t. zw. benzyny motorowej, a zaledwie 1/3 całej konsumpcji tego produktu idzie na cele przemysłowo-chemiczne.

Jeżeli zatem konjunktura gospodarcza załamuje się, spada konsumpcja benzyny. W tej chwili stoi ona na poziomie roku 1928-ego, i na razie niema nadziei aby się zwiększyła.

Wzrost konsumpcji olejów pędnych, równoważy niejako, (ilościowo, ale nie pod względem ceny), ubytek popytu na naftę. Zrozumiała jest rzecz, że konsumpcja oleju gazowego w miarę powstawania nowych elektrowni i gazowni, powiększa się.

Pewną rolę w latach poprzednich odegrało również zwiększone zapotrzebowanie ze strony młynów, które jednak obecnie jest znacznie mniejsze.

Przypuszczać należy, że konsumpcja olejów pędnych ustabilizuje się w tym roku na wysokości przeciętnego spożycia lat 1928/29.

Pobieżny przegląd naszej sytuacji rynkowej, pozwala skonstatować niezbicie, że nadzieje przemysłu przeróbczego — jeżeli chodzi o konsumpcję wewnętrzną, oparte być muszą o dwa produkty, a to o benzynę i o oleje pędne. Zapotrzebowanie w tych dwóch produktach jest decydujące dla całości ekspedycji wewnętrzno-krajowych. Ustalenie tego faktu jest tem ważniejsze, że wynikają z niego konsekwencje natury techniczno-rafineryjnej.

K. K-ski.

DZIAŁ SPRAWOZDAWCZY

Światowa statystyka samochodowa.

Rozwój automobilizmu wiąże się ściśle z rozwojem przemysłu naftowego, jako producenta benzyny i smarów. Poniżej podajemy za „Tygodnikiem Handlowym“ szczegóły, odnoszące się do statystyki produkcji i rozpowszechnienia samochodów.

Amerykańskie pisma samochodowe podają ciekawą statystykę samochodową obejmującą cały świat¹⁾. Jak wynika z zestawień statystycznych opublikowanych w tych pismach na powierzchni kuli ziemskiej w styczniu roku 1931 było w ruchu 35.811.623 samochodów (w tem wozy osobowe, autobusy i wozy ciężarowe). W porównaniu ze stanem w styczniu roku 1930 wzrost wynosił 860.708 samochodów, co stanowi 2,1%. Jest to najmniejszy przyrost roczny samochodów jaki obserwowano od roku 1920.

Roczne przyrosty bowiem kształtowały się w sposób następujący:

w r. 1920	wzrost wynosił	20% ²⁾
„ 1921	„ „	18%
„ 1922	„ „	19%
„ 1923	„ „	23,8 %
„ 1924	„ „	17,4 %
„ 1925	„ „	14,5 %
„ 1926	„ „	12,5 %
„ 1927	„ „	8 %
„ 1928	„ „	7,7 %
„ 1929	„ „	10%
„ 1930	„ „	2,1 %

¹⁾ Statystyka ta wykazuje jeśli chodzi o Polskę pewne nieścisłości, dlatego też zamiast danych podanych przez amerykańskie pismo wstawiliśmy dane Urzędu Statystycznego z dn. 1. I. 31.

²⁾ Wzrost został obliczony w stosunku do stanu r. poprzedniego.

Nikły wzrost stanu w r. 1930 należy tłumaczyć niewątpliwie skurczeniem się siły nabywczej konsumentów wywołanej światowem przesileniem gospodarczem.

Poszczególne części świata posiadały następujące ilości samochodów (w ruchu) w styczniu 1931 r.

St. Zjedn. A. P.	26,623.857
Ameryka bez U. S. A.	2,065.134
Europa	5,268.522
Australja	831.214
Azja	551.467
Afryka	349.102

Jak wynika z pow. zestawienia St. Zjedn. zajmują bezapelacyjnie pierwsze miejsce pod względem motoryzacji, których posiadają przeszło dwa razy więcej niż reszta świata.

Niezwykle ciekawie przedstawia się wzrost ilości samochodów w r. 1930 w poszczególnych częściach świata. Na pierwszym miejscu stoi Europa, gdzie ilość samochodów wzrosła w ciągu 1930 o 9,6% dalej Afryka 8,8%, następnie Azja 5,5% i Australja 3,6%. Na ostatnim miejscu znajdują się Stany Zjednoczone — 0,46%. Wynikałoby z tego, że chłonność rynku europejskiego pomimo przesilenia, które Europa odczuwa w niemniejszym stopniu niż Stany Zjednoczone jest duża i niewątpliwie przy lepszej konjunkturze, odpowiednio wzrośnie.

Zestawienia ilości samochodów w poszczególnych państwach nie podajemy ze względu na brak miejsca. Zaznaczyć tylko wypada że Polska stoi na 15 miejscu wśród państw Europy, mając za sobą: Rumunję, Finlandję, Rosję, Węgry, Grecję, Jugosławję, Turcję, Luksemburg, Łotwę, Bułgarię, Estonję i Monako. Liczby absolutne jednak jak wiadomo tylko do pewnego stopnia mogą charakteryzować zjawisko, główną rolę w oce-

nie każdego zjawiska gospodarczego posiadają liczby stosunkowe. Otóż stan motoryzacji każdego kraju zazwyczaj bywa mierzony ilością mieszkańców przypadających na jeden samochód. Poniższa tabela obejmuje zestawienie ilości mieszkańców przypadających na 1 samochód w poszczególnych państwach Europy.

Angia	22
Francja	27
Szwecja	27
Dania	30
Belgia	50
Norwegia	60
Holandja	62
Niemcy	96
Finlandja	100
Hiszpanja	123
Italia	150
Szwajcaria	177
Czechosłowacja	77
Grecja	210
Estonja	334
Węgry	410
Rumunia	470
Łotwa	500
Polska	658
Jugosławia	900
Bułgaria	1380
Rosja	4300

Jak wynika z tabeli należymy do najbardziej zacofanych pod względem motoryzacji państw, zajmujących 19 miejsce i mamy za sobą **tylko dwa państwa europejskie**. Rosja bowiem jako państwo obejmujące olbrzymie obszary azjatyckie nie może być brana pod uwagę. Niepokojąco wygląda również różnica pomiędzy ilością mieszkańców przypadających na 1 samochód u nas i w innych państwach europejskich. Różnica ta jest tak poważna (porównaj Czechosłowację, Grecję, Estonję, a nawet Rumunię, nie mówiąc już o Francji, Anglii i Hiszpani i t. d. z Polską), że jeśli chodzi o motoryzację, to stawia nas raczej w szeregu państw pozaeuropejskich, a eliminuje z grupy państw europejskich. Zdawałoby się, że w tych warunkach poważnego zacofania w dziedzinie automobilizmu powinniśmy posiadać przyrost, któryby w szybkim czasie pozwolił nam dorównać innym państwom Europy. Ze statystyki amerykańskiej wynika jednak, że i pod tym względem jesteśmy na szarym końcu. Warto nadmienić, że w Stanach Zjednoczonych A. P. na jeden samochód przypada 4,5 mieszkańca, jest to wyjątkowo wysoki stopień motoryzacji i żadne państwo nawet w przybliżeniu go nie osiąga. Stan Polski, w porównaniu ze stanem innych państw wskazuje niezbitcie, że zagadnienie motoryzacji naszego kraju jest bodaj jednym z najpilniejszych i domaga się jaknajrýchlejszego rozwiązania. Stan obecny niedostatecznego rozwoju komunikacji i ruchu samochodowego upośledza nas pod względem gospodarczym i, co jest równie ważnem pod względem militarnym.

Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (bez wojskowych) kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 stycznia 1931 r.

Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1/7 1930 r. w %	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechan.
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie . . .	1.510.630	365	180	364	249	1.158	195	21	1.347	10.3	1.100
2	Kieleckie	2.952.570	1.208	264	530	509	2.511	313	17	2.841	11.1	1.040
3	Krakowskie	2.311.530	1.503	485	416	653	3.057	789	79	3.925	8.7	590
4	Lubelskie	2.422.750	535	96	327	134	1.092	99	12	1.203	10.9	2.010
5	Lwowskie	3.153.970	1.325	523	243	319	2.410	602	52	3.064	3.8	1.029
6	Łódzkie	2.614.000	1.331	525	419	552	2.827	576	34	2.437	1.6	761
7	Nowogródzkie . .	929.080	150	37	76	51	314	33	5	352	1.9	2.640
8	Poleskie	1.001.560	190	45	79	37	351	55	17	423	8.2	2.368
9	Pomorskie	1.085.710	1.817	420	169	779	3.185	974	42	4.201	10.0	259
10	Poznańskie	2.283.480	4.243	854	446	984	6.527	1.511	65	8.103	7.1	282
11	Śląskie	1.305.480	1.911	177	119	875	3.082	1.201	90	4.373	23.2	300
12	Stanisławowskie .	1.553.950	274	96	108	90	568	116	12	696	14.1	2.218
13	Tarnopolskie . .	1.657.420	210	30	48	43	331	47	3	381	7.6	4.350
14	Warszawskie . .	2.451.710	1.278	222	539	502	2.541	283	37	2.861	2.8	856
15	Komisariat Rządu m. st. Warszawy	1.086.970	3.121	3.014	103	1.521	7.759	1.002	131	8.891	5.6	122
16	Wileńskie	1.167.420	211	116	182	80	589	85	8	682	4.6	1.712
17	Wołyńskie	1.668.280	215	56	125	62	458	59	6	523	4.2	3.190
		31.156.510	19.887	7.144	4.293	7.440	38.760	7.940	631	47.331	5.4	658
	Stan na 1 VII. 1930	—	19.283	7.282	4.144	6.888	37.597	6.769	535	44.901	—	—

Światowa produkcja samochodów ³⁾

Światowa produkcja samochodów, zgodnie z danymi 17 państw produkujących samochody wynosiła ogółem w r. 1930 — 4.109.231 sztuk. W porównaniu z rokiem 1929, gdy wyprodukowano 6.277.451 sztuk stanowi spadek 34,6 proc.

Jeśli chodzi o poszczególne państwa to największy spadek produkcji wynoszący 38 proc. dotknął St. Zjedn. A. P., dalej Italię — 32 proc. Niemcy — 12 proc., Francję — 10,5 proc. Natomiast produkcja Anglii wzrosła o 0,7 proc., podobny objaw obserwujemy w Danii, Szwecji, Polsce, Węgrzech, Czechosłowacji i Rosji. Wzrost produkcji tych państw waha się w granicach od 11% (Polska) do 159 proc. (Z. S. S. R.).

Następująca tabelka charakteryzuje wzrost względnie spadek produkcji poszczególnych państw w liczbach absolutnych.

	Produkcja w sztukach:	
	1929	1930
1) Stany Zj. A. P.	5,358.420	3,355.986
2) Kanada	263.295	154.192
3) Francja	248.000	221.950
4) Anglia	233.925	235.676
5) Niemcy	80.500	70.044
6) Italia	54.100	36.532
7) Czechosłowacja	14.740	16.840
8) Austria	9.100	3.200
9) Belgja	7.000	4.700
10) Szwajcaria	3.000	1.000

³⁾ Według danych Urzędu Handlowego St. Zjedn. A. P.

11) Szwecja	1.758	2.400
12) Z. S. S. R.	1.706	4.425
13) Węgry	632	841
14) Polska	450	500
15) Hiszpanja	405	450
16) Japonja	215	265
17) Danja	150	230

Jak wynika z tej tabeli imponujące liczby stonkowe wzrostu produkcji samochodów są tylko złudzeniem wobec liczb absolutnych produkcji, gdyż przegląd tych ostatnich dowodzi, że produkcja samochodów przez te państwa, które ją wzmogły tak wydatnie w ciągu r. 1930 jest tylko nieznacznym ułamkiem ich spożycia.

Doskonałą ilustracją jest następujące zestawienie obejmujące produkcję i import w r. 1930 tych państw, które wykazały wzrost produkcji.

	Produkcja	Import
Szwecja	2.400	12.532
Węgry	841	900
Polska	500	22.301
Hiszpanja	450	17.853
Japonja	265	4.200
Danja	230	4.668

Wyjątek stanowią Czechosłowacja i Anglia, gdzie produkcja stoi we wręcz przeciwnym stosunku do importu. Liczby powyższe, charakteryzują jednakże tendencję uniezależnienia się poszczególnych państw w zakresie produkcji samochodów od zagranicy, która to tendencja wydaje się być dominującą jeśli chodzi o produkcję samochodową.

DZIAŁ PRAWNY

JUDYKATURA I INTERPRETACJA.

Zaoczność przy wymiarze podatku dochodowego ¹⁾. Ustawa o podatku dochodowym zapewnia płatnikom prawo współdziałania przy wymiarze podatku, uzależniając jednak to prawo od spełnienia określonych przez ustawę warunków złożenia zeznania bądź odpowiedzi na wątpliwości wysunięte przez władzę wymiarową w toku badania zeznania.

Niespełnienie tych warunków skutkuje utratę prawa współdziałania, czyli t. zw. „zaoczność“.

Wobec nasuwających się przy interpretacji odnośnych przepisów wątpliwości Ministerstwo Skarbu wydało w dniu 24 lutego r. b. okólnik (L. Dz. 5. 1041 (4) 31) wyjaśniając, co następuje:

Płatnik popada w zaoczność zupełną (art. 50 ustęp 5) w razie niezłożenia zeznania bądź też złożenia go po terminie.

¹⁾ Vide: zeszyt 8. str. 193.

Jeżeli zeznanie po terminie złożył płatnik, który twierdzi, iż nie podlega obowiązkowi zapłaty podatku dochodowego — to skutki zaoczności mogą mieć do niego zastosowanie jedynie w wypadku posiadania przez władzę wymiarową danych, które jej zdaniem uzasadniają obowiązek podatkowy, a płatnik ze swej strony w odpowiedzi nie obali ustaleń władzy.

Zaoczność ma również miejsce, jeżeli płatnik nie udzieli wcale odpowiedzi na wysunięte przez Urząd w trybie art. 58 ust. wątpliwości zeznań.

Ciche rezerwy na remanentach towarów a podatek dochodowy. — Sporne zagadnienie między władzą, a stroną skarżącą sprowadza się do kwestii ustalenia wartości zapasu towarów, miarodajnej w myśl art. 6 w związku z art. 21 ustawy o państwowym podatku dochodowym dla wymiaru podatku dochodowego.

Władza twierdzi, że wartość ta wyrażała się w różnicy między książkowym saldem i 15%

odpisaniem z tytułu zmniejszenia wartości, skarżąca zaś spisała z książkowej wartości najpierw kwotę X i domagała się ponadto, aby z bilansowej wartości potrącono przynajmniej jeszcze 15 proc.

O ile chodzi o poruszone w skardze zagadnienie cichych rezerw, to oczywiście żądania stosunkowego odpisania na książkowej wartości zapasów towarów należy oceniać w płaszczyźnie przepisów kodeksu handlowego w związku z przepisami art. 6 i 21 ust. 1 ustawy o państwowym podatku dochodowym.

Otóż kodeks handlowy, obowiązany na ziemiach b. zaboru pruskiego, przewiduje w § 261 odnośnie do spółek akcyjnych, że dla sporządzenia zamknięcia rachunkowego, czyli bilansu, mierzalne są przepisy § 40 kodeksu z pewnymi w §§ 261 i 262 wyszczególnionymi odchyleniami.

Wspomniany w § 40 zarządza uwzględnienie wszystkich przedmiotów majątkowych i długów w inwentarzu i bila się według tej wartości, którą należy im przypisać w dacie sporządzenia tych zestawień. Tę zasadę zmienia § 261 m. in. co do towarów, o tyle, że zakreśla dla ustalenia ich wartości granice, poza które wzwyż pójść nie wolno.

Temi granicami, o ile chodzi o towary, posiadające cenę giełdową lub rynkową, są właśnie te ceny, obowiązujące w dacie, na którą zestawiono bilans. O ileby zaś ceny te były wyższe, aniżeli koszty nabycia wzgl. wytwórcze towaru, to granicę górną wartości bilansowej tego towaru stanowią te koszty nabycia, wzgl. koszty wytwórcze.

Skarżąca twierdzi, że sporządzając wykaz zapasów końcowych w towarach, czyli inwenturę, ujawniła w nim ze względów technicznych ceny nabycia, lecz ceny te nie odpowiadały rynkowym, względnie osiągalnym cenom sprzedaży, ponieważ wielka ilość towaru, zwłaszcza konfekcyjnych wyrobów, wychodzi z mody, płowieje i ulega innym jeszcze depresjom wskutek leżenia na składzie. Nie ulega kwestji, że wyżej przytoczone postanowienia kodeksu handlowego dają skarżącej prawną podstawę do pełnego uwzględnienia tych strat, skoro granicą górną są ceny rynkowe, oczywiście te, które odpowiadają danemu towarowi z uwzględnieniem jego jakości i innych jego właściwości rzeczywistych i okoliczności, wpływających na wysokość ceny.

Przepisy ustawy o państw. podatku dochodowym również umożliwiają pełne uwzględnienie wspomnianego przypuszczalnego ubytku wartości, gdyż art. 21 postanawia tylko, iż podstawą do obliczenia dochodu podatkowego są zyski bilansowe, wykazane w zatwierdzonym zamknięciu rachunkowym, sporządzonym zgodnie z postanowieniami art. 6, 8, 10 i 13 ustawy. Jeżeli zatem spółka akcyjna odpisane na książkowej wartości zapasów towarowych przeprowadziła przez swój bilans, to formalnie ten sposób wprowadzenia wartości rewanentu do bilansu nie może być kwestjonowany.

O ile zaś chodzi o to, czy dokonane odpisania są odpowiednie, czyli kwota ujawniona w bi-

lansie wzgl. w zatwierdzonym zamknięciu rachunkowym po skutecznym odpisaniu, wyraża tę wartość, którą mają na oku §§ 40 i 261 p. 1 kodeksu handlowego, oraz art. 6 ustawy o państw. podatku dochodowym w związku z § 43 rozp. wykonawczego, to jest to kwestja natury faktycznej, której ocena należy do kompetencji władz wymiarowych, oczywiście z zachowaniem postanowień proceduralnych ustawy, a zatem przede wszystkim art. art. 58 do 63 teje.

Jeżeli władze uznają wykazaną wartość za nieodpowiednią i sprostują odnośną pozycję bilansową, to, oczywiście, wobec obowiązującej zasady ciągłości bilansowej strona będzie miała prawo domagania się odpowiedniego uwzględnienia tego sprostowania przy wymiarze podatku w latach następnych, o ile takie sprostowanie mogłoby spowodować powtórne obciążenie podatkiem dochodowym tych samych kwot, jako składników zamknięć rachunkowych następnych okresów bilansowych.

Okoliczność zaś, że płatnik ze względów organizacyjnych swego przedsiębiorstwa, czy też swojej księgowości odpisania, przez władze uznane za uzasadnione, wprowadza do specjalnego rachunku rezerw czy strat, jest bez znaczenia pod względem podatkowym, gdyż taki rachunek, oczywiście nie podpada pod pojęcie funduszy rezerwowych, o których jest mowa w ustępie 2 art. 21 ustawy, gdyż wyraża on okolicznościami faktycznymi uzasadnioną poprawkę wartości książkowej towarów.

W tym stanie rzeczy winna była władza wymiarowa lub też wskutek odwołania władza odwoławcza przedstawić płatnicze w trybie art. 58 wątpliwości, jakie władze miały co do zasadności wykazanych odpisanych względnie wartości rewanentu, podanej przez płatniczkę. Skarżąca spółka poza twierdzeniem o konieczności powyższych odpisanych, przez władze w trybie art. 58 i 63 ustawy nie zakwestjonowanych, twierdziła ta że, stracona z książkowej wartości suma już w poprzednich latach była opodatkowana, czyli, że chodziłoby o pozycję, która już w poprzednich latach podatkowych stanowiła składnik dochodu podatkowego. Ten zarzut podwójnego opodatkowania części dochodu nie został wyjaśniony ani w postępowaniu wymiarowemu ani w postępowaniu odwoławczem.

Wobec powyższego zaskarżenia decyzja, po przestającą na ogólnikowym powołaniu się na cały art. 21 ustawy, narusza formy postępowania ze szkoda skarżącej spółki, a w szczególności postanowienia art. 63 w związku z art. 68 ust. 2 ustawy, zaczem Najwyższy Trybunał Administracyjny uznał skargę za uzasadnioną i orzekł uchylenie zaskarżonej decyzji z powodu wadliwego postępowania.

(Wyciąg z wyroku N. T. A. L. Rej. 3575/27 w sprawie skargi Tow. Akc. „Bławat Polski“ w Poznaniu).

Sprostowanie zeznania o obrocie. „Płatnik może sprostować swoje zeznanie o obrocie. Nie stanowi obrotu podlegającego opodatkowaniu,

przychód ze sprzedaży przedmiotów, nie będących wynikiem działalności przemysłowej płatnika wzgl. „przedmiotem jego handlu“. (Wyrok Najwyższego Trybunału Administracyjnego L. R. 4769/28).

Władze skarbowe w dotychczasowej praktyce kierowały się zasadą zupełnej niedopuszczalności jakichkolwiek sprostowań w złożonych przez płatników deklaracjach.

Nawet gdy do zeznania płatnika wkradła się omyłka arytmetyczna, bądź buchalteryjna — władze skarbowe nie uwzględniały sprostowań, uważając, że raz złożone zeznanie wiąże płatnika który nawet gdyby obliczył podatek wbrew ustawie — nie ma prawa prostować na swoją korzyść.

Podany powyżej wyrok Najwyższego Trybunału Administracyjnego uznał interpretację taką za niesłuszną i błędną, nie opartą na przepisach ustawy o państwowym podatku przemysłowym.

Teza w wyroku tym zawarta niewątpliwie wpłynie również i na zmianę praktyki władz skarbowych przy wymiarze podatku dochodowego, świadczeń socjalnych i t. p.

Udawadnianie eksportu celem uzyskania ulgi w podatku przemysłowym od obrotu. W związku z wejściem w życie z dniem 1 czerwca 1930 r. rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 14 marca 1930 r. o postępowaniu celnym Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 30 kwietnia r. b. L. D. V. 3825/4/31 wyjaśniło, iż poczynając od tej daty, eksport towarów poza granice celne Polski winien być udowodniony w celu uzyskania ulgi w podatku przemysłowym (od obrotu) deklaracjami wywozowymi, przewidzianymi w § 50 (wzory Nr. 13 i 12 na papierze zielonym, względnie w § 51 (wzór Nr. 14) wymienionego rozporządzenia.

Narówni z deklaracją wywozową będą traktowane zaświadczenia eksportowe, dotyczące wywozu wytworów hutniczych walcowanych oraz niektórych wyrobów metalowych, potwierdzone przez urząd celny w myśl postanowień §§ 3 i 4 rozp. Min. Skarbu z dn. 30 lipca 1927 r. („Dz. Urz. Min. Skarbu“ Nr. 24, poz. 260), oraz analogiczne zaświadczenia eksportowe, potwierdzone przez urząd celny, na inne towary eksportowe, korzystające z ulg podatkowych.

Przy eksporcie towarów drogą morską władze skarbowe będą stosowały się do okólnika z dn. 21 lutego 1931 r. Nr. D. IV. 233/3/31, podanego władzom podatkowym do wiadomości i zastosowania okólnikiem z dn. 28 lutego 1931 r. Nr. D. V. 2184/4/431.

W wypadkach, gdy eksport odbywa się za pośrednictwem organów pocztowych, władze nadal będą się stosowały do zarządzeń okólników Min. Skarbu z dn. 17 kwietnia 1925 r. L. D. C. 2228/II/25 i z dn. 22 marca 1928 r. L. D. IV. 279/2/28.

Przy eksporcie produktów przemysłu naftowego za wystarczające do zwolnienia od podatku przemysłowego (od obrotu) będzie uznawane za-

świadczenie bądźto urzędu celnego, bądźto kontroli skarbowej o wyjściu przesyłki olejów mineralnych poza obszar celny Rzeczypospolitej Polskiej.

Czeki postdatowane. W ostatnich czasach rozpowszechnił się zwyczaj regulowania należności przy pomocy t. zw. czeków postdatowanych. Gdy w praktyce wynikła kwestja, czy takie czeki wobec rygorystycznych przepisów prawa czekowego są ważne, Sąd Najwyższy w znanym orzeczeniu z dnia 7/27 listopada 1929 r. w sprawie Nr. 1 C. 846/29 orzekł, że czeki takie są ważne.

Ostatnio zwróciła się Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie do p. ministra Skarbu oraz do p. ministra Pracy i Op. Społ. z memorjałem o wydanie odpowiednich zarządzeń, mających na celu zaniechanie przez instytucje ubezpieczeń społecznych przyjmowania na zabezpieczenia swych pretensyj czeków z późniejszą datą wystawienia. System ten w praktyce sprowadza się do tego, iż instytucje ubezpieczeń społecznych przyjmują czeki, które w dacie ich rzeczywistego wystawienia są oczywiście bez pokrycia, sankcje karne rezerwuje się jednak zgóry na wypadek niehonorowania czeku po upływie kilku miesięcy. Praktyka ta, pomijając jej ujemne strony z punktu widzenia bardziej ogólnego prowadzi do zmiany charakteru czeku, który na całym świecie pełni rolę środka płatniczego, gdy narzędziem kredytu krótkoterminowego jest weksel. Izba uważa, że tego rodzaju praktyka jest dla życia gospodarczego nader szkodliwa, ponieważ niewątpliwie dezorganizuje ona obrót z jednej strony przez podrywanie zaufania do czeków, z drugiej jprzez dyskwalifikowanie obrotu wekslowego.

Odpowiedzialność z wekslu. — Jak wiadomo wolno podpisywać weksel z upoważnienia osoby trzeciej, która staje się z wekslu zobowiązana, ale podpisując weksle w tych warunkach należy wyraźnie zaznaczyć, że czyni się to z pełnomocnictwa osoby, wyraźnie wymienionej. Jeżeli przeto pełnomocnik podpisuje weksel w imieniu mocodawcy, ale poprzestaje na własnym przekonaniu, nie zaznaczając przy podpisie z czyjego pełnomocnictwa działa, to staje się sam odpowiedzialnym w wekslu i żadnej obrony osobom trzecim, będącym w posiadaniu wekslu, przeciwstawić skutecznie nie może. Natomiast mocodawca żadnego obowiązku płacenia takiego wekslu nie ma. W tym sensie Sąd Najwyższy wypowiedział się niejednokrotnie.

Sąd Najwyższy wyjaśnił również, że zarządca spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, który jest upoważniony do łącznego z drugim zarządcą lub prokurentem podpisywania zobowiązań spółki, podpisuje weksel sam, chociażby pod pieczęcią spółki, to bierze na siebie odpowiedzialność wekslową i spółka może wobec osób trzecich wystąpić skutecznie z zarzutem, że wobec niewłaściwości podpisu za weksle nie odpowiada.

Obrona przeciwko wekslowi. — Podstawowy art. 16 prawa wekslowego poucza, że wobec osób trzecich, które występują z roszczeniem wekslowem, dłużnik nie może się bronić zarzutami, opartymi na jego stosunkach osobistych z osobą, której weksle wydał, chyba że osoba trzecia nabyła weksle w złej wierze, którą trzeba, oczywiście, udowodnić. Ten zasadniczy przepis nadaje, właśnie, wekslowi charakter zobowiązania abstrakcyjnego, a więc całkowicie oderwanego od podłoża materialnego, które było przyczyną zobowiązania. Mylne jest jednakowoż mniemanie, że nawet wtedy, gdy z roszczeniem wekslowem występuje bezpośredni wierzyciel wekslowy (a więc, na przykład, remitent z weksłu prostego wobec wystawcy), a nie osoba trzecia, z którą dłużnik w żadne stosunki nigdy nie wchodził, to i w tym wypadku nie można się z weksłu bronić.

Otóż nie! W takim wypadku dłużnik może bronić się wszelkimi zarzutami, wynikającymi z samego podłoża materialnego stosunku prawnego, który był podstawą zobowiązania wekslowego. Pozostaje kwestja środków dowodowych. Czy dłużnik wekslowy wobec swego wierzyciela może się bronić tylko zarzutami, które może udowodnić pismem czy też dopuszczalne są w tym wypadku wszelkie środki dowodowe, a więc i dowód ze świadków? Sąd Najwyższy w jednym z wyroków stanął na stanowisku, że dopuszczalne są w tym wypadku wszelkie środki dowodowe, co znajduje uzasadnienie w założeniu, że weksel w stosunkach między dłużnikiem a bezpośrednim wierzycielem jest pod względem prawno-materialnym zwykłym zobowiązaniem zapłaconia oznaczonej sumy pieniężnej.

Likwidacja Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Połączenie w jednym zgłoszeniu do rejestru otwarcia i ukończenia likwidacji Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością mogłoby być dopuszczone wyłącznie przy uprzednim całkowitem uregulowaniu wszystkich wierzycieli oraz przy zgodzie wszystkich wspólników na likwidację i sposób jej przeprowadzenia (orzeczenie Sądu Najwyższego w sprawie I. C. 2106/29).

Odpowiedzialność zarządcy spółki. — Zarządca, a zarazem spółnik upadłej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, chcąc przyjść z pomocą znajdującej się w trudnościach płatniczych placówce, na której pracował, we własnym imieniu żyrował weksle, wystawiane przez spółkę i sam wystawiał weksle na potrzeby spółki, w których spółka figurowała w charakterze indosanta.

W tym stanie rzeczy wierzyciele wystąpili do sądu o ogłoszenie upadłości również i samemu zarządcy osobiście, a to na tej podstawie, że sam przeprowadzał operacje handlowe w swoim osobistym interesie i że przez poręczenie zobowiązań spółki stał się handlującym, któremu może i winna być ogłoszona upadłość.

Sąd Okręgowy w Warszawie, w Wydziale Handlowym, postanowił żądanie wierzycieli oddalić, a to z powodów następujących:

Zgodnie z ustalonym orzecznictwem nie tylko zarządca spółki z ogr. odp., ale i dyrektor spółki może być ogłoszony za upadłego, jeżeli ustalone zostanie, że nie ograniczył się do wykonywania funkcji zarządcy czy też dyrektora, lecz że w rzeczywistości operacje spółkowe pokrywały tylko jego osobiste i pod przykrywką spółki zajmował się operacjami handlowymi na swój rachunek.

Gdy jednakże w danym wypadku nie zostało to udowodnione, a zainteresowany zarządca nie był stuprocentowym udziałowcem formalnie istniejącej spółki, a gdy ponadto nie zostało udowodnione, iż był on handlującym, — upadłość nie może mu być ogłoszona.

Roszczenie przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń. Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 26 stycznia 1928 r. przewiduje, że ubezpieczonemu przysługuje prawo skarżenia zakładu ubezpieczeń przed sąd siedziby agenta, za którego pośrednictwem umowa ubezpieczenia została zawarta.

Gdy przeto w podpisanym przez ubezpieczonego wniosku na ubezpieczenie ograniczono właściwość sądu wbrew powyższemu przepisowi z 1928 r., to jest to warunek na niekorzyść ubezpieczonego, a zgodnie z cytowanym rozporządzeniem warunek taki może być wprowadzony do umowy, gdy przed podpisaniem zwrócono nań uwagę ubezpieczającego się i przyjęto od niego piśmienne oświadczenie, że na taki warunek się zgadza.

Wobec tego warunek, ograniczający prawa procesowe ubezpieczonego przez ograniczenie miejscowej właściwości sądu, tylko wtedy mógłby być uznany za ważny i obowiązujący ubezpieczonego, gdyby ubezpieczający się wyraził na ten warunek swoją zgodę przez oświadczenie na piśmie.

W sprawie konkretnej Sąd Okręgowy w Warszawie w Wydziale Handlowym (Nr. II 3 C. 1332/30) stanął właśnie na takim stanowisku i oddalił ekscepcję niewłaściwości sądu, zgłoszoną przez pozwanego zakład ubezpieczeń, uznając, że ubezpieczony miał prawo wytoczyć skargę przed sąd siedziby agenta, jakkolwiek podpisał wniosek na ubezpieczenie, ograniczający ogólnie właściwość sądu do siedziby samego zakładu.

Samowolne zaprzestanie pracy. Pracownik odrzucający żądanie pracodawcy pełnienia usług ponad normy ustawowe, nie jest przez to uprawniony do zaprzestania pełnienia usług wogóle (orzeczenie S. N. w sprawie III. R. W. 2559/30).

X. zaskarżył swego pracodawcę o zapłatę pewnej kwoty jako rzekomo mu należnej wobec bezprawnego zerwania umowy o pracę za 3 miesięczny okres wypowiedzenia i nie wykorzystany urlop.

W trakcie przewodu sądowego ustalono, że godziny urzędowe w zakładzie pracy, gdzie X. był zatrudniony, były ściśle oznaczone, jednak czas pracy nie został umówiony. Powód zaniedbywał się w pracy, a gdy został przez swego pracodawcę wezwany dla wyrobienia zaległości bez względu na potrzebny na to czas, to wtedy odmówił temu żądaniu, wyrażając się „wobec tego dziękuję“, co pracodawca przyjął do wiadomości i w tym samym dniu zwolnił X. z pracy.

Sąd I-ej instancji oddalił żądanie powoda, lecz Sąd Odwoławczy zmienił ten wyrok i zasądził poszukiwaną sumę od pracodawcy, wychodząc z założenia, że żądanie od powoda pracowania ponad obowiązujące w zakładzie pracy godziny było przeciwne umowie o pracę i powód na te nowe warunki był uprawniony się nie zgodzić.

Sąd Najwyższy, o który oparła się sprawa uchylił jednak wyrok Sądu Odwoławczego i wy-

jaśnił, że niesłuszne jest zapatrywanie Sądu, jakoby pracodawca bezprawnie w danym wypadku rozwiązał umowę o pracy. Przyjąwszy bowiem, że żądanie pracodawcy wychodziło poza ramy o pracę i pracownik słusznie odrzucił żądanie pracowania w godzinach nadliczbowych, to jednak pierwotnie zawarta umowa obejmowała nadal obie strony i wobec tego powód obowiązany był w dalszym ciągu przychodzić do pracy i pełnić swoje obowiązki w normalnych godzinach. Tymczasem powód podziękował za pracę i nie pełnił jej nadal, ani też nie oświadczył gotowości pełnienia pracy na dawnych warunkach. W tych warunkach, z uwagi na to, że powód odmówił pełnienia usług nawet na warunkach pierwotnej umowy, przeto uznać należy, że rozszczenia jego o wynagrodzenie za 3 miesięczny okres wypowiedzenia i niewykorzystany urlop są niesłuszne.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

V. Zjazd Naftowy odbędzie się około połowy października 1931 r. Głównym tematem obrad Sekcji Rafineryjnej Zjazdu będzie „Wytwarzanie i zastosowanie polskich asfaltów drogowych“.

Referaty zjazdowe zgłaszać należy pod adresem: Stowarzyszenia Polskich Inżynierów P. N. Borysław, ul. Kościuszki, lub inż. W. J. Piotrowskiego, Drohobycz, rafinerja „Galicja“.

Zmiana nazwy Stacji Geologicznej dokonana została w drodze rozporządzenia Wyższego Urzędu Górniczego w Krakowie z dnia 20-go czerwca 1931 r. w sprawie zmiany nazwy „Stacji Geologicznej“ w Borysławiu, utworzonej na podstawie rozporządzenia byłego Starostwa górniczego w Krakowie z dnia 22 września 1919 L. 1630 (Monitor Polski Nr. 229).

Na zasadzie § 73 ustawy z dnia 22. marca 1908 roku (Dz. U. i rozp. kraj. gal. Nr. 61) zarządza się:

§ 1. Utworzona na podstawie rozporządzenia byłego Starostwa Górniczego w Krakowie z dnia 22. września 1919 r. L. 1630 (Monitor Polski Nr. 229) „Stacja Geologiczna“ z siedzibą w Borysławiu, otrzymuje nazwę „Karpacka Stacja Geologiczna“.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Obrady Komisji Rzecznawców przesłanej przez Prezydium B. B. W. R. odbyły się dnia 2 lipca br. pod przewodnictwem sen. Loewenherza, na której obecni byli nacz. dyr. „Polminu“ inż. Dażwański, prezes Zw. Polskich Przemysłowców naftowych inż. Dunka de Sajo, reprezentant małych rafineryj Lipa Schutzman, dyr. Winiarz i dyr. Wygard. Na posiedzeniu omawiano możliwości porozumienia całego przemysłu naftowego i utworzenia wspólnej orga-

nizacji. Posiedzenie odroczone następnie, oddając przygotowanie referatów na następne posiedzenie pp. inż. Duncce de Sajo, Schutzmanowi i dyr. Wygardowi.

Ostateczne wyniki plebiscytu, ustalone dnia 2 lipca 1931 r. przez Gł. Komisję Plebiscytową.

Po zbadaniu aktów głosowania i po przeprowadzonej dyskusji ustalono, że na podstawie wyników głosowania z dnia 25. czerwca 1931 roku w przemyśle naftowym — Centralny Związek Zawod. Górników R. P. (dawna Frak. Rewol.) — dla Spółdzielni Mieszk. im. J. Moraczewskiego otrzymała 20,4% głosów, zaś Cent. Zw. Górników w Polsce, Związek Robotników Przemysłu Metalowego w Polsce i Centralny Związek Robotników Przemysłu Chemicznego w Polsce — dla Komitetu Budowy Domów Ludowych otrzymały 79,6% głosów.

Po przyjęciu i zatwierdzeniu głosów wszystkich firm, uchwalono jednogłośnie ogłosić następujący ostateczny wynik głosowania: Centralny Związek Zawodowy Górników R. P. (dawna Frakcja Rewolucyjna) dla łatwiejszego obliczania otrzymuje **20,5% głosów**.

Centralny Związek Górników w Polsce, Związek Robotników Przemysłu Metalowego w Polsce i Centralny Związek Robotników Przemysłu Chemicznego w Polsce otrzymują **79,5% głosów**.

Na podstawie powyższego wyniku głosowania wszystkie przedsiębiorstwa naftowe począwszy od 1. maja 1931 r. przekazywać będą 20,5% z 1%-tu na rachunek Spółdzielni Mieszkaniowej im. J. Moraczewskiego, zaś 79,5% na rachunek Komitetu Wykonawczego Funduszu Budowy Domów Ludowych w Przemysle Naftowym w Borysławiu — konto w Banku Gospodarstwa Krajowego w Drohobyczu.

Zestawienie ogólne.

Rejon Izby Pracodawców	I l o ś ć		G ł o s y		W y n i k i		% - wy stosunek	
	uprawnionych	głosujących	nie ważne	ważne	1	2	1	2
Drohobycz	6.567	5.737	66	5.671	1.481	4.190	26,09%	73,91%
Krosno	3.253	2.998	35	2.963	345	2.618	11,67%	88,33%
Bitków	887	753	2	751	87	664	11,58%	88,42%
Razem	10.706	9.488	103	9.385	1.913	7.472	20,40%	79,60%

Plebiscytowe koszty rzeczowe pokrywają Komitety budowy zainteresowanych organizacji w plebiscycie po połowie.

Wszystkie inne koszty związane z akcją plebiscytową w wysokości poniesionych wydatków pokrywają Komitety budowy zainteresowanych organizacji w plebiscycie, każdy osobno dla siebie.

Obrazy Syndykatu Przemysłu Naftowego odbyły w pierwszej połowie lipca w Podkowie Leśnej pod Warszawą w obecności komisarza rządowego inż. Wrangla oraz częściowo także w obecności Nacz. Wydz. Naft. M. P. i H. inż. Friedberga. Tematem obrad były sprawy, dotyczące pewnych posunięć w dziedzinie wewnętržno-organizacyjnej w związku z katastrofalną sytuacją eksportową i znacznym spadkiem konsumpcji krajowej, jakoteż sprawy natury bieżącej. Jako najaktualniejsza wybiła się na czoło dyskusji kwestja utrzymania ciągłości wydobywania ropy i zapewnienia możliwości dalszej pracy producentom ropy. Powzięta w tym kierunku uchwała, regulująca zakup wszelkiej na rynku znajdującej się właśnie ropy marki tak borysławskiej jak i marek specjalnych do końca bież. roku oraz wybór działającej w permanencji komisji, która zająć się ma opracowaniem projektu zasadniczego rozwiązania problemu ropnego pozwala żywić nadzieję, że sprawa ta będzie załatwiona i na przyszłość zgodnie z intencjami Rządu i z intere-

sami wszystkich czynników, tą dziedziną zainteresowanych. Też samej komisji poruczono również uregulowanie ewent. zmiany podstaw kontyngentowania produktów w kraju, w związku ze zmienionymi obecnie warunkami pracy organizacji handlowych firm zrzeszonych.

Przewóz ropy i produktów naftowych w komunikacji kolejowej za I-szy kwartał 1931 r.

Tonn	% w stosunku do sumy przewozów w grupie w danej naft. komun.		
Nadano w komunikacji wewn. łącznie z wolnym miastem Gdańskiem	193.426	80,1	3,0
Nadano do portu Gdyni	184	0,1	—
Nadano do portów Gdańskich	17.422	7,2	1,0
Nadano zagranicę	26.633	11,0	1,8
Przyjęto z portu Gdyni	88	—	0,1
Przyjęto z portów Gdańskich	661	0,3	0,4
Przyjęto z zagranicy	421	0,2	0,2
Tranzyt przez polskie koleje	2.775	1,1	0,2
Razem I. kw. 1931 r.	241.610	100,0	2,0
Razem I. kw. 1930 r.	256.429	—	1,9

Jak z powyższego zestawienia wynika przewieziono w I. kw. 1931 14.819 tonn mniej aniżeli w analogicznym czasokresie roku ub. czyli o 5,8% mniej.

PRZEGLĄD ZAGRANICZNY

Polityka Naftowa we Francji w „Polsce Gospodarczej” znajdujemy artykuł następującej treści: W związku z niedawną debatą parlamentarną w sprawie państwowej polityki naftowej (uchwalenie konwencji między Państwem a Compagnie Française des Pétroles) nie od rzeczy będzie zapoznać się z dziejami nowej francuskiej polityki naftowej. Promotorem tej nowej polityki jest P. Raymond Poincaré. Zapoczątkowana ona została utworzeniem „Compagnie Française des Pétro-

les” w dn. 28 marca 1924 r., jako środka zdolnego do zrealizowania państwowej polityki naftowej. Zadania tej spółki zostały określone piśmem Prezesa Rady Ministrów z dn. 20 września 1923 r. jak następuje:

1) w pierwszym rządzie odbiór 40.000 akcji kapitału „Turkisch Petroleum Co.”, stanowiących uprzednio własność „Deutsche Bank”, zaskwestrowanych i przyznanych Francji na mocy układu w San - Remo.

2) Przygotowanie do racjonalnego zaopatrzenia Francji w produkty naftowe przez uniezależnienie się od międzynarodowych trustów naftowych, w drodze wykorzystania udziału w „Turkisch Petroleum Co“, jako też w drodze nabycia udziałów w różnych przedsiębiorstwach naftowych Ameryki Centralnej i Południowej oraz w drodze układów o dostawę ropy i produktów naftowych z Z. S. R. R.;

3) rozwój bogactw kopalnianych naftowych w kraju, kolonjach i protektoratach.

Tak szeroko zakrojony program państwowej polityki naftowej wymagał równocześnie uzgodnienia z nim istniejących ustaw, taryfy celnej i ustaw naftowych. Pierwszym krokiem jest uchwalenie ustawy z dn. 10 stycznia 1925 r. o nowym ustroju naftowym i utworzeniu Państwowego Urzędu Materiałów Opałowych Płynnych (Office National des Combustibles Liquides); był to projekt, zalegający w Izbach od 1921 r.; dalszym krokiem była ustawa z dn. 4-go kwietnia 1926 r. z dziedziny celnej. Były to, właściwie ustawy połowiczne, zadatek na przyszłość, wynik targów między poszczególnymi partjami parlamentarnymi. Dopiero ustawy z dn. 16 marca 1928 r. w sprawie zmiany ustroju celnego i z dn. 30 marca 1928 r. w sprawie ustroju naftowego wprowadziły nową politykę naftową na właściwą drogę i dały jej poważne podstawy rozwojowe. Zasadnicze zadania tych ustaw dadzą się streścić następująco:

1) ograniczenie wpływów międzynarodowych trustów naftowych, od których częściowo zależy zaopatrzenie kraju w produkty naftowe, przez przydzielenie im kontyngentów;

2) sanacja w zakresie cen w pewnej mierze zdeorganizowanego rynku naftowego;

3) rozwój własnego przemysłu rafineryjnego.

Rozporządzenie wykonawcze wydane na mocy tych ustaw, mają wprowadzić w życie odnośne postanowienia, stanowiące podstawy nowej polityki naftowej.

Ze względu na to, że ostatnie ustawy oraz statut „Compagnie Française des Pétroles“ stanowią całość, należy bliżej przyjrzeć się układowi tego statutu.

Założycielami „Compagnie Française des Pétroles“ mogą być wszystkie towarzystwa nafto-

we, utworzone na mocy odnośnych ustaw francuskich. W zasadzie kapitał zostaje podzielony w ten sposób, że banki biorą 1/3, spółki rafineryjne 1/3 oraz spółki kopalniane 1/3. Z rozdziału wynika, że banki i przedsiębiorstwa przemysłowe niezależne otrzymały 75% kapitału zakładowego początkowego. Chcąc jednak dla kapitału krajowego zabezpieczyć stale wpływy na działalność C. F. P., utworzono dwa rodzaje akcji: akcja „A“ z prawem 20-krotnego głosu i akcja „B“ z prawem jednego głosu. Kapitał obecnie wynosi 200 milion. fr.

Wzajemian za przekazanie C. F. P. praw do terenów Mossulu (udziały w Turkish Petroleum Co.) spółka ta zawarła konwencję z Rządem, która była ostatnio przedmiotem rozpraw parlamentarnych. Konwencja ta z dn. 19 marca 1929 r. zawiera następujące postanowienia:

1) Państwo przyjmuje 25%-wy udział w kapitale zakładowym C. F. P.;

2) prócz 2 komisarzy - kontrolerów Państwo wyznacza 25% członków rady administracyjnej;

3) Państwo zatwierdza nominację prezesa, wiceprezesa, członków, delegowanych do zarządu, dyrektora;

4) ma ono prawo do pobierania nadwyżki zysków według pewnej skali;

5) wreszcie, Państwo bierze udział 10%-owy w nowotworzącej się spółce „Compagnie Française de Raffinage“, przyczem zastrzega sobie 20% członków rady administracyjnej, a przynajmniej 2 w tej nowej spółce.

„Compagnie Française de Raffinage“ obecnie buduje dwie rafinerje: jedną w Berre (koło Marsylii), drugą koło Rouen.

„Compagnie Française des Pétroles“ rozwinęła znaczną działalność, przede wszystkim przy eksploatacji terenów mossulskich, które okazały się niezmiernie bogate i rokujące jak najlepsze nadzieje. Obecnie również załatwiona została polubownie, z zachowaniem prestig'u Anglii i Francji, sprawa budowy rurociągu od pól mossulskich do Haify i Tripoli; w ten sposób sprawa przeróbki ropy mossulskiej w rafinerjach francuskich nabiera realnych kształtów.

„Compagnie Française des Pétroles“ następnie ma poważne udziały w przedsiębiorstwach Wenezueli i Boliwji, zabezpieczając sobie ropę dla przeróbki w rafinerjach krajowych.

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 zł. 250 (Fr. szw. 2.—), Cena egzemplarza „Statystyki Naftowej Polski“ zł. 2.— (Fr. szw. 150)

Cena ogłoszeń: 1/4 str. zł. 150.—, 1/3 str. zł. 90.—, 1/4 str. zł. 50.—, 1/8 str. zł. 30.—. Strona zewnętrzna okładki 50% drożej, pierwsza strona ogłoszeń 25% drożej. Przy zamówieniach na inseraty wielokrotne udziela Administracja specjalnych rabatów.

Wyd: Krajowe Towarzystwo Naftowe.

Redaktor Odp.: Dr. Stanisław Schätzel.

Z drukarni i litografji Piller-Neumanna Lwów, Łyczakowska 3. Tel. 7-27.