

ZESZYT POŚWIĘCONY ANKIECIE NAFTOWEJ

PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

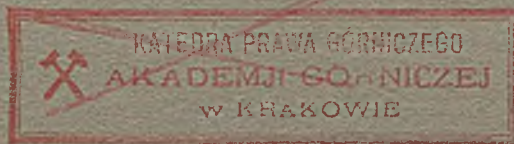


P.2453/33

ZESZYT **7**

ROZNIK VIII

1 9 3 3



WYDAWANY PRZEZ KRAJOWE TOWARZYSTWO NAFTOWE WE LWOWIE

Treść:

1. Dr. St. Schaetzel: „Obecna sytuacja przemysłu naftowego“ . . .	Str. 185
2. K. Kowalewski: „Specjalne podstawy i zadania zrzeszeń (karteli) naftowych“ . . .	„ 192
3. Dr. T. Mikucki: „Motoryzacja kraju i rolnictwo“ . . .	„ 199
4. Dr. J. Kozicki: „Przemysł naftowy a obrona Państwa“ . . .	„ 203
5. Dr. I. Wygard: „Warunki bytu i rozwoju własnego przemysłu naftowego“ . . .	„ 207
6. „Ankieta Naftowa“ . . .	„ 213
7. Dział gospodarczy . . .	„ 214
8. Przegląd statystyczny . . .	„ 215
9. Dział prawny . . .	„ 218
10. Wiadomości bieżące . . .	„ 219

Table des matières:

1. Dr. Schaetzel: „La situation actuelle de l'industrie de petrole“ . .	Page 185
2. K. Kowalewski: „Les fondements et les problemes des unions (carteles) pétrolières“ . . .	„ 192
3. Dr. T. Mikucki: „La motorisation du pays et l'agriculture“ . . .	„ 199
4. Dr. J. Kozicki: „L'industrie pétrolière et la defence du pays“ . . .	„ 203
5. Dr. I. Wygard: „Les conditions d'existence et de developpement de l'industrie pétrolière du pays“ . . .	„ 207
6. „Enquête pétrolière“ . . .	„ 213
7. Revue economique . . .	„ 214
8. Revue statistique . . .	„ 215
9. Questions juridiques . . .	„ 218
10. Chronique courante . . .	„ 219

Inhalt:

1. Dr. St. Schaetzel: „Die Gegenwärtige-Situation der Erdölindustrie“	Seite 185
2. K. Kowalewski: „Die speziellen Grundlagen und Aufgaben von Vereinbarungen (Kartellen) in der Edölindustrie“ . . .	„ 192
3. Dr. T. Mikucki: „Motorisierung und Landwirtschaft“ . . .	„ 199
4. Dr. Kozicki: „Erdölindustrie und Landesverteidigung“ . . .	„ 203
5. Dr. I. Wygard: „Die Dasein- und Entwicklungsbedingungen einer eigenen Erdölindustrie“ . . .	„ 207
6. „Erdölenquete“ . . .	„ 213
7. Ekonomische Rundschau . . .	„ 214
8. Statistische Nachrichten . . .	„ 215
9. Neue Gesetze und Verordnungen . . .	„ 218
10. Kleine Nachrichten . . .	„ 219

Od Redakcji.

REKOPISY przeznaczone dla Redakcji wykonywać należy zawsze na jednej stronie arkusza zwykłego papieru, z odstępem między wierszami szerokości około 15 mm, pismem wyraźnym, możliwie maszynowym.

Rękopisów Redakcja nie zwraca.

RYSUNKI techniczne sporządzone być winny czarnym tuszem na kalce lub białym papierze rysunkowym. Opisywanie rysunków wykonywać należy zawsze zwyczajnym ołówkiem, a nie tuszem.

FOTOGRAFJE wykonane być winny w odbitkach czarnych na błyszczącym papierze. W razie braku odbitek nadsyłać można klisze lub filmy.

PRACE ORYGINALNE, REFERATY I ARTYKUŁY obejmować winny wraz z rysunkami 4 do 5 stron druku (1 strona druku obejmuje około 6.000 liter). Tematy obszerniejsze dzielić zatem należy, o ile możliwości, na dwa lub więcej artykułów mniejszych rozmiarów.

Na końcu każdego artykułu umieścić należy krótkie zestawienie treści w języku polskim, a o ile możliwości także w języku francuskim, niemieckim lub angielskim.

ODBITEK z artykułów dostarczamy autorom bezpłatnie w ilości 25 egzemplarzy, ilości większych po cenie kosztów własnych. Odbitek żądać należy zaopatrując rękopis odpowiednią uwagą.

PRZEDRUK dozwolony z podaniem źródła.

PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

WYDAWANY NAKŁADEM KRAJOWEGO TOW. NAFTOWEGO WE LWOWIE

Rok VIII

10 kwietnia 1933 r.

Zeszyt 7

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

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: Dr. St. SCHAETZEL.

r. Stanisław SCHAETZEL

Lwów

Obecna sytuacja przemysłu naftowego

Referat wygłoszony dnia 25 marca 1933 r. na Ankiecie Naftowej zwołanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie.

Polski przemysł naftowy przechodzi w chwili obecnej kryzys, wynikający częściowo z ogólnego przesilenia, które obserwujemy we wszystkich innych odłamach i odgałęzieniach życia gospodarczego, — a w większej jeszcze mierze z przyczyn specyficznych, właściwych przemysłowi naftowemu wogóle, a szczególnie przemysłowi polskiemu.

Jeśli chodzi o przyczyny ogólnogospodarcze, to sytuacja w przemyśle naftowym nie różni się zbyt od położenia wszystkich innych gałęzi produkcji. Kwestją tą nie będziemy się szczególnie zajmowali, są to bowiem rzeczy ogólnie znane i powtarzane tak często, że omawianie ich, w tem zwłaszcza gronie, i na tym terenie uważać można za zupełnie zbędne. Podnieść natomiast należy momenty, charakteryzujące specjalnie przemysł naftowy, w odróżnieniu od wszystkich innych gałęzi produkcji.

Nadmiar produkcji ropy naftowej.

Otóż stwierdzamy już na wstępie, że w odróżnieniu od innych przemysłów, głównym powodem przesilenia w przemyśle naszym jest nie tyle spadek konsumpcji produktów finalnych, przejawiający się na ogół zaledwie w kilku czy kilkunastu procentach, — ile raczej nadmiar produkcji ropy surowej, i to w bardzo tylko niewielu ośrodkach światowych.

W tabeli I przytaczamy cyfry produkcji ropy naftowej w ciągu ostatnich lat.

Cyfry te, bardzo zresztą ciekawe, nie dają nam jednak zupełnie jasnego obrazu i wymagają w dalszym ciągu szczegółowych komentarzy, wykazują nam bowiem produkcję ropy faktycznie

osiągniętą, nie mówiąc nam równocześnie nic o tych olbrzymich i niezmiernie trudnych wysiłkach, skierowanych do ograniczenia produkcji, t. j. do zamknięcia w podziemnych zbiornikach tej ropy, która odwiercona już, wydobyta być mogła każdej chwili w celu zamiany jej na gotówkę.

Najbardziej dla przemysłu naftowego niebezpiecznym był pod tym względem rok 1931, w roku tym bowiem dowiercone zostały w Stanach Zjednoczonych A. P., a w szczególności we wschodniej części stanu Texas, nowe niezmiernie wydajne złoża naftowe, które w ciągu kilku miesięcy przesądziły w sposób zdecydowany o ogólnoświatowych wynikach gospodarki naftowej. Do produkcji tej przyłączyła się w tym samym okresie czasu wzrastająca szybko w ciągu ostatnich lat produkcja rosyjska i niezmiernie także obfita produkcja rumuńska, tak, iż te trzy razem wzięte ośrodki zadecydowały o olbrzymim spadku cen ropy naftowej, a w konsekwencji także produktów finalnych na całym świecie, a więc także na tych rynkach, na których polski przemysł naftowy sprzedawać musi około 50% całej swej wytwórczości.

Nie będziemy tu szczegółowo opisywali wysiłków, skierowanych do ograniczenia produkcji i dostosowania jej do wysokości bieżącego zapotrzebowania, podkreślić tylko musimy, że właśnie przemysł naftowy zdobyć się potrafił w ciągu roku ubiegłego na bardzo doniosły wysiłek organizacyjny, i doprowadzić do częściowego przynajmniej porozumienia międzynarodowego, zmierzającego do ograniczenia produkcji, w tych centrach, które decydują o sytuacji na rynkach światowych.

Prace organizacyjne, w których udział biorą przede wszystkim grupy amerykańskie i angielskie, rozszerzyły się w tym roku także na przemysł rumuński. Już w ciągu pierwszych miesięcy bieżącego roku osiągnięte zostało porozumienie w sprawie obniżenia produkcji rumuńskiej,

czego konsekwencją jest ograniczenie rosyjskiego eksportu.

Głównym tedy, i dla naszego także przemysłu najbardziej charakterystycznym powodem obecnego przesilenia jest zatem istniejący już, a w wyższej jeszcze mierze stale zagra-

Tabela I.
Światowa produkcja ropy:

Kraj	1928 cystern	1929 cystern	1930 cystern	1931 cystern	1932 cystern	% w r. 1932
Stany Zjednoczone	12,359.200	13,810.400	12,311.700	11,647.602	10,734.931	59,70
Rosja	1,163.400	1,365.900	1,722.100	2,217.808	2,144.794	11,98
Sachalin	10.600	16.800	26.700	32.941	29.411	0,02
Wenezuela	1,571.100	2,040.200	2,025.200	1,746.617	1,701.176	9,44
Rumunia	426.854	426.854	575.000	666.219	733.666	4,07
Persja	576.300	554.900	603.400	582.894	643.118	3,57
Holenderskie Indje Wsch.	430.800	523.900	553.200	473.333	515.413	2,86
Meksyk	758.500	673.300	591.400	493.120	480.597	2,66
Kolumbia	284.100	291.100	290.500	260.528	232.200	1,28
Argentyna	132.300	136.500	130.100	168.230	184.405	1,02
Trynidad	113.900	121.700	131.500	135.680	139.722	0,77
Peru	159.200	177.700	165.600	134.746	128.466	0,71
Indje i Burma	122.700	122.800	116.400	115.352	117.577	0,65
Polska	73.600	73.600	66.276	63.028	55.668	0,31
Sarawak	75.200	76.200	70.700	53.463	33.666	0,19
Egipt	26.800	27.200	28.500	27.800	27.085	0,15
Niemcy	9.200	10.300	17.300	24.160	27.044	0,15
Japonia	27.000	27.900	27.100	27.638	22.875	0,13
Equador	15.400	19.600	22.100	25.014	22.742	0,13
Kanada	7.800	13.700	18.600	19.317	12.853	0,07
Irak	9.500	11.600	12.200	12.000	13.333	0,07
Francja	7.400	7.700	7.600	7.492	7.246	0,04
Italia	600	600	800	1.960	2.365	0,01
Czechosłowacja	1.400	1.400	2.300	2.680	1.900	0,01
Inne			700	312	625	
Boliwia	300	500	800	714	714	0,01
Razem	18,363.154	20,532.354	19,517.776	18,940.648	18,013.592	100,00

Tabela II.

Ceny eksportowe loco Makoszowa

za cztery najważniejsze produkty naftowe w dolarach am. za 100 kg.

Rok	Nafta		Benzyna		Olej gaz.		Parafina		Średni wskaźnik
	za 100 kg	wskaźnik	za 100 kg	wskaźnik	za 100 kg	wskaźnik	za 100 kg	wskaźnik	
1925	2.50	100	6.45	100	2.15	100	14.75	100	100,0
1926	2.50	100	5.50	85	1.75	81	13.—	88	88,5
1927	2.50	100	4.65	72	2.—	93	8.50	58	80,8
1928	2.77	111	4.40	68	1.67	77	10.33	70	81,5
1929	2.23	89	4.64	72	1.67	77	9.08	62	77,5
1930	2.12	85	4.60	71	1.48	69	7.60	52	69,2
1931	1.14	46	2.18	34	0.85	40	6.56	44	41,4
1932	0.90	36	1.50	23	0.60	28	6.—	41	32,0

a także w sprawie rozdziału przyznanego Rumunii kontyngentu między poszczególne / wielkie i małe przedsiębiorstwa. Na uboczu w sprawie ogólnoświatowego porozumienia pozostaje dotychczas przemysł rosyjski, nie tak już jednak niebezpieczny, jak przed paru jeszcze laty, — obserwowany bowiem dotychczas gwałtowny wzrost produkcji sowieckiej załamał się wyraźnie w ciągu ubiegłego roku, a wzrastająca równo-

żający nadmiar produkcji w ośrodkach wprawdzie nielicznych, ale decydujących niestety o ogólnoświatowym położeniu przemysłu. Zjawisko to wytłumaczyć się daje z łatwością, jeśli zważymy, że wydobywanie ropy naftowej ze świeżo odwierconych otworów odbywa się stosunkowo niewielkim nakładem kosztów, że producent bardzo niechętnie ogranicza wydobycie ropy ze swej kopalni i że dąży stale do moż-

liwie szybkiego rzucenia jej na rynek, a w końcu, że magazynowanie ropy jako produktu płynnego, wymagającego specjalnych urządzeń, jest kłopotliwe i kosztowne, tem kosztowniejsze, że połączone z ułatwianiem się najbardziej wartościowych jego cząstek.

Spadek cen produktów naftowych.

Nic więc dziwnego, że w miarę gwałtownego wzrostu produkcji, przewyższającego znacznie zapotrzebowanie, obniżyć się zaczynają już w ciągu roku 1929 w sposób niezwykle szybki ceny ropy i produktów naftowych, wykazując spadek zupełnie katastrofalny w r. 1931 i 1932.

Tabela II wykazuje spadek polskich cen eksportowych na naszej granicy zachodniej, będący dokładnym odzwierciedleniem sytuacji na rynkach światowych.

Ogólnosiwiatowy spadek cen produktów naftowych, dochodzący do 70% w stosunku do cen, osiągniętych przed kilku jeszcze laty, odbił się w sposób niezmiernie dotkliwy także na polskim przemyśle naftowym z tego powodu, że znaczną, a w ciągu przesilenia coraz większą niestety ilość produktów naftowych wywozić musimy na rynki zagraniczne.

Cyfry charakteryzujące stosunek konsumpcji krajowej do wytwórczości produktów naftowych i eksportu przytaczamy w poniżej zamieszczonej tabeli.

Wytwórczość produktów naftowych spożycie krajowe i nadwyżka na eksport.

Rok	Wytwórczość produktów z ropy i gazu ziemnego tonn	Ekspedycje krajowe tonn	%	Nadwyżka na eksport tonn	%
1925	659.100	258.350	39,20	400.750	60,80
1926	734.700	288.700	39,30	446.000	60,70
1927	649.200	350.000	53,91	299.200	46,09
1928	700.800	374.600	53,45	320.200	46,55
1929	633.400	398.000	62,84	235.400	37,16
1930	617.800	392.100	63,47	255.700	36,53
1931	600.700	344.800	57,40	255.900	42,60
1932	538.100	304.500	56,40	233.600	43,60

Z zestawienia tego wynika, że zwiększająca się do r. 1929 konsumpcja krajowa umieszczała nam pozwalając coraz większe ilości produktów naftowych na rynku krajowym w granicach ochrony celnej, resztę zaś sprzedawaliśmy do tego czasu na eksport po niższych wprawdzie, ale opłacających się jeszcze cenach.

Od roku 1930 obniża się konsumpcja krajowa, a równocześnie zwiększa się ilościowo eksport, przy cenach spadających równocześnie w sposób katastrofalny.

Deficytowy utarg.

Zbyt wiele pisze się niestety i mówi u nas o nazbyt rzekomo „sztywnych cenach“ produktów naftowych, zapominając, że nie cena jednostkowa, ale utarg, t. j. ta kwota, którą produ-

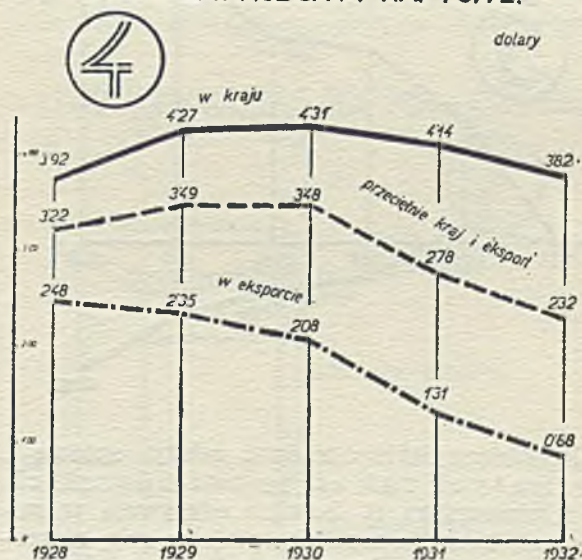
cent otrzymuje za wytworzone przez siebie towary, decyduje o wyniku jego gospodarki. Pomijam tu fakt, że krajowe ceny produktów naftowych obniżone już zostały dwukrotnie od roku 1928, w odniesieniu do benzyny o 14%, w odniesieniu do nafty o 11%, a do parafiny faktycznie (w drodze rabatów) przeszło o 30%, i zestawiamy poniżej wyniki utargu zarówno w kraju jak i w eksporcie, to znaczy te sumy, które przemysł otrzymuje średnio za produkty, wyrobione ze 100 kg. ropy.

Utarg za produkty naftowe wyrobione ze 100 kg. ropy:

Rok	w kraju	w eksporcie	przeciętnie kraj i eksport
1928	\$ 3.92	\$ 2.48	\$ 3.22
1929	„ 4.27	„ 2.35	„ 3.49
1930	„ 4.31	„ 2.08	„ 3.48
1931	„ 4.14	„ 1.31	„ 2.78
1932	„ 3.82	„ 0.88	„ 2.32

W zestawieniu tem koncentruje się w sposób najbardziej jasny i wyraźny obecne położenie przemysłu naftowego, który za produkty sprzedawane w eksporcie przed pięciu laty średnio po 2¹/₂ dolara, otrzymuje w chwili obecnej już tylko niespełna 1 dolara, t. j. tylko 40% tej kwoty, która mu w normalnych czasach z trudnością tylko wystarczała na utrzymanie ciągłości gospodarki, t. zn. na taką ilość wierceń, jaka uzupełnić winna ubytek produkcji z kopalń już eksploatowanych.

UTARG ZA PRODUKTY NAFTOWE.



Bezpośrednim więc i najbardziej wyraźnym powodem obecnego ciężkiego położenia w naszym własnym przemyśle jest spadek konsumpcji krajowej i wzrost eksportu przy cenach wybitnie deficytowych. Tu jednak rozróżnić musimy poszczególne ugrupowania naszego przemysłu, — nie we wszystkich bowiem jego odłamach zaznacza się obecne przesilenie w jednakowej mierze.

Ugrupowania przemysłu naftowego.

Na pierwszym miejscu wymienić tu muszę grupę t. zw. producentów, t. j. tych przedsiębiorstw, które zajmując się wiertnictwem, są podstawą istnienia i nadzieją rozwoju naszego przemysłu, bez względu na to, czy wyprodukowaną przez siebie ropę przerabiają we własnych rafineriach, czy też jako producenci czystej, czyli bezrafinerijni, sprzedawać ją muszą w stanie surowym przedsiębiorstwom innym. Cała wymieniona tu grupa naszego przemysłu dotknięta została obecnym przesileniem w całej pełni i bez żadnych wyjątków, wyniki bowiem deficytowego utargu, przedstawione już wyżej szczegółowo, odbiły się na gospodarce wymienionych przedsiębiorstw albo bezpośrednio, jeśli chodzi o producentów-rafinerów, albo też pośrednio, w cenie kalkulowanej i płaconej za ropę surową, jeśli chodzi o producentów czystych.

Zupełnie inaczej przedstawia się natomiast sprawa ta w odniesieniu do tej części naszego przemysłu, która, dotychczas niezorganizowana, wykorzystuje dla siebie w całości zorganizowany przez Syndykat rynek naftowy i w deficytowym eksporcie żadnego udziału nie bierze. Mam tu na myśli t. zw. małych i średnich rafinerów oraz niezorganizowane gazolinie.



Przedewszystkiem omówić należy sprawę t. zw. małych rafinerij outsiderskich, przedsiębiorstwa te bowiem odgrywają w stosunkach naszych zupełnie specjalną rolę, niespotykaną prawie w innych gałęziach produkcji. Są to po największej części zakłady o bardzo skromnej zdolności przetwórczej, zaopatrzone w przestarzałe urządzenia techniczne, — dla przykładu przytaczam, że około 25 małych rafinerij reprezentuje łącznie około 10% zdolności przerobczej wszystkich rafinerij polskich, podczas gdy 90% tej zdolności przypada na 14 zakładów większych. Przedsiębiorstwa te unieruchomione w ciągu całych lat, wykorzystywały w całej pełni sytuację wy-

tworzoną wskutek powstania Syndykatu Przemysłu Naftowego, i rozszerzając z roku na rok swą działalność, zagarnęły już dla siebie przeszło 20% przeróbki ropy surowej. Rafinerje te rzucają całość wyrobionych u siebie produktów na rynek krajowy, i wypierają w ten sposób przemysł zorganizowany, zmuszając go do deficytowego eksportu.

W podobnym korzystnym położeniu, znajdują się również niezorganizowane gazolinie, które oddają całą swą produkcję na rynek krajowy i zmuszają w ten sposób przemysł zorganizowany do deficytowego eksportu benzyny.

Spirytus i benzol.

Kwestją osobną, w skutkach swych dla przemysłu naftowego równie uciążliwą, jest sprawa spirytusu i benzolu.

I o tych także kwestjach wspominaliśmy już niejednokrotnie w różnych memoriałach, referatach i artykułach, zawsze jednak niestety z wynikiem ujemnym. Pod naciskiem Rządu i Monopolu Spirytusowego, i pod zagrożeniem wprowadzenia przymusu stosowania mieszanek spirytusowych, zawarł przemysł naftowy z Monopolem Spirytusowym umowę, mocą której zobowiązał się do objęcia w znacznych ilościach spirytusu. Spirytus ten, wprowadzony na rynek krajowy w formie mieszanek, wypierać będzie na eksport znaczne ilości benzyny, i spowoduje dla przemysłu naftowego straty w wysokości obecnie blisko 3 milionów złotych rocznie, t. j. w wysokości 6 dolarów za jedną cysternę produkowanej ropy.

Równocześnie jednak spotyka się przemysł naftowy z niezwykle przykrą konkurencją ze strony benzolu, który to produkt, otrzymywany ubocznie przy fabrykacji koksu, jest w stosunku do produktów naftowych wybitnie uprzywilejowany, benzol bowiem nie jest obciążony żadnym podatkiem spożywczym, podczas gdy benzyna, wytwarzana jako produkt główny i służąca do identycznie tego samego celu co benzol, opłacać musi po Zł. 15.40 od 100 kg. w formie specjalnego podatku konsumcyjnego. Jeśli do uprzywilejowania, wynikającego z różnic podatkowych, doliczymy jeszcze niższe taryfy kolejowe, stosowane dla bezolu, to stwierdzić możemy, że na rynku np. warszawskim benzol uprzywilejowany jest w stosunku do benzyny kwotą Zł. 20 na centnarze, a więc w sposób odbierający benzynie możliwość konkurencji.

Spadek wierceń.

W takich oto warunkach znalazł się przemysł naftowy z końcem trzeciego, względnie z początkiem czwartego roku kryzysowego, i takie są najważniejsze powody i skutki opisanego wyżej przesilenia. Produkcja, utrzymująca się dotychczas z małymi wahaniami na niezmiennym prawie poziomie, spadła w ciągu r. 1932 w sposób budzący już bardzo poważne

obawy — a w wyższym jeszcze stopniu, obniżyła się ilość odwierconych metrów, a więc tej pracy i tych najistotniejszych wysiłków, wkładanych przez przemysł naftowy w podkarpackie tereny, które zapewnić nam mają ciągłość pracy i przyszłą produkcję, tak samo, jak produkcja obecna jest wynikiem trudów i kapitałów przez lata ubiegłe ponoszonych i inwestowanych. I w tym właśnie momencie koncentruje się największe niebezpieczeństwo dla przemysłu naszego i dla całej jego przyszłości, obecne bowiem ograniczenie wierceń, spowodowane nieopłacalnością pracy bieżącej, wywołać może już w najbliższej przyszłości spadek produkcji kopalnianej tak wielki, że na pokrycie zapotrzebowania krajowego importować będziemy musieli ropę albo produkty naftowe z zagranicy.

Jako charakterystyczny przykład trudności, na jakie natrafia nasza produkcja, specjalnie w zagłębiu boryslawskim, przytoczę jeszcze wysoką cenę gazu ziemnego w tem zagłębiu, uniemożliwiającą częstokroć eksploatację szybów mniej wydajnych, w których koszt opału gazowego decyduje o opłacalności eksploatacji. Tymczasem sprowadzićby można bez najmniejszych trudności do Borysławia tani gaz ziemny z Daszawy, i do tego celu przedłużyćby tylko należało do Borysławia gazociąg, będący własnością „Polminu“, a doprowadzony już do Drohobycza. — „Polmin“ dostawiałby winien w ten sposób gaz daszawski bezpośrednio do Borysławia z wielką korzyścią dla tamtejszych kopalń i z niemniejszym zyskiem dla siebie.

Fundusz drogowy.

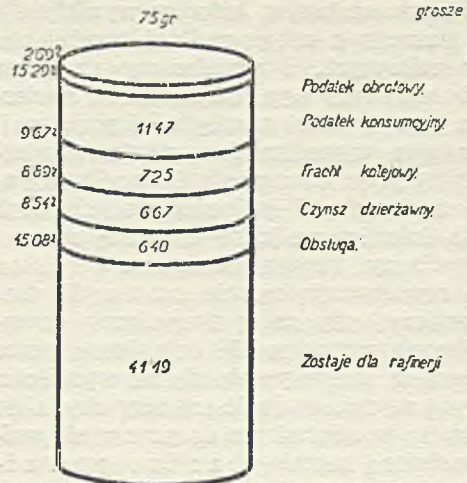
Dotychczas omówiliśmy pokrótce obecną sytuację naszego przemysłu, wynikającą bezpośrednio z przesilenia gospodarczego. Pośród zagadnień tych i łącznie z nimi wspomnieliśmy również o stratach narzuconych przemysłowi naftowemu w formie umowy spirytusowej, chociaż kwestja ta nie wynikała bynajmniej z niepomysłnej konjunktury naszego przemysłu, lecz narzucona nam została w interesie innej grupy gospodarczej.

Spirytus nie został niestety wyjątkiem, wkrótce bowiem po zawarciu i podpisaniu umowy spirytusowej pojawił się znowu projekt obciążenia naszego przemysłu w formie nowego podatku od materiałów napędowych na rzecz Funduszu Drogowego.

I ta sprawa także nie jest nowa i wielokrotnie już omówiona została, nie tylko w naftowej prasie fachowej, ale także wśród najszerszych kół interesujących się życiem gospodarczym, i wszędzie bez żadnego wyjątku stwierdzone zostało, że zarówno istniejący dotychczas Fundusz Drogowy, jak też zamierzona i omawiana właśnie w Sejmie jego nowelizacja, nie rozwiązuje pod żadnym względem kwestji drogowej, że zaprzeczająca zagadnienie to na całe lata, — a my jako przemysł naftowy stwierdzamy równocześnie i udowadniamy cyfrowo, że ciężary na-

żone omawianą właśnie nowelą na nasz przemysł przechodzą nasze siły, obciążenie bowiem, wynikające dla nas z tego podatku, wynieść ma około 8¹/₂ miliona złotych rocznie, a więc ogromną jak na siły naszego kopal-

SKŁADNIKI CENY LITRABENZYNY.



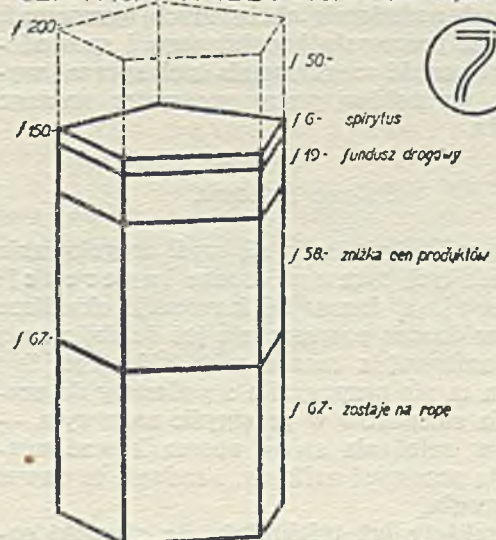
nictwa kwotę, wynoszącą 19 dolarów na jedną cysternę ropy.

Razem ze spirytusem obciążenia te wynoszą około 25 dolarów na cysternę ropy.

Zniżka cen produktów naftowych.

Nie na tem jednak kończą się trudności, a raczej kłębki, które spotkać mają nasz przemysł, jako obiekt stosowanego obecnie kierunku poli-

CENA ROPY WOBEC NOWYCH CIĘŻARÓW.



tyki gospodarczej, równocześnie bowiem z kwestją Funduszu Drogowego postawione wobec nas zostało żądanie dalszego wydatnego obniżenia cen wszystkich ważniejszych produktów naftowych. Żądania te sprecyzowane w granicach od 10 do 13% w stosunku do cen de-

talicznych, wynoszą w rzeczywistości prawie dwa razy więcej, zapomniano bowiem widocznie, że w cenie detalicznej produktów, obciążonych wysokim podatkiem konsumcyjnym i bardzo wysokimi stawkami taryf kolejowych, mieści się już udział Skarbu Państwa prawie w wysokości połowy tej ceny. Nie możemy tu naturalnie przedkładać szczegółowego rozliczenia ciężarów, któreby wynikały dla przemysłu naszego z tak pomyślnej obniżki cen produktów naftowych, i wymienimy tu jedną tylko z obliczenia tego wynikającą kwotę, stwierdzoną poza tem w całej rozciągłości przez najbardziej w tym wypadku kompetentny Departament Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Kwota ta wynosi okragło 25 milionów złotych, czyli przeszło 58 dolarów na jedną cysternę ropy.

Jeżeli zważymy, że wszystkie powyższe ciężary reprezentują łącznie sumę 83 dolarów, podczas gdy za cysternę ropy otrzymuje się obecnie niespełna 150 dolarów, a przez lata cała cena ta utrzymywała się na wysokości 200 dolarów i wyżej, to dojść musimy chyba do przekonania, że w odniesieniu do przemysłu naftowego popełniona została bardzo poważna pomyłka, pomyłka w skutkach swych już obecnie niezmiernie przykra.

Wspomnieliśmy przed chwilą już wyżej, że kryzys w dotychczasowym swym przebiegu nie dotknął w sposób równomierny poszczególnych ugrupowań naszego przemysłu. Dotychczas utrzymują się na powierzchni, kryzysem prawie nietknięte, małe niezorganizowane rafinerje i niezrzeszone gazoliniarnie. Cały ciężar przesilenia dźwiga natomiast na sobie zorganizowany przemysł kopalnianorafineryjny, i w coraz wyższej mierze bezrafineryjny przemysł kopalniany. Nierównomierność ta stała się już od dłuższego czasu powodem skarg i zażaleń ze strony tych nadmiernie obciążonych ugrupowań, a specjalnie przemysłu kopalnianego, i spowodowała konieczność uregulowania tych spraw i wyrównania warunków pracy wewnątrz naszego przemysłu.

Ustawa naftowa.

W sytuacji tej wyłoniła się myśl uregulowania wszystkich tych spraw w drodze ingerencji rządowej, a formy tej ingerencji określone zostały w drodze powszechnie już dzisiaj znanej ustawy naftowej z marca roku ubiegłego.

Ustawa ta nie przyczyniła się niestety do uregulowania stosunków w przemyśle naftowym, — chociaż w założeniu swem uporządkować właśnie miała przemysł naftowy, i zadanie to nawet spełnić mogła.

Wykazaliśmy już tylekrotnie, że stosunki panujące w przemyśle naftowym są tak skomplikowane, a przejawy jego życia tak różne od wszystkich innych gałęzi produkcji, że o szczegółach dotyczących ustawy takiej, jak naftowa, decydować był winien tylko czynnik zupełnie fachowy i z przemysłem naszym dokładnie obeznany. Czynnikiem tym był i po-

zostaje dotychczas Departament Górniczy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a projekt ustawy przez Departament ten przed rokiem Sejmowi przedłożony, spełniał w całej rozciągłości swe zadanie, i byłby w chwili obecnej tą podstawą, na której przemysł nasz opierałby się mógł z całą pewnością w ciągu długiego szeregu lat.

Niestety stało się inaczej, — projekt rządowy przerobiony został w całej swej rozciągłości przez Podkomisję Sejmową. Z pierwotnego projektu rządowego pozostała tylko nazwa, a obowiązująca dziś ustawa jest wynikiem zbyt może jednostronnie i zbyt indywidualnie ujętych i niezupełnie przemyślanych koncepcji, jest szeregiem niezwiązanych ze sobą, częściowo niezupełnie wykonalnych, a częściowo niebardzo zrozumiałych postanowień, że wymienimy tylko niczem niewytłomaczony i nikomu niepotrzebny nakaz przymusowej organizacji eksportu wraz z importem, — przy równoczesnym odebraniu Ministrowi Przemysłu i Handlu prawa i możliwości zorganizowania tego właśnie odcinka, który przede wszystkim zorganizowany być winien, t. j. handlu wewnętrznego. Jeśli do omyłek popełnionych przez ustawę zaliczymy jeszcze zbyt nie uprzywilejowanie małych rafinerji i niezrzeszonych gazoliniarni, a więc tych czynników w przemyśle naftowym, które dotychczas przez lat wiele na koszt całości tego przemysłu się rozwijały, a podkreślmy równocześnie brak rzeczywistego zainteresowania się kopalnictwem naftowym, t. j. tą częścią przemysłu, która jedynie tylko na poparcie zasługuje, — to wówczas w całej pełni uświadomimy sobie błędy popełnione przez ustawę naftową.

Organizacja przemysłu.

Jednym z zasadniczych zadań ustawy naftowej było ułatwienie i przyśpieszenie powstania dobrowolnej i cały przemysł naftowy obejmującej organizacji, względnie zastąpienie organizacji dobrowolnej przymusową, na wypadek gdyby przemysł sam się zorganizować nie potrafił. W ciągu roku, który upłynął od ogłoszenia wymienionej ustawy, posunięte zostały prace, zmierzające do zorganizowania naszego przemysłu już bardzo daleko, powstała bowiem organizacja producentów ropy, która występować miała wobec grupy rafineryjnej jako zbiorowy dostawca ropy produkowanej przez przedsiębiorstwa, które własnych rafinerji nie posiadają. Równocześnie opracowane też zostały w całej rozciągłości i uzgodnione między większością rafinerji zasady nowego kartelu rafineryjnego, a więc tego czynnika, który zagwarantować miał kopalnictwu naftowemu odbiór ropy, a równocześnie zorganizować na zasadach nowych, opartych na dotychczasowym doświadczeniu, zarówno rynek krajowy, jak i eksport produktów naftowych w kraju nieskonsumowanych. Także konwencja, regulująca

stosunki między wymienionymi wyżej dwoma zasadniczymi ugrupowaniami przemysłu, była już zasadniczo podpisana.

Sprawa pełnej organizacji przemysłu naftowego, tej organizacji która zdecydować miała o całej naszej przyszłości, stała się w ten sposób już zupełnie dojrzała, najważniejsze jej problemy były już rozstrzygnięte, a do załatwienia pozostały jeszcze kwestje o znaczeniu raczej formalnym.

Tymczasem w najważniejszym i najbardziej może decydującym momencie rozbita została możliwość sfinalizowania organizacji groźbą tych wszystkich ciężarów, któreśmy wyżej szczegółowo opisali, a które przemysłowi naftowemu bezpośrednio zagrażać zaczęły w drodze zarządzeń czynników decydujących, a więc od tej strony, od której przemysł tylko pomocy i opieki miał się prawo spodziewać.

Niewątpliwie przemysł nasz nie jest bez winy. Jest rzeczą prawdopodobną, że prace organizacyjne dokonane być mogły w czasie znacznie nawet krótszym, niż to się w rzeczywistości stało, — równocześnie jednak podkreślić należy, że ustawa marcowa zamiast ułatwić, raczej utrudniła możliwość zorganizowania przemysłu, a równocześnie, że żądania wysunięte w ciągu ostatnich paru miesięcy (spirytus, Fundusz Drogowy, obniżka cen) przekreśliły w najważniejszym momencie wysiłek włożony dotychczas w pracę organizacyjną, i uniemożliwiły w ostatniej chwili zakończenie tego dzieła, które dokonane być miało w ciągu ostatnich miesięcy.

Obecna sytuacja przemysłu.

Obecnie przemysł nasz znalazł się w sytuacji naprawdę ciężkiej.

W ciągu miesiąca kwietnia upływa termin ważności obowiązujących jeszcze do chwili obecnej umów syndykackich, nowa zaś organizacja kartelowa pozostaje pod znakiem zapytania. Zawiązany w ciągu roku ubiegłego Syndykat Producentów Ropy istnieje tylko formalnie i w stworzonych obecnie warunkach twórczej działalności rozwinąć nie może. Jednym słowem przemysłowi grozi dezorganizacja i nieobliczalna w swych skutkach walka wszystkich ze wszystkimi, właśnie w okresie najcięższego przesilenia gospodarczego.

Braku organizacji przemysłowej nie zastąpi organizacja przymusowa, tworzo-

na obecnie na podstawie ustawy marcowej pod nazwą: „Polski Eksport Naftowy“ (PEN), odcinek bowiem objęty tą organizacją jest zbyt oderwany, a zakres jego działania tak szczupły, że dziwić się tylko należy, że ustawa marcowa tego rodzaju koncepcję wysunęła i wykonanie jej Ministrowi równocześnie narzuciła. Tak więc do kryzysu gospodarczego dołącza się w naszym przemyśle jeszcze cięższy i bardziej może niebezpieczny kryzys organizacyjny, zawiniony w dużej mierze przez wymienioną ustawę.

Największe jednak niebezpieczeństwo grozi przemysłowi naftowemu w tej chwili ze strony zarządzeń i decyzji, związanych ze stosowanym obecnie do przemysłu naszego kierunkiem gospodarczej polityki rządowej, — niebezpieczeństwo o tyle większe od obu poprzednich, o ile większe i dotkliwsze są ubytki i ciężary wynikające z tych zarządzeń. Z kryzysem gospodarczym możemy i umiemy walczyć, opanowanie kryzysu organizacyjnego leży w większej lub mniejszej mierze w zakresie naszych własnych możliwości, wobec kryzysu jednak, który wynikać ma dla nas z zarządzeń i decyzji Rządu, jesteśmy jako przemysł zupełnie bezsilni, i nie pozostaje nam nic innego, jak tylko stwierdzić, że stawiane wobec nas żądania są niewykonalne, i że godząc w pierwszym rzędzie w produkcję kopalnianą, podkopują podstawy naszego bytu.

Referat niniejszy ma na celu zobrazowanie obecnego położenia przemysłu naftowego, określenia powodów, przebiegu i skutków obecnego kryzysu i ujęcia jego najbardziej charakterystycznych momentów. O środkach zaradczych i o sposobach oraz możliwościach opanowania i przetrzymania kryzysu dowiemy się niewątpliwie z dalszych bardziej szczegółowych referatów. W tej chwili ponowić tylko mogę prośbę, skierowaną już dawniej do Rządu przez nasz przemysł, przez wszystkie jego organizacje i przez wszystkie ważniejsze przedsiębiorstwa naftowe — a mianowicie prośbę o zbadanie stanu naszego przemysłu przez wyznaczoną do tego celu specjalną komisję, której przemysł nasz udzielić się obowiązuje wszelkich wyjaśnień i okazać wszelkie swe księgi i dokumenty. Przekonani jesteśmy, że komisja taka spełniłaby zdołała w krótkim czasie swe zadanie, i że wyniki jej pracy uchroniłyby zdołały nasz przemysł od tak niebezpiecznych pomyłek, jakich obecnie jesteśmy świadkami.

*Konrad KOWALEWSKI**Lwów*

Specjalne podstawy i zadania zrzeszeń (karteli) naftowych

Referat wygłoszony dnia 25 marca 1933 r. na Ankiecie Naftowej zwołanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie.

Czy istnieje zagadnienie specjalnych podstaw i zadań zrzeszeń naftowych dobrowolnych bądź przymusowych, przyczem te ostatnie mojem zdaniem od zrzeszeń dobrowolnych różnią się pewnem ściśnieniem interesów gospodarczo-prywatnych na rzecz interesów państwowo-gospodarczych, nie mogą one jednak interesu prywatnego w całości wyeliminować. Eliminacja takiego interesu przesądzałaby kwestję stworzenia nie przymusowej organizacji przemysłu, lecz jego etatyzacji. Mam wrażenie, że wywody poprzednich referentów usprawiedliwiają postawienie zagadnienia w tej płaszczyźnie, a tembardziej przeprowadzenie takiego zagadnienia jest potrzebne, gdyż, jak wszyscy wiemy, na temat organizacji kartelu naftowego tyle rzeczy pisano i mówiono, tyle zarzutów stawiano, że istnieje pewna potrzeba usprawiedliwienia się z tego, czem zajmował się dotychczas kartel i uzasadnienia, że właśnie cała niemoc kartelu naftowego polegała na tem, że niedostatecznie uwzględniano te specjalne podstawy i zadania, jakim kartel naftowy miał odpowiadać. Dlaczego tych zagadnień nie mógł kartel naftowy w całości uwzględnić, pozwolę sobie pokrótce wyjaśnić. Przedewszystkiem ustale, jak się ustosunkowały dzisiejsze czynniki rządowe do kartelu jako takiego.

Rządowa polityka kartelowa.

W zeszycie 36-tym z 1932 roku „Polski Gospodarczej“, oficjalnego tygodnika Ministerstwa Przemysłu i Handlu, autor artykułu „Kartele czy przeciw kartelom“ skonstatował, że sam kartel jest takim samym dobrym instrumentem gospodarki, jak każdy inny, a idzie tylko o to, aby nie pozwolić rozrósć się jego ujemnym stronom, i aby wpłynąć na jego formy i drogi rozwojowe, na cele, do których zmierza, jednym słowem, aby współdziałać w uszlachetnianiu tej formy organizacji przemysłu, która powstała z poczucia interesów danej grupy, a nie dla zadań filantropijnych.

Przytoczone słowa p. Dyr. Pechego pozwalają nam wyciągnąć wniosek, że zadaniem państwowej polityki gospodarczej jest nie zwalczanie karteli jako takich, lecz złagodzenie ich złych stron, a popieranie dobrych.

Uchwalona przez Sejm ustawa o kartelach będzie miała — gdyby jej cel i potrzeba były sporne, — w każdym razie tę dobrą stronę,

że odejście zrzeszeniom wytwórców pewną cechą nielegalności, jaka do nich w opinii publicznej przyłgnęła. W przyszłości wszelka dyskusja i rozprawianie się z kartelami odbywać się będzie już na innej płaszczyźnie. Atakowana będzie ich działalność, nie zaś sam fakt istnienia.

Siedemdziesiąt karteli w polskim górnictwie, przemyśle i handlu, stwarza oczywiście zagadnienie samo dla siebie. Mimo nieprzychylnego ustosunkowania się opinii publicznej do karteli, niema narazie powodu do przypuszczeń, aby przy praktycznym wykonaniu ustawy o kartelach miało na oku inny, niż ściśle ogólnogospodarczy interes. A nie ulega również wątpliwości, że przedewszystkiem ulegnie zbadaniu zagadnienie tak zwanych sztywnych cen, które są dzisiaj osiã zagadnienia kartelowego, bo jak powiada uzasadnienie Ministerstwa Przemysłu i Handlu do ustawy o kartelach: „kwestja cen jest centralną“. Gdy dochody wybiegają poza słuszną formę rentowności przedsiębiorstw, gdy nie przeprowadza się kalkulacji z wyłączeniem kosztów najwyższych, ekonomicznie i technicznie nieuzasadnionych, mamy do czynienia z objawem gospodarczo niezdrowym.

Przeciw takiemu postawieniu sprawy cen, po uprzednim ogrodnieniu treści terminu „słuszną rentowność“, nie można zaoponować, a z punktu widzenia potrzeb wiertnictwa naftowego, trzeba będzie sobie życzyć, aby sprawa cen w przemyśle przeróbczym rafineryjnym została zbadana w całej rozciągłości w sensie, zapożyczonym przez autora motywów do ustawy o kartelach.

Takie sformułowanie postulatu badania cen w przemyśle naftowym może się wydać na pierwszy rzut oka niezrozumiałe, dlatego też pragnę odrazu stwierdzić, że istotnem zagadnieniem kartelu naftowego jest ułożenie w nim stosunków w taki sposób, aby przerabianemu surowcowi t. j. ropie zapewnić cenę w wysokości pozwalającej pokryć koszty nawet mniejszych szybów i stworzyć zachętę dla podtrzymania wierceń uzupełniających.

Podczas gdy w przeważającej większości karteli zagadnieniem istotnem jest cena produktu końcowego, to w kartelu naftowym ceny gotowych produktów są zagadnieniem wtórnem, podstawą jest cena ropy, tj. produktu pierwotnego. Dlatego też ostatnio nacisk czynników rządowych na ceny spotkał się z tak zdecydowanym oporem wszystkich grup przemysłu, które udowodniły, że sztywnymi nie są ceny produktów, lecz cena ropy.

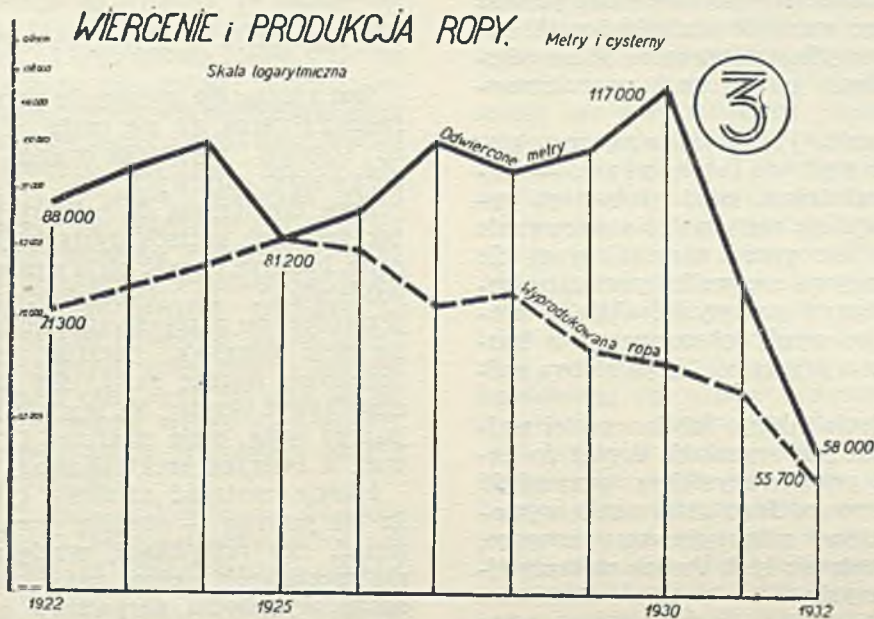
Ropa surowa jako podstawa kartelu.

W tej sprawie ograniczę się tylko do umotywowania, dlaczego podstawą kartelu naftowego musi być surowiec, — ropa naftowa.

Przedewszystkiem należy jednak przypomnieć, że kopalnictwo naftowe jest w dużej mierze loterią. Pesymista mógłby powiedzieć: loterią w dzisiejszej sytuacji bez szans na większą wygraną. Otóż ten charakter naszego wiertnictwa ustala odrazu momenty przyływu do niego kapitałów. W tym momencie, kiedy podaź kapitałowa na rynku pieniężnym jest wielka, przemysł może w zasadzie liczyć na dopływy kapitału, gdyż niewątpliwie część rynku pieniężnego bę-

nienia: „Czy kopalnictwo naftowe ma być utrzymane, czy też nie”. Czy w interesie gospodarstwa społecznego jest ono potrzebne, czy też Polska może się obejść bez własnej ropy, zadowolając się importem surowca, bądź też — co jest nie do pomyślenia wobec istnienia przemysłu przerobczego — importem produktów gotowych.

Przyjmując, że odpowiedź na to pytanie może być tylko pozytywna, należy sobie zdać sprawę z tego, że całe społeczeństwo zostaje obciążone pewną kwotą — nazwijmy ją daniną spożywczą — pobieraną przy sprzedaży produktów. Powtórzmy za p. Sokołowskim, że ta danina spożywcza w obecnym stanie rzeczy jest wyba-



dzie wołała zamiast niskiego oprocentowania ponieść pewne ryzyko, mogące się jednak opłacić. Gdy jednakże podaź kapitału się zmniejsza i nadchodzi kryzys, nie ma chętnych do inwestycji w przemyśle naftowym. W tej sytuacji znajdujemy się obecnie.

Nie trzeba się łudzić nadzieją, aby kapitały zagraniczne, które nawet w okresie wielkiej podaży kapitałowej do naszego przemysłu naftowego z innych względów nie napłynęły, — mogły nam w tej chwili dopomóc.

Co się tyczy naszego rynku pieniężnego — oczywiście przy niskiej kapitalizacji nie można liczyć na jakiegokolwiek pożyczki, czy też większy ruch akcjami. Jedyną formą pożyczki dla przemysłu naftowego jest właściwie lombard ropy i produktów.

W takim stanie rzeczy przemysł wiertniczy jest zdany na własne siły i może się powiększać, względnie przedsięwzierać dalsze wiercenia, aby zawsze utrzymać ilość surowca na niezmiennym poziomie — albo z różnicy między kosztami wierceń i eksploatacji a ceną ropy, albo też w charakterze środka dodatkowego — z różnicy między utargiem za produkty sprzedane w kraju i eksporcie, a ceną ropy i kosztami przeróbki. Ale tutaj docieramy do najistotniejszego zagad-

czalna i zrozumiała, bo nieodzowna ze względu na cele ogólne. I tu jest ta specjalna podstawa, na której opierać się muszą kartele naftowe. Nie można bowiem w naftie — odmiennie od innych przemysłów — zadowolić się wydobyciem ropy w wysokości odpowiadającej konsumpcji wewnętrznej, — gdyż przedewszystkiem to wydobycie ma tendencję do spadku i tylko nowe wiercenia mogą je na dzisiejszym poziomie utrzymać, a ponadto, raz zatrzymane w ruchu szyby mogą stracić produkcję, gdyż przerwa ruchu grozi, między innymi, migracją ropy do innych pokładów, wszelka zaś przerwa w wierceniach, chociażby na lat parę, doprowadzi do tego stanu rzeczy, że obecnie istniejąca produkcja spadnie, a na nową trzeba będzie czekać znowu szereg lat. Karpacka Stacja Geologiczna podkreślała niejednokrotnie, że kopalnictwo nie może być traktowane zależnie od chwilowej konjunktury, lecz winien być wyraźnie wytknięty plan pracy na dalszą przyszłość.

Zasadnicza różnica między górnictwem naftowym a np. węglowem tkwi w tem, że pokłady węgla można dokładnie ustalić, a kopalnie zamknąć bez straty surowca. Zamknięcie zaś kopalni w przemyśle naftowym jest równoznaczne ze stratą surowca

i majątku i połączone z wielką trudnością uruchomienia w razie pomyślniejszej koniunktury.

Nasuwa się naturalnie pytanie, jak wielkie ofiary musi ponieść dla utrzymania górnictwa naftowego całe społeczeństwo, a jaki powinien być udział w nich przedsiębiorstw rafineryjnych, oraz samego górnictwa.

Spółeczeństwo musi ponieść ofiarę w formie takiej dopłaty do ceny krajowej, któraby pokrywała koszty wiercenia i wydobywania ropy nawet przedsiębiorstw najmniejszych, gwarantujących jednak swoim wydobyciem możliwość utrzymania produkcji na poziomie pokrywającym co najmniej zapotrzebowanie krajowe, a rafinerjom zwrócić koszt przeróbki surowca. Górnictwo naftowe może ponieść tylko jedną ofiarę: wszelkie dochody i zyski pozostawiać w przemyśle, przeznaczać je na wiercenia i to możliwie na terenach poszukiwawczych.

Pozostaje pytanie, jaką ofiarę ma ponieść przemysł rafineryjny, — pytanie może najważniejsze, gdyż około tego pytania ześrodkowuje się nie tylko zainteresowanie opinii publicznej, ale przedewszystkiem na tle tego pytania rozgrywa się walka pomiędzy poszczególnymi grupami przemysłu. Walka niezmiernie ważna, bo wynik jej rozstrzyga w bardzo dużej mierze o przyszłości kopalnictwa naftowego.

Od rozstrzygnięcia takiego lub innego tej walki nie tylko zależna jest wysokość dopłat do ceny krajowej, ale przedewszystkiem przyszłość kopalnictwa naftowego. Jego utrzymanie wymaga istnienia kartelu rafineryjno-surowcowego, a więc porozumienia się tych dwóch najważniejszych grup przemysłu.

Zadania kartelu naftowego.

Kartel rafineryjno-surowcowy aby spełnić swe zadania winien regulować cenę ropy i zobowiązywać rafinerje do odbioru surowca, zabezpieczyć każdej rafinerji względnie grupom rafinerji — obecnie zorganizowanym i niezorganizowanym — przy specjalnem uwzględnieniu własnego surowca — równomierny stopień wykorzystania zdolności przerobczej, pociągnąć wszystkie rafinerje do jednakowego uczestniczenia w ciężarach stratnego eksportu, objąć porozumieniem krajowem wszystkie produkty naftowe, a co najmniej te, które wywierają decydujący wpływ na kształtowanie się kosztów przerobczych.

Regulowanie ceny ropy jest zadaniem istotnem; wynika ono z samego faktu przyjęcia zagadnienia ropnego za podstawę każdej organizacji kartelowej dobrowolnej czy przymusowej tego przemysłu. Ten problem jest do załatwienia przy oparciu się o znane zasady, ustalone w arbitrażu i medjacji pp. Dyr. Dep. Pechego i Nacz. Friedberga. Obowiązek odbioru surowca przez rafinerje jest niewątpliwie ciężki, ale bez niego cały problem

utrzymania wiertnictwa nie byłby rozwiązany, przyczem podkreślić należy, że obowiązek ten w stosunku do czystych producentów nie ogranicza się do już obecnie wydobywanych ilości ropy; skoro ustalona cena ropy ma być zachętą do nowych wierceń, należy obowiązkiem odbioru objąć również w pewnej wysokości spodziewany przyrost produkcji.

Aby należyście wyjaśnić naszą dalszą tezę regulacji przydziału surowca w stosunku do zdolności przerobczej, musimy nasamprzód poświęcić parę uwag dwom ostatnim z wymienionych przez nas zadań kartelu naftowego. A więc objęcie porozumieniem krajowem wszystkich derywatów ropnych i udział wszystkich rafinerji w stratach eksportu.

Kalkulacja w przemyśle rafineryjnym.

Jest rzeczą dla przemysłu przetwórczego charakterystyczną, że nie może on dokładnie ustalić kosztów wyprodukowania poszczególnych derywatów naftowych.

Ropę dowiezioną do rafinerji przerabia się na tak zwanych kotłach dystylacyjnych, uzyskując naftę, benzynę i część oleju gazowego, oraz t. zw. pozostałości. Ta pozostałość podlega dalszej przeróbce, po przeprowadzeniu której wydostaje się oleje smarowe, parafinę, asfalt, koks, oraz częściowo jeszcze naftę, olej gazowy, ewentualnie nawet benzynę. Na tem nie koniec — trzeba jeszcze maftę, oleje smarowe i parafinę zrafinować, a benzynę zrektyfikować.

Istnieje możliwość ustalenia tylko kosztów — że tak powiem — obróbki produktu, a więc rafinacji, czy rektyfikacji, względnie przetworzenia specjalnych olejów, natomiast koszty pierwszego wydobywania derywatów z ropy, właśnie ze względu na charakter przeróbki są nie do ujęcia dla poszczególnych produktów, lecz winny być traktowane łącznie.

Niejednokrotnie na ten temat pisano i wywody fachowców przemawiają za tezą niemożności ścisłego rozdzielenia kosztów ruchu na poszczególne produkty. Oczywiście teoretycznie możnaby je ustalić, ale otrzymane stąd cyfry nie dadzą nigdy jasnej i dokładnej odpowiedzi na pytanie: co kosztuje wytworzenie 100 kg. nafty, czy benzyny, oleju gazowego, czy smarów. Zatem przemysł przy ustalaniu cen poszczególnych produktów naftowych, nie może się kierować kosztami wytworzenia pojedynczego produktu, lecz musi tak kalkulować, aby całe koszty przeróbki zmieścić w kwocie, uzyskanej z całości wytworzonych produktów.

A kwota ta składa się z wyników sprzedaży, osiągniętych na rynku wewnętrznym i w eksporcie.

Ceny krajowe produktów muszą być tak ustalone, aby łącznie z kwotą uzyskaną w eksporcie dały zwrot ceny nabycia ropy i kosztów przeróbki, przyczem dodatkowym momentem, wpływającym na wzajemne ustosunkowanie się cen poszczególnych derywatów naftowych, lokowanych na rynku wewnętrznym

nym, jest ich nierównomierna konsumpcja w stosunku do wydobycia ich z ropy. Gdyby np. smary, względnie parafinę rynek wewnętrzny konsumował w takim samym procencie jak naftę, lub chociażby benzynę, niewątpliwie możnaby było obniżyć ceny tak smarów, czy parafiny, albo też, pozostawiając ich ceny niezmienione, obniżyć odpowiednie ceny nafty lub benzyny.

Z punktu widzenia przemysłowca naftowego jest obojętne, który produkt przyniesie mu więcej; zasadniczym założeniem jego jest uzyskanie łącznie zwrotu ceny ropy i kosztów przeróbki.

Specjalny charakter kalkulacji kosztów miał wielki wpływ na kształtowanie się karteli. Jeżeli przejdziemy od roku 1920 poszczególne kartele, jakie istniały w przemyśle naftowym, dojdziemy do wniosku, że każdy następny obejmuje coraz więcej produktów naftowych, tem więcej, im zagadnienie ropne staje się bardziej ostre. Jest to zrozumiałe; pozostawienie bowiem jednego czy dwóch produktów poza umowami kartelowymi, a więc możliwość wolnej gry na rynku, niweczy kalkulację, ma się bowiem wówczas do czynienia z nieznaną cyfrą utargu ze sprzedaży w eksporcie i dająca się obliczyć przy niezmienionej chłonności rynku kwotą utargu za produkty skartelizowane, natomiast utarg za nieobjęte kartelem produkty, — jakkolwiek wahania cen odbywają się w takich wypadkach w ściślejszych granicach — jest też niewiadomy, a zatem cena ropy nie daje się na dłuższy czasokres ustalić wobec niepewności, czy przy jej ustabilizowaniu przetwórcza uzyska zwrot kosztów przeróbki.

Niemożliwość ścisłego kalkulowania kosztów wydobycia poszczególnych produktów naftowych z ropy pociąga więc za sobą konieczność ujęcia w umowach kartelowych wszystkich produktów naftowych, względnie conajmniej tych, które istotnie wpływają na kształtowanie kosztów własnych.

Znaczenie eksportu produktów naftowych.

Powiedzieliśmy poprzednio, że nie istnieje możliwość przystosowania każdorazowo wydobycia ropy do zapotrzebowania rynku wewnętrznego, zaś omawiając specjalny charakter kalkulacji kosztów przeróbki podkreśliliśmy, że popyt na poszczególne produkty jest różny, waha się od dwudziestu paru aż do siedemdziesięciu paru procent wytwórczości. Już te dwa fakty wskazują, że eksport produktów naftowych jest podwójną koniecznością: gospodarczą i techniczną. Należy więc raz wreszcie przestać lekkomyślnie twierdzić, że całe społeczeństwo dopłaca za eksport w formie wyższych cen krajowych, lecz trzeba powiedzieć, że o ile wogóle społeczeństwo z tego powodu dopłaca, to płaci jedynie za możność utrzymania produkcji własnego surowca.

Gdy nie eksport, zdolność przeróbcza naszych rafinerji, wynosząca ponad 106.000 cystern rocznie, a pokryta przeróbką ropy, np. w ostatnim roku ledwie w połowie, byłaby jeszcze mniej wyzyskana, co w konsekwencji zmusiłoby do

podwyższenia cen wewnętrznych, gdyż koszty stale musiałyby zostać rozdzielone na mniejszą ilość produktów. Obecne ceny eksportowe są tego rodzaju, że nie tylko nie pokrywają ani kosztów stałych, ani kosztów zmiennych, ale również eksporter nie dostaje nawet zwrotu ceny ropy, gdyż obecna cena ropy wynosi \$ 1.61, natomiast ceny eksportowe przekalkulowane na parytet Borysław przynoszą \$ 0.98. Czy można jednak powiedzieć, że deficytowość naszego eksportu prowadzi do utraty wartości kapitałowych ze strony gospodarstwa społecznego? Gdyby ten deficytowy eksport ustał, oznaczałoby to, że przy niezmienionych warunkach konsumpcji wewnętrznej, produkcja ropy spadłaby, a zatem zwiększyłyby się równocześnie koszty przeróbki rafinerji. Cena ropy niewątpliwie musiałaby wówczas osiągnąć poziom, gwarantujący utrzymanie tej zmniejszonej produkcji, co w sumie doprowadziłoby do podwyższenia cen wewnętrznych, dalszy zaś spadek produkcji zdecydowałby albo o imporcie ropy, albo też o imporcie niektórych produktów, co dopiero doprowadziłoby do utraty wartości kapitałowych ze strony gospodarstwa społecznego, albowiem kapitały włożone czy to w wiertnictwo, czy też w inwestycje rafinerijne, nie tylko, że nie uzyskiwałyby oprocentowania, ale musiałby zostać odpisane. Jest zaś wielkiem pytaniem, czy przez to nastąpiłby przyrost wartości kapitałowej po stronie konsumentów, nieobciążonych już deficytowym eksportem.

Eksport jest koniecznością dla przemysłu naftowego tak długo, jak długo każdorazowa produkcja ropy nie zostanie po jej przerobieniu skonsumowana wewnątrz kraju. Konsument krajowy musi zdawać sobie sprawę, że dodatkowa suma pieniężna jaką wydatkuje na produkty naftowe, wpływa nie do kieszeni przetwórcy ropy, nie do kieszeni rafinera, ale idzie na utrzymanie w kraju kopalnictwa naftowego.

Wysokość kwoty uzyskanej z utargu eksportowego ma decydujące znaczenie dla ceny ropy wobec niemożności podwyższenia cen krajowych. Cena ropy przy innych niezmienionych warunkach rośnie proporcjonalnie do wysokości utargu eksportowego. Jeżeli konsumujące społeczeństwo ma przez wysokie ceny produktów w kraju podtrzymywać nasze wiertnictwo, to jest w interesie gospodarstwa społecznego i polityki gospodarczej Państwa, aby te dopłaty nie były większe, niż szczegółowa analiza stosunków tego wymaga. Przedewszystkiem więc parę cyfr.

Wielkie i małe rafinerje.

Wielkie rafinerje, należące do obecnego kartelu, reprezentują około 91% całej zdolności przeróbczej przemysłu oraz łącznie z Polminem 72% wydobycia ropy (z ropą bruttową 77%). Tylko te rafinerje eksportują, przyczem np. w ubiegłym roku eksport ich wynosił w tonnach 221.978, t. j. 104% ich sprzedaży w kraju. Natomiast przedsiębiorstwa nieorganizowane, reprezentujące 8,7% zdolności przeróbczej i 2¹/₂% wy-

dobycia ropy, eksportowały 347 tonn, a 0,38% sprzedaży krajowych, a mając możność, że względu na konjunkturę cen wewnętrznych, stworzoną przez kartel — wyprzedzenia przemysłu zorganizowanego w nabywaniu ropy, pokryły w 30% ogólne zapotrzebowanie krajowe. Cóż z tego wynika? Oto producenci około siedemdziesięciu kilku procent ropy uzyskali za swój surowiec znacznie niższą cenę od reszty producentów, przyczem korzyści tych ostatnich były daleko mniejsze, niż straty pierwszych.

A cóż się dzieje, jeżeli niema organizacji? Małe zakłady przerobcze, jak to można udowodnić danymi statystycznymi, przeważnie nie pracują, eksport pozostaje dalej kulą u nogi większych przedsiębiorstw, a chociaż formalnie opanowują one rynek krajowy, nie wystarcza to jednak, gdyż wolna konkurencja powoduje obniżkę cen produktów, a tem samem kryzys w kopalnictwie naftowem. Istnienie przemysłu, jak tego dowiodło ostatnie dziesięciolecie, bez organizacji jest niemożliwe, organizacja jednak obejmująca jedynie większe przedsiębiorstwa nakłada na nie cały ciężar deficytowego eksportu, gdyż małe przedsiębiorstwo zawsze potrafi produkty swoje umieścić na rynku wewnętrznym. Deficytowość eksportu odbija się na interesach konsumpcji, ale danina spożywcza nie jest realizowana w całości przez produkcję. Jasną jest bowiem rzeczą, że 100 kg. produktów sprzedanych w kraju, daje inną cenę ropy, niż 100 kg. produktów sprzedanych w 50% w kraju, a w 50% w eksporcie. Pod tym kątem widzenia jest postulat równomierności w eksporcie wszystkich rafinerij najzupełniej słuszny i sprawiedliwy. Nie widzę argumentów, które przeciwko niemu możnaby wysunąć. Nie może być bowiem takim argumentem za zwolnieniem od ciężaru eksportu — niższość urządzenia technicznego małego zakładu, gdyż większe przedsiębiorstwa mają pojemność przetwórczą, równającą się prawie dwukrotnej wysokości obecnej produkcji ropy, a zatem w tych warunkach wartość dla gospodarstwa społecznego przedsiębiorstw niżej technicznie stojących, jest żadna.

Nie może być dalej takim argumentem fakt, że małe zakłady nie są w stanie wydobyć z ropy tych wszystkich derywatów i w takiej ilości, jak to potrafią przedsiębiorstwa należycie urządzone. Przyznanie bowiem wagi temu argumentowi równałoby się zgodzie na marnotrawienie surowca wydobywanego z wielkim nakładem sił i trudem, a do ceny którego musi dokładać całe społeczeństwo.

Czy może być ponadto argumentem, że małe zakłady są równocześnie producentami surowca? Zdaje się, że nie! Statystyka wykazuje, że udział tej grupy w produkcji ropy jest minimalny i że nawet w okresie nadzwyczajnej konjunktury, jaką Syndykat Naftowy dla niej stworzył, nie zajęła się ona na serio wierceniem. Nie wiem, czy ilość uwierconych przez tę grupę metrów da się wyrzucić w paru tysiącach łącznie w ciągu kilku

lat. Zresztą jest charakterystyczne, że ta grupa rafinerij w czasie pertraktacji o udział w Syndykacie nigdy nie chciała nabyć akcji „Pioniera“, t. j. Spółki dla poszukiwania i wydobywania ropy, utworzonej przez wielki przemysł, za inicjatywą Rządu, kosztem kilkunastu milionów złotych.

Czy może być wreszcie argumentem, że małe rafinerje mają stosunkowo większe koszty przeróbki? Wszak właśnie największy zarzut trafiający w kartele jest ten, że koszty przeróbki kształtują się w nim według kosztów zakładu najgorzej pracującego, a jeżeli weźmiemy pod uwagę jakość technicznego urządzenia, niemożność wydobywania wszystkich produktów w ilościach i jakościach uzyskiwanych przez przedsiębiorstwa techniczne należycie urządzone, to niewątpliwie musimy dojść pośrednio do wniosku, że koszty przeróbki w małych rafineriach są relatywnie większe. Niema naszym zdaniem żadnego argumentu ani technicznego, ani gospodarczego, dla którego jedna grupa rafinerij miałaby być pod względem eksportu postawiona w lepszej sytuacji od reszty zakładów przerobczych.

Zasada równomiernego udziału w eksporcie przesądza następnie skolei zadania zrzeszenia naftowego a mianowicie zapewnienie zakładom przerobczym, względnie poszczególnym grupom rafinerij, mniejwięcej jednako w o s t o p n i a wykorzystania ich zdolności przerobczej.

Oczywiście może się nasuwać odrazu pytanie, czy ten system kontyngentowania jest z punktu widzenia gospodarstwa narodowego, a w szczególności dopłat, jakie ponosić muszą konsumenci — najwłaściwszy. Należałoby może zatrudnić tylko część rafinerij i w nich skoncentrować całą przeróbkę ropy, resztę zaś zamknąć. Ale to rozwiązanie, choćby zamkniętym rafinerjom nie odebrano koncesyj po upływie 6-cio miesięcznej nieczynności, jest w praktyce tylko w pewnej mierze do pomyślenia. Zamknięte rafinerje musiałyby otrzymać zwrot kosztów dozoru i utrzymania urządzeń fabrycznych w stanie zdatnym każdego czasu do podjęcia ruchu. Być może, że koszty te byłyby mniejsze — o ilebyśmy pominęli kwestię amortyzacji i oprocentowania kapitałów — od ogólnego zmniejszenia kosztów przerobczych w rafineriach czynnych. Jednakże sprawa zamknięcia rafinerij jest zależna od tylu czynników technicznych, finansowych, socjalnych, a nawet międzynarodowych, że trudno byłoby się kusić o rozwiązanie zagadnienia zmniejszenia kosztów przeróbki wyłącznie na tej drodze. Niewątpliwie jednak ten sposób postępowania powinien być wzięty pod uwagę, tem bardziej, że praktycznie mieliśmy już z tego rodzaju wypadkami do czynienia.

Równomierność praw i obowiązków.

Rokowania firm zrzeszonych z przedstawicielami rafinerij niezorganizowanych doprowadziły do uznania przez nich za słuszny postulat

równomiernego udziału wszystkich przedsiębiorstw w eksporcie, rozbiły się jednak przy ustalaniu wysokości kontyngentów w ropnych, które przedsiębiorstwa outsiderskie chciały uzyskać w wysokości, przekraczającej mniej więcej trzykrotnie tę ilość, jaka odpowiadałaby zdolności przerobczej ich przedsiębiorstw. Jest to zasadnicza różnica, która dzieli dwa odłamy przemysłu rafineryjnego. Być może, że przy organizacji innych karteli tak poważne ustępstwa na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw byłyby do pomyślenia, w kartelu naftowym nie dadzą się jednak przeprowadzić.

Przyznanie rafinerjom niezorganizowanym kontyngentu ropnego w takiej wysokości równałoby się bowiem dla szeregu rafinerów-producentów niemożności uzyskania, przy dzisiejszym poziomie cen produktów, zwrotu w kosztach przeróbki — pozycji kosztów stałych.

Zarzuć ktoś może, że wysuwam postulaty realizacji organizacji przemysłu naftowego w granicach „idealnej sprawiedliwości“, zamykając oczy na cały szereg trudności i preferując interes jednej grupy na rzecz innej. Ale raz jeszcze trzeba stwierdzić, że „idealna sprawiedliwość“ w przemyśle naftowym jest koniecznością jego istnienia. Wszelkie odchylenia tej linii idealnej sprawiedliwości w jedną lub drugą stronę niezawsze odbijają się korzystnie na interesach popieranego, natomiast zawsze godzą w podstawę samego przemysłu, to jest w ropę.

Hasłem organizacji naftowej są równe prawa i obowiązki, bo tylko przez zrealizowanie zasady równości, produkcja ropy może uzyskać należyte podstawy, a konsument krajowy dopłaci do ceny krajowej jedynie tę kwotę, jaka jest rzeczywiście dla realizacji wiertnictwa naftowego koniecznie potrzebna.

Przypomnę tutaj Panom z głośnego w swoim czasie wywiadu z urzędującym wiceprezesem Rady Naczelnej Organizacji Ziemiańskich p. Józefem Wielowiejskim część jego wywodów. Pan Wielowiejski był zdania, że hasła, pod jakimi występują twórcy karteli, wyglądają w teorii bardzo ładnie, w rzeczywistości jednak polityka karteli prawie z reguły przedstawia się nieco odmiennie. Do związków bowiem kartelowych wchodzi zazwyczaj przedsiębiorstwa o bardzo różnorodnej skali kosztów wytwarzania. Stąd też cenę kartelową ustanawia się zwykle, biorąc w rachubę pokrycie kosztów własnych zakładu najgorzej postawionego. Te właśnie doraźne korzyści, jakie początkowo kartel przynosi zrzeszonym w nim przedsiębiorstwom, stają się zwykle przyczyną utknięcia ich na martwym punkcie, przyczyną zarzucenia istotnej myśli racjonalizacji i potaniaenia swej produkcji. Kończy się zwykle na tem, że kartele koncentrują cały swój wysiłek w kierunku „utrzymania ceny“ swego produktu. A wreszcie powiada p. Wielowiejski, krytykując politykę kurczowego trzymania się cen przez kartele, że trzeba byłoby likwidować, albo zamykać na czas dłuższy przedsiębiorstwa mające wysokie koszty wytwarzania.

P. Wielowiejski w swoich twierdzeniach o kształtowaniu się cen produktów skartelizowanych na podstawie kosztów najgorzej technicznie urządzonych przedsiębiorstw, nie jest osamotniony. Pozwolę sobie jeszcze raz przypomnieć motywy do rządowego projektu ustawy o kartelach. Zagadnienie cen jest tam najważniejszą rzeczą i są wskazane gościńce i drogi, poza które ceny nie mogą wychodzić.

Zwolennicy organizacji w przemyśle naftowym tego błędu kształtowania cen na podstawie kosztów przeróbki źle prowadzonych przedsiębiorstw nigdy nie popełniali, tak, że najważniejszy — zdaniem mojem — w dyskusjach publicznych i naukowych podnoszony przeciwko kartelom argument, w kartel naftowy trafiać nigdy nie mógł. Pomijam już nawet tego rodzaju okoliczności, jak postanowienie w umowie kartelowej, że „Polmin“ — a więc państwowe przedsiębiorstwo — posiada prawo weta w wypadkach ustalania cen na poziomie kalkulacją nieuzasadnionym, że nadzór nad Syndykatem sprawuje Komisarz Rządu, delegowany przez Ministra Przemysłu i Handlu, — dość wskazać na wyniki przedsiębiorstw, na ich bilanse, a przedewszystkiem na krzywą wierceń. Ona może najlepiej zilustruje obecną rentowność przemysłu.

Czy jednakże koncepcja organizacji zrzeszenia naftowego jako „ideału sprawiedliwości“, da się przeprowadzić w dzisiejszej sytuacji, w dzisiejszej atmosferze?

Ustawa naftowa i jej skutki.

Ustawa z dnia 18-go marca 1932 roku o uregulowaniu stosunków w przemyśle naftowym nadała Ministrowi Przemysłu i Handlu prawo wydawania szeregu zarządzeń, dotyczących różnych dziedzin i zagadnień naszego przemysłu. Minister Przemysłu i Handlu dotychczas z tych uprawnień nie skorzystał. Zamierza jedynie wydać statut organizacji eksportowej, do czego ustawa go zobowiązuje.

W związku z mającym się ukazać statutem eksportowym — analizowanie którego leży poza przedmiotem mego referatu — zostało wydane rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12-go października 1932 r. Rozporządzenie powyższe przysądza właściwie w dużej mierze istnienie przyszłej organizacji przemysłu naftowego, ale organizacji nie dobrowolnej, przy poparciu czynników rządowych, lecz organizacji przymusowej.

Rozporządzenie to akceptuje w zasadzie tezę przemysłu, że każde przedsiębiorstwo przerobcze ma być zobowiązane do udziału w deficytowym eksporcie, jednak w szeregu paragrafów zwalnia ono małe przedsiębiorstwa rafineryjne oraz gazolinierne całkowicie od eksportu. Przedsiębiorstwa rafineryjne o wytwórczości do 6,000 tonn rocznie oraz przedsiębiorstwa gazolinowe o takiej samej wytwórczości, mogą się zwalniać od eksportu za opłatą pewnych kwot na rzecz popierania wiertnictwa naftowego, przyczem wysokość tych kwot ma stanowić pewien w rozporządzeniu wskazany bodzetek różnicy między ceną krajową i eksportową produktów nafto-

wych. Pomoc okazana tym przedsiębiorstwom rafineryjnym idzie w dwóch kierunkach:

1. ilości produktów, wypadających na nie do eksportu, zostają im pomniejszone,

2. tak pomniejszona już ilość produktów eksportowych może być sprzedana w kraju za opłatą pewnych kwot na rzecz funduszu wiertniczego. A więc małe rafinerje i wielkie gazolinianie, gdyż większych w Polsce niema, ale również nowe, które powstaną, zostały wydatnie uprzywilejowane.

Nie jest naszą rzeczą zastanawiać się, czy nawet przy tem uprzywilejowaniu małe rafinerje potrafią pracować, względnie wykorzystać przeróbkę aż do granicznej kwoty 6.000 tonn produktów rocznie, natomiast ważną jest rzeczą ustalić, czy przez tego rodzaju uprzywilejowanie nastąpi — nawet z pominięciem istotnych interesów większego przemysłu, — polepszenie sytuacji wiertnictwa, jako podstawy każdej organizacji naftowej — dobrowolnej czy przymusowej.

Należy skonstatować, że to polepszenie nie nastąpi, gdyż interesy siedemdziesięciu paru procent wytwórców ropy zostały naruszone.

Pewną rekompensatą niekorzyści ma być fundusz wiertniczy. Jednakże wysokość tego funduszu zależna jest od dwóch momentów: 1) od ilości wydobytej ropy, oraz 2) od wysokości różnicy pomiędzy cenami krajowemi i eksportowemi.

Rozporządzenie, o którym mówimy — nie może być oczywiście zachętą dla przedsiębiorstwa rafineryjno-producencyjnego nowych wierceń, gdyż obniża ono wartość ich produkcji. Gdyby liczyć się z dalszym spadkiem wydobywania ropy, natenczas fundusz wiertniczy będzie miał tendencję do stałego malenia, gdyż będzie on pobierany tylko od tych produktów, na które zapotrzebowanie krajowe jest mniejsze od wytwórczości.

Podobny los czeka fundusz wiertniczy przy spadku ceny krajowej lub podniesieniu się eksportowej. Gdy rozpiętość między temi cenami się zmniejszy, pomniejszą się ich wpływy na rzecz funduszu.

Oczywiście jest możliwe i trzecie rozwiązanie, że nagle odkryjemy nowe zagłębienie i produkcja ropy w Polsce bardzo się wzmoże, w tym jednak wypadku należy oczekiwać, albo zupełnego przewrotu stosunków, albo też Minister Przemysłu i Handlu skorzysta z uprawnień przewidzianych ustawą marcową. Ale w takim wypadku nic się znowu w sytuacji funduszu wiertniczego nie zmieni.

Bez względu jednak na to, czy fundusz wiertniczy da większą, czy mniejszą kwotę, jego wpływ na stosunki wiertnicze będzie zależny od

tego, w jaki sposób będzie on ściągany, czy będą wydane przepisy, zmierzające do szybkiego jego upłynienia, oraz w jaki sposób kwoty na fundusz ten wpływające będą dysponowane i kto je otrzyma. Czy ci, na których przerzucano ciężar eksportu, czy też ci, którzy wiercą, dostaną premję za każdy uwiercony metr, czy będą wydane subsydja dla już istniejących przedsiębiorstw, a mających zamiar wiercić, czy też dla przedsiębiorstw, mających dopiero powstać?

Ale jeszcze jedna jest kwestja do omówienia. Kiedy przedsiębiorstwa, pozostające pod ochroną ustawy, będą mogły się utrzymać? Oczywiście wówczas, kiedy koszty zakupu ropy oraz koszty przeróbki, pomniejszone o kwoty należne funduszowi wiertniczemu, znajdą pokrycie w cenach krajowych. Zatem ceny na rynku wewnętrznym będą miały tendencję do kształtowania się także według kosztów przeróbki przedsiębiorstw małych, technicznie należycie nieurządzonych i nie mogących wydobyć z ropy całej ilości produktów odpowiedniej jakości.

Jest między stanowiskiem czynników sejmowych w zagadnieniu mniejszych przedsiębiorstw rafineryjnych i wielkich przedsiębiorstw gazolinianianych, a motywami do ustawy o kartelach, która została właśnie przez Sejm przyjęta — wielka różnica. Jest to różnica między stanowiskiem zasadniczem, a stanowiskiem opartem na jednym tylko odcinku naftowej organizacji przymusowej. Wola Sejmu z marca 1932 roku nie jest podobna do woli Sejmu z marca 1933 roku.

Skoro ustawa o kartelach zostanie wydana w rok po ustawie o uregulowaniu stosunków w przemyśle naftowym, można mieć nadzieję, że motywy ustawy kartelowej zostaną uwzględnione przy rozstrzyganiu zagadnień naftowych.

Problem produkcji ropy.

U podstaw każdej organizacji przemysłu naftowego, każdego kartelu naftowego, leży problem ropy. Pod kątem widzenia ochrony i utrzymania produkcji ropnej należy w kartelu rozwiązać wszelkie inne zagadnienia, a są nimi przede wszystkim: równomierne wykorzystanie ochrony celnej, równomierne przyczynianie się do eksportu, a więc równomierność w pokrywaniu zapotrzebowania rynku wewnętrznego i równomierność w deficytowym wywozie. Zatem równomierność w korzyściach i stratach, a więc realizacja ideałów sprawiedliwości. Wszelkie odchylenia od tej linii wypaczają podstawę i zadania każdego dobrowolnego zrzeszenia, bądź organizacji przymusowej. I nie przyniosą one korzyści ani zagadnieniu ropnemu, ani też gospodarstwu społecznemu.

Dr. Tadeusz MIKUCKI

Lwów

Motoryzacja kraju i rolnictwo

Referat wygłoszony dnia 25 marca 1933 r. na Ankiecie Naftowej zwołanej przez Izbę Przemysłowo - Handlową we Lwowie.

Przed laty kilkudziesięciu była nafta najważniejszym, podstawowym produktem przemysłu, który nawet swą nazwę temu właśnie produktowi zawdzięcza.

W obecnym układzie stosunków zesła nafta na plan dalszy, ustępując bezapelacyjnie miejsca benzynie, która — jako nowoczesny środek napędowy, służący do poruszania silnika benzynowego, — stała się tym zasadniczym produktem naszego przemysłu i zdołała w ciągu krótkiego czasu zdobyć sobie decydujące stanowisko.

Nic więc dziwnego, że przemysł naftowy zainteresowany jest w najwyższym stopniu w rozwoju wszelkiej motoryzacji, z którą łączy się dla niego kwestja zbytu także drugiego, niemniej ważnego produktu, t. j. smarów.

W dalszym ciągu niniejszego referatu, zajmę się pokolei problemem motoryzacji środków komunikacyjnych, poświęcając osobno i nieco uwagi tym sprawom ogólniejszej natury, które łączą przemysł naftowy z rolnictwem.

Rozwój komunikacji.

Teza, iż rozwój ekonomiczny kraju wyprzedzony być winien rozwojem komunikacji, została już dziś powszechnie uznana. Stwierdzeniem jej prawdziwości jest fakt, że kraje o dużych bogactwach naturalnych nie mogą się należycie rozwinać i eksploatować swych bogactw nie posiadając planowo założonej i sprawnej komunikacji. Naodwrot skonstruować możemy, że kraje nawet ubogie potrafiły osiągnąć znaczny dobrobyt dzięki gęstej i dobrze utrzymanej sieci dróg, ułatwiających wszelki obrót handlowy.

Czynnikiem pośredniczącym w szybkiej i sprawnej wymianie była do niedawna prawie wyłącznie kolej żelazna. Od chwili ukazania się pierwszego samochodu stworzony jednak został wyłom w tym wyjątkowym stanowisku kolei, a samochód zaczyna z nią skutecznie rywalizować, przewożąc zrazu osoby, a z biegiem czasu także i towary, które transportuje w coraz większych ilościach.

W państwach zachodnich zrozumiano natychmiast znaczenie samochodu dla ogólnego rozwoju ekonomicznego, a pomyślnie warunki ogólne zezwoliły na szybki wzrost automobilizmu w tych krajach. Dziś rozwój komunikacji na zachodzie jest właściwie równoznaczny z rozwojem automobilizmu, a motoryzacja czyni w dziedzinie komunikacji z roku na rok coraz większe postępy.

U nas w Polsce stosunki są niestety zupełnie odmienne. Długoletnie rządy zaborców i celowa polityka, hamująca nasz rozwój ekonomiczny w każdym kierunku, spowodowały, iż pozostajemy w dziedzinie komunikacji na szarym końcu państw kulturalnych. Odnosi się to zarówno do sieci naszego kolejnictwa, jak i sieci dróg bitych, do ilości samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych.

Długość naszej sieci kolejowej wynosi zaledwie około 17.500 km, dróg bitych posiadamy około 44.000 km, a nasz tabor samochodowy liczył z dniem 1-go stycznia br. ogółem 34.200 pojazdów mechanicznych, w tem przeszło 8.000 motocykli.

Wszystkie te cyfry są zarówno ze względu na obszar naszego Państwa, jak i na jego zaludnienie niezwykle niskie, co jest zresztą rzeczą powszechnie znaną.

Podczas gdy u nas rozwój automobilizmu i motoryzacji posuwa się niezmiernie wolno, a czynna ruch automobilowy na zachodzie wypierać nawet w wielu wypadkach kolej, okazując się niejednokrotnie środkiem komunikacyjnym sprawniejszym, mniej kosztownym i elastyczniejszym.

Korzyści motoryzacji.

Przyczyną tego triumfalnego pochodu motoryzacji we wszystkich krajach kulturalnych, a nawet w odległych kolonjach, są liczne korzyści, które niesie ze sobą motoryzacja dla wszystkich dziedzin życia gospodarczego. Analizując te czynniki widzimy, że korzyści motoryzacji są następujące:

Motoryzacja poczty przyczynia się w wysokim stopniu do przyspieszenia korespondencji handlowej, która jest najczęściej zapoczątkowaniem wszelkiego obrotu handlowego.

W ślad za korespondencją kupiecką idzie szybka i pewna wymiana towarów, którą należycie zorganizowany tabor samochodowy z łatwością uskutecznia, co zwłaszcza dla okręgów pozbawionych linii kolejowych posiada bardzo doniosłe znaczenie.

Widzimy dalej, że przez utworzenie szeregu linii dojazdowych do kolei, wpływa ruch samochodowy na wzmożenie ruchu na kolejach, i to zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, — objaw zupełnie zrozumiały i wielokrotnie notowany.

Nie mniejszą wartość posiada automobilizm dla rozwoju ruchu turystycznego, którego znaczenie jest już powszechnie znane i doceniane.

Motoryzacja przynosi jednak jeszcze szereg innych dalszych korzyści dla życia gospodarczego kraju w postaci rozwoju fabryk samochodów, sprzętu automobilowego, opon, części składowych, — przyczynia się do ogólnego rozwoju gospodarczego szlaków, uczęszczanych przez samochody, podnosząc dobrobyt ludności i jest dalszym łącznikiem, koniecznym już dziś, między wsią a miastem.

Bardzo duże znaczenie posiada rozwój automobilizmu dla rolnictwa. Dla ilustracji przytoczę kilka cyfr, odnoszących się do stosunków, panujących w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Przewóz produktów rolniczych do miast odbywa się tu w coraz wyższym stopniu przy użyciu samochodów ciężarowych, co przynosi rolnictwu duże korzyści. W roku 1929 przewieziono samochodami z ogólnej ilości produktów rolnych, dostarczanych do tych miast w nadbrzeżnych stanach 59.9%, w roku następnym 61.4%, a w roku 1931 nawet 64.3%.

Coraz częściej używa się samochodu ciężarowego do przewozu bydła do ośrodków przemysłu mięsnego (np. Chicago). W roku 1930 przewieziono samochodami prawie 17 milionów sztuk bydła, a w roku 1931 ponad 21 milionów sztuk, co stanowi przyrost 25%. Równocześnie spadły przewozy bydła na kolejach z 39½ miliona sztuk w roku 1930, na 36½ miliona w roku 1931, to jest o 7.8%.

Również te dziedziny transportu, które były dotychczas faktycznym monopolem kolei, stają się w znacznym stopniu terenem ekspansji samochodów. I tak n. p. w roku 1931 przeszło 20% owoców dostarczonych do Nowego Yorku przewieziono samochodami.

W naszych stosunkach posiada rozwój automobilizmu dla polskiego rolnika specjalne znaczenie. Niezmiernie rzadka sieć kolejowa naszego kraju, szczególnie w jego środkowych i wschodnich połaciach rolniczych, uniemożliwia tamtejszym rolnikom — przy braku komunikacji samochodowej — zakrojony na szerszą skalę zbyt produktów rolnych, pozbawiając ich tych zysków, które są zupełnie łatwo dostępne dla rolnika w państwach o rozwiniętym ruchu samochodowym. Na zachodzie i południu naszego kraju przyniosłaby gęsta i sprawna komunikacja samochodowa tamtejszemu rolnictwu niemiędsze korzyści przez umożliwienie łatwego aprowidowania okręgów przemysłowych, koncentrujących w sobie poważne skupienia ludności. Przez szybką dostawę łatwo psujących się produktów spożywczych, jak nabiątu, owoców, jarzyn do ośrodków miejskich i przemysłowych, przyczynia się towarowy ruch samochodowy do potania kosztów utrzymania w miastach, a przez zwiększenie zasięgu i terenu dostaw przynosi poważne zyski rolnictwu. Widzimy zatem, że nietylko przemysł i handel zainteresowane są w rozwoju motoryzacji, ale że jest to kwestja pierwszorzędного znaczenia także dla rolnictwa.

Samochód i kolej.

Jednym z głównych warunków normalnego rozwoju motoryzacji i automobilizmu jest wzajemne uzgodnienie interesów samochodu i kolei. Kolej i samochód nie powinny zasadniczo walczyć ze sobą, a cała polityka komunikacyjna powinna zmierzać do tego, by te dwa najpotężniejsze obecnie środki komunikacji nie konkurowały ze sobą, lecz by się wzajemnie uzupełniały. Uzgodnienie tych interesów jest w wielu wypadkach zagadnieniem niełatwym, doświadczenia poczynione zagranicą uczą nas jednak, iż problem ten można rozwiązać, byle tylko traktować go z ogólnego punktu widzenia. W niektórych krajach objęły koleje znaczne udziały w towarzystwach samochodowych, a czerpiąc dochody zarówno z kolei jak z przewozu automobilami, potrafiły skoordynować cały ruch obydwu tych środków komunikacyjnych. Dalszym objawem jednolitej i celowej polityki komunikacyjnej jest fakt, iż w krajach o stosunkowo gęstej sieci kolejowej nie buduje się już prawie nowych linii, uzupełniając je liniami autobusowymi. W niektórych państwach jak n. p. w Anglii, spotykamy się nawet sporadycznie z kasowaniem nierentownych linii kolejowych, przy zastąpieniu ich liniami samochodowymi. Zainteresowanie wypadła nawet fakt zrywania szyn kolejowych i zamiany torów na gościńce. W Ameryce spotykamy się z jeszcze ciekawszym objawem: na liniach kolejowych przy których biegły równoległe gościńce, wprowadzono w kilku wypadkach wagony z motorami benzynowymi, które rozwijając znaczną chyżość, nie dopuszczają do konkurencji samochodów. Są to objawy motoryzacji posuniętej do bardzo dalekich granic, świadczą one jednak wymownie, że kolej eksploatując linie nawet równoległe do gościńców może nie obawiać się konkurencji samochodu, jeśli w walce tej zastosuje jego własną broń, — silnik samochodowy.

Z tego co dotychczas powiedziałem wynika, że ruch samochodowy zdołał wywalczyć sobie w życiu gospodarczym pełne i równe uprawnienie z koleją.

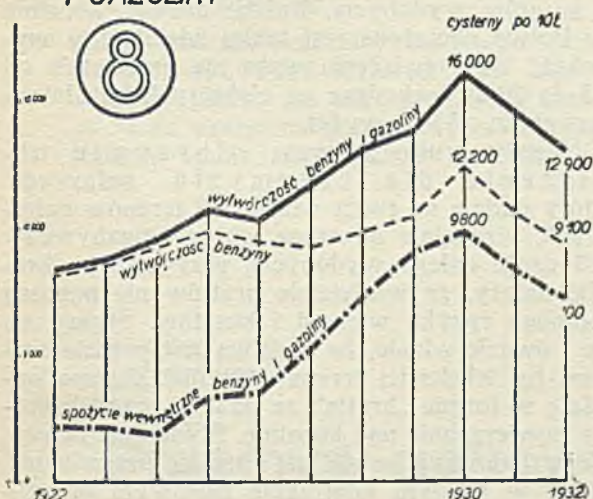
Nie ulega wątpliwości, że samochód, nie mogąc konkurować na dłuższych przestrzeniach z koleją, odbiera jej jednak poważną ilość transportów, zwłaszcza drobnicę w ruchu towarowym, oraz znaczne ilości pasażerów w ruchu podmiejskim i krótkodystansowym. Z faktem tym jednak musimy się pogodzić — dławienie przy pomocy sztucznych zarządzeń elastyczniejszego w wielu wypadkach ruchu samochodowego, byłoby polityką krótkowzroczną, — byłoby wstrzymywaniem postępu. W wypadkach, gdy samochód nie ma szans zwycięstwa, należy nie dopuszczać do jego rywalizacji z koleją, tam jednak, gdzie może on zwyciężyć, zwycięży niewątpliwie, mimo stawianych mu przeszkód, które to zwycięstwo jedynie opóźniają. W krajach stosujących jednolitą politykę komunikacyjną nastąpiło — choć niezupełne jeszcze, — uzgodnienie interesów kolei i samochodów. Pozorne, a niekiedy rzeczywiste, ustępstwa kolei na rzecz samochodu wyszły na dobre ca-

temu życiu gospodarczemu kraju, a przede wszystkim właśnie kolei, pozbyła się ona bowiem odcinków nierentownych, przejętych przez samochód, zyskała zaś na ożywieniu ruchu osobowego i towarowego przez powstanie dojazdowych linii samochodowych, a przede wszystkim przez obudzenie z biurokratycznego letargu, jaki stwarza stan monopolowy i brak konkurencji.

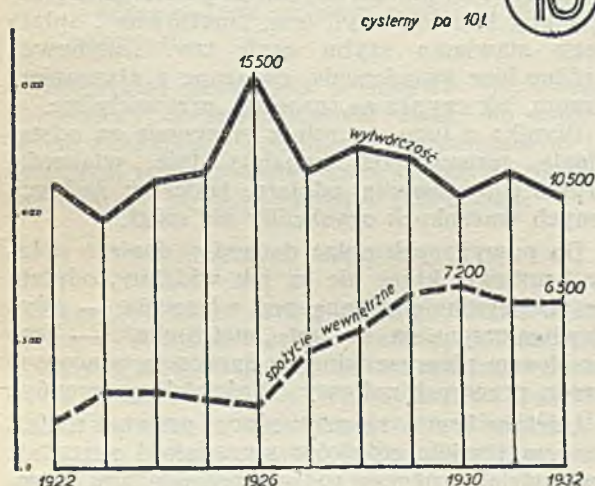
Polityka drogowa.

Drugim zasadniczym warunkiem rozwoju motoryzacji jest odpowiednia polityka drogowa, która by zezwalała na stałe powiększanie sieci dróg bitych, udoskonalanie jej i utrzymywanie w należytych stanie.

WYTWÓRCZOŚĆ I SPOŻYCIE BENZYNY I GAZOLINY



WYTWÓRCZOŚĆ I SPOŻYCIE OLEJU GAZOWEGO



Gospodarka drogowa w Polsce pozostawia niestety niesłychanie wiele do życzenia. Na ten temat mówiono już i pisano tyle, że nie zamierzam dłużej się przy nim zatrzymywać, stwierdzić jednak muszę, że zarówno ustawa

o Państwowym Funduszu Drogowym, jak i nowela do tej ustawy opierają się na zupełnie błędnych, a dla całego naszego życia gospodarczego niezmiernie szkodliwych zasadach. Drogi w Państwie powinny być utrzymywane z ogólnych wpływów budżetowych, gdyż wszyscy obywatele z nich korzystają. Ci, którzy w wyższym stopniu używają dróg, winni oczywiście w wyższej mierze przyczynić się do ich pomnożenia i konserwacji, jest jednak absurdem zacieśnić krąg podatników do jednej nielicznej i słabej grupki i skazać ją na ponoszenie całego ciężaru utrzymania dróg. Opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego ponoszą niemal wyłącznie automobiliści, gdyż trakcja konna zwolniona została prawie całkowicie z tego obowiązku. Ostatnia nowela nie zmienia w tym stanie rzeczy niczego, zmienia jedynie sposób poboru podatku, pozostawiając ten sam krąg podatników, przyczem ze źródła tego przewiduje się większe wpływy, niż osiągnięte w roku zeszłym. Trudno sobie wyobrazić, by 30.000 naszych samochodów mogło pokryć wydatki na utrzymanie dróg, z których korzysta przeszło 30-to miljonowa ludność naszego Państwa. Obciążenie benzyny i oleju gazowego nowym podatkiem na rzecz Funduszu Drogowego w wysokości 12 groszy od kilograma odbije się w sposób zabójczy nie tylko na przemyśle naftowym, ale przede wszystkim na automobiliźmie i motoryzacji kraju. Państwowy Fundusz Drogowy zasłużył sobie niestety na smutną kartę w historii naszego życia gospodarczego, a ostatnia nowela przypieczętuje epokę demotoryzacji naszego kraju.

Środki napędowe.

Mówiąc o motoryzacji nie mogę pominąć milczeniem problemu środków napędowych, używanych do poruszania motorów. Podstawowym środkiem napędowym jest benzyna, a jako jej konkurencji występują benzol i spirytus, oczywiście nie w stanie czystym, lecz w formie mieszanek z benzyną.

Benzol jest produktem ubocznym, otrzymywanym przy przeróbce węgla kamiennego na koks i gaz świetlny, a miejscem jego produkcji są koksownie i gazownie. W Polsce skoncentrowana jest produkcja benzolu surowego prawie w całości na Górnym Śląsku. Koksownie górnośląskie produkują w 9 zakładach około 22.000 tonn rocznie, podczas gdy gazownie rozrzucone po kraju produkują w 20 zakładach niepełna 1.000 tonn rocznie. Konsumcja benzolu gotowego w Polsce wynosi ponad 6.000 tonn rocznie, reszta w stanie surowym lub oczyszczonym stanowi przedmiot eksportu, głównie do Niemiec.

Benzol przeznaczony do konsumpcji na rynku krajowym konkuruje łatwo z benzyną, zwolniony jest bowiem w zupełności od podatku konsumcyjnego, opłacanego przez benzynę w wysokości zł. 15.40 od 100 kg, oraz opłaca za przewóz tańszą taryfę. Względny słuszości nakazywałyby zrównać obydwie te produkty pod względem po-

datkowym, a nałożony na benzol podatek powinien być obrócony w całości na cele Funduszu Drogowego, którego źródła dochodu są tak słabe.

W odmiennej sytuacji występuje na rynku drugi środek napędowy — spirytus. Umowa zawarta z końcem stycznia br. między Państwowym Monopolem Spirytusowym z jednej strony, a Syndykatem Przemysłu Naftowego z drugiej, zakończyła długi okres walki o wprowadzenie mieszanek spirytusowych jako przymusowego środka napędowego, i pod tym kątem widzenia należy zagadnienie to rozpatrywać. Jesteśmy pierwszym i jedynym krajem na świecie, który posiadając u siebie przemysł naftowy pokrywający zapotrzebowanie wewnętrzne, wprowadził używanie mieszanek benzynowo-spirytusowych, a jakkolwiek umowa, o której wspominałem, zawarta została dobrowolnie, to jednak nacisk czynników decydujących był tak silny, że przemysł naftowy nie miał innej drogi do wyboru, wychodząc z założenia, że każda umowa będzie lepsza od ustawowego przymusu mieszania.

Niemniej jednak uczynił przemysł naftowy przez podpisanie tej umowy poważne ustępstwo na rzecz rolnictwa. Każda cysterna spirytusu, sprzedana na rynku krajowym, zmusza przemysł naftowy do eksportowania cysterny benzyny po cenach niezmiernie niskich, przynoszących przemysłowi temu bardzo poważne straty. Na skutek przejęcia spirytusu straci przemysł naftowy już w roku bieżącym około 3 miliony złotych, a straty te w latach następnych będą się raczej potęgować. Rolnictwo zyskało natomiast w naszym przemyśle pewnego odbiorcę dużych ilości spirytusu na szereg lat.

Podkreślić należy, że przez zawarcie tej umowy zainteresowany został przemysł gorzelniczy, względnie rolnictwo, bezpośrednio w możliwie wysokim zbycie benzyny. Im większy będzie zbyt benzyny, tem większe ilości spirytusu odbierać będzie przemysł naftowy i tem większe zyski osiągnie rolnictwo. Z przedstawionego stanu sprawy wynika, że zagadnienie mieszanek benzynowo-spirytusowych stało się obecnie problemem łączącym dziś nasz przemysł naftowy z rolnictwem, które i na tej nowej płaszczyźnie zainteresowane zostało w rozwoju tego przemysłu.

Tereny naftowe, udziały „brutto“.

Mało kto z osób stojących zdala od przemysłu naftowego zdaje sobie sprawę z tego, że oprócz zwykłego stosunku producenta i konsumenta istnieje między przemysłem tym a rolnikami, jako właścicielami terenów naftowych, dalszy bardzo ścisły związek, nie mający analogii w żadnej innej dziedzinie wytwórczości.

W myśl postanowień obowiązującej dotychczas ustawy górniczo-naftowej z dnia 22-go marca 1908 roku, ulegają zwykle ziemne, a więc ropa naftowa, wosk ziemny i asfalt, a również gaz ziemny, prawu rozporządzalności właściciela gruntu. Jest to zasada wyjątkowa, gdyż w całym górnictwie naszym nie rozporządza właści-

ciel terenu jego podziemiem, którem dysponują władze górnicze, nadając przedsiębiorstwu górniczym uprawnienia do poszukiwania i eksploatacji złóż, przyczem świadczenia na rzecz właściciela terenu ograniczają się do umiarkowanego odszkodowania za powierzchnię, zajęta pod objekty kopalniane.

Natomiast w górnictwie naftowym należy prawo wydobywania bitumów do właściciela terenu, i odłączone od własności gruntu może być przez niego pozbyte. Wspomniana ustawa przewiduje również zastrzeżenie dla właściciela gruntu udziałów w produkcji kopalni. Są to tzw. „udziały brutto“.

Przy nabywaniu praw naftowych od właściciela terenu, którym jest zasadniczo prawie zawsze rolnik, zastrzega sobie właściciel gruntu pewien procent w produkcji, którą to produkcję winien mu przedsiębiorca postawić do dyspozycji w stanie wolnym od jakichkolwiek obciążeń i kosztów wydobycia. Każda prawie kopalnia w Polsce obciążona jest takim udziałem, a wysokość tego obciążenia waha się przeciętnie od 15 do 20%, dochodząc na niektórych kopalniach nawet do 25% i wyżej.

Udziały brutto stanowią olbrzymie obciążenie dla przemysłu naftowego, który oddaje na rzecz właścicieli terenów naftowych, względnie na rzecz ich prawonabywców 1/5 część całego wydobycia, przyczem podkreślić należy, że właściciele bruttów nie ponoszą żadnego ryzyka wierceń i kosztów. Słyszysz tu i ówdzie zdanie, że godziwa jest przecie rzecz, by właściciel terenu otrzymał słuszną odpłatę w formie „brutta“ za oddaną przedsiębiorcy powierzchnię pod kopalnię. Stwierdzić należy, że rozumowanie to nie jest zupełnie uzasadnione, gdyż w każdym kontrakcie naftowym przewidziane są już na rzecz właściciela gruntu różne świadczenia, jak jednorazowa opłata przy zawarciu kontraktu naftowego w wysokości od paruset do kilku tysięcy złotych od morga, czynsz za powierzchnię zajęta pod kopalnię czyli tzw. „metrówka“, opłata przy stawianiu szybu czyli tzw. „szybowe“ i różne inne świadczenia, związane z używaniem gruntu, jak czynsz za rurociągi, przewody etc.

Wynika z tego, że rolnik otrzymuje za odstąpienie terenu pod kopalnię (nie własności gruntu!) tak sową odpłatę, jakiej w żadnych innych warunkach uzyskać nie mógł.

Do powyższych opłat dochodzą dopiero opłaty bruttowe, które nie są jak widzimy, odpłatą za powierzchnię oddaną pod wiercenia, — gdyż ekwiwalentem za to jest „metrówka“, — lecz są niczem nieuzasadnionym haraczem, płaconym przez przemysł naftowy właścicielom terenów.

Udziały brutto są przenośnym prawem majątkowym i wielu rolników sprzedało i sprzedaje swe udziały różnego rodzaju pośrednikom i handlarzom, na co oczywiście przemysł naftowy nie może mieć żadnego wpływu. Nie zmienia to w niczem faktu, że rolnicy, którzy posiadają udziały brutto, czerpią z przemysłu naftowego poważne dochody, ci zaś którzy udziały swe sprzedali otrzymali za nie pokażne sumy i bez

ponoszenia ryzyka, bez pracy i bez żadnego wkładu kapitału i kosztów.

Przemysł naftowy jest jedyną chyba gałęzią produkcji, która oddaje w ten sposób 1/5 część swej wytwórczości zadarmo innej gałęzi gospodarstwa narodowego, a mianowicie rolnictwu. A nie chodzi tu o kwoty drobne; przyjmując wartość wydobytej w Polsce w roku ubiegłym ropy i gazu na około 113 milionów złotych, widzimy, że przemysł naftowy oddał z tej kwoty właścicielom terenów, względnie ich prawonabywcom, przeszło 22½ miliona złotych!

Motoryzacja i rolnictwo.

Reasumując to co dotychczas powiedziałem, stwierdzić należy, że rolnictwo zainteresowane jest wielokrotnie w istnieniu i w dalszym rozwoju przemysłu naftowego:

1. Zainteresowane jest w rozwoju motoryzacji, gdyż sprawny ruch samochodowy ułatwi mu zbyć produktów i zezwoli na czerpanie dochodów, które przy słabym stanie motoryzacji są nieosiągalne.

2. Rozwój motoryzacji zapewni rolnictwu coraz większy zbyć spirytusu przeznaczonego do mieszania z benzyną, a przemysł naftowy jest obecnie jedynym i najpoważniejszym masowym odbiorcą spirytusu produkowanego przez rolników.
3. Rozwój kopalnictwa naftowego daje ludności rolnej województw południowych poważne zyski w formie udziałów brutto i różnorakich opłat jak „metrowe“, „szybowe“, czynsze za układanie rurociągów, przewodów elektrycznych i t. d.
4. Przemysł naftowy daje pracę i duże zarobki poważnej ilości małorolnych i bezrolnych, którzy z reguły z zebranych oszczędności zakupują ziemię, stwarzając wzorowe kolonie, i którzy jako element zamożniejszy i bardziej kulturalny podnoszą ogólny dobrobyt Podkarpacia.

Stanowiąc dla rolnictwa czynnik tak ważny w jego rozwoju i świadcząc tyle na jego rzecz, ma jednak przemysł naftowy prawo żądać by wszystkie nakładane nań ciężary pod hasłem niesienia pomocy rolnictwu nie przekraczały sił tego przemysłu.

Dr. Jerzy KOZICKI

Lwów

Przemysł naftowy a obrona państwa

Referat wygłoszony dnia 25 marca 1933 r. na Ankiecie Naftowej zwołanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie.

Referat niniejszy zamieszczony został, ze względu na treść częściowo poufna, w znacznym skróceniu.

Omawiając znaczenie przemysłu naftowego dla sprawy obrony Państwa, zając się muszę przedewszystkiem przemysłem kopalnianym, tj. produkcją ropy surowej i gazu ziemnego, osobno zaś omówić później przemysł rafineryjny.

Przemysł kopalniany.

Wszystkie nasze tereny naftowe rozmieszczone są u podnóża Karpat wzdłuż południowej granicy Rzeczypospolitej na przestrzeni od powiatu limanowskiego w Województwie krakowskim, do granicy rumuńskiej na wschodzie. Ze względów strategicznych podzielić można pas ten na trzy części:

1. Na obszar zachodni aż do rzeki Dunajca koło Nowego Sącza, nie mający dotychczas w kopalnictwie naszym prawie żadnego znaczenia.
2. Na obszar, pokrywający się częściowo z t. zw. „trójkątem bezpieczeństwa“, tj. od

rzeki Dunajca do linii kolejowej Chyrów-Przemysł, oraz

3. na obszar wschodni, który podzielić można na centrum przemysłowe, leżące w zagłębiu Drohobycko-Borysławskiem, oraz na przestrzenie, leżące dalej na wschód z najważniejszym na tej pości skupieniem bitkowskim.

Kopalnictwo naftowe podzielone jest na okręgi górnicze, podlegające trzem Okręgowym Urzędom Górniczym z siedzibą w Drohobyczu, Jaśle i Stanisławowie, oraz Wyższemu Urzędowi Górniczemu z siedzibą w Krakowie.

Produkcja poszczególnych okręgów górniczych przedstawia się w roku 1932 jak następuje:

ropa

Okręg Jasło	9.582 cystern
„ Drohobycz razem	42.072 „
z czego na Borysław 33.029	
Okręg Stanisławów	4.014 „

ogólna produkcja ropy 55.668 cystern

gaz	
Okręg Jasło	86,347.000 m ³
Drohobycz	302,575.000 „
z czego na Borysław 186.764	
reszta na Daszawę, oraz	
niewielka ilość na Rypne.	
Okręg Stanisławów	48,008.000 „
ogólna produkcja gazu	436,930.000 m ³
gazolina	
Okręg Jasło	252 cystern
„ Stanisławów	303 „
„ Drohobycz	3.326 „
ogólna produkcja gazoliny	3.881 cystern

Obszar bezpieczeństwa.

W tem miejscu muszę zaznaczyć, że „obszar bezpieczeństwa“ nie pokrywa się w zupełności z górniczym okręgiem jasielskim, gdyż przestrzeń tego obszaru ograniczona jest od zachodu rzeką Dunajcem do Nowego Sącza, od południa linią kolejową Nowy Sącz — Grybów — Jasło — Krosno — Sanok — Ustrzyki — Chyrów, a od wschodu linią kolejową Chyrów — Przemyśl.

Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z marca r. 1928 i dodatki z r. 1929 unormowały, jak wiadomo, przepisy, odnoszące się do popierania tych gałęzi przemysłu, których rozwój pożądanym jest dla interesów obrony Państwa. Postanowieniami więc temi objęty został również cały przemysł naftowy. Niestety ograniczenie podstawy „obszaru bezpieczeństwa“ linią kolejową odsunęło poza ten obszar szereg kopalń zarówno ropnych jak i gazowych, jak też i niektóre rafinerje, leżące na południe od tej linii. A właśnie statystyka ostatnich lat wykazuje, że na południe od linii kolejowej wzrasta i intensywność wierceń i produkcja ropy, bo kiedy w r. 1927, t. j. przed wejściem w życie wyżej wymienionych rozporządzeń, na północ od linii kolejowej, t. zn. w obszarze „trójkąta bezpieczeństwa“ produkcja wynosiła 4.550 cystern ropy, a metrów odwiercono przeszło 11.000, to na południe od tej linii, w tymże r. 1927 produkcja wynosiła 3.710 cystern ropy, a odwiercono metrów przeszło 18.000. Już jednak w r. 1931 obraz się zmienia i na północ od linii kolejowej notujemy produkcję 3.800 cystern przy odwierceniu 12.000 metrów, zaś na południe od linii kolejowej 5.960 cystern przy odwierceniu 15.500 metrów.

Z zestawienia powyższego wynika, że od czasu ogłoszenia rozporządzeń przesunął się faktyczny obszar naftowy, który decyduje o produkcji Zagłębia zachodniego, na południe od linii kolejowej. Należałoby więc, o ile względy strategiczne na to pozwalają, przesunąć obszar bezpieczeństwa na południe od linii kolejowej, jeśli już nie do południowej granicy Państwa, to przynajmniej do linii, pociągniętej od stacji kolejowej Grybów wzdłuż szczytów jak: Chełm, Magura, Dania, Hyrowa, Bukowica i Mar-

kowska, a w końcu pasmem od Ryt aż do gościńca Smolik—Lutowiska. W sprawie tej wniesiono już cały szereg memoriałów i o ile nam wiadomo, sfery wojskowe odnoszą się przychylnie do powyższego problemu.

Podnoszę ten moment dlatego, iż — jak z późniejszych wywodów wynika, — koniecznym jest przedsięwzięcie wszystkiego, co wpłynąć może na rozwój kopalnictwa naftowego, a rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, odnoszące się do „trójkąta bezpieczeństwa“ przewiduje właśnie szereg ułatwień, które przyczynić się mogą do powiększenia produkcji.

Przemysł rafineryjny.

Także przemysł przetwórczy (rafineryjny) koncentruje się w pasie podkarpackim, z wyjątkiem czterech rafinerji, a to: w Czechowicach, Trzebini, Dziedzicach (częściowo zdemontowana) i na Zniesieniu obok Lwowa.

Na „obszarze bezpieczeństwa“ leżą następujące rafinerje: w Gliniku Marjampolskim, w Libuszy, w Jasle, w Jedliczu (leżąca na granicy „obszaru bezp.“), w Krośnie (częściowo unieruchomiona), w Ustrzykach, jak również szereg małych rafinerji.

Zdolność przerobcza wymienionych rafinerji wynosi 2.600 cystern miesięcznie.

Na zachód od „obszaru bezpieczeństwa“: poza małą rafinerją w Stróżach, znajduje się rafinerja w Limanowej, w Trzebini, w Czechowicach.

Zdolność przerobcza 2.400 cystern miesięcznie.

Na wschód od „obszaru bezpieczeństwa“: znajduje się w Drohobyczu kilka małych, oraz 4 wielkie rafinerje, z których największa „Polmin“ P. F. O. M., druga z rzędu pod względem wielkości „Galicia“, „Nafta“, „Dros“ oraz we Lwowie „Gazy“.

Zdolność przerobcza 3.250 cystern miesięcznie.

Na dalszym wschodzie znajduje się kilka małych rafinerji, a to w Bolechowie, Krechowicach, Stanisławowie, oraz najbardziej na wschód położona rafinerja w Nadwórnej.

Łączna zdolność przerobcza wszystkich wielkich rafinerji wynosi 8.250 cystern miesięcznie.

Zdolność przerobcza wszystkich małych, szczegółowo niewymienionych rafinerji wynosi 810 cystern miesięcznie.

Gaz ziemny jako źródło energii.

Zachodnie zagłębie naftowe posiada poważne znaczenie nie tylko jako obszar produkujący ropę. W zagłębiu tem posiadamy bowiem niezmiernie bogate i niezupełnie wykorzystane kopalnie gazu ziemnego, będącego — jak wiadomo — znakomitym materiałem opałowym. W zagłębiu tem, względnie w jego pobliżu, zakładaćby tedy należało fabryki przemysłu wojennego, oparte na tanim i praktycznym opale gazowym, dostawa bowiem tego opalu, w przeciwieństwie do innych źródeł energii byłaby przed ewentualnymi atakami lotniczymi najlepiej zabezpieczona, z tego choćby po-

wodu, ponieważ produkcja gazu rozłożona jest na wielką ilość otworów wiertniczych, a rurociągi ukryte są głęboko pod ziemią.

*

Nawiązując do sprawy rozwoju produkcji przemysłowej w pobliżu zachodniego zagłębia naftowego wspomnieć muszę o Państwowej Fabryce Przetworów Azotowych w Mościcach, dla której zarówno opał jak i surowiec sprowadzany być musi obecnie z najbardziej pod względem strategicznym zagrożonego obszaru, mimo, iż gaz ziemny zastąpićby mógł z korzyścią zarówno węgiel, jak i koks dowożony, obecnie koleją.

Projekt budowy gazociągu do Mościc był w r. 1929 zupełnie opracowany. Niestety pewne czynniki odrzuciły bardzo korzystną ofertę kapitału zagranicznego i plan ten, tak ważny dla zapewnienia stałego ruchu tej najważniejszej fabryki przetworów azotowych w Polsce, został poniekąd.

Kapitałiści zagraniczni, którzy wówczas gotowi byli włożyć w to przedsięwzięcie kilkanaście milionów złotych, — wycofali się później z powodu ogólnego kryzysu.

Produkty naftowe.

Przechodząc obecnie bezpośrednio do kwestji znaczenia przemysłu naftowego dla obrony Państwa, pozwolę sobie stwierdzić, że nie wszyscy zdajemy sobie sprawę jak wielkie jest znaczenie produktów naftowych, i z tego także, że w chwili zbrojnego zatargu każdy produkt naftowy jest ważny dla prowadzenia akcji wojennej. Niektórych z tych produktów nie można

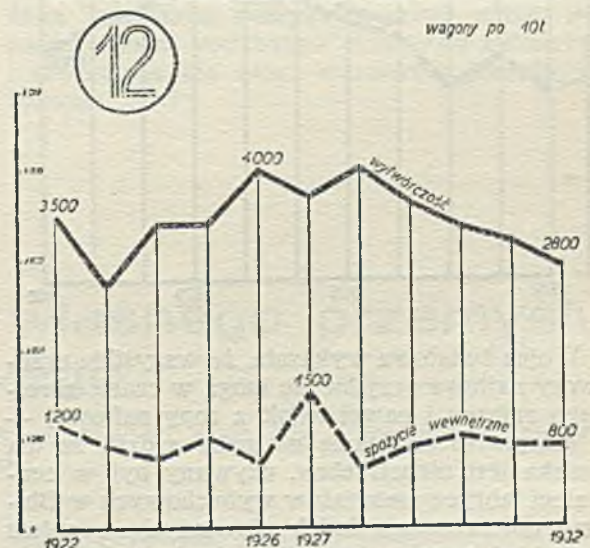
W dalszym ciągu niniejszego referatu omówimy kolejno wszystkie najważniejsze produkty naftowe ze stanowiska zapotrzebowania wojennego, pozostawiając na koniec materiały napędowe.

Smarów produkuje Polska w tej chwili około 5.000 wagonów rocznie. Normalne zapotrzebowanie smarów nie przekracza 40% ich wytwórczości, jednak już wojna bolszewicka wykazała, że w czasie działań wojennych zapotrzebowanie to wzrasta tak gwałtownie, iż zachodziła już wówczas obawa braku smarów specjalnie dla lotnictwa i automobilizmu, nie mówiąc już o zwiększeniu zapotrzebowania smarów dla kolei. Niejeden z nas pamięta z czasów wojny światowej katastrofalny brak smarów w Austrii i w Niemczech, gdzie tylko wskutek braku tego produktu ograniczano ruch pociągów, wzmagając tem samem istniejące już trudności komunikacyjne.

Szczególnie zwrócić należy uwagę na oleje lotnicze i samochodowe, produkcja bowiem nasza w obu tych gatunkach jest ze względu na specjalne wymogi stawiane tym produktom dość ograniczona.

Drugim po smarach produktem, którego w czasie wojny zastąpić nie można, to parafina i świece parafinowe.

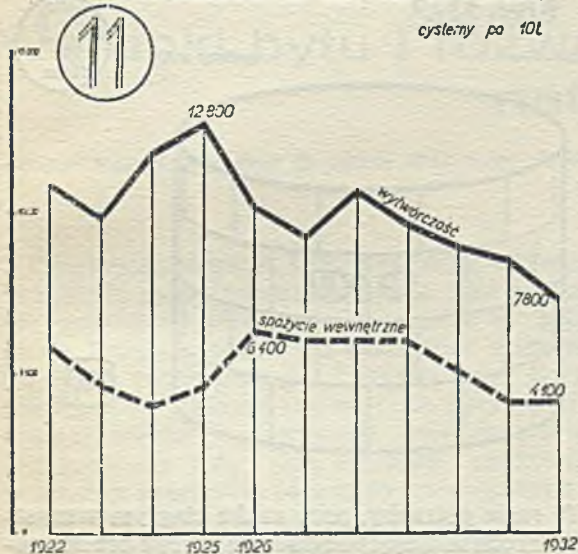
WYTWÓRCZOŚĆ I SPOŻYCIE PARAFINY.



Przykładowo tylko przytoczę, że w czasie wielkiej wojny, w Austrii w początkowym okresie, kiedy istniały jeszcze zapasy parafiny, a w armjach sprzymierzonych przez cały czas wojny, konsumował każdy żołnierz po dwie świece miesięcznie. W ten sposób zużycie parafiny na świecie tylko dla armji wyniosłoby około 25 wagonów miesięcznie. Ponadto wielkie ilości parafiny zużywają fabryki materiałów wybuchowych dla celów izolacyjnych, przy opakowaniu i t. p.

Wojna światowa wykazała, że już w krótkim czasie zaczyna brakować całego szeregu artykułów pierwszej potrzeby, i że przemysł pracować musi namiastkami. I tak już w drugim roku

WYTWÓRCZOŚĆ I SPOŻYCIE SMARÓW.

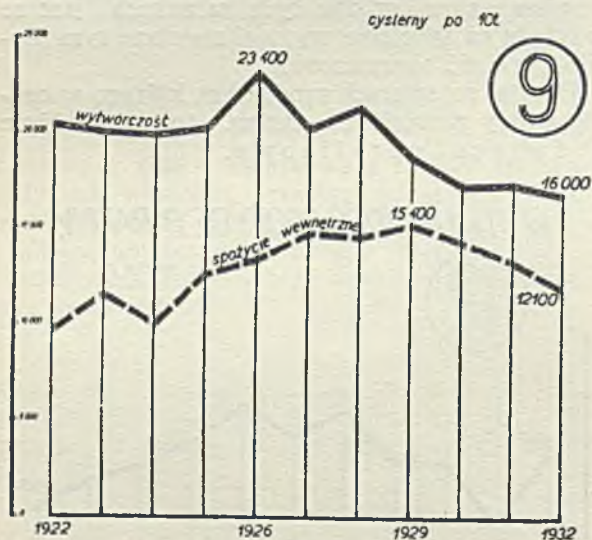


wogóle zastąpić namiastkami, — bo smary np. ani parafina nie dadzą się niczem zastąpić, tembardziej, że temi właśnie produktami zastępować musimy szereg innych, których zapotrzebowanie w czasie wojny gwałtownie wzrasta.

wojny światowej zabrakło z pośród surowców, tłuszczów dla fabrykacji mydła. I tu zastosowano parafinę, którą utleniało według patentu Schichta, znanego fabrykanta mydła. Ponieważ i parafiny w krótkim czasie było zamało — musiały rafinerje nafty wytwarzać kwasy naftenowe i sulfokwasy, z których wytwarzano mydło. Głównym odbiorcą mydła naftenowego o bardzo przenikliwym zapachu, były armie walczące na wschodzie i na południu, gdyż mydła te mają tę zaletę, iż niszczą wszystkie pasorzytnicze owady.

Do produktów, których zastąpić nie można, zaliczyć należy naftę dla celów oświetlenia. Zapotrzebowanie tego produktu jest w czasie wojny niewątpliwie znacznie wyższe jak normalnie, a tymczasem już dziś, pomimo spadku konsumpcji, stoimy prawie na granicy wytwórczości.

WYTWÓRCZOŚĆ I SPOŻYCIENIE NAFTY.



Wojna światowa wykazała, że wszystkie przetwory naftowe przydać się mogą w czasie zbrojnego zatargu i nawet asfalt z ropy naftowej — o którym to produkcie możnaby sądzić, że dla wojska jest niepotrzebny, używany był w centralnej fabryce materiałów wybuchowych w Blumau do zalewania kulek ołowianych, a potem nawet szklanych w granatach i szrapnelach.

Materiały napędowe.

A teraz zastanowić się należy, w jaki sposób pokryć może nasz przemysł wojskowe zapotrzebowanie materiałów pędnych, t. j. benzyny i gazoliny w czasie zbrojnego zatargu. Podkomisja Energetyczna Komisji Ankiety dla badania przemysłu (r. 1927/28) ustaliła zapotrzebowanie wojskowe benzyny i gazoliny na czas wojny w następujący sposób:

dla celów lotniczych:

benzyny rafinerijnej (t. zw. straight-run) 15%, gazoliny 50%;

dla samochodów wojskowych:

benzyna rafin. 60%, całą benzynę krakową oraz 30% gazoliny;

dla celów przemysłu, i to przeważnie przemysłu wojennego:

25% benzyny straight-run, 25% gazoliny,

opierając się na danych z lat 1927 i 1928, kiedy produkcja, jak wynika z tabeli, wynosiła około 12.000 cystern.

Produkcja ropy, benzyny oraz gazoliny w całej Polsce.

Rok	Ropy	Benzyny	Gazoliny	Razem	Konsumpcja krajowa
1920	76.482	7.690	59	7.749	5.106
1921	71.075	6.174	66	6.240	2.116
1922	71.306	7.984	92	8.076	2.055
1923	73.714	8.322	79	8.401	2.169
1924	77.117	9.109	343	9.452	1.786
1925	84.179	9.657	979	10.636	3.281
1926	79.583	9.324	1.804	10.128	3.288
1927	72.259	9.028	2.500	11.528	5.047
1928	74.291	9.675	3.280	12.955	7.231
1929	67.469	10.212	3.450	13.662	8.943
1930	66.276	12.135	3.852	15.987	9.738
1931	63.028	10.331	4.096	14.427	8.239
1932	55.668	9.052	3.881	12.933	7.061

Zapotrzebowanie wojska opierała Komisja Ankiety na danych z wojny bolszewickiej (w r. 1920, oraz na doświadczeniach z czasów wojny światowej, przyjmując normalny wzrost wytwórczości benzyny oraz gazoliny.

W r. 1932 cała wytwórczość benzyny¹⁾ wraz z gazoliną wynosiła tylko 12.933 wagonów, przy produkcji 55.500 wagonów ropy surowej.

ZAPASY ROPY NA KOPALNIACH W LATACH

1918 i 1932

Borysław

cysterny po 10l.



W razie potrzeby, przy ruchu ciągłym (wszystkich trzech istniejących obecnie fabryk crackingowych, — mogłaby produkcja benzyny wzrosnąć maksymalnie o 10%, licząc w stosunku do dzisiaj wytwarzanej benzyny. Produkcję benzyny rafinerijnej (straight-run) podnieśćby można

¹⁾ Patrz str. 201 wykres 8.

również o parę procent przez zastosowanie we wszystkich zakładach najnowszych urządzeń dystrylacyjnych, co stałoby się jednak musiało kosztem nafty, której — jak wspomniałem — nadmiaru nie posiadamy.

Jak z powyższego widzimy, pochłaniania zapotrzebowanie wojenne całą naszą normalną produkcję benzyny, a w razie zagrożenia — choćby części naszych okręgów kopalnianych, może już dziś, przy produkcji 55.000 wagonów ropy, zabraknąć benzyny i gazoliny dla celów wojskowych, nawet w wypadku, jeżeliby produkcja nie spadła nawet poniżej poziomu r. 1932.

Jako kwestję częściowo odrębną omówimy jeszcze sprawę materiałów zastępujących benzynę. W rachubę wchodzi tutaj benzol i spirytus odwodniony, surówka bowiem (spirytus surowy) nie nadaje się do napędu motorów lotniczych i samochodowych, ani jako paliwo samoistne, ani w mieszankach. W pierwszym bowiem wypadku motory wymagałyby zasadniczej przeróbki i tak przerobione nie mogłyby już być napędzane benzyną czystą, ani mieszankami normalnymi, do produkowania zaś mieszanek bez zastosowania specjalnych materiałów wiążących i homogenizujących surówka również się nie nadaje.

Pozostaje zatem jeszcze benzol i spirytus odwodniony.

Jedno i drugie paliwo nie budzi już obecnie pod względem technicznym poważniejszych wątpliwości, biorąc jednak pod uwagę względy strategiczne, przypominąć należy, że cała produkcja benzolu skoncentrowana jest na Górnym Śląsku w pobliżu granicy niemieckiej.

że zatem benzol ten nie może poważnie wchodzić w rachubę, nieznaczne zaś jeszcze jego ilości, wytwarzane w gazowniach rozrzuconych na całym obszarze Państwa, konieczne będą dla celów chemicznych.

Pewne wątpliwości budzi również bezpieczeństwo produkcji spirytusu odwodnionego, bo chociaż surówka wytwarzana jest w kilkuset gorzelniach na całym obszarze Rzeczypospolitej, to jednak odwadnianie surówki skoncentrowane jest w dwóch, względnie trzech miejscach, leżących częściowo poza „obszarem bezpieczeństwa“.

Powracając do naszych wywodów co do zapotrzebowania produktów naftowych na wypadek działań wojennych, stwierdzić należy, iż utrzymanie dzisiejszej produkcji, a nawet zwiększenie jej, jest koniecznością z punktu widzenia obrony Państwa, import bowiem z powodów znanych i dla każdego fachowca zrozumiałych nie może poważnie wchodzić w rachubę.

*

Znaczenie własnej produkcji naftowej na wypadek wojny jest rzeczą stwierdzoną i żadnej wątpliwości nie ulega. Przemysł naftowy znajduje się dzisiaj w położeniu niezwykle krytycznym, a grożące mu obecnie obciążenia mogą być początkiem końca jego istnienia. Stwierdzam tedy z całym naciskiem, że jedyną racjonalną polityką z naszej strony jest podtrzymanie rodzimego przemysłu naftowego i stworzenie dla niego warunków pomyślnego rozwoju.

Dr. Ignacy WYGARD

Lwów

Warunki bytu i rozwoju własnego przemysłu naftowego

Referat wygłoszony dnia 25 marca 1933 r. na Ankiecie Naftowej zwołanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie.

Omawiając warunki bytu i rozwoju własnego przemysłu naftowego deklaruję się, jako zwolennik gospodarki planowej. Przyznając w takim planie Państwu wpływ na zasadnicze zagadnienia życia gospodarczego, i przywiązując do tej roli Państwa wielką wagę w sensie pozytywnym i negatywnym, rozpoczynam swój referat od zanalizowania roli, jaką Państwo odgrywało w naszym przemyśle od czasów powojennych.

Braki i błędy polityki naftowej.

Jeślibym oficjalną politykę naftową miał scharakteryzować w kilku słowach, powiedziałbym, że była to polityka odruchów, a nie ruchów celowych. Odruchowem, pierwszym ważnym zarządzeniem o charakterze pu-

bliczno-prawnym było zarządzenie likwidacji kapitałów Państw centralnych w przemyśle naftowym. Rezultat: kapitaliści obcy sprzedali tanio swoje polskie walory naftowe innym obcym kapitalistom, a Polska nie zyskała na tem nic, może nawet w wielu wypadkach straciła. Zwolniony, a przyzwyczajony do pracy w nafcie kapitał niemiecki ożywił wiertnictwo w Niemczech, doprowadzając do znacznego powiększenia niemieckiej produkcji ropy, mimo utraty Alzacji.

Nie mówiąc już o lepszych, czy gorszych kwalifikacjach przemysłowych obcych kapitałów, wydaje mi się z ogólnego punktu widzenia niekorzystne wypłoszenie z kraju kapitałów, pochodzących z obozu politycznie nieprzyjawnego. Raczej zwiążanie tego kapitału z naszym dobro-

bytem, z naszym interesem ekonomicznym wy-
daje mi się pożądane. Wy tłumaczenie niezrozu-
miałej pobłażliwości, ba nawet życzliwości ze
strony państw aljanckich dla ekonomicznej i po-
litycznej zaborczości niemieckiej, znaleźć może-
my w tem, że Niemcy potrafili w sposób nie-
zwyczajnie sprytny zaangażować u siebie kapitały
swoich lwrogów.

Szkodliwa akcja przeciwko wszelkim obcym
kapitałom była prowadzona w przemyśle nafto-
wym nieraz z poparciem sfer oficjalnych, pod-
czas gdy równocześnie zarówno Rząd, jak i pra-
sa, dająca wyraz opinii publicznej, przychylnie
zapatrywały się na inwestycje obcych we
wszystkich innych dziedzinach przemysłu.

Dlaczego w nafcie było inaczej? Inaczej niż
w węglu, elektryczności, przedsiębiorstwach uży-
teczności publicznej i t. p.?

O ile chodzi o przemysł naftowy, byłaby akcja
taka zrozumiała, gdyby polityka oficjalna pro-
wadziła równocześnie do kapitalizacji w tym
przemysle, gdyby więc umożliwiała taką jego
rentowność, że sam z siebie mógłby się dalej
rozвивać, a rozwijać się to w naszym znaczeniu
wiercić, i rozszerzać swoją bazę surowcową.
Tak jednak nie było. Polityka oficjalna przez
szereg zarządzeń odruchowych sprowadziła kom-
pletne wyczerpanie naszego prze-
mysłu, wyczerpanie ze wszystkich rezerw,
a nawet konsumowanie własnej substancji.

W pierwszych latach naszej niepodległości nafta
nasza uważana była za podkład walutowy.
Wyszły znów zarządzenia odruchowe, zastrzeżenie
się ręką przed uderzeniami młota. Stworzono
Państwowy Urząd Naftowy (P. U. N.), a w związku z nim cały szereg
ograniczeń wywozowych i przepi-
sów dewizowych, doprowadzając do tego,
że w okresie największej haussy otrzymy-
waliśmy za dziesiątki tysięcy cystern wywiezio-
nych produktów naszych nieledwie grosze przez
kompensatę z kontyngentami importowemu
potrzebnych, czy niepotrzebnych materiałów,
czy też w przeliczeniu walutowem Polskiej Kra-
jowej Kasy Pożyczkowej.

Przez szereg ograniczeń straciliśmy na
zawsze rynki naturalne, jak np. węgier-
ski, do którego mimo ówczesnego stanu wojen-
nego między Węgrami a Rumunją dopłynęły pro-
dukty rumuńskie i tam się trwale usadowiły.
Straciliśmy trwale rynek czechosłowacki z po-
wodu błędnej polityki ropnej; ustawa „Lex Dia-
mand“ nie pozwoliła na wywóz ropy do Czecho-
słowacji, której właścicielami były rafinerje cze-
skie, posiadające u nas kopalnie. Spowodowało to
zaniechanie zainteresowania kapitału czeskiego w na-
szym kopalnictwie naftowym i nastawienie cze-
skich rafinerji na import ropy innego pochodze-
nia.

Te rezultaty działalności eksportowej instytu-
cji P. U. N. warto sobie uprzytomnić w chwili
powstawania przymusowej organizacji eksportowej
„Polskiego Eksportu Naftowego“ (P. E. N.).
Do działalności P. U. N. należało jeszcze ustala-
nie cen maksymalnych w kraju, które ustalano

bardzo nisko w stale dewaluujących się markach;
zlikwidowano w ten sposób zapasy produktów
naftowych prawie za darmo, w imię polityki nie-
przemysłowej, lecz prokonsumenckiej, która
z małą przerwą za czasów Ministra Kwiatkow-
skiego, przetrwała aż do dnia dzisiejszego; Mini-
sterstwo Skarbu chwaliło się w Sejmie, że oszczęd-
dziło konsumantom na przemyśle naftowym,
a więc zabrało temu przemysłowi, 60 milionów.

A chcielibyśmy, aby opinia publiczna zrozu-
miała, że ropa naftowa musi być droga, musi
sobie uświadomić to tak samo, jak to, że zboże
musi być drogie, co rozumie nawet ten, kto
chleb kupuje; musi to sobie uświadomić społe-
czeństwo dlatego, bo inaczej źle będzie nie tylko
przemysłowi naftowemu, lecz społeczeństwu,
które przemysł naftowy chce posiadać.

Rozporządzenie o sekwestrze wszyst-
kich cystern, którego pierwszym skutkiem
był długotrwały chaos transportowy — odebra-
nie firmom możliwości wykonania na czas umów
już zawartych, a następnie bardzo wielkie utrud-
nienia przy wymianie cystern, znajdujących się
zagranicą, naraziło przemysł na bezpowrotną
stratę; wymiana cystern do dzisiaj nie została
w zupełności przeprowadzona.

Ustawa o podatku majątkowym wy-
różniła z pośród wszystkich innych znów prze-
mysł naftowy, obciążając go specjalną daniną
dodatkową. Niedługo później przychodzi ustawo-
we obciążenie wysokim podatkiem rentowym
bruttów naftowych, — ustawa o pozorach słusz-
ności, w praktyce jednak zwracają się przeciwko
kopalnictwu naftowemu, na którym właściciele
terenów „odbijają się“ w różnych formach, czę-
sto jeszcze mniej dogodnych, niż dytychczasowe
brutta.

Podatek obrotowy wynosi od wszel-
kich surowców 1%, wyróżniony jest jednak su-
rowiec ropny, od którego wynosi 2%.

Patenty przemysłowe nie uwzględ-
niają w przemyśle naftowym takich różnic, jak
między produkcją jednej a 699 cystern ropy.

Wszystko to sprowadziło stan rozpaczliwy,
którego grozę uświadomił sobie pierwszy
Minister Kwiatkowski w r. 1927-ym,
i stworzył w porozumieniu z wielkim przemy-
slem pierwszy „plan 5-cioletni“, realizowany
w Syndykacie Przemysłu Naftowego przez męż-
ów zaufania Rządu, najpierw Prof. Pilata, a po-
tem obecnego Ministra Boernera.

Plan 5-cioletni Ministra Kwiatkowskiego nie
został zrealizowany w całości z różnych nie-
przewidzianych przyczyn, jak niemożności uję-
cia czystej produkcji, niemożności ukrócenia
szkodliwej — przez uchylanie się od eksportu —
ekspansji małych rafinerji i gazolmiarń niezor-
ganizowanych, a wreszcie z powodu gwałtowne-
go załamania się konjunktury eksportowej.

Powstała sytuacja, w której korzyści ochrony
celnej z jednej strony, a ciężary eksportowe
z drugiej strony, były tak nierównomiernie roz-
łożone, że należało się spodziewać każdej chwili
pęknięcia organizacji syndykackiej.

Aktualne plany Rządu w zakresie organizacji.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu orjentowało się znakomicie w tej sytuacji i w trzecim roku życia Syndykatu nawiązało kontakt tak z wielkim przemysłem, jak i czystą produkcją, a wreszcie i z małymi rafinerjami, z zamiarem doprowadzenia do jednolitej organizacji, zbudowanej na zasadach bezwzględnej sprawiedliwości ekonomicznej, bez żadnych przywilejów dla jakiegokolwiek grupy, jednakże z podkreśleniem pozycji wytwórców surowca.

Ciągnące się przez szereg miesięcy pertraktacje nie prowadziły do celu z powodu wielkiej sprzeczności interesów, wobec czego Rząd wnosi do Sejmu projekt ustawy o uregulowaniu stosunków w przemyśle naftowym, dając mu następujące uzasadnienie:

1) Że utrzymanie przemysłu naftowego i jego rozwój leży wybitnie w interesie państwowym, w epoce motoryzacji całego życia, tak ze względu na samowystarczalność gospodarczą w czasie pokoju, jak i zwłaszcza podczas wojny, oraz ze względu na bilans handlowy — tego dowodzić nie trzeba.

2) Kryzys strukturalny wynika z dwóch przyczyn: a) z wyczerpywania się bogatego złoża borysławskiego, na którego miejsce nie zdołano dotąd odkryć złoża dostatecznie bogatego, i b) z braku stosownego powiązania organizacyjnego poszczególnych działów przemysłu.

3) Szereg przedsiębiorstw rafineryjnych, należących do Syndykatu, pogłębia przesilenie w przemyśle, ponieważ lokuje swoje produkty wyłącznie w kraju, nie ponosząc ciężarów, wynikających z deficytowego eksportu. Jedynym środkiem uchronienia się od chaotycznych stosunków, które zagrażają przemysłowi, jest organizacja, obejmująca wszystkie działy przemysłu i wszystkie zakłady.

Ustawa wychodzi w formie zupełnie zmienionej; podkomisja sejmowa wprowadza, a Sejm następnie uchwała dodatkowe postanowienia kazuistyczne, pożyteczne może dla ochrony grupowych interesów, utrudniające jednak, a może uniemożliwiające generalne załatwienie problemu.

Dowodem sprzeczności z intencjami Rządu jest nie tylko projekt rządowy i jego motywacja, ale i przemówienie sejmowe Przemjera Prystora, w którym wyraźnie stwierdził, że najbardziej ujemną stroną karteli, — jest konieczność oparcia kalkulacji ceny na kosztach najgorzej pracujących i najgorzej urządzonych przedsiębiorstw, które są zbyt słabe.

Po kilku latach świadomej polityki nastąpił więc znów okres nieskoordynowanych odruchów, zapoczątkowanych tą ustawą, która wypaczając wolę oficjalnych twórców projektu, podkopowała fundamenty, na których Ministerstwo Przemysłu i Handlu wybudować chciało wielki gmach kompletnej organizacji naszego przemysłu.

Rozporządzenie eksportowe z października 1932 r. było już konsekwencją nastawienia, jakie dała ustawa, a wszelkie pozostałe jeszcze

szanse organizacyjne rozbite ostatecznie zostały przez: zmuszenie przemysłu naftowego do odbioru spirytusu, obciążenie na rzecz funduszu drogowego i żądanie obniżki cen; trzy fakty, niewątpliwie sprzeczne z intencjami resortu, do którego przemysł naftowy należy, nie rozumiałe nie tylko dla znajdującego się w ciężkiej opresji przemysłowca naftowego, lecz dla każdego, kto zechce bezstronnie przyjrzeć się bilansowi przemysłu naftowego i szkodom, wyrządzonym z jednej, a korzyściom, jakie uderzenie w przemysł naftowy przynieść mogą rolnictwu, drogom polskim i konsumentowi z drugiej strony.

Nieprzychylna opinia, jej przyczyny i skutki.

Warto się przez chwilę zastanowić nad tem, gdzie leży przyczyna tego — jak widać z rezultatów — nieprzychylnego nastawienia dla przemysłu naftowego. Bo przecież ten łańcuch nieszczęść nie może być rzeczą czystego przypadku.

1) Nie da się zaprzeczyć, że opinia, jaką się przemysł naftowy cieszy w społeczeństwie, nie jest dobra. Wynika to głównie z niepotrzebnego wywlekania przez poszczególne grupy i sporów domowych na forum publiczne. Przypomina to historię z zegarkiem, który ukradziono panu X. Zanotowała to kronika policyjna, a potem mówiono, że p. X miał coś do czynienia z policją. To samo z przemysłem naftowym. Społeczeństwo nie orientuje się, kto, gdzie i jak, ale wiadomo, że z przemysłem naftowym coś tam nie jest w porządku i ktoś kogoś ograbia.

2) Na terenie całej Polski — poza Małopolską — przyzwyczało się społeczeństwo z czasów przedwojennych, traktować przemysł naftowy, jako przemysł obcy. Dotyczy to specjalnie Warszawy, która myśląc o nafcie raczej myśli o Kaukazie, a nie o Borysławiu. Nie zakorzeniła się ostatecznie jeszcze świadomość, że przemysł naftowy, to przemysł polski, nasz własny.

Wystarczy, abyśmy powołali się na obraz tej sali. Skonstatujemy, że — pomimo tego — iż zaproszenia, bardzo liczne, zostały rozesłane przez Izbę Przemysłowo-Handlową, niewiele jest tu takich, którzy nie są ściśle związani z interesami naftowymi. Konstatujemy ponadto, że nawet ci co obecni byli przedpołudniem poszli, co dowodzi wyraźnie braku obywatelskiego zainteresowania przemysłem naftowym.

3) Wielką szkodę przynosi przemysłowi naftowemu, zwłaszcza o ile chodzi o wszelkie obciążenia, legenda, o jego wielkim bogactwie. O nafciarzu mówi się tak, jak o poszukiwaczu złota lub djamentów, i rzeczywiście w dobrych czasach nieraz przez noc z biedaków ludzie stawali się bogaczami. Dziś to ustało. Bogactwo zginęło, została legenda, która miałaby swą wartość, gdyby na jej podstawie zdołano zdobywać kredyty. W naszych warunkach ma ona tylko ujemne strony.

4) Legenda ta utrwałała się na skutek pewnej cechy nafciarzy. Cechą tą jest optymizm, graniczący z lekkomyślnością. Nafciarz niedostatecz-

nie broni się przed długami i ciężarami, gdyż liczy zawsze na jutro, które od razu postawić go może w szczęśliwej sytuacji. „Dowiercę i zapłacę“, — jak często słyszy się to zdanie. Ta mentalność jest powodem, dla którego przemysłowcy naftowi nie wołali nigdy dość głośno, kiedy naprawdę działa się im krzywda.

5) O ile zaś wołali i bronili się, to czynili to luzem, w najlepszym już wypadku w zgrupowaniach odrębnych. Niewątpliwie brak zmysłu społecznego, cechujący liczne jednostki każdej grupy interesów, a poza tem niechęć do kooperacji, poddyktowane egoistycznie odrębnymi interesami, uniemożliwiły trwałą współpracę całego przemysłu, jaka dla jego dobra jest nieodzowna.

6) Nasza obrona przeciw spirytusowi nie była przez społeczeństwo zrozumiana i spowodowała wrogi dla nas nastrój wśród rolnictwa, które jednakże reprezentuje 70% naszego społeczeństwa.

7) Najbardziej charakterystyczną cechą przemysłowców naftowych jest ich bystrość w krytyce i łatwość w opozycji, co w wielkiej mierze utrudniało wszelką pracę konstrukcyjną, tak czynników rządowych, jak i tych licznych reprezentantów przemysłu, którzy mieli świadomość, że bez celowej i trwałej organizacji, przemysł nasz pogrąży się w chaos, z którego może się go nie da już wyciągnąć.

Jakkolwiek z pewnością nie powiedziałem tu nic nowego, uważam, za rzecz konieczną ustawicznie wyraźne stwierdzanie tych faktów; w szczególności zaś musiałem je chronologicznie i ściśle ustalać w tem miejscu, skoro wypada mi jeszcze mówić o warunkach bytu i rozwoju własnego przemysłu naftowego.

Obecny stan przemysłu.

Fakty przezemnie przytoczone doprowadziły w konsekwencji do sytuacji, od jakiej uciec musimy, — stworzyły warunki, w jakich życie nasze jest niemożliwe; stąd wniosek oczywisty, że albo wszystko gruntownie zmienimy i naprawimy, albo też obecna ankieta będzie ostatnią, która się wogóle jeszcze problemem własnego przemysłu naftowego w Polsce zajmuje.

Oprócz momentów na wstępie naprowadzonych, charakteryzuje naszą sytuację mniejszy wprawdzie niż w innych dziedzinach gospodarczych, jednakże większy niż zagranicą spadek konsumpcji produktów naftowych, do czego zresztą walnie przyczynił się fundusz drogowy. Objaw ten spadku konsumpcji jest tem smutniejszy, ile że konsumpcja produktów naftowych w Polsce, nawet przy najwyższym napięciu, była niesłychanie mała w porównaniu z innymi państwami, i skoro się zważy, że nawet w ostatnich latach kryzysowych zużycie benzyny w krajach takich jak Francja, Anglja, Szwajcaria i Belgja mimo wszystko wzrosła, podczas gdy u nas poważnie spadała. Jak niska jest nasza konsumpcja, wystarczy porównać następujące dwie cyfry:

Niemcy posiadające zaledwie dwa razy tyle ludności co my, konsumują osiemnaście razy

więcej benzyny, my 8.000 cystern, a oni 144.000. W porównaniu z innymi krajami zachodnimi przedstawia się sytuacja dla nas jeszcze niekorzystniej.

Jeszcze bezpośrednio po wojnie wszystkie przedsiębiorstwa naftowe płaciły dywidendy, posiadały poważne konta bankowe, produkcję ropy w wysokości 820.000 tonn i zapasy ropy w ilości blisko jednorocznej produkcji. Dziś wszystkie przedsiębiorstwa naftowe są ciężko zadłużone, od szeregu lat mimo istnienia karteli nie płacą dywidendy, produkcja ropy spadła do 55.000 cystern, zapasy ropy nie przenoszą normalnie jednomiesięcznej produkcji; najsmutniejsze zaś to, że stan wierceń, a więc inwestycji, bez których żyć może ostatecznie każdy przemysł, bez których jednak, ze względu na ich charakter specjalny, nie może istnieć przemysł naftowy, — spadł w roku 1932 do stanu z przed lat trzydziestu.

Smutny nasz stan wynika ze zmniejszenia rocznych wpływów naszego przemysłu, które jeszcze w roku 1928 wynosiły 230 milionów złotych, a w roku 1932 spadły do 140 milionów złotych. Ubytek w ciągu dwóch lat 90 milionów złotych, dla przemysłu tak wyczerpanego, jak nasz, winien jednakże spowodować zamiast uderzeń, jakie go spotkały, pewną delikatność w traktowaniu jego spraw, tembardziej, że podnoszony przeciwko innym kartelom popularny zarzut sztywnych cen, nie może być podtrzymany w stosunku do przemysłu naftowego wobec tego, że w zmniejszeniu wpływów reprezentowany jest spadek cen o 34%.

Wszystko co się dzieje, co jest tak niezrozumiałe i co wydaje się — jak z różnych stron już stwierdzono — jakąś wielką omyłką, znalazłoby swoje proste wytłumaczenie, gdyby na nasz przemysł naftowy podpisano już oficjalnie wyrok śmierci, gdyby gdzieś „na górze“ postawiono krzyż nad jego istnieniem, a zaczęto wierzyć w benzol i w przemysł naftowy Rumunii. Są jednak wszelkie podstawy do twierdzenia, że wyrok śmierci nie podpisano. Przemysłowcy naftowi zawsze lekkomyślni, gdyż bez tego nie staliby się prawdopodobnie przemysłowcami naftowymi (szczególnie w naszych warunkach), nie przestają być optymistami; zawsze i ciągle wierzą, i nie bez obiektywnej racji, w wielkie bogactwa ropne naszej ziemi, i wierzą w to, że choroba wraz z wszystkimi komplikacjami przez jakie przemysł przechodzi, minie i musi minąć, jeśli tylko czynniki oficjalne zechcą uzgodnić między sobą terapie, usuną wszystkie przykrości, jakie w ostatnich czasach naprawdę przez omyłkę przemysł spotkały, i wraz z nim przystąpią do wspólnej pracy.

Istnienie warunków rozwoju przemysłu.

Mimo bardzo ciężkich warunków technicznych i gospodarczych, w jakich przychodzi naszemu przemysłowi pracować, posiada on wszelkie zasadnicze szanse rozwoju. Nasze wysokie koszty wydobycia można przy odpowiedniej polityce taryfowej wyrównać dzięki wyjątkowo korzystnemu położeniu geograficzne-

mu, jako że jesteśmy jedynym krajem produkcyjnym w Europie środkowej, i najbliższej Europy zachodniej, gdzie jednakże leżą wielkie centra konsumpcji. Ważnym tu jest silniejsze wykorzystanie terenów gazowych dla potania kosztów wierceń i produkcji, szczególnie w zagłębiach o szybach głębokich. Przy stworzeniu możliwych warunków pracy nie można wątpić o bliskiej rentowności przemysłu, chociażby z tego powodu, że już małe poprawienie koniunktury musi przy obecnym mizernym zapotrzebowaniu krajowym konsumpcją krajową gwałtownie rozszerzyć, gdyż nadrobić będziemy musieli wiele lat zacofania pod tym względem.

Rozwój ten będzie jednak tylko możliwy, jeżeli energia przemysłu będzie używana na zwalczanie tych wielkich trudności, jakie wiertnictwu stawia — natura, na zwalczanie trudności finansowych, które wobec sytuacji gospodarczej — stają się głównym problemem, — a nie na barykanie się z trudnościami, będącymi wynikiem tragicznych pomyłek i nieskoordynowanych odruchów.

Z chwilą zwiększenia rentowności nie ulega kwestji, że ilość metrów wierconych i szybów pionierskich zwiększy się w wielkim tempie, co pozwoli nam odkryć dziś jeszcze odłogiem leżące i nieznane tereny, pozwole nam odkryć nowy Borysław, który przecież nie może być jedynym wielkim skupieniem ropy na 1.000 kilometrowej przestrzeni od zachodniego brzegu Karpat aż do zagłębia rumuńskiego. Po odkryciu nowych takich złóż staniemy się znów naprawdę wielkim przemysłem i wtedy przy zmniejszonych znacznie, na wydobytą jednostkę kosztach eksploatacji, eksport nasz w znacznie mniejszym stopniu będzie interesem stratnym, będzie zaś bardzo poważną pozycją w naszym bilansie handlowym, a cała produkcja znów wielką pozycją majątku narodowego.

Płacone już dziś przez nas rocznie kolei 32 milionów złotych, tytułem przewoźnego i 24 milionów złotych samego tylko podatku konsumpcyjnego, zwiększą się niewątpliwie poważnie, pomnażając udział nafty po stronie dochodów w budżecie Państwa.

Konieczność planowej gospodarki naftowej.

Wszystko co powiedziałem teraz, to nie są prorocze fantazje, lecz logiczne wnioski, wynikłe z naszej rzeczywistości, zawsze z tym założeniem, że cała polityka Państwa nastawiona będzie w stosunku do przemysłu naftowego w tym kierunku, jaki przed chwilą nakreśliłem. Nawet w dzisiejszych czasach, w których niczego na dalszą metę przewidzieć nie można, nie można programów naftowych układać inaczej, jak na okresy długie. Jeśli zaś stwierdzimy tę tezę, a zdaje się, że pod tym względem panuje jednomyślność bezwzględna, to osuwamy się tęsamem z teoretycznym pojęciem gospodarki planowej, która w małym zakresie może mieć tak pozytywne zastosowanie, jak właśnie w naszym przemyśle.

Gospodarka planowa oparta o wieloletni program nie może być oczywiście tworem ani samego przemysłu, który nie rozporządza środkami władzy, mogącej wszystkie jego plany poprzeć lub przekreślić, ani nie może być tworem samej tylko władzy, bez narażenia się na niebezpieczeństwo wad aktu biurokratycznego. Bardzo ścisła, o wzajemne zaufanie, a przede wszystkim o wzajemne zrozumienie oparta kooperacja reprezentantów władzy i życia gospodarczego stworzyć może plan realny; wykonanie tego planu powierzyć należy samorządowi przemysłu naftowego, którego jedyną cechą przymusową winien być przymus przynależności organizacyjnej, a obrona interesu państwowego zagwarantowana przez właściwy nadzór. Plan taki przewidywaćby musiał w pierwszym rzędzie przywrócenie przemysłowi naftowemu tej równowagi, jaka przez szereg zarządzeń z ostatnich czasów została zwichnięta, — o czym szczegółowo mówiłem na początku mego referatu, i co podkreślili jednogłośnie moi poprzednicy.

Nie sądzę, by dla przemysłu naftowego wymagać należało jakichś specjalnych ulg lub szukać źródeł kapitału w funduszach publicznych, uważam jednakże za konieczne zrównanie przemysłu naftowego z innymi dziedzinami gospodarczymi przynajmniej o tyle, by przemysł naszego nie obciążały, ani na rzecz ogółu społeczeństwa, ani na rzecz innej gałęzi gospodarczej daniny takie, które tworzą jego specjalne privilegia odiosa. Plan naftowy nie mógłby się opierać zasadniczo na tezach innych, niż wyszczególnionych w motywach Rządu do projektu ustawy o uregulowaniu stosunków w przemyśle naftowym, podkreślających sprawiedliwe i równomierne rozłożenie korzyści ochrony celnej i ciężarów eksportowych na wszystkie przedsiębiorstwa, przy równoczesnym wysunięciu głównej tezy, to jest rozszerzenia bazy surowcowej.

Nie luję się co do tego, ażeby plan naftowy z przewidywanym przezemnie ściśmym określeniem roli Państwa i czynnika gospodarczego nie spotkał się zrazu z negatywnym nastawieniem tak po stronie sfer oficjalnych, jak i po stronie przemysłu, a głównym powodem takiego wyjątkowo może zgodnego stosunku negatywnego będą doświadczenia, zebrane przy tworzeniu przymusowej organizacji Polskiego Eksportu Naftowego. Współpraca czynnika oficjalnego z gospodarczym nie mogła jednak w tym wypadku być taką, jak jej się domagam i spodziewam przy realizacji pełnego planu naftowego, gdyż opierała się na fałszywej z gruntu podstawie, bo na zakwestjonowanej przez cały przemysł ustawie marcowej; ustawa ta równocześnie z nastrojem, który powstał przez posunięcia spirytusowe, funduszu drogowego i cennikowe, zatruła atmosferę wzajemnego zrozumienia i zaufania, bez których to czynników ani wydajna współpraca, ani doskonały efekt nie są możliwe.

Niewątpliwie nikt nie spodziewa się, abym w ramach referatu mógł dać szczegółową receptę, wedle jakiej plan naftowy winien być skon-

struowany. Zadanie to winno być spełnione przez Komisję, o której powołanie przemysł zwrócił się do Rządu. Przemysł prosił o poruczenie tej Komisji zbadania „nośności przemysłu“ i jego wytrwałości na wówczas planowane jeszcze uderzenia. Dziś należy rozszerzyć zadania tej Komisji; poza stwierdzeniem stanu faktycznego przez nawiązanie bezpośredniego kontaktu z przemysłem naftowym i poszczególnymi jego grupami i ścisłą współpracę z rzeczoznawcami, winna ona ustalić w czasie najkrótszym dokładną rolę, jaką zająć ma przemysł naftowy w przyszłości gospodarczej Państwa Polskiego i na tej podstawie wytknąć wyraźną linię polityki oficjalnej, do której przemysł nasz będzie się musiał przystosować, ale na której niezmiennosc będzie też mógł liczyć. A to jest najważniejsze.

Omawiając problem naftowy w ramach naszego życia gospodarczego, napisałem dwa i pół roku temu w „Polsce Gospodarczej“:

Komplikacje problemów naftowych i ich zacementowanie są tak duże, że prawie wątpić należy, czy jakakolwiek organizacja, obejmująca całokształt przemysłu, a mająca cechę trwałości powstać może w drodze dobrowolnej. Nie chciałbym w tym miejscu narazić się wyznawcom liberalizmu gospodarczego w jego dotychczasowych klasycznych formach. Nie można jeszcze mówić o nadchodzącej konieczności planowej gospodarki, uzgodnionej z Państwem, planowej gospodarki we wszystkich dziedzinach życia ekonomicznego, by nie być w związku z tem posądzony o propagandę socjalizmu państwowego; zdaje mi się jednak, że nie znajdziemy innego wyjścia z obecnego chaosu gospodarczego, jak przez zupełne zerwanie z systemem obecnych wahań między skrajnym liberalizmem, a etatyzmem, w których przemysł i handel odgrywa rolę piłki, rzucanej gwałtownie to w tę, to w inną stronę.

Zdaję sobie sprawę z tego, że proponując ingerencję Państwa w materji tak niesłychanie delikatnej, popełniam przestępstwo w stosunku do doktryny liberalnej, wyznawanej dotychczas przez kapitalizm współczesny. Do wniosku mego skłaniają mnie jednak dwa motywy: pierwszy, leżący w samym przemyśle naftowym, to jest obawa, że nieuregulowanie tej kwestji w powyższy lub podobny sposób prowadzi do chaosu, na

który pozwolić nie można, drugi, to przeświadczenie, że nawet skrajnych reprezentantów liberalizmu gospodarczego przestanie wnet razić wzmagający się wpływ państwa na problemy gospodarcze, skoro nikt z nich nie może nie przyznać, że światowa sytuacja gospodarcza wytrąciła ster z ręki przywódców kapitalizmu, którzy w sprzeczności ze swymi przekonaniem liberalistycznymi coraz częściej zwracają się do państwa, domagając się jego interwencji. Bo czemu innym są rosnące z dnia na dzień barykady celne, ochrona karteli, a nawet kartele przymusowe, ratowanie banków z funduszy publicznych i t. d. i t. d.?

Jeżeli stare formy zawodzą, to nie wolno zwalczać nowych, a wszystkie wysiłki należy zwrócić tylko w tym kierunku by nowym formom odebrać możliwie te złe strony, które przy ich wykonaniu uczyniłyby je nieznośnymi dla życia gospodarczego.

Droga wyjścia to oderwanie się od zagranicy, przeżywającej kryzys gospodarczy na tle zupełnie innym, stworzenie podstaw wzajemnego zaufania między życiem gospodarczym, a reprezentantami Państwa przez współpracę przy ułożeniu własnego polskiego programu planowej gospodarki. Taki polski plan, niemający nic wspólnego z systemem sowieckim, wykonywany pod kontrolą Państwa, przez nieniszczący indywidualnej inicjatywy samorząd poszczególnych dziedzin gospodarczych, oparty na ustawowym obowiązku organizacyjnym, jedynie — mojej zdaniem — może przynieść nam ratunek. W ramach tej organizacji naszej przyszłości gospodarczej widzę też miejsce dla przemysłu naftowego.

*

Dwadzieścia lat własnej pracy w przemyśle naftowym, a szczególnie obserwacje ostatnich dwóch lat naszego życia gospodarczego, przede wszystkim zaś problemu naftowego, utwierdziły mnie w tem przekonaniu, że to co powiedziałem dawniej, i dziś jest jedynym rozwiązaniem zasadniczym problemu naftowego.

Kardynalnym jednak postulatem jest szybkość działania; żadna zwłoka ani w decyzji, ani w wykonaniu nie jest dopuszczalna, jeśli nie chcemy stracić definitywnie tych szans, jakie dziś jeszcze niewątpliwie posiadamy.

Ankieta Naftowa

Dnia 25-go marca br. odbyła się, zwołana przez Izbę Przemysłowo Handlową we Lwowie Ankieta Naftowa przy licznym udziale reprezentantów władz i instytucyj państwowych, zrzeszeń i organizacyj naukowych i zawodowych oraz reprezentantów wszystkich ugrupowań przemysłu naftowego. Program Ankiety podaliśmy w poprzednim zeszycie naszego czasopisma. Wygłoszone w myśl programu referaty wysłuchane zostały przez uczestników Ankiety z wielkim zainteresowaniem, po referatach zaś rozwinęła się ożywiona dyskusja, w ciągu której oświetlone zostały najbardziej aktualne zagadnienia ze stanowiska zainteresowań poszczególnych ugrupowań przemysłu.

Większość referatów wygłoszonych na ankiecie zamieszczamy już w niniejszym zeszycie i wyjaśniamy, że w ciągu najbliższych dni ogłoszona zostanie przez Izbę Przemysłowo Handlową w osobnym wydawnictwie całość Ankiety, tj. wszystkie referaty i cała dyskusja wraz z przemówieniami powitalnymi i zamykającymi Ankiety. Do wydawnictwa tego dołączone zostaną w reprodukcjach wykresy¹⁾, opracowane na Ankiety przez Krajowe Towarzystwo Naftowe.

Poniżej przedstawimy w krótkości przebieg Ankiety. Szczegółowe omówienie jej wyników zamieszczone zostanie w najbliższym zeszycie po ukazaniu się całości Ankiety w wydawnictwie Izby Przemysłowo Handlowej.

Ankieta otwarta została przez Wiceprezesa Izby Przemysłowo Handlowej p. Sulimirskiego który poza tem przewodniczył obradom Ankiety w ciągu całego dnia. Do Prezydium zaproszeni również zostali wiceprezesa Izby pp. Chajes i Litwinowicz.

Przemówienia powitalne wygłosili: w imieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu dyr. Departamentu Górniczo-Hutniczego p. Czesław Peché, oraz w imieniu miasta Lwowa wiceprezydent miasta i poseł p. Zdzisław Stroński.

W ciągu przedpołudnia wygłoszone zostały referaty przez pp. dr. Wachtla, dr. Schaetzla i Kowalewskiego. Po referatach rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której udział wzięli dr. Kreisberg, dr. Wojciechowski, dr. Kielski, dyr. Schutzmanna, inż. Szczepanowski, dr. Wygard, dr. Rosenberg, inż. Sulimirski, dr. Schaetzel i dyr. Kowalewski. W dyskusji tej omówione zostały szczegółowo sprawy eksportu produktów naftowych, wartość i znaczenie marcowej ustawy naftowej, kwestja cen produktów naftowych,

sprawa małych rafinerij outsiderskich, sprawy czystych producentów, sprawa nadmiernej ceny gazu w zagłębiu borysławskim, oraz najszerzej może sprawa znaczenia kartelu naftowego i jego polityki.

W ciągu popołudnia wygłosili referaty pp. Szlemiński, dr. Mikucki, dr. Kozicki i dr. Wygard.

W dyskusji zabierali głos pp. gen. Szeptycki, inż. Szydłowski, Prez. Mikuli i inż. Szczepanowski. W trakcie ożywionej dyskusji omówione zostały sprawy poruszone w referatach ze szczególnem uwzględnieniem znaczenia przemysłu naftowego dla obrony Państwa, stosunku Syndykatu Przemysłu Naftowego do małych rafinerij, ustosunkowanie się producentów czystych do ustawy marcowej i t. p.

Dyskusja zakończona została dłuższem przemówieniem p. Dyr. Pechego, który szczegółowo oświetlił historję i znaczenie ustawy naftowej dla przemysłu naftowego oraz stanowisko Rządu w odniesieniu do zagadnienia organizacji przemysłu, a w szczególności utworzonej obecnie organizacji eksportowej.

W ten sposób uzupełnione zostały referaty, przygotowane poprzednio na Ankiety, szczegółową dyskusją, która zobrazowała zapatrywania reprezentantów całego przemysłu, a równocześnie także poszczególnych jego ugrupowań i przyczyniła się do wyjaśnienia szeregu kwestyj i zagadnień, znanych niewątpliwie przemysłowcom naftowym, a niedostatecznie jednak wyjaśnionych, jeśli chodzi o czynniki, decydujące w tej chwili o kierunku polityki naftowej i o tych wszystkich sprawach, które przesądzą obecnie sprawę istnienia i możliwości rozwoju przemysłu naftowego w Polsce.

Ankieta zamknięta została przemówieniem Dyrektora Izby Przemysłowo Handlowej p. Byrki, który zreasumował wyniki Ankiety, oraz przemówieniem p. Prezesa Długosza, który podziękował w imieniu przemysłu reprezentantom Rządu za zainteresowanie się Ankiety, a Izbie Przemysłowo Handlowej za jej zorganizowanie. Przemówienie końcowe wygłosił wiceprezes p. Sulimirski.

Specjalne podziękowanie ze strony przemysłu naftowego należy się Izbie Przemysłowo-Handlowej we Lwowie, a szczególnie Dyrekcji i Biuru tejże Izby za przygotowanie i zorganizowanie Ankiety Naftowej i za utrzymanie jej na tak wysokim poziomie. Odbyta właśnie Ankieta stworzyła materiał, który w ciągu dłuższego czasu będzie z pewnością podstawą dla orjentowania się w zawiłych zagadnieniach, dotyczących przemysłu naftowego.

¹⁾ Reprodukcie wykresów zamieszczamy częściowo w niniejszym zeszycie naszego czasopisma w obrębie poszczególnych referatów.

DZIAŁ GOSPODARCZY

Ceny ropy i gazu

CENY ROPY NAFTOWEJ.

Ceny ustalone dla ropy, przypadającej na udziały brutto, na miesiąc marzec 1933 r. (za 1 wagon à 10.000 kg.):

Marka:	Cena:
Kryg (czarna), Krosno (parafinowa), Krościenko (paraf.), Równe Rogi (paraf.), Harkłowa	Zł. 1.330.—
Rymanów	„ 1.339.—
Zmiennica, Turzepole	„ 1.377.—
Ropienka ad Dukla, Równe Rogi (bezparaf.)	„ 1.387.—
Łodyna, Hołowiecko	„ 1.413.—
Wierzchnia - Mraźnica, Kosmacz, Strzelbice, Szymbark, Wulka, Węglówka, Wańkowa, Lipinki, Libusza, Zagórz, Białkówka - Winnica, Krościenko (bezparafinowa)	„ 1.425.—
Borysław, Orów, Popiele, Opaka, Słoboda Rungurska, Pereprostyna	„ 1.435.—
Kryg (zielona)	„ 1.450.—
Dobrucowa, Lubatówka, Męcinka (paraf.), Krosno (bezparafin.)	„ 1.463.—
Rypne, Iwonicz, Klimkówka, Rajskie	„ 1.472.—
Majdan, Rosulna	„ 1.520.—
Mokre	„ 1.558.—
Urycz	„ 1.655.—
Bitków (Franco - Polonaise)	„ 1.684.—
Stara Wieś (ciemna), Schodnica	„ 1.710.—
Bitków (Standard Nobel)	„ 1.721.—
Męcina Wielka, Męcinka	„ 1.805.—
Bitków-Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.826.—
Grabownica - Humniska	„ 1.947.—
Toroszkówka	„ 1.966.—
Potok	„ 1.995.—
Kłęczany	„ 2.090.—
Stara Wieś (biała)	„ 2.280.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ wykona prawo zakupu następujących marek ropy brutto, wyprodukowanej w miesiącu marcu 1933 r.:

Borysław	Krościenko (bezparafinowa)
Bitków-Pasieczna (Dąbr.)	Turzepole
„ (Franco-Polon.)	Klimkówka
„ (Standard-Nobel)	Wulka
Schodnica	Iwonicz
Mraźnica (wierzchnia)	Węglówka
Pereprostyna	Równe Rogi (bezparafin.)
Urycz	Równe Rogi (parafinowa)
Rypne	Potok
Opaka	Grabownica - Humniska
Strzelbice	Lipinki

Harkłowa	Libusza
Kryg (zielona)	Lubatówka
Krosno (bezparafinowa)	Majdan Rosulna

Innych gatunków ropy powyżej niewymienionych Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ nie zakupuje.

Ceny za ropę płacone przez Centralę Ropna Syndykatu Przemysłu Naftowego w miesiącu marcu br. kształtowały się przeciętnie dla poszczególnych marek jak następuje:

Ceny w złotych za 100 kg.

Borysław	Zł. 14.35
Mraźnica	„ 14.35
Bitków „D“ Jula	„ 17.77
Bitków „D“ Zofja Stella	„ 20.89
Grabownica bezparaf.	„ 19.85
Grabownica parafinowa	„ 16.07
Kosmacz ex Kosmacka Ropa	„ 13.27
Kosmacz ex Storch i S-ka	„ 13.80
Krosno bezparafinowa	„ 13.89
Krosno Karola	„ 12.44
Krosno parafinowa	„ 13.69
Libusza	„ 12.11
Lipinki ex Morgenstern Mazowsze	„ 14.66
Lipinki ex Schmer	„ 15.33
Lipinki Lipa	„ 14.48
Łodyna	„ 12.92
Męcina Wielka	„ 15.66
Mokre	„ 20.99
Polana Ostre	„ 12.36
Potok Alba	„ 19.26
Potok Józef	„ 19.25
Potok ex Witold Łoziński	„ 19.64
Ropienka Dukla	„ 15.55
Rypne Duba	„ 14.70
Słoboda Rungurska	„ 14.34
Schodnica ex Pilon	„ 16.57
Starowsianka Buchwald	„ 20.29
Toroszkówka Ewa	„ 14.57
Toroszkówka Petronafta	„ 22.02

CENA GAZU ZIEMNEGO.

Dla Zagłębia Borysław—Tustanowice za miesiąc marzec 1933 r. ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie w porozumieniu z Krajowym Towarzystwem Naftowym cena gazu na

4,92 groszy za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalni, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

PRZEGLĄD STATYSTYCZNY

Przemysł kopalniany w lutym 1933 r.

(Sprawozdanie Izby Pracodawców w Borysławiu).

I. Ropa.

W lutym 1933 r. wydobyto ogółem w Polsce 4.297 cyst. ropy naftowej czyli o 509 cyst. mniej aniżeli w poprzednim miesiącu. W szczególności wydobyto w lutym b. r. z kopalń okręgu górniczego:

Drohobycz	3.281 cyst.	(— 399 cyst.)
Jasło	743 „	(— 76 „)
Stanisławów	273 „	(— 34 „)
Razem	4.297 cyst.	(— 509 cyst.)

Po odliczeniu od wydobycia brutto ropy użytej w lutym na opał (6 cyst.) i zanieczyszczenia (129 cyst.), pozostaje produkcja czysta — netto 4.162 cyst.

Ilość ropy odtłoczonej przez przedsiębiorstwa naftowo-wiertnicze do Towarzystw magazynowo-tłoczeniowych i ekspedjowanej beczkami z kopalń, nie posiadających połączeń rurociągowych, wynosiła w lutym 1933 r.

4.228 cyst.

Z tej liczby na okręg Drohobycz przypada 3.188 cyst., na okręg Jasło 783 cyst. i na okręg Stanisławów 257 cyst.

Zapasy ropy w Polsce z końcem lutego b. r. w zbiornikach na kopalniach i w Towarzystwach magazynowo-tłoczeniowych wynosiły ogółem 2.909 cyst., t. j. o 81 cyst. mniej, aniżeli w styczniu b. r.

Jeżeli do tej ilości doliczymy 4.607 cyst. ropy, pozostającej w zapasie w rafinerjach w dniu 28 lutego 1933 r., otrzymamy ogólną ilość zapasu ropy w Polsce 7.516 cyst.

Ogólna ilość robotników zatrudnionych w przemyśle naftowym w lutym b. r. wynosiła 12.374, a w szczególności:

Kopalnie nafty i zakłady pomocnicze	8.138 rob.
Rafinerje	3.719 „
Gazolinie	339 „
Kopalnie wosku	178 „
Razem	12.374 rob.

Okręg górniczy Drohobycz.

Wydobycie ropy z kopalń tego okręgu wynosiło w lutym b. r. 3.281 cyst., a w szczególności:

w Borysławiu	643 cyst.	(— 82 cyst.)
w Tustanowicach	1.046 „	(—105 „)
w Mrażnicy I, II	865 „	(—147 „)

Razem w rejonie borysławskim	2.554 cyst.	(—334 cyst.)
Inne gminy poza Borysławiem	727 „	(— 65 „)

Ogółem w okręgu drohobyckim	3.281 cyst.	(—399 cyst.)
-----------------------------	-------------	--------------

Przeciętna dzienna produkcja kopalń okręgu drohobyckiego wynosiła w lutym 117,2 cyst. W rejonie borysławskim wydobywano przeciętnie po 91,2 cyst. ropy dziennie.

Po odliczeniu od wydobycia brutto 125 cyst. użytych na opał i zanieczyszczenia, otrzymano 3.156 cyst. (— 406 cyst.) ropy czystej, pozostającej w drohobyckim okręgu na przeróbkę.

W lutym 1933 r. oddano ogółem w drohobyckim okręgu 3.188 cyst. ropy, a w szczególności:

odtłoczono do Towarzystw magazynowo-tłoczn. ekspedjowano beczkami i beczkowozami	3.068 cyst.
	120 „
Razem	3.188 cyst.

W miesiącu sprawozdawczym ekspedjowano w drohobyckim okręgu do rafinerji kolejną i rurociągami:

ropy marki borysławskiej	2.368 cyst.
ropy marek specjalnych	792 „
Razem	3.160 cyst.

W zapasie pozostawało w drohobyckim okręgu z końcem lutego b. r. 2.443 cyst. ropy, a to:

na kopalniach	634 cyst.
w Towarz. magazyn.-tłoczn.	1.809 „
Razem	2.443 cyst.

W okręgu drohobyckim zatrudniano w lutym b. r. ogółem 5.435 robotników stałych i tygodniowych, a w szczególności:

	Rejon borysław.	Kopalnie poza Borysławiem	Razem
kopalnie i zakłady pomocnicze	3.702 rob.	1.280 rob.	4.982 rob.
gazolinie	229 „	56 „	285 „
kopalnie wosku	168 „	—	168 „
Razem	4.099 rob.	1.336 rob.	5.435 rob.

Produkcja odtłoczona przez wielkie firmy naftowe w drohobyckim okręgu w lutym 1933 r.

Firma	Rejon borysław.	Kopalnie poza Borysławiem	Razem
Premier	488 cyst.	178 cyst.	666 cyst.
Fanto	187 „	— „	187 „
Karpaty	231 „	106 „	337 „
Nafta	152 „	— „	152 „
Razem „Małopolska“	1.058 cyst.	284 cyst.	1.342 cyst.

Firma	Rejon borysław.	Kopalnie poza Boryslawiem	Razem
Galicja S. A.	240 cyst.	80 cyst.	320 cyst.
Limanowa	394 „	21 „	415 „
Standard Nobel	145 „	25 „	170 „
Gazy Ziemi S. A.	— „	162 „	162 „
Pionier S. A.	12 „	— „	12 „
<hr/>			
Razem wielkie firmy	1.849 cyst.	572 cyst.	2.421 cyst.
Różne inne firmy	623 „	144 „	767 „
<hr/>			
Ogółem	2.472 cyst.	716 cyst.	3.188 cyst.

Okręg górniczy Jasło.

W jasielskim okręgu wydobyto w lutym b. r. 743 cyst. ropy, a więc o 76 cyst. mniej niżeli w poprzednim miesiącu.

Zużycie na opał i zanieczyszczenia wynosiło w lutym 5 cyst., tak, że pozostawało produkcji czystej 738 cyst. ropy.

Ilość ropy odtłoczonej w miesiącu sprawozdawczym wynosiła 783 cyst.

W zapasie pozostawało w dniu 28 lutego 1933 roku w zbiornikach na kopalniach 129 cyst. i w Towarzystwach magazynowo-tłocznionych 171 cyst. czyli ogółem 300 cyst. ropy (—23 cyst.).

Przeciętna dzienna produkcja ropy kopalń okr. jasielskiego wynosiła w lutym b. r. 26,5 cyst.

Ogólna ilość zatrudnionych robotników 2.352.

Okręg górniczy Stanisławów.

Wydobycie ropy naftowej z kopalń tego okręgu wynosiło w lutym b. r. 273 cyst., co w porównaniu ze styczniem stanowi niżkę 34 cyst.

Ponieważ na zanieczyszczenia i na opał odpadło w lutym 6 cyst. pozostawało z wydobycia brutto 267 cyst. produkcji czystej (—33 cyst.).

W zapasie pozostawało w dniu 28 lutego 1933 roku ogółem 166 cyst. ropy (+10 cyst.), a to: w zbiornikach na kopalniach 159 cyst. i w zbiornikach Tow. magazynowo-tłocznionych 7 cyst.

Ilość ropy oddanej na przeróbkę wynosiła 257 cyst.

Przeciętna dzienna produkcja kopalń okręgu stanisławowskiego wynosiła w lutym b. r. 9,75 cyst.

Ogólna ilość zatrudnionych robotników 868.

Ogólna produkcja odtłoczona przez wielkie firmy naftowe w lutym 1933 r.

Firma	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Małopolska	1.342 cyst.	275 cyst.	115 cyst.	1.732 cyst.
Galicja	320 „	35 „	—	355 „
Limanowa	415 „	—	—	415 „
Stand. Nobel	170 „	—	26 „	196 „
Gazy Ziemi	162 „	—	—	162 „
Comp Fr.-Pol.	—	—	47 „	47 „
Polmin	—	18 „	0,3 „	18,3 „
Pionier	12 „	—	—	12 „
<hr/>				
Razem wielkie firmy	2.421 cyst.	328 cyst.	188,3 c.	2.937,3 c.
Różne inne firmy	767 cyst.	455 cyst.	68,7 c.	1.290,7 c.
<hr/>				
Ogółem	3.188 cyst.	783 cyst.	257,0 c.	4.228,0 c.

Przeciętna cena ropy marki „Standard“, wedle notowań Tow. „Petrolea“ w Boryslawiu, wynosiła w lutym b. r. Zł. 1.514 = \$ 170.26.

II. Gaz ziemny.

Ilość gazu ziemnego wydobytego w Polsce w ciągu lutego 1933 r. wynosiła ogółem

39,802.172 m³

a w szczególności: w okręgu drohobyckim 28,007.457 m³, w okręgu jasielskim 7,973.579 m³ i w okręgu stanisławowskim 3,821.136 m³.

Wydobycie gazu ziemnego w drohobyckim okręgu w lutym 1933 r.

Borysław	2,785.382 m ³
Tustanowice	6,010.596 „
Mrażnica	5,529.402 „
<hr/>	
Razem	14,325.380 m ³
Daszawa	8,402.216 „
Gelsendorf	3,780.710 „
Inne gminy	1,499.151 „
<hr/>	
Ogółem	28,007.457 m ³

Przeciętna produkcja gazu ziemnego w drohobyckim okręgu wynosiła w lutym 694.62 m³/min.

Ilość otworów świdrowych z produkcją gazu w okręgu drohobyckim wynosiła w lutym 1.199, z czego w samym rejonie borysławskim 475 otworów.

Wielkie firmy naftowe wydobyły ze swoich kopalń w lutym b. r. ogółem 29,985.334 m³ gazu (patrz tabela „Wydobycie gazu ziemnego w wielkich firmach naftowych“).

III. Gazolina.

W lutym przerobiono na gazolinę 20,487.302 m³ gazu, a w szczególności: w okręgu drohobyckim 15,120.100 m³, w okręgu jasielskim 2,573.146 m³ i w okręgu stanisławowskim 2,794.056 m³.

Czynnych fabryk gazoliny było w rejonie borysławskim 14, w Drohobyczu 1, w Schodnicy 2, w Rypnem 1, w Bitkowie 3, w Grabownicy 1, w Równem 1 i w Jedliczu 1, czyli razem 24.

Ogółem wytworzono w lutym b. r. |

328 cyst. gazoliny,

czyli o 25 cyst. mniej niżeli w styczniu 1933 r.

Wytwórczość gazoliny w poszczególnych firmach w lutym 1933 r.

Premier	37.5050 cyst.
Nafta	22.3796 „
Fanto	31.3150 „
Alia - Rypne	14.0800 „
Małopolska - Bitków	18.8012 „
Małopolska - Równe	10.2490 „
Małopolska - Jedlicze	9.6799 „
<hr/>	
Razem „Małopolska“	144.0097 cyst.
Galicja - Borysław	26.5562 cyst.
Galicja - Drohobycz	8.8050 „
Galicja - Grabownica	10.4783 „
<hr/>	
Razem „Galicja“	45.8395 cyst.

Wydobycie gazu ziemnego w wielkich firmach naftowych w lutym 1933 r.

Firma	D r o h o b y c z			Jasło	Stanisła- wów	Ogółem
	Borysław Tustanowice Mrażnica	Inne gminy drohobyckiego okręgu	Razem			
Małopolska	5,103.795	1,068.438	6,172.233	4,500.613	1,867.624	12,540.470
Galicja	655.241	40.320	695.561	281.110	—	976.671
Limanowa	2,169.384	17.820	2,187.204	—	—	2,187.204
Standard Nobel . . .	699.776	4.760	704.536	—	638.000	1,342.536
Gazolina	178.309	5,484.456	5,662.765	—	—	5,662.765
Polmin	—	6,659.470	6,659.470	403.374	13.709	7,076.553
Gazy Ziemne	—	199.135	199.135	—	—	199.135
Razem wielkie firmy	8,806.505	13,474.399	23,280.904	5,185.097	2,519.333	29,985.334
Różne inne firmy .	5,518.875	207.678	5,726.553	2,788.482	1,301.803	9,816.838
Ogółem	14,325.380	13,682.077	28,007.457	7,973.579	3,821.136	39,802.172

Ruch otworów świdrowych w wielkich firmach naftowych w lutym 1933 r.

Firma	Drohobycz					J a s ł o					Stanisławów					R a z e m				
	w eksplo- atacji	wiercenie	wiercenie i produk.	inne	Razem	w eksplo- atacji	wiercenie	wiercenie i produk.	inne	Razem	w eksplo- atacji	wiercenie	wiercenie i produk.	inne	Razem	w eksplo- atacji	wiercenie	wiercenie i produk.	inne	Razem
Małopolska	1) 412	10	9	3	434	374	4	2	2	382	72	5	—	1	78	858	19	11	6	894
Galicja	86	2	—	4	92	21	2	—	—	23	—	—	—	—	—	107	4	—	4	115
Limanowa	2) 78	1	—	1	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	1	—	1	80
St. Nobel	52	2	—	—	54	—	—	—	—	—	11	—	—	—	11	63	2	—	—	65
Gazy Ziemne	233	—	—	1	234	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233	—	—	1	234
Pionier	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	3	—	—	4
Polmin	5	1	—	—	6	30	2	—	—	32	1	—	—	—	1	36	3	—	—	39
Franco-Polon.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	—	1	—	41	40	—	1	—	41
Gazolina	14	1	—	1	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	1	16
Razem wielkie firmy	881	19	9	10	919	425	8	2	2	437	124	6	1	1	132	1430	33	12	13	1488
Różne inne firmy	706	7	8	14	735	636	25	14	8	681	123	2	6	—	131	1465	32	28	22	1547
Ogółem	1587	26	17	24	1654	1061	31	16	10	1118	247	8	7	1	263	2895	65	40	35	3035

1) Łącznie z szybami oddanymi do eksploatacji akordowej.

2) Łącznie z szybami oddanymi do eksploatacji akordowej i wydzierżawionymi.

Gazolina	39.4755 cyst.
Limanowa	27.0373 „
Standard Nobel	22.9200 „
Gazy Ziemne - Schodnica	8.3128 „
Polskie Zakłady Gazolinowe	22.0500 „
Gmina Chrześcijańska	1.9791 „
Inż. Skoczyński (Rela)	8.4082 „
Gazonafta (Henryk)	2.2645 „
Pasieczki - Schodnica	1.4279 „
Dr. Segil - Bitków	3.7236 „
Perkins - Bitków	7861 „

Ogółem 328.2342 cyst.

Ilość robotników zatrudnionych we fabrykach gazoliny wynosiła w miesiącu sprawozdawczym 339 a urzędników 38.

W lutym dostarczono krajowym rafinerjom 261.5443 cyst. gazoliny. Zagranicę, a w szczególności do Italii, wywieziono 4.5770 cyst. gazoliny.

Przeciętna cena gazoliny wynosiła w lutym 460 do 470 \$ za 1 cysternę.

IV. Wosk ziemny.

W ciągu lutego b. r. wydobyto w Polsce 34.068 kg. wosku. Kopalnia wosku „Borysław“

w Borystawiu wyprodukowała 31.200 kg., zaś kopalnia w Dźwiniaczu 2.868 kg. wosku. W lutym b. r. zatrzymano ruch kopalni wosku w Dźwiniaczu.

W miesiącu sprawozdawczym wywieziono do Niemiec 38.800 kg. wosku. Ekspedycja w kraju wynosiła 12.050 kg.

W zapasie pozostawało z końcem lutego b. r. 88.699 kg. wosku, a to: w Borystawiu 88.600 kg. i w Dźwiniaczu 99 kg.

W lutym zatrudniała kopalnia wosku Borysław 168 robotników, kopalnia w Dźwiniaczu 10 robotników, t. j. razem 178 robotników.

Cena wosku ziemnego w miesiącu sprawozdawczym wynosiła: I-sza sorta zł. 300 za 100 kg. i II-ga sorta zł. 250 za 100 kg.

V. Stan ruchu otworów świdrowych.

Z końcem lutego 1933 r. było w Polsce 3.035 czynnych szybów, a w szczególności:

	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
samolpynne	2	3	10	15
łokowane	311	32	20	363
łyżkowane	991	62	78	1.131
pompowane	130	941	128	1.199
wyłącznie gazowe	153	23	11	187
Razem otw. w ekspl.	1.587	1.061	247	2.895
wiercenie	26	31	8	65
wiercenie i produkcja	17	16	7	40
instrumentacja	10	9	1	20
rekonstrukcja	14	1	—	15
Razem otw. czyn.	1.654	1.118	263	3.035
montowanie	4	4	1	9
zmontow. a nieuruch.	8	—	4	12
czasowo zastanow.	572	134	41	747
likwidacja	6	2	6	14
Ogółem otw. świdr.	2.244	1.258	315	3.817

Na rejon borysławski przypada 655 szybów czynnych. Ruch otworów świdrowych w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się w drohobyckim okręgu następująco:

	Borysław	Tustanowice	Mrażnica	Inne gminy	Razem
otwory eksploatujące ropę i gaz	161	196	132	945	1.434
otwory wyłącznie gaz.	51	83	5	14	153
otwory w wierceniu	4	1	5	16	26
otwory w wierc. i prod.	2	2	3	10	17
otwory inne (instrumentacja, rekonstrukcja)	2	4	4	14	24
Razem	220	286	149	999	1.654

W miesiącu sprawozdawczym uruchomiono następujące nowe otwory świdrowe:

- w Dubie „Podlasie 20“ — Małopolska (Alfa)
- w Paszowej „Stand. Nobel 40“ — Standard Nobel
- w Ropience „Nr. 96“ — Ropienka kop. nafty
- w Rypnem „Serhów 28“ — Małopolska (Alfa)
- w Rypnem „Serhów 30“ — Małopolska (Alfa)
- w Wańkowej „Brelików 86“ — Małopolska (Stę Wańkowa)
- w Wańkowej „Brelików 87“ — Małopolska (Stę Wańkowa)

W lutym rozpoczęto montaż urządzeń dla uruchomienia następujących nowych otworów w drohobyckim okręgu górniczym:

- w Mrażnicy „Łukasiewicz“ — Limanowa Tow. Naft.
- w Gelsendorfie „Zbyszko - Polmin 7“ — Polmin
- w Wańkowej „Brelików 88“ — Małopolska (Stę Wańkowa)

DZIAŁ PRAWNY

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

Podatek dochodowy. Termin do składania przez osoby fizyczne zeznań o dochodzie przesunięty został na rok podatkowy 1933 z dnia 1-go marca do dnia 1-go maja 1933 roku (Rozp. z dnia 9-go stycznia 1933, Dz. U. Nr. 11, poz. 75).

Podatek od spadków i darowizn. Taryfa opodatkowania spadków i darowizn zmieniona została ustawą z dnia 14-go marca 1933 roku Dz. U. Nr. 21, poz. 141. Równocześnie zmienione zostały zasady opodatkowania określone poprzednio ustawą z roku 1922, oraz austr. cesarskim

rozporządzeniem z roku 1915. Ustawa weszła w życie z dniem 1-go kwietnia 1933 roku.

Wolny obszar celny w Gdyni, obejmujący część obecnego portu, ustanowiony został rozporządzeniem z dnia 11-go marca 1933 roku. Dz. U. Nr. 20, poz. 131. Rozporządzenie wejdzie w życie dnia 1-go lipca 1933 roku.

Światowa konwencja pocztowa ogłoszona została w Dz. U. Nr. 15, poz. 99. Konwencja obejmuje całość traktatów międzynarodowych stosunków pocztowych, zebranych w załączniku do oświadczenia, objętości około 200 stron druku.

Zakaz przywozu. Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 marca 1933 r. Dz. U. Nr. 18, poz. 120, zakazany został, począwszy od dnia 24 marca 1933 r. do dnia 10 października 1933 r. przywóz szeregu towarów, między innymi: wosku ziemnego surowego z pozycji 52, p. 5, parafiny wszelkiej z poz. 52, p. 8, asfaltu i smoły asfaltowej z poz. 83, produktów dystalacji ropy naftowej i smoły, cała pozycja 85. Ponadto umieszczone zostały na liście: opony do kół samochodowych poz. 88, p. 3, silniki spalinowe stałe i przewoźne poz. 167, p. 10, wentylatory, dmuchawy i ekshaustory poz. 167, p. 12, samochody ciężarowe poz. 173, p. 10 i t. d.

Regulowanie cen węgla. Ceny węgla ustalone zostały Rozporządzeniem z dnia 18 marca 1933 r. Dz. U. Nr. 18, poz. 125, w wysokości maksymalnej loco kopalnia. Rozporządzenie obniża cenę węgla i jest wynikiem odmowy dobrowolnego obniżenia cen.

Dostawy i roboty na rzecz Skarbu Państwa. Ustawą z dnia 15 lutego 1933 r. Dz. U. Nr. 19, poz. 127, przekazane zostało Radzie Ministrów ustalanie w drodze rozporządzeń sposobów i warunków udzielania zamówień na dostawy

i roboty dla Skarbu Państwa, samorządu terytorjalnego i instytucji prawa publicznego.

Przepisy, normujące warunki dostaw i robót w monopolach i przedsiębiorstwach państwowych, posiadających samoistną osobowość prawną, wydane zostaną osobno w drodze rozporządzeń Rady Ministrów.

Ustawa jest w całym tego słowa znaczeniu ramowa, i stwierdza jedynie, że dostawy i roboty winny być wykonywane przez przedsiębiorstwa krajowe, względnie przedsiębiorstwa zagraniczne dopuszczone do działalności i zarejestrowane w kraju, przy użyciu sił krajowych i surowców pochodzenia krajowego.

Obniżenie kar za zwłokę. Kary za zwłokę, pobierane od należytości pieniężnej przy egzekucjach w przynależnym postępowaniu administracyjnym, obniżone zostały rozporządzeniem z dnia 22 lutego 1933 r. Dz. U. Nr. 14, poz. 94, do 1% miesięcznie.

Ulgi dla przedsiębiorstw na „obszarze bezpieczeństwa“. Ustawą z dnia 25 stycznia 1933 r. Dz. U. Nr. 18, poz. 118, przedłużony został termin, w którym przedsiębiorstwa ubiegające się mogą o udzielenie ulg do dnia 31 marca 1938 r.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Bł. p. Bernard Windisch. Dnia 3 marca b. r. zmarł we Lwowie bł. p. Bernard Windisch. Zmarły pracował przez dłuższy czas w rafinerji w Jaśle, następnie zaś po utworzeniu organizacji kartelowej pod nazwą „Krajonafita“ stanął na jej czele. Skolei zajmował stanowisko dyrektora handlowego w Biurze Sprzedaży Tow. „Karpaty“, a po powołaniu do życia następnego kartelu naftowego, t. j. „Zjednoczenia Gospodarczego Przemysłu Naftowego“ został naczelnym dyrektorem tej organizacji, zajmując to stanowisko do r. 1927.

Bł. p. Windisch oddał przemysłowi naftowemu dzięki swym zdolnościom organizacyjnym i niezmordowanej pracy poważne usługi. Zasługi te podniósł na posiedzeniu Rady Nadzorczej Syndykatu Przemysłu Naftowego Prezes inż. W. Hłasko, poświęcając Zmarłemu dłuższe przemówienie.

Cześć Jego pamięci!

Z powodu zgonu bł. p. Windischa uchwaliła Rada Nadzorcza Syndykatu Przemysłu Naftowego wyasygnować dla uczczenia pamięci Zmarłego kwotę Zł. 200 na Fundusz Zapomogowy Krajowego Towarzystwa Naftowego, przeznaczony na wsparcia dla starszych nie posiadających zaopatrzenia pracowników w przemyśle naftowym oraz dla wdów i sierot po tych pracownikach.

Dr. Jerzy Kozicki, dotychczasowy dyrektor Rafinerji „Nafta“ w Drohobyczu, powołany został na stanowisko dyrektora administracyjnego Koncernu „Małopolska“, w lwowskiej Centrali tego koncernu.

Statut „Polskiego Eksportu Naftowego“. Jak się dowiadujemy, statut przymusowej organizacji p. n. „Polski Eksport Naftowy“ został już podpisany przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu. W najbliższych dniach oczekiwać należy opublikowania statutu w „Monitorze Polskim“.

Dezorganizacja rynku. W związku z podpisaniem przez Ministra Przemysłu i Handlu statutu „Polskiego Eksportu Naftowego“ ekspedycja małe rafinerje na rynek krajowy zwiększone ilości produktów finalnych, wyzyskując w ten sposób sytuację wytworzoną przed wejściem w życie ograniczeń, przewidywanych w organizacji „P. E. N.“. Jak wiadomo, zawiera „P. E. N.“ postanowienia, zmuszające małe rafinerje do ponoszenia opłat na Fundusz Wiertniczy, z chwilą więc wejścia w życie statutu „P. E. N.“ dalsze dezorganizowanie rynku przez mniejsze rafinerje będzie znacznie utrudnione.

Akcja w sprawie Funduszu Drogowego. W związku z grożącym opodatkowaniem benzyny i oleju gazowego na rzecz Funduszu Dro-

gowego, wysłało Krajowe Towarzystwo Naftowe do Prezydium Rady Ministrów, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz Ministerstwa Skarbu telegram następującej treści:

„Prosimy w rozporządzeniu wykonawczem do noweli Funduszu Drogowego opodatkować tylko benzynę służącą do napędu samochodów, wyłączając benzynę używaną dla innych celów. Prosimy o wstrzymanie opodatkowania oleju gazowego, którego do napędu samochodów zupełnie się niemal nie używa. Opodatkowanie oleju gazowego podetnie jego zbyt do elektrowni i gazowni komunalnych oraz młynów, spowoduje dalsze niezmiernie straty przemysłu naftowego i szeregu innych gałęzi produkcji“.

Jak się dowiadujemy, telegramy w tej sprawie zostały wysłane do władz centralnych przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie, Syndykat Producentów Ropy, Centralny Związek Przemysłowców we Lwowie, Związek Polskich Przemysłowców Naftowych, oraz przez organizacje kopalniane Zachodniej Małopolski.

Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Przem. Naft. w Borysławiu zorganizowało w ostatnich miesiącach następujące kursy dokształcające dla pracowników przemysłu naftowego:

W czasie od 13 grudnia 1932 do 17 lutego 1933 kurs dla dozorców ruchu gazowego i gazolinowego. Kurs ukończyło 24 uczestników.

Dnia 6 marca 1933 rozpoczął się kurs dla maszynistów. Na kurs ten zapisało się 70 uczestników.

Dnia 17 marca 1933 rozpoczął się kurs dla motorowych. Dotąd zgłosiło się na ten kurs 60 uczestników.

Walne Zebranie Członków Sekcji Naukowej Organizacji Stow. Polskich Inżynierów Przem. Naftowego odbyło się dnia 23 marca b. r. w Borysławiu. Na zebraniu tem dokonano wyboru Zarządu Sekcji, który ukonstytuował się następująco: Przewodniczący inż. J. Wojnar, Zastępca Przew. Dyr. J. Triczler, Sekretarz i Skarbnik inż. T. Dryś, Członk. Zarządu: inż. T. Bielski, Dyr. M. Herz, inż. W. Skoczyński, inż. B. Zaczek.

Zmiana na stanowisku sekretarza. W związku z rezygnacją dotychczasowego sekretarza inż. J. Wojnara, wybrano sekretarzem Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Przem. Naftowego inż. Władysława Kołodzieja.

Ankieta Naftowa. Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie wydała publikację zawierającą zbiór referatów oraz stenogram dyskusji z od-

bytej dnia 25 marca b. r. Ankiety Naftowej. Cena egzemplarza broszurowanego wynosi Zł. 5. Zamówienia kierować należy do Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie, ul. Akademicka 17.

Polska Sekcja I. P. K. W zestawieniu członków Polskiej Sekcji I. P. K., które opublikowaliśmy w ostatnim zeszycie „Przemysłu Naftowego“, opuszczone zostało przez omyłkę nazwisko p. Dr. Zygmunta Łahocińskiego, co niniejszem prostujemy.

Abonament telefonicznych rozmów między-miastowych. Centralny Związek Przemysłu Polskiego zaproponował Ministerstwu Poczty i Telegrafów wprowadzenie abonamentowych rozmów międzymiastowych w godzinach biurowych za zniżoną opłatą. Zniżka ta mogłaby wynosić od 30% do 40% od opłaty normalnej, zależnie od ilości abonowanych rozmów (dwa razy na tydzień, co drugi dzień, codziennie). Na takich warunkach otrzymywano by połączenie w określonych godzinach, w określonych relacjach (w obu kierunkach) i na czas nieprzekraczający pewnej normy, np. 20 minut. Za dłuższe rozmowy możnaby pobierać opłatę normalną. Termin rozmowy mógłby być przesuwany do jednej godziny, za rozmowy niewyżyskane w danym dniu i wypowiedziane w terminie z góry określonym (np. na godzinę przedtem), uzyskiwanoby odpowiednią bonifikatę. Abonament mógłby być wypowiedziany w każdym czasie z terminem miesięcznym.

Wprowadzenie takich rozmów abonamentowych miałoby szczególniejsze znaczenie dla komunikacji większych ośrodków i centrów przemysłowych, jako to: Warszawy z Łodzią, Częstochową i Zagłębiem, Zagłębia z Łodzią, Częstochową i Krakowem, Lwowa z Zagłębiem naftowym i t. d.

Od Redakcji. Pragnąc Czytelników naszych zapoznać jaknajszybciej z przebiegiem Ankiety Naftowej, która się odbyła dnia 25-go marca we Lwowie, poświęcamy bieżący numer prawie w zupełności sprawom związanym z Ankieta, eliminując z niniejszego numeru w zupełności:

Dział sprawozdawczy,
Przegląd prasy i
Wiadomości zagraniczne,

a ograniczając równocześnie dział gospodarczy. Z tego też powodu drukować będziemy dalszy ciąg referatu p. J. Czastki w następnym t. j. 8-mym zeszycie naszego wydawnictwa, w którym umieścimy resztę materiału, przeznaczonego do działu gospodarczego, kronikę wiertniczą, oraz wiadomości zagraniczne.

Verlag für Fachliteratur G. m. b. H.
 Berlin SW 68, Wilhelmstr. 147, Wien XIX, Vegagasse 4

PETROLEUM

Zeitschrift für die gesamten Interessen der
 Mineralöl-Industrie und des Mineralöl-Handels

Bezugspreis: Jährlich 40 Mark oder deren Kurzwert

Herausgegeben von Techn. Rat Ing. Robert Schwarz

Die Zeitschrift ist das bedeutendste Organ der Petroleumindustrie und hat sich seit ihrem Bestehen eine internationale führende Rolle gesichert. Die hervorragenden Gelehrten und Fachmänner zählen zu ihren Mitarbeitern. In den vorliegenden 27 Jahrgängen ist überaus wertvolles Material zusammengetragen. Die Zeitschrift enthält Artikel über die Chemie und Physik, die Geologie, Gewinnung und Transport des Erdöls sowie über die Technologie der Mineralöle und Mineralölprodukte und deren Untersuchung, ferner Arbeiten über Erdöl-Wirtschaft und -Politik. In regelmäßigen Sondernummern

Bohrtechnik
Schmiermittel
Asphalt und Straßenbau

etc. wird überdies auch das wissenschaftliche Material aus diesen in engem Zusammenhange mit der Mineralölindustrie stehenden Fachgebieten verarbeitet.

Anzeigenpreise:	Seite	1/1	1/2	1/4	1/8
	Mark	160,—	80,—	40,—	20,—

Rabatte: Bei 12mal 10%, 24mal 20%, 36mal 25%, 52mal 30%

Tägliche Berichte über die Petroleumindustrie

Spezialorgan für die gesamten Interessen
 der Erdölindustrie und des Mineralölhandels

Bezugspreis 100 Mark jährlich

Dieselben enthalten:

Tägliche Mitteilungen

über Produktions-, Handels- und Marktverhältnisse des Erdöls und seiner Nebenprodukte

Tägliche Nachrichten

über die finanzielle Entwicklung aller Betriebe, Gesellschaften und Börsen auf den einschlägigen Gebieten

Tägliche Zusammenstellung

aller Pressestimmen und Personalien

Tägliche Belehrung

über die technischen Fortschritte in der Branche

Probenummern kostenlos

Verlag für Fachliteratur G. m. B. H.

Berlin SW 68
 Wilhelmstrasse 147

Wien XIX
 Vegagasse 4

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. 48.—	rocznie	Fr. szw. 36.—
półrocznie	„ 27.—	półrocznie	„ „ 22.—
kwartalnie	„ 16.—	kwartalnie	„ „ 14.—

Gena zeszytu „Przemysłu Naftowego“ bez dodatku „Statystyki Naftowej Polski“ wynosi zł. 2.50 (Fr. szw. 2.—)
 Cena ogłoszeń: 1/1 str. zł. 150.—, 1/2 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 Schaezel.

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

„MAŁOPOLSKA“

GRUPA FRANCUSKICH TOWARZYSTW NAFTOWYCH,
PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH W POLSCE

LWÓW — PL. MARJACKI 8

WARSZAWA — PL. PIŁSUDSKIEGO 1

PARYŻ 1. RUE TAITBOUT

Kopalnie ropy naftowej i gazu ziemnego — Tłocznie — Gazolniane — Rafinerje — Zakłady Elektryczne — Fabryki Maszyn i Narzędzi Wiertniczych — Warsztaty Mechaniczne — Fabryki Beczek — Organizacje Handlowe w kraju i zagranicą

FABRYKA

MASZYN I NARZĘDZI WIERTNICZYCH



**GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO
TOWARZYSTWA AKCYJNEGO**

dawniej **BERGHEIM I MAC GARVEY**

W GLINIKU MARJAMPOLSKIM

dostarcza:

Wszelkich maszyn, urządzeń i narzędzi wiertniczych — Maszyn i aparatów dla rafinerij nafty — Wyciągów, pomp oraz wyrobów kutych żelaznych i stalowych, surowych i obrobionych

Poczta i telegraf:
Glinik Marjampolski
Telefon: **Gorlice Nr. 17**

Stacja kolejowa: **Zagórzany**
Przystanek kolejowy:
Glinik Marjampolski