

25/7

03337 12912

Rok XVII.

Zeszyt 2.

N20/C 31 599

NAFTA

ORGAN KRAJOWEGO TOWARZYSTWA NAFTOWEGO

wychodzi 2 razy na miesiąc 15-go i 30-go

Redaktor:

Dr. Stefan Bartoszewicz

Wydawca:

Krajowe Towarzystwo Naftowe

Sokolnicki & Wiśniewski

Fabryka elektrotechniczna i Zakład instalacyjny

Adres telegr.: Grom Lwów **Lwów** Fabryka przy ul. Na Błonie l. 38

Biuro główne: Lwów, Słowackiego l. 18. — Filia w Krakowie: Bracka l. 8.

Wyrób artykułów elektrotechnicznych

Budowa całkowitych stacyj elektrycznych. Przenoszenie siły i zastosowanie energii elektrycznej w przemyśle i gospodarstwach rolnych.

Dla kopalnictwa nafty:

Druty w izolacji miniowej i asbestowej uznane i objęte przepisami Urzędu Górn.

Przewodniki izolowane i gołe miedziane Tow. akc. Felten & Guilleaume we Wiedniu (wyłączna reprezentacja)

Motory zwykle i szczelnie zamknięte, zabezpieczone przeciw dział. gazów.

Budowa gromochronów na zbiornikach, własnego systemu uznanego przez Tow. Asekuracyjne.

Armatury szybowe pomysłu inż. Postępskiego wzór własny, prawnie ochroniony.

Skrzynki rozdzielcze szczelne na wyłącznik i bezpieczniki.

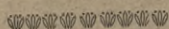
Dostawa wszelkich materiałów instalacyjnych.

Tow. udział. dla techniki głębokich wierceń i budowy motorów

TRAUZZL & Co.

przedtem FAUCK & Co.

WIEN IV./2., WIEDENERGÜRTEL Nr. 2. HEUGASSE 80.

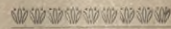
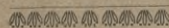


Zastępca na
Galicyę i
Bukowinę

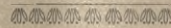
Marek Seemann

(w Drohobyczu

Skład w Boryslawiu.



Przyjmujemy zlecenia wykonywania w naszym zarządzie **wierceń** do możliwie największej głębokości i pod daleko sięgającą gwarancją.



Fabryka maszyn i narzędzi wiertniczych

dla wszelkich systemów wierceń tak ręcznych jak i maszynowych.

Specjalności! Żurawie wiertnicze szybkoobrotowe „Rapid“ o systemie płuczkowym w połączeniu z naszym patent. wierceniem rdzeni i automatycznym wydzwiganym tychże zapomocą t. zw. odwrotnej płuczki.

Części żelazne do wahacza (balansu) kanadyjskiego z samoprężnym popuszczadłem do dokładnego popuszczania lub podnoszenia świdra w czasie wiercenia (według policyjno-górnich przepisów z r. 1904, § 31).

Patentowe rozszerzaczki (Nachnahmebohrer) znacznie ulepszone.

Hydrauliczne obcinacze (noże) rur. Pod względem pewności i dokładności w użyciu przewyższają wszystkie inne dotychczas znane tego rodzaju instrumenty. Obcięcie rury bez względu na jej dymenzyę uskutecznia się w ciągu kilku minut.

Wielokrążki o specjalnej konstrukcyi dla celów wiertniczych. Dopuszczalne obciążenie zwyż 50.000 kg.

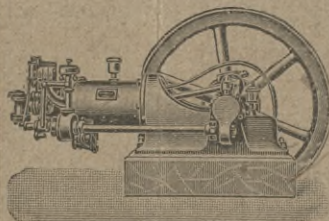
Raki dające się w najbardziej wklonowanej pozycyji zluźnować i wydostać, gdy rury nie idą. i t. d. i t. d. i t. d.

Najwyższe odznaczenie na międzynarod. wystawie w Bukareszcie w r. 1906.
DYPLOM HONOROWY I ŻŁOTY MEDAL.

Oddział budowy motorów

Motorzy gazowe przy użyciu gazu ziemnego do popędu żurawi wiertniczych i do oświetlenia elektrycznego.

Motorzy benzynowe do popędu żurawi pompowych.



Oddział budowy motorów

Łokomotywy o popędzie zapomocą motorów benzynowych, spirytusowych i naftowych — nader praktyczne do różnego rodzaju kolejek.

Zastępca dla oddziału bud. motorów: MAURycy GOLDSCHELAG-GLAŻOWSKI
Lwów, ul. Grodecka l. 42.

NAFTA

ORGAN KRAJOWEGO TOWARZYSTWA NAFTOWEGO

wychodzi 2 razy na miesiąc 15-ego i 30-ego

Prenumerata wynosi rocznie 16 koron.

Członkowie „Krajowego Towarzystwa Naftowego“ otrzymują „Naftę“ bezpłatnie.

Adres Redakcyi i Administracyi: Lwów, ul. Kraszewskiego l. 1, biuro Krajowego Towarzystwa naftowego.

Treść zeszytu 2.

Sprawozdanie z działalności Krajowego Towarzystwa Naftowego za rok 1908. — Posiedzenie Wydziału Krajowego Towarzystwa Naftowego. — Wypowiedzenie kontraktów dzierżawy cystern ze strony kolei państwowych. — Rak uniwersalny. — Rumuńskie państwowe tereny naftowe. — Kronika handlowa. — Wiadomości z targu ropnego. — Kronika.

Sprawozdanie

z działalności Krajowego Towarzystwa Naftowego
za rok 1908.

Rok 1908 w historii naszego przemysłu naftowego będzie niewątpliwie uważany za najcięższy. Przesilenie, które się rozpoczęło jeszcze w połowie roku 1907 po rozbieciu organizacyi producentów ropy, stworzonej pod egidą Zakładu Kredytowego przez Towarzystwo „Petrolea“, wystąpiło w całej pełni w roku sprawozdawczym. Rok 1908 wykazał produkcję ropy przeszło 17 milionów cetnarów, najwyższą jaka była dotąd w Galicyi, o 50% większą, niż rok 1907. Naturalną zupełnie konsekwencyą takiego raptownego wzrostu produkcji w chwili, kiedy przemysł ten nie był zorganizowany, była olbrzymia deruta ceny na niezorganizowanym targu ropnym: były momenty w roku sprawozdawczym, kiedy cena ropy spadała do 70 halerzy, a wyższych notowań ponad 1½ korony nie było. Zdawało się, że ci producenci, którzy nie otrzymali szybów o produkcji znacznej ponad 10 wagonów dziennie, będą zmuszeni przy takich cenach przedsiębiorstwa swoje likwidować; nie stało się to tylko dzięki ruchliwości przedsiębior-

ców i polepszeniu się ogólnych stosunków kredytowych na targu pieniężnym.

Szczególnie krytyczną była chwila w roku sprawozdawczym, kiedy w lipcu wybuchł potężny szyb „Oil-City“ z produkcją przeszło 200 wagonów dziennie; chwila ta jednak była jednocześnie i punktem zwrotnym w dziejach naszego przemysłu naftowego; od tej chwili bowiem datuje się powstanie Krajowego Związku Producentów ropy i powolna ale stateczna praca tego Związku nad organizacją produkcji. Praca ta jeszcze w całej pełni nie jest ukończoną, ale położone już są podwaliny pod trwałą sanację przemysłu naftowego.

Możemy śmiało powiedzieć, że powstanie Krajowego Związku Producentów ropy było dziełem naszego Towarzystwa; w chwilach ogólnej dezorganizacyi handlowej, Towarzystwo nasze było zawsze jedynym łącznikiem przemysłowców naftowych w Galicyi i wierne zawsze zasadzie silnej organizacyi handlowej w przemyśle, nie ustawało tak długo w swoich usiłowaniach, aż organizacya taka stworzoną została. Już w lutym roku sprawozdawczego na dorocznem Walnem Zgromadzeniu naszego Towarzystwa, Prezes Go-rayski i nowowybrany wiceprezes inżynier

Wolski oświadczyli, że za jedno z najważniejszych zadań Towarzystwa uważać będą pracę nad stworzeniem organizacji handlowej producentów. Od tego czasu Towarzystwo nasze ciągle zwoływało liczniejsze i mniej liczne konferencje przemysłowców, na których debatowano nad sprawą organizacji, omawiano sprawę centralnego biura sprzedaży ropy, organizacji dla sprzedaży ropy opalowej, konferowano z instytucjami finansowymi. 29. kwietnia roku sprawozdawczego zwołało nasze Towarzystwo już liczniejsze zebranie producentów ropy do Lwowa i na tem zebraniu uznano już jednogłośnie potrzebę założenia Krajowego Związku Producentów ropy, jako stowarzyszenia z ograniczoną poręką. Wybrano komitet 10 dla opracowania statutów związku. Komitet, w skład którego weszli: wiceprezes naszego Towarzystwa inżynier Wolski, członkowie Wydziału poseł Długosz, Dr. Goldhamer i sekretarz Dr. Bartoszewicz, a ponadto pp. Dr. Pacltman, Perutz, Moraczewski, Dr. Reiter, Dr. Schrenzel, Dr. Spitzman, w maju ułożył ostateczną redakcyę statutów stowarzyszenia; 23. maja odbyło się w biurze naszego Towarzystwa zebranie założycieli Związku, na którym w obecności notaryusza podpisano statut, a 14. czerwca, w parę dni po wybuchu „Oil-City“, po zatwierdzeniu statutów Związku, odbyło się wielkie zgromadzenie w Drohobyczu, gdzie rozpoczęto już podpisywanie deklaracyi przystąpienia; na zgromadzeniu tem byli obecni posłowie i przedstawiciele instytucji finansowych. Wiceprezes naszego Towarzystwa, inżynier Wolski zagał zgromadzenie, wskazał na niedomagania naszego przemysłu i wezwał do podpisywania deklaracyi; za stworzeniem organizacji przemawiali posłowie Dr. Jahl, Dr. Loewenstein, Dr. Halban, Hr. Zamoyski i dyrektor banku Biechoński.

Zgromadzenie uchwaliło rezolucyę Dra Bartoszewicza z wezwaniem do rządu o natychmiastowe zaprowadzenie opału ropnego na kolejach galicyjskich i w tym duchu wysłało telegramy do ministra kolei i do Koła polskiego. 19. czerwca pod egidą naszego Towarzystwa udała się masowa deputacya producentów do Wiednia i przedłożyła Kołu

polskiemu, prezydentowi ministrów, ministrowi kolei, handlu, rolnictwa i robót publicznych i ministerstwu dla Galicyi memoriał, zakończony następującymi postulatami:

1) Udzielenie natychmiastowej subwencji państwowej conajmniej w wysokości półtora miliona koron na natychmiastową budowę prymitywnych zbiorników ziemnych na ropę objętości 30.000 wagonów i zakupno 30.000 wagonów ropy.

2) Natychmiastowe zaprowadzenie opału ropnego na wschodnio-galicyjskich kolejach państwowych.

3) Udzielenie wyjątkowej taryfy II. rpie dla celów opalowych na wszystkie galicyjskie koleje.

4) Rozszerzenie taryfy wyjątkowej II. przysługującej rafinowanej nafeie eksportowej, także i na ropę, która ewentualnie zagranicę wywozić się będzie.

5) Wydatne niżenie podatku konsumcyjnego od nafty, który w dzisiejszej swej wysokości redukuje konsumcyę nafty w Austrii do $\frac{1}{3}$ konsumcyi w innych krajach cywilizowanych.

6) Budowa 500 cystern dla transportu ropy opalowej.

Pierwsze dwa postulaty stały się podstawą umowy Krajowego Związku producentów ropy z ministerstwem kolei o dostawę ropy do opalania lokomotyw. Energiczna postawa deputacyi producentów wywołana rzeczywiscie groźnym stanem przemysłu, dzięki energicznemu poparciu Koła polskiego, osiągnęła tym razem we Wiedniu pozytywne rezultaty. Dzięki interwencyi ministra Korytowskiego, minister kolei Dr. Derschatta wyjechał na drugi dzień wraz z naszą deputacyą do Borysławia i po oglądnięciu naszych kopalń w Tustanowicach, po obejrzeniu wybuchającego szybu Oil-City i wielkich zapasów ropy w rezerwoarach żelaznych dał przyrzeczenie, że koleje w Galicyi będą opalane ropą; zarysy umowy z ministerstwem o dostawę ropy zostały ułożone następnego dnia w Drohobyczu, w obecności namiestnika Pana Bobrzyńskiego.

Na tem miejscu poczuwamy się do miłego obowiązku złożenia podziękowania wszystkim tym osobom, które w krytycznej

chwili wzięły w obronę nasz przemysł, a więc: Panom ministrom Korytowskiemu, Dr. Derschatecie, Abrahamowiczowi, namiestnikowi Bobrzyńskiemu, Prezydyum Koła polskiego, a w szczególności Panom Posłom Głabińskiemu, Stwiertni, Stapińskiemu, Drowi Kolischerowi, Drowi Loewensteinowi, Zarańskiemu, jakoteż dyrektorowi kolei we Lwowie Panu radcy dworu Rybickiemu, radcy ministeryalnemu p. Homanowi i Dr. Horszowskiemu.

Piątego lipca w sali ratuszowej we Lwowie ukonstytuował się Krajowy Związek Producentów ropy i w ciągu lipca prezydyum nowego Związku wraz z naczelnym dyrektorem perfekeyonowało układ z koleją o dostawę ropy opałowej po 30.000 wagonów rocznie. Układ ten, przez który postulat naszego Towarzystwa od lat kilkun podnoszony na zgromadzeniach i w artykułach dziennikarskich został wreszcie urzeczywistniony, stał się zarazem pierwszą realną podstawą egzystencji Krajowego Związku Producentów ropy. Przez układ ten została także osiągnięta i wielka moralna korzyść, że z tą chwilą rząd zaczął się żywiej interesować sprawami naszego kopalnictwa naftowego. Starania naszego Towarzystwa około utworzenia Związku Producentów ropy uwieńczone pomyślnym rezultatem uważany za jeden z najważniejszych momentów działalności naszego Towarzystwa w roku sprawozdawczym; poza tem jednak zajmowaliśmy się innemi ważnemi dla przemysłu naftowego sprawami.

iana powszechnajawy górnicy
 Jak wiadomo, rząd zainicjował zmianę powszechnajawy górnicy i odniósł się do Izb handlowych i Towarzystw górniczych z prośbą o podanie w ogólnych zarysach życzeń, w jakim kierunku zmiana powszechnajawy górnicy jest pożądana. Towarzystwo nasze zaproszone do współpracownictwa na równi z innemi towarzystwami górniczymi przesłało do ministerstwa za pośrednictwem Starostwa górniczego w Krakowie memoriał, w którym zwrócić uwagę na potrzebę zmian §§ 99—103 powszechnajawy górnicy, dotyczących się wyłączenia gruntów na rzecz przedsiębiorcy górniczego dla przeprowadzenia na tym gruncie potrzebnych dróg, mostów, rurociągów i t. d.

Towarzystwo nasze wyraziło przekonanie, że sam proceder wyłączenia powinien być uproszczony i że rozstrzygać powinny o niem władze górnicze po wysłuchaniu władzy politycznej i że orzeczenie władzy górniczej powinno być prawomocne, jeśli władza polityczna do oznaczonego terminu nie objawi swego zdania. Co do dróg prowadzonych przez obce grunty, ustawa górnicza powinna się opierać na nowszej ustawie o drogach koniecznych. Dodatkowo jeszcze wysłało nasze Towarzystwo drugi memoriał, w którym domagało się, by przy okazji zmiany powszechnajawy górnicy, została załatwiona także sprawa asocjacji w przemyśle górniczym, a specjalnie naftowym w tym duchu, by istniejącym spółkom naftowym przysługiwało prawo prowadzenia firmy i rejestru w sądzie górniczym, by zarządy tych spółek miały ustawowe prawo reprezentacji i by następcą spółnika, obejmował prawne obowiązki poprzednika; oprócz tego domagaliśmy się by przedsiębiorstwa górnicze miały prawo tworzenia wszelkich innych form asocjacji, dopuszczalnych w ustawie handlowej. Dalej domagaliśmy się powoływania senatów górniczych do rozstrzygania spraw w kopalnictwie naftowym. Niezależnie od wysłania memoriału wzięliśmy przez naszych delegatów udział w ankiecie Izby Handlowej Lwowskiej i tam także daliśmy wyraz naszym zapatrywaniom co do zmian powszechnajawy górnicy.

Gdy w izbie wiedeńskiej pojawiły się wnioski posłów socjalistycznych o skrócenie czasu trwania pracy w górnictwie do ośmiu godzin, o wypłatach tygodniowych i o zaprowadzeniu inspekcji kopalnianych, w skład której wchodziłoby stali delegaci robotników, wysłaliśmy do Koła polskiego i do ministerstwa robót publicznych memoriał, w którym zwróciliśmy uwagę na odmienny charakter pracy w kopalnictwie naftowym od pracy we właściwym górnictwie i wyraziliśmy przekonanie, że w kopalnictwie naftowym co do czasu trwania pracy, powinny obowiązywać te same przepisy co do pracy w zakładach fabrycznych. Co do wypłat tygodniowych, to wysłani na ankietę ministeryalną delegaci naszego towarzystwa Pp. radca Szumski

z przemysłu woskowego i inżynier Angerman w zastępstwie dyrektora Żukowskiego z przemysłu naftowego wyrazili zapatrywania przedsiębiorców i zwyczajnie, jakie pod tym względem w kopalnictwie woskowem i naftowem panują; co się dotyczy stałych delegatów robotniczych do inspekcji kopalń, wyraziliśmy zapatrywanie, że w poszczególnych wypadkach delegaci robotników mogą być powoływani.

Rząd wniósł już do parlamentu projekt zmiany powszechnej ustawy górniczej i projekt co do inspekcji kopalń i komisji robotniczych. Niezawodnie będziemy mieli sposobność jeszcze bronić naszych zapatrywań po bliższem rozpatrzeniu projektów rządowych.

W sprawach taryfowych odnieśliśmy w roku sprawozdawczym sukces pozytywny. Na skutek licznych z naszej strony petycji i przedstawień ministerstwo kolei z dniem 1. lutego roku sprawozdawczego udzieliło dla ropy opałowej niższej taryfowej, stosując dla ropy opałowej taryfę wyjątkową I. lecz tylko na zachód od stacji Rogoźno i Tarnawiec. Taryfa ta jest jeszcze wyższą od taryfy węglowej, a przytem nie obejmuje Galicji wschodniej, usiłowaniem przeto naszym będzie dążyć ciągle i bezustannie do zrównania taryfy przewozowej na ropę opałową z taryfą węglową. Ministerstwo kolei projektuje obecnie rewizję ogólną taryf kolejowych, przy czem nie kryje się z zamiarem podwyższenia ogólnego taryf. Za inicjatywę centralnego Związku fabrycznego Wydział krajowy zwołał w październiku roku sprawozdawczego ankietę, by przedstawiciele rozmaitych gałęzi przemysłu w naszym kraju sformułowali swoje życzenia i postulaty przy zamierzonej rewizji taryf. Towarzystwo nasze po wysłuchaniu opinii producentów ropy i przedstawicieli galicyjskich rafineryi, sformuowało w osobnem piśmie do Wydziału krajowego swoje żądania w głównych punktach w sposób następujący:

1) Sprzeciwić się podwyższeniu taryf eksportowych.

2) Sprzeciwić się podwyższeniu taryfy na ropę opałową, przeciwnie dążyć do tego, by taryfa na ropę opałową była zrównoważoną z taryfą węglową.

3) Nie dopuścić do dalszego różniczkowania w taryfowaniu ropy transportowanej do rafineryi i nafty rafinowanej, czyli dążyć do tego, by stosunek dotychczasowy w wysokości taryfowania ropy i nafty rafinowanej był zachowany, a to z tego względu, by przez zmianę tego stosunku, rafinerye galicyjskie nie były w gorszych warunkach konkurencyjnych, niż rafinerye poza Galicyą położone i by wskutek tych warunków nie budowano nowych rafineryi poza Galicyą, zamiast u nas w kraju.

W samym końcu roku sprawozdawczego ministerstwo kolei próbowało przez skasowanie pewnych refakcji dla rafineryi galicyjskich wytworzyć stosunek niekorzystny dla tych rafineryi na targu w Czechach i na Morawach i tylko przez interwencję naszego Towarzystwa wraz z delegacją rafineryi galicyjskich, u p. ministra dla Galicji i kierownika ministerstwa kolei, udało się, te próby referenta kolejowego udaremnić.

Sprawy taryfowe zostały sformułowane także w osobnym referacie Dra Bartoszewicza dla komisji administracyjno-politycznej wybranej z łona ankiety ministerstwa robót publicznych, która się zastanawiała nad środkami sanacji przemysłu naftowego.

Przez naszego delegata do Państwowej Rady Kolejowej, Prof. Dra Załozieckiego poruszyliśmy w roku sprawozdawczym niedostateczne wyposażenie stacji Borysław w zdolność ekspedycyjną, żądaliśmy przeprowadzenia drugiego toru do Drohobyca i kredyty na ten cel są częściowo na rok 1909 przez rząd wstawione. Na nasze żądanie lwowska dyrekcya kolei zaprowadziła osobne wozy turnusowe przy nocnym pociągu Borysław-Lwów, jak również na nasze przedstawienie skasowała sześciogodzinny termin wyładowania w Borysławiu, co dla przedsiębiorców było bardzo uciążliwe. Nasze starania o zaprowadzenie osobnego pociągu pospiesznego między Lwowem a Borysławiem, wznawiane kilkakrotnie na posiedzeniach państwowej rady kolejowej, rozbijają się ciągle o brak lokomotyw na kolejach galicyjskich.

W roku sprawozdawczym mieliśmy sposobność zabrać głos i wyrazić naszą opinię w sprawie budowy w naszym kraju kanałów

Kanały w
dne

wodnych. Izba handlowa wiedeńska w lutym zwołała do Wiednia wielkie zebranie demonstracyjne kół interesowanych w sprawie budowy kanałów w Austrii, która mimo uchwalenia za ministerstwa Körbera ustawy, prawie nie postąpiła naprzód. Wezwani przez Izbę handlową wiedeńską wypracowaliśmy odpowiedni referat o znaczeniu kanałów wodnych w Galicyi ze stanowiska przemysłu naftowego i upoważniliśmy posłów Zarańskiego, Długosza i Lewakowskiego do zastępowania nas na Zgromadzeniu. Poseł Zarański na tem zgromadzeniu w dłuższej przemowie poparł wywody naszego referatu, który był następnie drukowany w osobnym pamiętniku. W referacie tym domagaliśmy się budowy kanałów wzdłuż całej Galicyi, a więc połączenia Wisły z Dniestrem, z uwzględnieniem miejscowości naftowych; ze sfer fachowych otrzymaliśmy za ten referat podziękowanie, że wystąpiliśmy za budową kanału wzdłuż całego kraju, a nie ograniczyliśmy się tylko do żądania połączenia Wisły z Odrą, co leżało tylko w interesie przedsiębiorców węglowych (przeważnie pruskich) i w intencyach rządu.

Jeszcze w roku 1907 wnieśliśmy do Sejmu naszego petycję w której wskazaliśmy na nieodpowiednie stosowanie do przedsiębiorstw naftowych przepisów o wymiarze podatku zarobkowego i osobisto-dochodowego i domagaliśmy się w tej petycji z jednej strony zmiany ustawy państwowej o wymiarze podatku zarobkowego i osobisto-dochodowego, z drugiej strony przy stosowaniu istniejących przepisów uwzględnienia właściwości przemysłu naftowego. Sejm odpowiednio rezolucyę do rządu i Wydziału uchwalił, lecz rząd uchwał sejmowych dotąd nie uwzględnił. W roku więc sprawozdawczym ponowiliśmy naszą petycję do Sejmu i Sejm po raz wtóry na podstawie sprawozdania posła Hr. Zamoyskiego uchwalił rezolucyę z roku 1907 następującej treści:

Poleca się Wydziałowi krajowemu:

Aby zbadał sprawę wymiaru opłat z tytułu datków konkurencyjnych przez przedsiębiorstwa tylko czasowo w gminie operujące i przedłożył w tej mierze odpowiednie wnioski uwzględniające o ile możności wy-

wody petycji Krajowego Towarzystwa Naftowego z 5. marca 1907 l. 798.

Wzywa się rząd:

1) Aby przedłożył do ustawodawczego załatwienia projekt noweli do ustaw państwowych o wymiarze podatku zarobkowego i osobisto-dochodowego w tym kierunku, aby:

a) obowiązek płacenia podatku zarobkowego rozpoczynał się dopiero z chwilą, kiedy kopalnia staje się produktywną;

b) wymiar podatku zarobkowego dla przemysłu naftowego obejmował tylko ten okres, w którym ropa istotnie jest wydobywana;

c) władza obowiązana była podać opodatkowanemu w całej osnowie opinię znawcy;

d) aby wymiar podatku osobisto-dochodowego następował według wyniku poprzedniego roku kalendarzowego z uwzględnieniem jak najkrótszej amortyzacji wkładu;

2) aby przed wydaniem nowel podatkowych wzmiankowanych w rezolucyach pod 1) polecił przynajmniej władzom podatkowym, aby w stosowaniu przepisów obecnych ustaw podatkowych uwzględniały wszelkie wyjątkowe właściwości tego przemysłu, a w szczególności te przerwy, które chwilowo powstają wskutek czy to zagwoźdżenia szybu, czy zaniechania wydobywania nie opłacającej eksploatacji ilości ropy i wiercenia do głębszego horyzontu.

Niezależnie od legislatywy w tym kierunku tylko należyta obrona przedsiębiorstw naftowych w każdym poszczególnym wypadku przez wniesienie odpowiednio ułożonego rekursu może przynieść pewne ulgi podatkowe. Próbowaliśmy więc z tego powodu nawiązać stosunki z Towarzystwem prawnej ochrony podatników, lecz stosunkowo mała ilość firm naftowych oddała zastępstwo interesów podatkowych temu towarzystwu. Wielką wagę pod względem ulg podatkowych przywiązujemy do odpowiedniego składu komisji podatkowych i do pilnego uczęszczania członków wybranych na posiedzenia tych komisji, gdyż tam jest najodpowiedniejszy teren do wywaleczenia sprawiedliwego wymiaru podatku. W komisjach tych tak we Lwowie jak i w Drohobyczu uzyskaliśmy miejsce dla zastępców przemysłu naftowego, lecz niestety

niezbyt pilne uczęszczanie członków na posiedzenia, pozbawia przemysłowców obrony przed niesprawiedliwym wymiarem podatku.

(Dokończenie nastąpi).

Posiedzenie Wydziału Krajowego Towarzystwa Naftowego
z dnia 23. stycznia 1909 r.

Porządek dzienny:

1) Odczytanie protokołu z ostatniego posiedzenia,

2) Sprawozdanie kasowe Towarzystwa za rok 1908,

3) Wylosowanie 4 ustępujących członków Wydziału,

4) Oznaczenie terminu Walnego Zgromadzenia,

5) Wybór jednego delegata do Państwowej Rady Przemysłowej,

6) Sprawa kongresu naftowego i międzynarodowej komisji naftowej,

7) Wnioski i interpelacje.

Obecni Pp. Prezes Gorayski, wiceprezes Wolski, członkowie wydziału: Pp. Angerman, Długosz, Dr. Goldhamer, Kiesler, Mars, Pierściński, Schreier, Żukowski i sekretarz dr. Bartoszewicz.

1) Odczytany protokół z ostatniego posiedzenia przyjęto.

2) Sekretarz przedstawia roczne sprawozdanie kasowe. Dochody w r. 1908 wynosiły 17.297 kor. i 66 hal.; w kwocie tej mieści się pożyczka z funduszu dyspozycyjnego 2000 kor.; rozchody wynosiły 17.240 kor. i 88 hal.; preliminowano na r. 1908 dochody na 20.051 kor. i 76 hal.; towarzystwo jest jeszcze dłużnym z tytułu subwencji na czasop. „Nafta“ 2.500 kor. i do funduszu dyspozycyjnego 2000 kor. tak, iż rok ubiegły zamknięto deficytem 4500 kor., który zwiększył się jeszcze przez to, iż z powodu zaprzestania wydawnictwa niemieckiej „Nafty“ prof. Załoziecki całą zaległość drukarni w kwocie około 6000 kor. przekazuje do zapłacenia Towarzystwu.

Nad sprawozdaniem tem kasowem, jak i nad wydawnictwem pisma „Nafty“ rozwinęła się obszerna dyskusya, w której zabierali głos wszyscy obecni członkowie wydzia-

łu; w rezultacie uchwalono wybrać komitet, składający się z Pp. Angermana, dr. Goldhamera i Marsa z udziałem dra Bartoszewicza, który ma się zająć sprawą podniesienia dochodów towarzystwa na rok 1909 i w związku z budżetem traktować sprawę pisma w języku polskim i komunikatów w języku niemieckim.

3) W myśl § 15. statutu wylosowano na r. 1909 następujących członków Wydziału: Pp. W. H. Mac-Garweya, Schulima Schreiera, Franciszka hr. Zamoyskiego i Zygmunta Bielskiego, w miejsce których odbędzie się wybór na Walnem Zgromadzeniu.

4) Po krótkiej dyskusji uchwalono odbyć zwyczajne Walne Zgromadzenie we Lwowie 20. lutego o godzinie 4. popołudniu, a posiedzenie wydziału 10. lutego.

5. Do Państwowej Rady przemysłowej na zaproszenie ministerstwa handlu uchwalono delegować dra Artura Goldhamera.

6) Po krótkiej dyskusji wydział oświadczył się za odroczeniem międzynarodowego kongresu naftowego we Lwowie w r. 1910 i uchwalił by biuro Towarzystwa w odpowiedniej formie z powołaniem się na trwające jeszcze ciągle przesilenie w przemyśle naftowym zawiadomiło o tem komitet kongresowy w Bukareszcie.

Dr. Bartoszewicz referuje następnie sprawę międzynarodowej komisji naftowej, w skład której mają wejść delegaci rządów i delegaci przemysłów naftowych rozmaitych państw; na wniosek p. Kieslera uchwalono odroczyć wybór delegatów do tej komisji do następnego posiedzenia po zbadaniu, jakie tow. naftowe będą powołane do wysłania delegatów do tej komisji.

7) Pan Angerman stawia wniosek, by tow. naftowe udało się do Koła Polskiego z przedstawieniem, że rząd nie poczynił dotąd żadnych kroków w sprawie rezolucyj sejmowych, dotyczących się niesprawiedliwego przez władze podatkowe stosowania ustawy przy wymierzaniu podatku zarobkowego i osobisto-dochodowego dla przedsiębiorców naftowych.

Wniosek ten uchwalono i na tem posiedzenie zamknięto.

Wypowiedzenie kontraktów dzierżawy cystern ze strony kolei państwowych.

W ostatnich dniach listopada wypowiedział zarząd dawnej kolei północnej wszystkie kontrakty przyjęcia do ruchu kolejowego wagonów będących własnością prywatną, z tem nadmienieniem, że wagony te mogą nadal pozostać na liniach kolei północnej tylko w takim razie, jeżeli właściciele zgodzą się na warunki objęte odnośnymi przepisami „Postanowień i warunków“ na kolejach państwowych.

Zarządzenie to dotyka przeważnie właścicieli cystern, ponieważ ze wszystkich 1887 wagonów, które były wstawione do parku kolei północnej, tylko 32 wagony należą do innego typu wozów, zaś 1856 wagonów są to same cysterny. Do tych doliczyc także należy 1555 cystern, (podług stanu z 31. grudnia 1907) prowadzonych w ewidencji kolei północnej, a będących własnością Towarzystwa wypożyczenia wagonów, wobec czego znikoma ilość wagonów innego typu, będących prywatną własnością, nie wchodzi wcale w rachubę.

„Postanowienia i warunki“ c. k. kolei państwowych nie odpowiadają jednak zupełnie wymaganiom przemysłu używającego cystern. Zastanówmy się zatem nad tem, jakie skutki dla przemysłu wywołało właśnie wypowiedzenie kontraktów ze strony zarządu dawnej kolei północnej, obecnie już jednak także c. k. państwowej.

Najcięższą stratą dla prywatnych właścicieli cystern będzie ubytek należności za wypożyczenie cystern. Dawna kolej północna płaćca właścicielom cystern za wszystkie dni, w których cysterna biegała po obcych liniach, należności pobrane za czas, kurs i zwłokę. Za to musieli właściciele pokrywać z własnych funduszków wszelkie naprawy swych cystern, co jednak nie stało w żadnym stosunku do wpływów za te należności, które po potrąceniu kosztów naprawek dawały zwłaszcza większym firmom dziesiątki tysięcy koron dochodu, który był zużywanym na o tyle szybszą amortyzację kapitału włożonego w zakupno cystern. Koleje państwowe nie zwracają właścicielom cystern

żadnych należności ani za czas, ani za kursy, ani za zwłokę, pokrywają jednak wszelkie wydatki na naprawę kół z panewkami, hamuleców i rusztowania wozu, tak, że właścicielom pozostawały koszty naprawy kotła samego, które nie są jednak małoznaczne; tracą wszakże wszelkie należności za czas i kursy, (Zeit & Laufgebühr) co dla nich stanowić będzie wielką rubrykę. Jeżeli już zatem koleje państwowe chcą zabierać dla siebie wszelkie dochody płynące dla nich z wynajmu cystern obcych, czemu wobec dzisiejszej tendencji trudno będzie zdaje się zapobiedz, to niech przynajmniej, biorąc wszystkie dochody, pokrywają także i wszystkie wydatki, a więc i na naprawę kotłów cysternowych. Tego chyba mogą żądać prywatni właściciele cystern, aby ten, który uważa te cysterny jak swoją własność i pobierający z nich całkowite dochody, poczuwał się także do obowiązku utrzymywania ich całkowicie.

Drugim, pod względem finansowym także bardzo ważnym punktem jest postępowanie kolei państwowych w wypadkach zawleczenia próżnych cystern. Wspomniane powyżej „Postanowienia i warunki“ nie zawierają w tym kierunku żadnych „postanowień“, kolej państwowa wstawia jednak do „warunków ogólnych“ odnośnych kontraktów (Mantelverträge) paragraf, który brzmi; „Jeżeliby wstawione wozy (cysterny) w czasie gdy biegają próżne, nawet bez winy właściciela prywatnego zostały zawleczone na inną rutę, lub opóźniły się z przybyciem na miejsce przeznaczenia, to i w takim razie nie przysługuje prywatnemu właścicielowi żadne prawo żądania od zarządu kolei jakiegokolwiek odszkodowania“. Ten warunek narzucony właścicielowi prywatnemu wywoływał zawsze ogromne niezadowolenie i rekryminacje, a jest wprost klęską w obecnych ciężkich warunkach transportowych, szczególnie co do ruchu cystern. Każdy fachowy wie o tem bardzo dobrze jakie nieprzyjemności, koszty i straty wynikają z takiego zawleczenia gwałtownie potrzebnych cystern na jakąś linię, o których się nawet dowiedzieć trudno gdzie są i kiedy wrócą. O tyle cięższą do zniesienia jednak jest ta zupełna bezsilność w tym kierunku i niemo-

żność pociągnięcia do odpowiedzialności. za straty stąd wynikłe, przedsiębiorstwa transportowego, t. j. c. k. kolei państwowej. Wiadome każdemu są trudności ruchu na jakie narażeni byli rafinerzy ostatniej zimy, kiedy to cysterny z rafinerii przy kolei północnej położonych szły do Borysławin zamiast 4—6 dni, 4—6 tygodni — i kiedy rafinerzy, mając w ten sposób odciejętą dowóz ropy musieli nie tylko ograniczać, ale nawet zastanawiać ruch swoich fabryk, nie mogąc w zamian za te nieobliczalne straty żądać od zarządów kolei ani grosza odszkodowania. Kolej państwowa staje w tym wypadku na bardzo wygodnym stanowisku, sądząc, że kiedy cysterna bieży próżna z powrotem za darmo, to można ją już uważać za bezpieczeństwa dobro, z którym się można obchodzić jak się komu spodoba. To zapatrywanie może być bardzo wygodnym, bo uwalnia koleje państwowe od wszelkiej odpowiedzialności za próżne cysterny, nie jest ono jednak etycznym i wykracza przeciw wszelkiemu poczuciu sprawiedliwości, które każe odpowiadać każdemu za jego niedbalstwo lub popełnione błędy. Że za granicą panują pod tym względem inne, powiedzmy więcej moralne stosunki, mamy dowód w tem, że § 5. „Warunków wstawiania prywatnych wagonów“ na pruskich kolejach, brzmi:

1) Bezpłatny transport próżnych wagonów prywatnych ma się odbywać w tym samym czasie, który jest przepisany jako termin dostawy towarów (§ 63. regulaminu ruchu).

2) Szkoda jaką mógłby właściciel wagonu ponieść przez przekroczenie terminu dostawy zostanie mu wynagrodzoną w kwocie nieprzechozącej 10 marek za dzień i cysternę, o ile powstanie z winy zarządu kolei, a nie z winy właściciela.

Austriacy właściciele wagonów powinni żądać z całą stanowczością, aby w nowo zawrzeć się mających kontraktach umieszczony został analogiczny przepis, a przez to zostało usunięte poczucie zupełnego bezprawia i bezsilności wobec kolei.

A teraz przystąpmy do trzeciego punktu tych sławnych „Postanowień i warunków“, który między innymi traktuje także o spra-

wie dysponowania „własnymi cysternami“!

W artykule tym kwalifikuje kolej państwowa odstępowanie własnych cystern innej firmie, a więc dalsze wydzierżawianie jako niedotrzymanie warunków kontraktu (Kontraktbruch), co ją upoważnia do natychmiastowego rozwiązania umów bez wypowiedzenia. Postanowienie to jest zupełnie przestarzałe i bywa z reguły obchodzone przez kolej z całą świadomością. Nie można też rzeczywiście znaleźć żadnego powodu, dla jakiegoby miała kolej ponosić jakąkolwiek szkodę z tego powodu, że właściciel cysterny, nie potrzebując jej chwilowo, wypożycza ją na jakiś czas komu innemu. Powinnoby to właśnie być na rękę zarządowi kolei, że cysterny kursują ciągle, zamiast żeby stały na stacjach depozytowych i tam zajmowały miejsce na torach bezpożytecznie. Faktycznie nikt się dzisiaj nie troszczy o ten przepis, ani kolej ani rafinerzy np. jako właściciele, którzy cystern swoich pożyczają innym firmom, z czego jeszcze dla nikogo nie wyniknęła żadna szkoda. Przez zniesienie tej klauzuli zostałyby zatem tylko zatwierdzone istniejący stan rzeczy.

Zastarzałym i zupełnie bezcelowym jest także czwarty punkt przeciw któremu powstawać musimy, a mianowicie artykuł czwarty, omawiający najmniejszą ilość kilometrów, jaką ma przebyć cysterna w jednym roku (Minimalleistung). Artykuł ten przepisuje, że każda cysterna ma w przeciągu roku przebiec na liniach własnych kolei państwowej przynajmniej 5000 klm. i nakłada na prywatnych właścicieli wagonów obowiązek przedkładania co miesiąca dokładnych szczegółowych wykazów odbytych tur. Postanowienie to miało tak długo pewną podstawę, dopóki koleje państwowe zwracały prywatnym właścicielom wagonów wszystkie należności, jakie wpłynęły do ich kas za drogi przebyte przez prywatne wozy na obcych kolejach. Dzisiaj jednak, kiedy koleje państwowe chowają do własnej kieszeni wszystkie takie należności, powinnoby to kolejom być nawet na rękę, aby takie prywatne wagony wstawiane do ich parku wozowego jaknajdłużej i jaknajwięcej kursowały

po obcych liniach. Zresztą dzisiaj, kiedy już prawie wszystkie koleje w Austrii są już państwowione, można ze spokojem przyjąć jako pewnik, że każdy wagon prywatny załadowany zrobi do roku w przecięciu nawet przeszło 5000 klm. Przy cysternach należących do rafinerii można przeprowadzić dowód tego naszego twierdzenia w bardzo łatwy sposób. Każda rafineria sprowadza z Galicyi o wiele więcej ropy, aniżeli wywozi produktów destylowanych w cysternach. Cysterna będąca w użyciu przez cały rok na na sprowadzanie ropy z Galicyi, n. p. między Boguminem a Boryslawiem, zrobi rocznie, ropą naładowana, przeszło 18.000 klm. jeżeli nawet przyjmiemy, że robi tylko 3 tury miesięcznie. Gdyby zatem nawet rafinerie położone blisko granicy, jak: w Trzebini, Boguminie i Dziedzicach wywoziły bardzo wiele swych produktów w cysternach, to i tak wypadnie, że jej cysterny sprowadzające ropę z Galicyi, a więc na kolejach państwowych, zrobią w przecięciu więcej jak 5000 klm. rocznie. Artykuł 4. stwarza zatem tylko niepotrzebną stratę czasu tak dla kolei jak i dla właścicieli wozów prywatnych, którzy muszą co miesiąc bardzo wiele trudu, pracy i czasu wkładać w sporządzanie wykazów tur przebiezonych przez ich cysterny, każda bowiem większa rafineria posiada ich paręset sztuk. Tak zarządowi kolei państwowych, jak i właścicielom cystern możnaby zaoszczędzić bardzo wiele niepotrzebnie i zupełnie bezcelowo traconego czasu, przez usunięcie tego artykułu z tych „postanowień i warunków“.

Spodziewamy się, że zarząd kolei państwowych uzna słuszność tych skromnych życzeń jakie tu podniesiono, a jakie są bezwarunkowo także częścią tylko postulatów właścicieli cystern, usunie te przestarzałe przepisy i przez to zerwie już raz z tym starym systemem, który uważał wstawianie prywatnych wagonów w park kolejowy jako jakąś łaskę wyświadczaną właścicielom. Kupowanie takiej ogromnej ilości cystern jest połączone z wielkimi bardzo ofiarami dla przedsiębiorców, którzy nie mogą otrzymać dostatecznej ilości cystern od kolei, która powinna ich sama dostarczać, musieli włożyć

w te 6000 cystern kapitał wyższy 30 milionów, którego oprocentowanie i amortyzacja zarządu kolei państwowych ani centa nie kosztuje.

Rak uniwersalny.

Doniosłym wynalazkiem w dziedzinie instrumentów ratunkowych w wiertnictwie jest opatentowany rak p. Romana Gierszyńskiego, kierownika warsztatów firmy W. Wolski, W. Zdanowicz i Spółka w Boryslawiu. Ostatni numer urzędowego dziennika patentowego z dnia 15. stycznia br. donosi właśnie o udzieleniu patentu Nr. 36411 p. Gierszyńskiemu na jego wynalazek z dniem 15. września 1908.

Doniosłość tego wynalazku przy instrumentacjach jest bardzo wybitna, a polega na konstrukcyi raka, wykluczającej wszelkie jak dotąd liczne zagwoźdżenia, a użycie go przez niektóre tutejsze firmy jak np. Sulimski, „Montan“, Łaszcz, Ulbrich i w. i. wydało jak najpomyślniejsze i spodziewane wyniki.

Instrumentowi temu nadał p. Gierszyński nazwę raka uniwersalnego, jeden bowiem korpus jego może być użytym do rur różnych wymiarów a mianowicie do rur 5", 6", 7", 9" i 10" przez wymienianie odpowiednich szepek, które chwytają rurę na całym obwodzie, zesunięcie się zatem raka po rurze jest bezwarunkowo wykluczone. Wybitną zaletą tego raka jest to, że da się go nader korzystnie używać do rozkręcania rur i jak dotąd praktyka wykazała, rak taki jest jedynym dającym się korzystnie do tego celu użyć instrumentem. Zupełnie odmienna konstrukcyja nowego raka, niż dotychczasowych tego rodzaju instrumentów, umożliwiała nader łatwe zapięcie go w każdej głębokości otworu świdrowego i na odwrót, z każdej głębokości można go bez żadnego niebezpieczeństwa z największą łatwością odpiąć. W wypadku urwania się raka lub sztang ratunkowych okazuje się również bardzo korzystna strona jego konstrukcyi, dotychczasowe raki przy upadaniu na spód otworu świdrowego otwierały się i powodowały tak liczne śmiertelne zagwoźdżenia, natomiast rak p. Gier-

szyńskiego działu wprost przeciwnie, gdyż w razie spadnięcia na spód otworu szczęki jego zesuwać się do najmniejszej średnicy, tak, że wyciągnięcie go z otworu szybowego nie jest wcale utrudnione.

Prawo wyrobu i sprzedaży swego wyznalazku udzielił p. Gierszyński firmie W. Wolski. W. Zdanowicz i Sp. w Borysławiu, która raki takie również wypożycza.

Rumuńskie państwowe tereny naftowe.

Sprawa eksploatacji państwowych terenów naftowych, tak ważna dla rumuńskiego przemysłu naftowego, zajmuje coraz żywiej, nie tylko koła interesowane, ale i sfery polityczne rumuńskie, z okazji odbywającej się obecnie w Bukareszcie sesji parlamentu.

W dyskusji, która się na ten temat rozwinęła, zabierali między innymi głos pp. Take Jonesco, były minister finansów i Vintila Bratiano, prezydent Bukaresztu. Pierwszy z nich, omawiając sprawę utworzenia nowego ministerstwa handlu i przemysłu, zgadzał się na jego utworzenie, wyraził jednak zdziwienie, że mowa tronowa nie zawierała ani słowa wzmianki o sprawie rządowych terenów naftowych, która powinna być na porządku dziennym obrad parlamentu. Dzisiaj, kiedy produkcja ropy w Rumunii stanęła na punkcie zwrotnym, kiedy nie można się spodziewać jej zwiększenia, a okazuje się, że zapotrzebowanie rafinerii jest coraz większe, tak, że minister finansów widział się zniwolonym poczynić daleko idące ustępstwa importowi galicyjskiej ropy, kwestya terenów państwowych stała się nagłą. Eksport rumuńskich produktów naftowych wzrasta, pojemność rafinerii się zwiększa a tereny dotychczasowe się wyczerpują, oddanie przemysłowi naftowemu rozległych terenów rządowych pod eksploatację, jest koniecznym ze względów na rozwój tak tego przemysłu w ogóle, jak i rozwój ekonomiczny całego kraju. — Państwo posiada dwojakie tereny naftowe: takie, które są już zbadane poniekąd przez inne, sąsiadujące kopalnie i są uznane za roponośne i takie, co do których jest nadzieja, że będą roponośne, ponieważ ich po-

łożenie geologiczne jest korzystne. P. Take Jonesco proponuje, aby państwo wydierżawiało niezbadane jeszcze tereny rządowe małymi częściami po 15—20 hektarów przemysłowcom i kapitalistom rumuńskim, takie zaś jak w Moreni, które są pewne, eksploatowało samo, lub w spółce z przedsiębiorstwami krajowymi.

Wręcz odmiennego zdania jest p. Vintila Bratiano, który postawił wniosek, aby właśnie państwo odkrywało własne tereny państwowymi funduszami, zatrudniając tylko krajowe siły robocze i rumuńskich inżynierów, a wydierżawiało tereny dopiero po ich odkryciu, wtedy, gdy już będzie wiadomym rezultat próbnych wierceń; zbadane zaś już tereny powinno państwo wydierżawiać przedsiębiorcom rumuńskim, zastrzegając sobie udział w zyskach.

Zdaje się nie ulegać kwestyi, że parlament uchwali, aby na cele odkrywania i badania terenów rządowych, była rokrocznie wstawiana pewna kwota ryczałtowa. Tereny już odkryte będą wydierżawione rumuńskim obywatelom, nie jest zaś wykluczonym nawet udział państwa w kosztach eksploatacji.

Kronika handlowa.

Tłoczenie ropy komitentów Krajowego Związku producentów do rezerwoarów kolejowych jest w pełnym toku. Jak się dowiadujemy, jeden rezerwoar jest już pełny, a tłoczenie odbywa się do dalszych trzech tak, iż wkrótce cztery rezerwoary będą już ropy napełnione; pełnienie ze względu na osiadanie się węgłów odbywa się w ten sposób, że pozostawia się 60 centymetrów u góry miejsca wolnego czyli pełni się do jednego rezerwoaru cokolwiek więcej jak 800 cystern. 21 rezerwoarów już zostało oddanych do użytku Związku, reszta będzie gotowa successive do końca marca b. r., pierwsze zaliczki do końca stycznia będą wypłacone.

Układ między Towarzystwami transportowymi a Związkiem producentów ropy, normujący warunki odbioru i przetłaczania ropy do zbiorników krajowych i kolei, został podpisany.

Zamówienia na kotły i instalacje dla

budowy odbenzyniarni zostały już oddane konsoreyum fabryk, w skład którego wchodzi fabryka maszyn Berno-Königsfeld, witekowska i cieszyńska fabryka, a z galicyjskich Zieleniewski i Sanok, ponadto obstalowano 212 cystern dla rozwożenia „ropału“ u firmy Bronowski, Schultz i Syn; zatem pójdą obstalunki na rezerwoary i urządzenia stacyjne za sumę 1.7 milionów koron, wreszcie rezerwoary na lokomotywach, które obstalowano podobno u firm Negedly-Saxl i I. Sperbera; dostawa palników na lokomotywach nie jest jeszcze rozstrzygnięta ze względu na przedłożenie paru opatentowanych systemów palników.

Ceny ropy, które na początku miesiąca wykazywały silną tendencję zwykłą, spadły cokolwiek w połowie miesiąca wskutek silnego wybuchu ropy w szybie karpackiego towarzystwa na Dąbrowej, jednakowoż ustaliły się przy sprzedażach za prompt na 1 K. 32 h. — 1 K. 34 h., a przy sprzedażach na dłuższe terminy ofiarują 1 K. 43 h. — 1 K. 45 h. i na sprzedaż do końca roku 1 K. 60 h.; produkcja w grudniu była jeszcze dość silną, gdyż Borysław i Tustanowice dały przeszło 14.000 wagonów; natomiast w bieżącym miesiącu daje się spostrzegać silny spadek produkcji w wielu szybach. Sprawa skartelowania rafinerji nafty w bieżącym miesiącu nie posunęła się wiele naprzód; jest projektowaniem na razie zawarcie umowy między rafinerjami, by nie sprzedawać nafty na dłuższe terminy, a w każdym razie, jeśli taka sprzedaż okaże się konieczną, zameldować ją poprzednio komitetowi kartelowemu; ma to na celu osłabienie sprzedaży terminowych, które najprędzej są w stanie rozbić dojsie kartelu do skutku.

Na targu naftowym (przy sprzedażach rafinowanej nafty wewnątrz monarchii) daje się odczuwać tendencja zniżkowa, gdyż rafinerje z końcem sezonu znów rzucają na targ wielkie ilości nafty byle pozbyć się zapasów.

Towarzystwo „Standard Oil Company“ zastraszone postępami, jakie robi eksport nafty galicyjskiej do Niemiec, wniosło do zarządów kolei niemieckich ofertę o dostawę nafty o jedną koronę tańszą na cetnarze nafty, niż austryackie towarzystwo „Olex“,

które i tak zniżyło cenę dawną o 10 fenigów w porównaniu z ofertą zeszłoroczną, stawiając cenę 4 marki i 90 fenigów za cetnar loco stacya graniczna, słowem warunki konkurencyjne zbytu nafty stają się coraz gorsze. Eksport nafty galicyjskiej do Niemiec robi mimo to coraz większe postępy. Według broszury Dra Szwareca „Das Vordringen des galizischen Petroleums in Deutschland“, import nafty galicyjskiej do Niemiec zajmował w roku 1907-ym drugie miejsce po Ameryce i stanowił 8.25% całego importu nafty; Ameryka importowała 81.83%, Rosya 7.25% i Rumunia 2.59%, w miesiącu październiku ubiegłego roku import nafty galicyjskiej dosięgnął już 11²/₃%. Niemcy przedstawiają także coraz większe pole odbytu dla benzyny, konsumując więcej benzyny niż Anglia i Francya; do Niemiec jednak benzyna nasza idzie w stanie surowym, gdyż w ostatnich czasach powstało w Niemczech sporo fabryk, które przerabiają surową benzynę, podając ją rektyfikacyi i rafinowaniu; holenderskie towarzystwo „Koninklijke Petr. Matsch.“ ma wielką fabrykę dla przeróbki swojej surowej benzyny w Düsseldorfie, amerykanie oprócz fabryki „Korff“ w Bremen, wybudowali benzyniarnie w Hamburgu i Düsseldorfie; rosyjanie także mają duże fabryki benzyny w Niemczech; galicyjska benzyna idzie do przeróbki do benzyniarni w Norymberdze i Kosel; tylko Rumunia jeszcze nie posiada swych benzyniarń. W końcu tej kroniki zanotować musimy jeszcze jeden charakterystyczny fakt, jakiego znów dopuścił się referent w ministerstwie kolei, ze szkodą dla naszego przemysłu. Oto, gdy na Węgrzech mimo usilnych starań interesentów węglowych, minister handlu utrzymał dla ropy opałowej na rok 1909-ty, zniżoną taryfę (klasę C), by te fabryki na Węgrzech, które zaprowadziły opalanie ropą, mogły zamortyzować wkłady, austryackie ministerstwo kolei co do ruchu galicyjsko-węgierskiego skasowało od nowego roku tę zniżkę dla ropy do stacyj galicyjskich graniczących z Węgrami. Krajowe Towarzystwo naftowe wniosło odpowiednie przedstawienie do Koła polskiego i do ministerstwa dla Galicji.

Wiadomości z targu ropnego.

Według podania p. Alfonsa Gostkowskiego, zaprzysiężonego senzala dla sprzedaży produktów naftowych i ropy we Lwowie, ceny ropy w miesiącu styczniu przedstawiały się następująco:

13/1 1909 r. ult. styczeń 126—128, ult. luty 131—134, luty-kwiecień 137—140, luty-czerwiec 142—146, roczny szlus 152—157.

Tendencya: stale zwyżkowa, oczekują dalszej zwyżki.

14/1 1909 r. ult. styczeń 127—130, ult. luty 134—136, luty-kwiecień 138—141, luty-czerwiec 144—147, roczny szlus 00.

Tendencya: ceny stałe, bez wahań.

15/1 1909 r. ult. styczeń 127—130, ult. luty 134—136, luty-kwiecień 138—141, luty-czerwiec 144—147, roczny szlus 00.

Tendencya: ceny jak wczoraj pomimo najlepszych usposobień, zwyżka nie nastąpiła.

16/1 1909 r. ult. styczeń 126—129, ult. luty 132—134, luty-kwiecień 137—141, luty-czerwiec 143—146, roczny szlus 157—163.

Tendencya: usposobienie cokolwiek osłabło, ofiarują niższe ceny jak poprzedniego dnia, choć sprzedających nie ma. Pogłoski o zwiększonej produkcji działające na zniżkę nie mają realnej podstawy.

17/1 1907 r. ult. styczeń 128—130, ult. luty 133—135, luty-kwiecień 137—141, luty-czerwiec 143—146, roczny szlus 157—163.

Tendencya: usposobienie targu z początku cokolwiek się poprawiło, później stało się wyciekające. Niedzielny targ drohobycki jak zwykle wykazywał lepsze ceny, jak lwowski.

18/1 1909 r. ult. styczeń 128—130, ult. luty 133—135, luty-kwiecień 137—141, luty-czerwiec 143—146, roczny szlus 157—163.

Tendencya: ceny bez zmiany, usposobienie wyciekające, na targu nie ma żadnych transakcyi.

19/1 1909 r. ult. styczeń 128—131, ult. luty 134—136, luty-kwiecień 137—141, luty-czerwiec 143—146, roczny szlus 155—160.

Tendencya: ciągle wyciekająca. Transakcyi nie wiele.

20/1 1909 r. ult. styczeń 129—132, ult. luty 134—137, luty-kwiecień 137—141, luty-czerwiec 143—146, roczny szlus 00.

Tendencya: usposobienie ciągle jednakowe, wyciekające, zauważyć się daje nieznaczna zwyżka na krótkie terminy.

21/1 1909 r. ult. styczeń 131—135, ult. luty 135—139, luty-kwiecień 140—142, luty-czerwiec 144—147, roczny szlus 00.

Tendencya: usposobienie zwyżkowe, oczekują dalszej zwyżki. Wpływa na to tak spodziewane zaliczkowanie ropy w najbliższych dniach jak i spadek produkcji.

22/1 1909 r. ult. styczeń 131—135, ult. luty

135—139, luty-kwiecień 140—142, luty-czerwiec 144—147. Roczny szlus 00.

Tendencya: Ceny bez zmiany, choć wyciekająca zwyżka.

23/1 1909 r. ult. styczeń 132—135, ult. luty 136—139, luty-kwiecień 140—147, luty-czerwiec 144—147, roczny szlus 00.

Tendencya: transakcyi mało, bo chociaż jest podaż towaru, kupujący nie zgadzają się na ceny ofiarowane, przypuszczają jednak bliską zwyżkę.

24/1 1909 r. ult. styczeń 133—135, ult. luty 136—139, luty-kwiecień 140—144, luty-czerwiec 145—148, roczny szlus 155—160.

Tendencya: stale zwyżkowa.

25/1 1909 r. ult. styczeń 134—135, ult. luty 137—140, luty-kwiecień 140—144, luty-czerwiec 145—148, roczny szlus 155—160.

Tendencya: z powodu zaliczek „Związku“ na ropę, spodziewanych w tych dniach, bardzo silną, pomimo pogłosek o przyjsciu ropy w nowym szbie ceny nie spadły. Transakcyi mało.

26/1 1909 r. ult. styczeń, ceny jak wczoraj.

Tendencya: ceny utrzymują się dalej bez zmian, oczekują rezultatu układów związku producentów z tow. magazynowemi. Targ drohobycki wykazuje cokolwiek niższe ceny.

KRONIKA.

Stosownie do uchwały Wydziału z dnia 23. bm. Walne Zgromadzenie członków Krajowego Towarzystwa Naftowego odbędzie się dnia 20. lutego o godzinie 4 popołudniu w sali Towarzystwa Politechnicznego przy ul. Zimorowicza l. 9.

Sprawy patentowe. P. Marcin Domiszewski & Sp. otrzymali patent na nowy przyrząd do opalania pieców pokojowych i kuchennych ropą zwykłą, odbenzynowaną, lub olejem, różniący się od dotychczasowych tem, że posiada urządzenie do ogrzewania i rozdmuchiwania powietrza potrzebnego do spalania się ropy.

Pożar rafinerii. Dnia 24. b. m. spaliła się prawie doszczętnie rafineria nafty w Orszowie na Węgrzech. Pożar powstał w parafiniarni i przeczcił się na budynek mieszczący maszyny, które uległy zupełnemu zniszczeniu; spaliły się również domy robotnicze. Szkodę obliczają na 1½ miliona koron.

„Moniteur du Pétrole Roumain“ czasopismo naftowe w Bukareszcie zostało sprzedane przez swego dotychczasowego właściciela, jak donosi o tem „Bursa“ rumuńska za 150,000 franków.

Galicyskie Karpackie Akcyjne Towarzystwo Naftowe wykazuje za ubiegły rok dość znaczne zwiększenie produkcji ropy w porównaniu z rokiem 1907. Wiercenia dokonane w zeszłym roku odkryły niektóre nowe tereny, jak n. p. osta-

tni szyb „na Dąbrowie“ w Tustanowicach. Produkcya ropy Karpackiego Towarzystwa od 1. maja do ostatniego grudnia zeszłego roku wykazuje 11.128 wagonów, czyli prawie tyle co za cały poprzedni rok gospodarczy, t. j. od 1. maja 1907 do 30. kwietnia 1908.

Zwiększenie się produkcji szybów pociągnęło za sobą naturalnie zmniejszenie się kosztów eksploatacyi. Ropę częściowo tylko magazynowano w rezerwoarach w Borysławiu, mała zaś część została użyta do przeróbki we własnej rafinerii, ponieważ Towarzystwo miało do przerobienia duże ilości ropy zakupionej od osób trzecich wtedy, kiedy cena stała bardzo nisko. Dzisiaj ceny ustaliły się już dzięki działalności Związku producentów, mniej więcej na K. 1'32, a skoro ropę zaczęto już zaliczkować z dniem 25. bm. po K. 1'40, cena jeszcze wyżej pójdzie, na czem Towarzystwo Karpackie dużo zyska i nie będzie potrzebowało odpisywać część wartości swych zapasów jak w zeszłym roku. Nadto wybudowało Towarzystwo w Maryampolu rezerwoary na 3000 wagonów, do których będą doprowadzać ropę osobne rurociągi o zdolności przetłoczenia 1000 wagonów miesięcznie. Produkcya rafinerii wzmogła się także tak, że za ostatnie dziesięć miesięcy zeszłego roku wykazuje wartość 12'44 miliona, podczas gdy w tym samym okresie roku administracyjnego 1907—1908, wykazywała tylko 11'39 miliona. Tylko eksport produktów naftowych Towarzystwa do Rumunii doznał uszczerbku z powodu wysokich cel, jakie Rumunia na nie nałożyła. Jakiś czas nosiło się Towarzystwo z myślą utworzenia własnej rafinerii w Rumunii, zaniechało jednak tego zamiaru, rozszerzając natomiast swoje zakłady w Maryampolu, a przenosząc część warsztatów swoich z Maryampola do Borysławia.

Podniesienie się produkcji ropy i produktów naftowych wpłynęło niezawodnie na zwiększenie dywidendy, która za poprzedni rok administracyjny wynosiła tylko 15 koron.

Z Borysławia i Tustanowice. Jak już donosiliśmy w poprzednim numerze, produkcya Borysławia w grudniu z. r. wynosiła 1978 cystern, a Tustanowice 12.229 cystern, czyli razem 14.207 cystern. Produkcya ta w następujący sposób dzieli się pomiędzy poszczególne szyby:

Wykaz produkcji ropy w grudniu 1908.

Borysław.

1. Albert i Leo	109
2. Aniela	78
3. Aleksander	93
4. Blochówka	16
5. Bojko-Kurytyba	50
6. Charitas	6
7. Estera	6
8. Fanto	74
9. Feniks	37

Do przeniesienia . . 474

Z przeniesienia . . 474

10. Galicya	61
11. George	110
12. Giuzel-Perutz	7
13. Jeanetta	48
14. Johanna	148
15. Kasa oszczędności	46
16. Koppel II.	15
17. Kornhaber, Segel	47
18. Lubomirska (Dienstag)	6
19. Ludwik	148
20. Maurycy	147
21. Nadzieja	19
22. Nafta	38
23. Natan	184
24. Oskar	38
25. Ratoczyn	678
26. Śbieski	19
27. Światowid	4
28. Schutzmann, Hammermann	3
29. Syndykat	10
30. Ural	28
31. Zgoda	5

Razem 1978

Tustanowice.

1. Aba	11
2. Agata	15
3. Annen	539
4. Banzaj	946
5. Barbara	69
6. Bertold	112
7. Bitum	369
8. Carlos	7
9. Cecylia	7
10. Clay	226
11. Dembowski	439
12. Długosz i Ska	213
13. Dziunia	10
14. Elgin	220
15. Eleonora	4
16. Emil	7
17. Erdölwerke	496
18. Ernestyna	6
19. Ewka	53
20. Faust	330
21. Flora	63
22. Gal. Ska Naftowa	234
23. Galicya I.	47
24. Gliński-Montan	170
25. Hadwiga	16
26. Hala	52
27. Hammonia	55
28. Hermann	187
29. Hilda	41
30. Hohenstein	2
31. Hucul	32
32. Ignacy	216
33. Izabella	91

Do przeniesienia . . 5285

Z przeniesienia	5285
34. Jadwiga	15
35. Jakób	35
36. Józef	71
37. Juliusz, Angermann	9
38. Juliusz, Galicia	3
39. Kalifornia	229
40. Karpaty	900
41. Kinga	70
42. Kometa	165
43. Kordyan I.	8
44. Laura	49
45. Lilién	96
46. Litwa	247
47. Marya Teresa	70
48. Minerwa	21
49. Mercedes	121
50. Mukden	153
51. Nahlik	118
52. Oil-City	998
53. Otylia	25
54. Parnes	126
55. Pluto	792
56. Popielanka	6
57. Premier-Synge	604
58. Ressegnieur	79
59. Roman	32
60. Rosa	26
61. Rozwadów	132
62. Sas	25
63. Salo	64
64. Sezam	11
65. Śląsko	252
66. Smolka	42
67. Sumatra	46
68. Sycylia	124
69. Tomasz	11
70. Tristan	60
71. Trunkwalter	111
72. Tryumf	103
73. Tsuschima	236
74. Urycz	394
75. Wacław	11
76. Wiliam	5
77. Wilno	139
78. Wygoda	9
79. Zuzia	81

Razem 12229

Rekapitulacja.

Borysław	cystern	1978
Tustanowice	"	12229
Suma		14207

W chwili oddania numeru do druku dowiadujemy się, że w dniu 27. b. m. wybuchły dwa nowe szyby („Władysław“ około 50 wagonów i „Tomasz“ około 50 wagonów dziennie) co wywołało w wolnym targu nagłą niżkę, dochodzącą do K. 1:30.

Ropa w północno-wschodniej Rosyi europejskiej. Góry Tiumańskie rozciągają się od źródeł Wyczegdy, prawego dopływu Dwiny (rosyjskiej, nie litewskiej, Dźwiny) w kierunku z południowego wschodu na północny zachód aż do Tiumańskiego brzegu morza polarnego. Góry te były badane jeszcze w czwartym dziesiątku zeszłego stulecia przez hrabiego Kaiserlingka. Dopiero w roku zeszłym utworzono przedsiębiorstwo, które stwierdziło wierceniami próbnymi istnienie ropy w tych górach. Ropa ukazuje się w środkowej części południowego łańcucha tych gór koło Dichty wpadającej do Peczory, i to w bardzo niewielkiej głębokości. I tak: w głębokości 12-2 m. niewielkie ilości z 4 calowych rur, w innym zaś miejscu także z takiej dymensyi rur z głębokości 3 m. już większe ilości przy nieustającym przypływie. Dalsze próbne wiercenia wydały następujące rezultaty: w głębokości 58 m z czterocalowych rur drugiego szybu 5 do 10 ton na dobę. Wogóle zdaje się, że i tam będzie obfitsza ropa dopiero po większych głębokościach. Ciężar gatunkowy ropy tiumańskiej wynosi 0.881 do 0.923, a zawartość nafty 36-47.8 proc., czyli, że jest to gatunek bardzo zbliżony do ropy kaukaskiej, wydającej dużo parafiny, waseliny i oleji. Bardzo rozległy teren Tiumański będzie miał niezaprzeczoną przyszłość w Rosyi, o ile przedsiębiorstwom tam zajętemu uda się przez zwyciężyć dotychczasowy brak komunikacyi w tym skąpo bardzo zaludnionym północnym zakątku Rosyi europejskiej. (Wiadom Ros. Tow. Tech.).

Nowe niemieckie przedsiębiorstwo wiertnicze powstało w Niemczech pod opieką firmy bankowej Bleichrödera w Berlinie. Nowe to Towarzystwo akcyjne utworzyło się z dawnego przedsiębiorstwa wiertniczego H. Thuman w Halli nad Saalą z kapitałem 700.000 Mk. Założycielami są: S. Bleichröder, Berlińskie Tow. Handlowe, B. Borsig, Tow. dyskontowe, Steaua Romana, H. Thumann i konsorcjum rumuńskie, a obejmuje wszystkie zobowiązania firmy H. Thumann.

Nowe tereny naftowe w Rumunii zostały odkryte w Valea Telega i Barloia, przez co ustalona została łączność terenów naftowych w Bustenari z terenami w Campinie. Tak wskutek tego, jak i wskutek lepszych rezultatów eksploatacyi w okolicy Dambowitzy i Prahowy, wzrost produkcyi ropy w Rumunii zdaje się być zapewnionym.

Krajowe Towarzystwo Naftowe wydało własnym nakładem nową

ustawę naftową

wraz z odnośniami rozporządzeniami władz górniczych w jednej broszurze.

Cena broszury 2 Korony.



**Przedsiębiorstwo dla głę-
bokich wierceń**

Wit Sulimirski

w Borysławiu

długoletnie doświadczenie na kopalniach ropy w Galicyi, na Kaukazie i w Rumunii; obejmuje akordy wiertnicze ewent. z własnym udziałem. Ekspertyzy terenów galicyjskich i kaukazkich. Kupno i sprzedaż terenów naftowych. Wyłączne zastępstwo fabryki lin stalowych Braci Batorowiczów w Drohobyczu.

ALFONS GOSTKOWSKI

przez Izbę handlową i przemysłową we Lwowie mianowany, i przez c. k. Namiestnictwo potwierdzony i zaprzysiężony

senzal

dla sprzedaży i kupna ropy, wosku ziemnego i produktów tych minerałów. Jako urzędnik publiczny pobiera przy transakcyach ściśle oznaczoną a zatwierdzoną przez Namiestnictwo opłatę senzala. Udziela swej klienteli rzeczowych i wiarygodnych informacyi w zakres przemysłu naftowego wchodzących.

Biura: **Lwów**, plac Smolki 1. 4.
Tel.: 1059 — i **Drohobycz**.

**TOWARZYSTWO
dla handlu, przemysłu i rolnictwa
we Lwowie**

VEREIN FÜR HANDEL, GEWERBE UND ACKERBAU IN LEMBERG.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę:

Fabryki rur Mannesmanna w Komotau. — walcownia rur w Schönbrunn. — oraz Galicyjskiego karpackiego naftowego Tow. przedtem Bergheim & Mac Garvey w Glinniku maryampolskim.

Dyrekcya we Lwowie, ul. Romanowicza 3. * Filie Towarzystwa w Borysławiu, Krośnie i Zagórze.

Adres telegraficzny:
Towarzystwo handlowe Lwów.

Konto p. k. o. 825 991.
Rach. bieżący w Banku krajow.
Telefon Nr. 168.

Telegramm-Adresse:
Handelsverein Lemberg.

Towarzystwo dostarcza:

Rury wiertnicze, gazowe, pompowe, do wodociągów i inne wszelkiego rodzaju. Maszyny i kotły parowe. Narzędzia wiertnicze. Liny druciane we wszelkich wymiarach. Kompletne urządzenia do elektrycznego oświetlania. Fittingi, kurki, połączenia itp. Wszelkie materiały potrzebne tak przy instalacji jak i popędzie maszynowym.

Zastępując firmy lub sprowadzając towary, towarzystwo kieruje się przedewszystkiem myślą przewodnią dostarczenia swojej klienteli maszyn, narzędzi i materiałów pierwszorzędnej jakości.

ROBERT KERN

Zastępstwo Witkowskiej fabryki rur.

Centralne biuro dla Galicyi
we Lwowie, Kopernika 18
= Skład w Borystawiu =

wykonuje

Rury wiertnicze spajane i bez szwu,
Rury gazowe i wodociągowe,
Rury ropociągowe dla wysokiego ciśnienia,
Rury płomienne bez szwu,
Rury lane żelazne gazowe i wodociągowe,
Rezerwoary żelazne dla ropy, każdej wielkości,
Liny druciane marki: „Priv. öst. ung. Statts- Eisenbahn Gesell.,
Żerdzie ratunkowe i wiertnicze witkowskiej marki specjalnej,
Suwaki wodne i ropne, modelu ciężkiego i lekkiego, fabrykat
specjalny,
Wszelkie armatury dla pary i wody,
Elektrycznie spajane żelazne witkowskie beczki dla transportu
ropy i spirytusu.

Filia wiedeńskiej fabryki narzędzi firmy Blau'a i S-ki
Wiedeń, XX/2 Hellwagstr. 4—8.

Cenniki i oferty na żądanie odwrotnie darmo i opłatnie.

Adres na telegramy: **Robert Kern, Lwów.** — Telefon nr. 766.