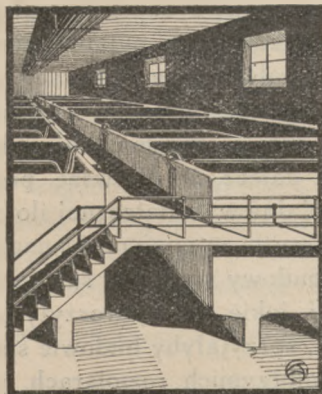


PRZEMYSŁ PIWOWARSKI

ORGAN CENTRALNEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁU PIWOWARSKIEGO I SŁODOWNICZEGO W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

REDAKCJA I ADMINISTRACJA — Warszawa, Wiejska 17. — Telefon 605-96. Otwarta od 1 do 3 po poł.

Racjonalizacja urządzeń piwnicznych przez system
ROSTOCK'A — PIWNICE NAWIERZCHNE, WIEŻE ZBIORNIKÓW,
KADZIE FERMENTACYJNE I ZBIORNIKI SKŁADOWE
z chłodzeniem wewnętrznym.



ŻELAZOBETON IMPREGNOWANY.

Dotychczas wykonano na 2.800.000 hl.

STANDFASSWERKE
ROSTOCK & BAERLOCHER
WIEDEŃ — BERLIN — PARYŻ.

JENERALNY ZASTĘPCA NA POLSKĘ:

ERNEST HIRSCHFELD,
OLSZÓWKA DOLNA ob. Bielska (Śląsk).

Straty browaru przez brak kontroli przewyższają
koszt chociażby najczęstszych analiz.

PIWOWARSKA PRACOWNIA ANALITYCZNA

WARSZAWA, WIEJSKA 17, m. 2. TEL. 605-96.

P. K. O. Związek Właścicieli Browarów w Polsce Nr. 1041.

HUTA SZKLANA „FENIKS” Spółka Akcyjna w PIOTRKOWIE TRYB.



BUTELKI, DEMIONY i BALONY ze szkła oranżowego.

Specjalność: **BUTELKI DO PIWA, PORTERU, WÓD MINERALNYCH
ORAZ DLA PRZEMYSŁU FARMACEUTYCZNEGO.**

!!!Produkcja maszynowa!!!

!!!Wytrzymałość bezkonkurencyjna!!!

Adres: PIOTRKÓW TRYB. Telefon 111.

Adres telegr.: FENIKS—PIOTRKÓW TRYB.

W sprawie wagonów prywatnych.

Ten układ stosunków wzajemnych zburzyła gruntownie wojna. Należy podkreślić przedewszystkiem, że poszczególne zarządy kolejowe nie wykazały dostatecznej staranności w odpowiedniej chwili — po zakończeniu wojny, w dopomożeniu właścicielom wagonów prywatn. do odzyskania tysięcy wagonów zarekwirowanych i traktowanych, jako zdobycz wojenna, co było obowiązkiem zarządów kolejowych. Właściciele wagonów musieli to czynić na własną rękę sami — z wynikiem prawie zawsze niepomyślnym, tracąc na ten cel znaczne środki i drogi czas.

II.

Atoli właściwy punkt zwrotny w dotychczasowym układzie stosunków wzajemnych pomiędzy właścicielami wagonów specjalnych z jednej, a zarządami kolei żel. z drugiej strony stanowi układ, zawarty między zarządami poszczególnych kolei żel. w roku 1921 w Stresa w Italji. Układ ten zamknął drogę do porozumienia wzajemnego ostatecznie. Mianowicie zarządy kolejowe Austrii, Belgji, Czechosłowacji, Francji, Italji, Jugosławiji, Polski, Szwajcarji, Węgier utworzyły związek p. t. „Union Internationale des chemines de fer” (U. J. C.), którego zadaniem, między innymi, są rozrachunki wzajemne pomiędzy poszczególnymi zarządami kolejowymi, członkami związku z tytułu korzystania wzajemnego z wagonów kolejowych, naprawy ich, rewizji okresowych, oględzin technicznych, i t. p., tudzież regulowanie wszelkich spraw, wpływających z tego korzystania wzajemnego z wagonów kolejowych. Tylko jedynie wagony specjalne prywatne, które przedtem, jak powiedziano wyżej, zawsze były traktowane narówni z wagonami kolejowymi — teraz zostały wyłączone z tego układu; w umowie o wzajemnem korzystaniu z wagonów ko-

lejowych, jaką zawarły wymienione wyżej zarządy kolejowe między sobą, niema zupełnie mowy o specjalnych wagonach prywatnych — tak, jakby ich nie było zupełnie. Dla ostatnich natomiast opracowano specjalne przepisy bez wiedzy właścicieli wagonów specjalnych, bez ich udziału. Przepisy te, ujęte w sześciu artykułach wszystkiego, zawierają jednostronne warunki, narzucone przez stronę silniejszą stronie słabszej; mówią tylko o prawach kolei żel. i o obowiązkach właścicieli wagonów. I czyto jest słuszne? Ażeby dać trafną odpowiedź na to pytanie, narzucające się samo przez się, należy przedewszystkiem odpowiedzieć na dwa następujące pytania: czy warunki współpracy kolei żel. z przemysłem i kupiectwem zmieniły się tak dalece, że pierwsze, posiadając własne wagony specjalne w dostatecznej ilości, nie widzą już dla siebie korzyści w popieraniu nadal inicjatywy prywatnej do budowy wagonów specjalnych? I wreszcie, czy warunki, jakie się wytworzyły po zawarciu układu w Stresa, sprzyjałyby budowie specjalnych wagonów w tak olbrzymich rozmiarach, jakich dosięgły, dzięki sprzyjającym warunkom, poprzedzającym okres przedwojenny? Na oba pytania rzeczywistość daje nam odpowiedzi wyraźnie przeczące. Koleje żel., że tak powiemy, zbałamuczone przez budowę wagonów specjalnych prywatnych, zaprzestały budowy własnych, wobec czego posiadają mniej wagonów specjalnych obecnie, niż przed wojną, zaś światowy kryzys ekonomiczny, który dotknął w równej mierze i koleje żel., nie uprawnia do wniosków optymistycznych na przyszłość. Zdawałoby się wtedy, że obecnie więcej, niż kiedykolwiek przedtem, winny zarządy kolejowe popierać budowę specjalnych wagonów prywatnych. Jest natomiast wręcz przeciwnie, bowiem warunki obecne nie są bynajmniej zachęcające ku temu. Przyjrzyjmy się im bliżej. Przed konferencją w Stresa właściciele wagonów specjalnych nietylko, że nie opłacali nic za przebiegi ich powrotne w stanie próżnym do stacyj macierzystych, ale też nie ponosili kosztów naprawy lub ponosili je rzadko,

w wypadkach sporadycznych, a nadto otrzymywali pewne premje w postaci zniżek taryfowych za przewozy w ich wagonach specjalnych (Rosja, Szwajcaria). Prócz tego, jeżeli wagon specjalny prywatny znajdował się na kolei obcej ponad przepisany termin jego zwrotu, właściciel jego otrzymywał z tego tytułu specjalny czynsz najemny — taki sam, jaki otrzymywały kaleje żel. za swoje wagony. Z zawarciem umów w Stresa warunki zmieniły się tak zasadniczo na niekorzyść właścicieli wagonów specjalnych, że ostatni nie tylko że byli pozbawieni wszystkich wymienionych ulg, ale zmuszeni byli płacić kolejom żel. za wszystko: za smarowanie osi, oględziny okresowe, przebiegi powrotne i t. p., nie mówiąc już o naprawie, za którą przedtem nie płacili również.

Pierwszą ofiarą, jaką po układzie w Stresa ponieść musieli właściciele wagonów specjalnych, była zmiana porządku zwracania wagonów prywatnych do stacyj macierzystych — za listami przewoz. zamiast za cedułami, jak było przedtem. To pociągnęło za sobą pobieranie opłat stemplowych, (obowiązujących przy listach przewozowych, a nie obowiązujących przy cedułach). Obciążenie z tego tytułu właścicieli wagonów w samej tylko Polsce wynosi około 250 tysięcy złotych rocznie. Ale z tą stosunkowo nieznaną ofiarą właściciele wagonów pogodziliby się jeszcze, gdyby za nią nie poszły były ofiary dalsze. Mianowicie wprowadzono z czasem opłaty za smarowanie wagonów prywatnych, (które potem zniesiono jednak) następnie wprowadzono opłaty za powrotny przebieg wagonów prywatnych w stanie próżnym o rozmaitych wysokościach. Na niektórych kolejach

żel. opłaty te równoważą się zresztą przez potrącenia odpowiednie z przewoźnego (Szwajcaria). Tak zresztą było jakiś czas i w Polsce (od 1 października 1930 roku do 31 grudnia 1930 roku). Ale to pociągało za sobą powikłania w tych wypadkach, jeżeli np. towar sprzedawano franco fabryka t. zn., kiedy koszta przewozu ponosił nabywca towaru, wtedy to właśnie zniżka trafiała do kieszeni jego zamiast właściciela wagonu.

Atoli z dniem 1 stycznia r. b. zaszła znów zmiana na gorsze: właściciele wagonów muszą opłacać za powrotne przebiegi wagonów próżnych po 10 zł. — od każdego wagonu — bez względu na odległość. To kosztuje właścicieli wagonów około 1½ miliona złotych rocznie. Motywem tego nowego obciążenia właścicieli wagonów prywatnych jest rzekomo zabezpieczenie kolei żel. przed możliwością dowolnego przesyłania wagonów prywatnych w rozmaitych kierunkach — bez istotnej ku temu potrzeby. Inaczej mówiąc, zarząd kol. żel. wychodzi z tego założenia, że każdy przebieg próżny winien być usprawiedliwiony poprzedzającym lub następnym przebiegiem w stanie ładownym. W zasadzie jest to, oczywiście, słuszne. Jednakże postaramy się tu wykazać, czy obawy te są usprawiedliwione w praktyce. Przedewszystkiem musimy wychodzić z tego założenia, że przebiegi wagonów próżnych bez istotnej ku temu potrzeby, w zasadzie nie powinny mieć miejsca. Każdy bowiem wagon służy do przewozu towarów, nie do czego innego i dlatego każdy jego przebieg próżny jest traktowany jako zło konieczne, stanowiące troskę dnia codziennego, zarówno zarządów kolejowych, jak i właścicie-

61)

Inż. MARJAN KIWERSKI.

Dzieje piwownictwa.

Czechosłowacja produkując rocznie około 8 milionów hektolitrów piwa, zużywa od 50 do 55 tysięcy cnt. chmielu. Pozostaje więc zależnie od urodzaju od 100 do 175 tys. cnt. na eksport. Wartość tego eksportu stale się zwiększa. Według danych statystycznych, zanotowanych w rocznikach „Przemysłu Piwowarskiego”, a dotyczących lat powojennych, Czechosłowacja wywoziła w roku 1920 ilości chmielu, przedstawiające wartość przeszło 350 milionów koron czeskich, w roku 1924 wywieziono chmielu za przeszło 470 milionów koron, a w roku 1926 — za 500 milionów koron. Największą część eksportu chmielu czeskiego zabierają Niemcy, Austria, Szwecja, Francja i Belgja.

Lata następne przynoszą dalszy ciąg rozwoju i rozbudowy plantacji chmielowych Czechosłowacji,

ślądem jej idą inne państwa Europy, aż wreszcie w roku 1929 następuje nieunikniony wobec światowego spadku spożycia piwa kryzys nadprodukcji.

Pisze o tem obszerniej w Nr. 36 z roku 1930 „Przemysłu Piwowarskiego” p. Stanisław Dębczyński w pracy swej p. t. „Światowy kryzys chmielarstwa”. Zdaniem autora artykułu, „Czechosłowacja w latach ostatnich 1925 — 1928 odbudowała całkowicie swój areał przedwojenny, zbierając w roku 1929 — 247 tysięcy cnt. metrycznych chmielu. Ogólna nadprodukcja chmielu wyraziła się w roku 1929 w stosunku do roku 1913 liczbą około 25%, a taki stan rzeczy wytworzył nienotowany od lat kilkadziesiąt spadek cen chmielu, zadając wszędzie ciężki cios chmielarstwu.” Straty Czechosłowacji obliczano na co najmniej 100 milionów koron. Gdy cena centnara pierwszego gatunku chmielu żateckiego wynosiła w roku 1924 — 8 tys. koron czeskich, to we wrześniu roku 1929 spadła do 600 koron.

Ciężkie straty poniesione przez chmielarstwo wy-

li wagonów prywatnych, którzy woleliby oczywiście, ażeby wagony ich pracowały — nie biegały napróżno. Niestety w praktyce jest to rzeczą — niekiedy wprost niemożliwą wogóle w sposób poważny, to raczej odnosi się to do wagonów kolejowych. Tysiące wagonów przebiega tysiące kilometrów w stanie próżnym nie tylko w kierunkach powrotnych z miejsc dokąd dowiozły towary, ale z parków, warsztatów do rewizji okresowych, do naprawy i t. p. i odwrotnie i nikt kolejom żel. nie płaci, oczywiście, za te wszystkie niezliczone przebiegi wagonów w stanie próżnym. Dlaczegoż mają płacić za to samo właściciele wagonów prywatnych? Zarządy kolejowe uzasadniają dalej pobieranie opłat za przebiegi wagonów prywatnych w stanie próżnym tem, że każdy wagon kolejowy może być wysyłany w kierunkach dowolnych, może zabierać towar w odwrotnym kierunku, podczas gdy wagon prywatny, jako wagon specjalny, może iść tylko w pewnym określonym kierunku z towarem, zaś w odwrotnym — musi iść przeważnie próżny. Oczywiście tak jest: każdy wagon specjalny może być wysyłany w kierunku dowolnym z towarem, ale zpowrotem nie może być wyzyskany. Ale czyż tego samego nie można powiedzieć i o wagonach kolejowych specjalnych? Te ostatnie czy to będą kolejowe, czy prywatne — zawsze muszą iść zpowrotem w stanie próżnym. Weźmy np. cysterny do przewozu ropy naftowej. Po dowiezieniu ropy do rafinerji cysterna kolejowa, czy prywatna — bez różnicy, gdyż rafinerja nie produkuje ropy, zaś napełnienie cysterny, przeznaczonej do przewozu ropy, produktem rafinerji byłoby niemożliwe bez uprzedniego jej oczyszczenia,

co pociągnęłoby za sobą stratę czasu i środków, zaś w praktyce zdarzałoby się niezmiernie rzadko.

Tak samo jest np. z cysternami przeznaczonemi do przewozu melasy z cukrowni do gorzelnii i rektyfikacji spirytusu melasowego i tego ostatniego z gorzelnii i rektyfikacji. Cysterny po melasie nie można napełnić spirytusem. Poza tem koleje żel. posiadają około 30 różnych typów wagonów spec. do przewozu przedmiotów długich, przestrzennych, ptaćwa, zwierząt i t. p. Wszystkie te wagony przebiegają najmniej 50% w stanie próżnym w stosunku do dokonanych przewozów. Trzeba nie być szczerym, by temu usiłowaniu przeczyć.

III.

Przeprowadziwszy zatem dowód bezpodstawności motywów, mających uzasadnić rzekomo wprowadzenie opłat za powrotne przebiegi wagonów prywatnych przejdziemy teraz do strony czysto praktycznej. Wyobraźmy sobie, że właściciele wagonów specjalnych, doprowadzeni do ostateczności, odbierają swe wagony z parków kolejowych, bądź też poprostu zrzekają się prawa własności do nich. Cóż zatem pocnie zarząd kolei żel. wówczas? Czy zrzeknie się wobec tego tych wszystkich przewozów, do których potrzebne są wagony specjalne — dlatego, że sam takich wagonów nie posiada? Prawdopodobnie nie. W dobrze zrozumianym interesie kolei żel. będzie starał się raczej uniknąć nawet zmniejszenia tych przewozów i będzie niewątpliwie przewoził ciecze i inne towary, wymagające wagonów specjalnych,

wołały w Czechosłowacji silną, ale bardzo krótkotrwałą, akcję, zmierzającą do zmniejszenia arealu plantacji o 25 do 30%, w rezultacie jednak redukcja w tym kraju wyniosła tylko około 10%, bo z 16.508 hektarów do 15 tysięcy hektarów.

Pierwszorządne surowce piwowskie i wrodzone zamiłowanie Czechów do wytwarzania odwiecznego słowiańskiego napoju narodowego doprowadziły z biegiem lat i wieków do produkcji piwa wzorowego, które jako odrębny typ „piwa czeskiego” wyrobiło sobie markę światową.

Data stworzenia nowego typu piwa, sławnego w całym świecie piwowskim „Pilznera”, wiąże się z nową erą piwownictwa, gdy praktyka i wiedza ścisła zgodnie sobie ręce do dalszej owocnej pracy na polu przemysłu umiłowanego podają.

Gniazdo i kolebka czeskiego „Prazdroju”, miejsce, skąd wytryska na świat cały źródło piwowskiego nektaru, objawia się nie w jakimś wielkim grodzie

stołecznym, jak przedewszystkiem piękna „Złota Praga”, „okraszona patyną wieków i cudownem ubarwieniem architektonicznym”, lecz w mało dotąd znanem mieście czeskiem — Pilźnie. Wysiłkiem zbiorowym mieszczan pilzeńskich powstaje i rozpoczyna się w roku 1839 budowa browaru pod nazwą „Browar Mieszczański w Pilźnie”, a dnia 5 października roku 1842 gotują pierwszy war „Pilznera” w pierwszym, o pojemności 27 hektolitrów prymitywnym kotle piwnym, przechowanym dotąd w dzisiejszym wielkim nowoczesnym browarze, jako cenna relikwia początków istnienia browaru.

Ten pierwszy kocioł piwny browaru „Mieszczańskiego” służy mu wiernie w ciągu lat przeszło pięćdziesięciu, aż wreszcie podczas rozbudowy browaru wyjęto go z paleniska i ustawiono, jak zasłużonego weterana, noszącego na sobie liczne ślady wszechniszczącego żywiołu — ognia, na wieczystą rzecz pamiątkę w miejscu honorowem, pośrodku browaru, na podstawie i wśród szablonowych akcesorji pomni-

w tych samych wagonach, cysternach i t. p. obcych — nawet wynajętych od innych kolei żel., zaco, oczywiście, będzie zmuszony opłacać czynsz. I wtedy będzie musiał zwracać oczywiście te same wagony specjalne do miejsc wytwórczości w stanie próżnym, naprawiać je, doglądać, — słowem będzie traktował te wagony, jak swoje własne, z tą atoli różnicą, że wtedy już nie będzie pobierał żadnych opłat za przebiegi próżne, naprawy, rewizje okresowe i t. p., bo nie będzie od kogo — tak, jak nie pobiera dziś za wagony własne. Wprost przeciwnie, za wagony wynajęte sam będzie musiał płacić. Dlaczegoż nie miałyby płacić takich samych czynszów właścicielom wagonów prywatnych? O ileż w lepszym położeniu znajduje się tysiące klientów kolei, nieposiadających wagonów własnych? Ci nie mają żadnych kłopotów, martwi się za nich kolej żel. zmuszona im wagony dostarczyć. A trzeba dodać, że, jak jedni, tak i drudzy, płacą kolejom żel. za przewóz jednakowo. I czyż to jest sprawiedliwe?

Jeżeli głębiej wnikiemy w istotę zagadnienia, musimy przyjść do wniosku iż właściciele wagonów specjalnych są formalnie tylko ich właścicielami. Faktycznie zaś wagony te znajdują się całkowicie w posiadaniu kolei żel., które mogą nimi rozporządzać w razie potrzeby. A potrzebę tę można zawsze usprawiedliwić różnemi względami, stojącymi wyżej — ponad interesem jednostki, czego liczne dowody dała nam praktyka życiowa, a szczególnie miniona wojna. I w czasach pokoju właściciele wagonów specjalnych nie mają wprost możności fizycznej kontrolowania swoich wagonów, do czego musieliby wyzna-

czać specjalnych kontrolerów do każdego wagonu, co jest rzeczą niemożliwą w praktyce. Wprawdzie właściciele wagonów specjalnych są do pewnego stopnia zabezpieczeni przed możliwością używania przez kolej do jej przewozów własnych przepisami terminami, lecz tylko raczej formalnie; w rzeczywistości bowiem terminy te są tak rozległe, że przy sprawności ruchu, wykorzystanie wagonów specjalnych w pewnych kierunkach zawsze jest możliwe. Wypadki wykorzystania wagonów prywatnych specjalnych przez kolej żel. w czasach normalnych są może rzadkie; lecz już sama możliwość ich — w granicach obowiązujących terminów — dowodzi, że prawo właścicieli wagonów do rozporządzenia nimi nie jest nieograniczone. Przeciwnie, jest ono ujęte w bardzo szczupłe ramy; właściciele wagonów specjalnych mogą nimi rozporządzać tylko w granicach obowiązujących przepisów kolejowych. Ale i tego prawa właściciele wagonów specjalnych gotowi się zrzec, jeżeli tylko będą mieć pewność, że kolej żel. dostarczy im niezbędny wagon specjalny — własny, czy obcy — na każde żądanie niezwłocznie, gdyż t. j. uniezależnienie się od tego, czy i kiedy kolej wagon taki podstawi, jest i będzie celem wstawienia do parków kolejowych wagonów prywatnych, a nie co innego.

Nie mniej zagrożeni w swym stanie posiadania są właściciele wagonów wskutek przetrzymywania ich wagonów w naprawie i rewizji okresowej. Pod tym względem zarządy kolejowe, nie krępowane żadnemi przepisami, przetrzymują wagony całemi miesiącami. Kilka przykładów: wagon Nr. 551792, skierowany do warsztatów w Rzeszowie, do rewizji okre-

kcwych. Miejsce to stanowi odtąd punkt kulminacyjny obchodów i uroczystości browarowych, stąd rozpoczynają swe długie wędrówki, podejmowane w celu zwiedzania i zgłębiania tajników produkcji pożywnego nektaru zbożowego, liczne rzesze ze świata adeptów, teoretyków, praktyków, a nawet profanów, lecz szczerych sympatyków przemysłu piwowarskiego.

W tym historycznym kotle piwnym ugotowano w roku 1842 pierwszy war, wzorowego typu, piwa jasnego, o smaku wybitnie chmielowym, lecz bardzo przyjemnym, nie pozostawiającym po sobie żadnej przykrej goryczy.

Nowe piwo zyskuje odrazu uznanie ogółu konsumentów, popularność napoju pilzeńskiego zakreśla coraz szersze kręgi, wydostając się coraz dalej poza obręb działalności początkowej.

„Przadrój Pilzeński” już w pierwszym roku swego istnienia zjawia się i aklimatyzuje w stołecznej Pradze, od roku 1850 pije i wielbi „Pilznera” „weso-

ły Wiedeń”. W roku 1860 piwo pilzeńskie przekracza granice austro-węgierskie, aby rozpocząć swój pochód tryumfalny dookoła świata: w roku 1862 wkracza do Paryża, a w roku 1870 przepływa już oceany, wstępując w krainy Nowego Świata.

Sława Pilznera opromienia swym blaskiem, wzbogaca, rozszerza i popularyzuje miasto, które ten nowy rodzaj narodowego napoju słowiańskiego wytworzyło. Właściciele browaru — mieszczenie pilzneńscy zmuszeni są z biegiem czasu stale rozbudowywać swe przedsiębiorstwo i powiększać wydatnie produkcję.

W roku 1870 browar „Mieszczkański” warzy już 100 tysięcy hektolitrow, w roku 1875 — 200 tysięcy, w roku 1884 — 300, w roku 1890 — 400, 1895 — 600, po upływie lat 60 browar dochodzi do cyfry w roku 1902 — 750 tysięcy hektolitrow produkcji rocznej.

W roku 60-lecia browaru „Mieszczkańskiego” wielki ten zakład przemysłowy posiadał 43 sale stodołnych, przestrzeni ogólnej 16 tysięcy metrów kwa-

sowej dnia 12.IX.1930 roku, zwrócony dopiero dnia 30.I.1931 r. czyli po 140 dniach; wagon Nr. 551776 wysłany dnia 22.X.1930 r. — zwrócony dnia 15.I.1931 roku, czyli po 85 dniach. Pozatem mamy wykaz 21 wagonów, wysłanych do rewizji okresowej w czasie od IX do XII 1930 roku, z którego widzimy, że tylko jeden wagon powrócił po 43 dniach; w dwóch wypadkach — po 50 dniach i w pozostałych — od 52 do 87 dni. (D. c. n.).

PIWO W FINLANDJI.

Po wprowadzeniu prohibicji w Finlandji, o zgubnych wynikach której pisaliśmy wielokrotnie, a które dosadnie zobrazował Dr. Erhnroth w odczycie wygłoszonym na kongresie Ligi Przeciwników Prohibicji w Kopenhadze w roku 1929 (potem Przemysł Piwo-

warski Nr. 33, str. 210 rocznik 1929 Dr. Erhnroth „10 lat prohibicji w Finlandji”) wolno było wyrabiać piwo zawierające 2% alkoholu objętościowo, co odpowiada wagowemu stosunkowi 1,62%. W tych warunkach piwowarstwo w Finlandji istnieć oczywiście nie mogło, a spożycie piwa z roku na rok malało na korzyść „szmuglowanych” napojów alkoholowych o wysokiej zawartości alkoholu.

Kilka tygodni temu rząd wniósł do parlamentu projekt by podnieść zawartość alkoholu w piwie w celu podniesienia jakości. Projekt rządowy proponował 2,4% wagowo to jest 3,01% objętościowo, co pozwalałoby już na warzenie piw pożywniejszych, smaczniejszych a przede wszystkim trwałych.

W trzecim czytaniu stu piętnastoma głosami przeciw sześćdziesięciu pięciu parlament uchwalił podnieść zawartość alkoholu w piwie z 2% objętościowo (1,62% wagowo) na 2,84% objętościowo t. j. 2,25% wagowo. Nie jest norma wystarczająca dla piwowarstwa jednak umożliwia pewną poprawę jakości piwa

Dokonany więc został pierwszy wyłom w ustawie prohibicyjnej.

SZWAJCARJA 1930.

W Szwajcarji 59 czynnych browarów miało w roku 1930 produkcje 2.609.871 to jest o 2,7% więcej aniżeli w roku poprzednim. Spożycie na 1 mieszkańca wynosi 64 litry rocznie.

PRZEWODNIK MŁODEGO PIWOWARA

w opracowaniu

TADEUSZA LAMPE

st. Zgromadzenia Piwowarów stoł. miasta Warszawy.

Powinien się znaleźć w ręku każdego właściciela browaru, piwowara, ucznia i praktykanta.

CENA ZŁ. 10.

Zamówienia i przesyłki pieniężne prosimy kierować do C. Z. P. P. i S., Wiejska 17, m. 2. (P. K. O. Związek Właścicieli Browarów w Polsce, № 1041).

dratowych, i 16 wielkich suszarni, produkując w ciągu 8-miesięcznej kampanji — 250 tysięcy hektolitrow słoju pilzeńskiego, 14 warzelnii czynnych dzień i noc bez przerwy wydawało w ciągu doby 3200 hektolitrow brzezki. Wielkie ilości otrzymywanej brzezki gorącej studzono szybko na 26 chłonikach, a potem zlewano do licznych kadzi fermentacyjnych (przeszło 2000 sztuk) ustawionych w głębokich salach podziemnych o przestrzeni ogólnej 18 tysięcy metrów kwadratowych.

Zwiedzający browar „Mieszczański”, wkraczając do piwnic składowych, mieli wrażenie, że wieki całe mogliby wędrować w tym olbrzymim labiryncie podziemnym, w którym dla orjentacji przydałaby się nieraz, znana dobrze z mitologii greckiej „słynna „nić Arjadny”. Piwnice składowe, łącznej długości 9 kilometrów, przechowywały w 96 nowoczesnych pieczarach skalnych sześć tysięcy pięćset beczek, z których każda mieściła w sobie 40 do 60 hektolitrow nektaru pilzeńskiego.

Cztery długie miesiące „odleżenia się” w kufach składowych uzupełniały przygotowanie „Prazdroju”, który potem, w formie gotowej do konsumpcji, rozlewano w naczynia transportowe własnej fabrykacji (w r. 1902 około 250 tysięcy sztuk) i wywożono w kraj daleki w 300 własnych wagonach piwnych.

Połączenie ze światem zewnętrznym i torami kolei państwowych ułatwiały browarowi „Mieszczańskiemu” 7 kilometrów własnych torów z całym odpowiednim taborem i parowozem, który na pamiątkę legendy piwnej „Gambrynusem” przewzano.

W roku 1902 pilzeńska wytwórnia „Prazdroju” posiada już rozległą sieć swych składów i reprezentacji przede wszystkim w całym obrębie monarchji austro-węgierskiej i państwa niemieckiego, a następnie w szeregu miast i portów jak: Amsterdam, Ankona, Bolonja, Bruksela, Londyn, Medjolan, Neapol, Nowy-Jork, Paryż, Rotterdam, Rzym, Turyn, Zurych i t. p. (D. c. n.).

Samodzielny piwowar

z pierwszorzędnymi świadectwami poszukiwany do średniego browaru we wschodniej Małopolsce.

Pisemne oferty z odpisami świadectw skierować należy do Związku Browarów Małopolski Wschodniej we Lwowie, pl. Marjacki 6 — 7.

DOM HANDLOWY

S. BORNSTEIN i S. BROMBERG w Lublinie

poleca

CHMIELE POLSKIE

pierwszej jakości oraz

SŁÓD pierwszorzędnej jakości ze znanej słodowni „K. R. Vetter” w Lublinie, zawierający 79% ekstraktu, koloru 0.18 i wilgoci do 5%.

Adres telegraficzny: BROMBORN, telefony 216 i 1351, skrzynka pocztowa 54. Konto P. K. O. № 100315.

BROWARY GRODZISKIE, Spółka Akcyjna

Bilans na dzień 31-XII 1930 r.

AKTYWA		Zł.	PASYWA		Zł.
Nieruchomość	349.638.18		Kapitał zakładowy	325.000.00	
Urządzenie fabr. i maszyny	231.636.10		Kapitał zapasowy	40.000.00	
Beczki transportowe	1.00		Fundusz amortyzacyjny	108.847.66	
Lokomocja	11.560.50		Rezerwa podatkowa	1.512.21	
Urządzenie biur	4 970.32		Wierzyciele	115.211.12	
Kasa	3 237.80		Hipoteki	103.450.00	
Banki	18 370.97		Pożyczka obl	23 494.84	
Weksle	68 755.17		Weksle redysk.	63.477.87	
Dłużnicy	19.018.83		Niepodniesiona dywidenda	4.225.45	
Surowiec	9.271.00		Zysk	44.240.72	
Udział	113.000.00				
	<u>829.459.87</u>				<u>829.459.87</u>

Rachunek strat i zysków

ROZCHÓD	Zł.	DOCHÓD	Zł.
Koszty handlowe	59.785.41	Dochód	513.492.74
Koszty fabrykacji	96.218.50		
Surowiec i opał	84.468.84		
Podatki i akcyza	70.750.59		
Procenty	15.609.69		
Utrzymanie nieruchomości	9.226.91		
Utrzymanie lokomocji	11.091.60		
Utrzymanie maszyn	23.758.79		
Reklama	22.205.93		
Odpis amortyz.	53.590.82		
Odpisy na udziale	4.500.00		
Straty	18.044.94		
Zysk	44.240.72		
	<u>513.492.74</u>		<u>513.492.74</u>

Popierajmy przemysł krajowy!

Kadzie, tanki, pływaki

i wszelkie inne urządzenia **z aluminium dla browarów**

poleca

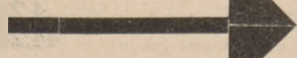
Olkuska Fabryka Wyrobów Aluminjowych i Metalowych

LENDER i SYN w Olkuszu

Oferty i kosztorysy na żądanie.



zamiast



AKTIWINA

**niedościgniony środek
odkażający również do
aluminium.**

KAROL HESSENMÜLLER

Bydgoszcz, tel. 379.

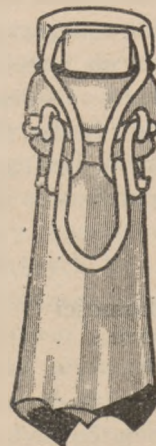
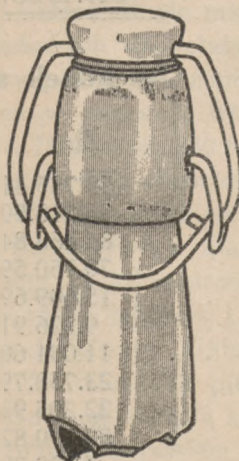
POLSKI PRZEMYSŁ KORKOWY

SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, Solec 59. -- Tel. 232-09.

Skrót telegr. „POLKOREK”

**Największa w kraju
MECHANICZNA FABRYKA KORKÓW
i ZATWORÓW KORONOWYCH**



GAMBRINUS

Sp. z. o. o.

**POZNAŃ
ul. Wielka
Nr. 16.**

CENA OGŁOSZEŃ: 1 str. Zł. 150.—; 1/2 str. Zł. 80.—; 1/3 str. Zł. 60.—; 1/4 str. Zł. 45.— Zastrzeżenie zmian cen ogłoszeń

Redaktor: W. Adam. - - - Wydawca: Centralny Związek Przemysłu Piwowarskiego i Słodowniczego w Rzplitej Polskiej.

Drukarnia i Litografia „JAN COTTY” w Warszawie, Kapucyńska 7.