

AUTOBUS

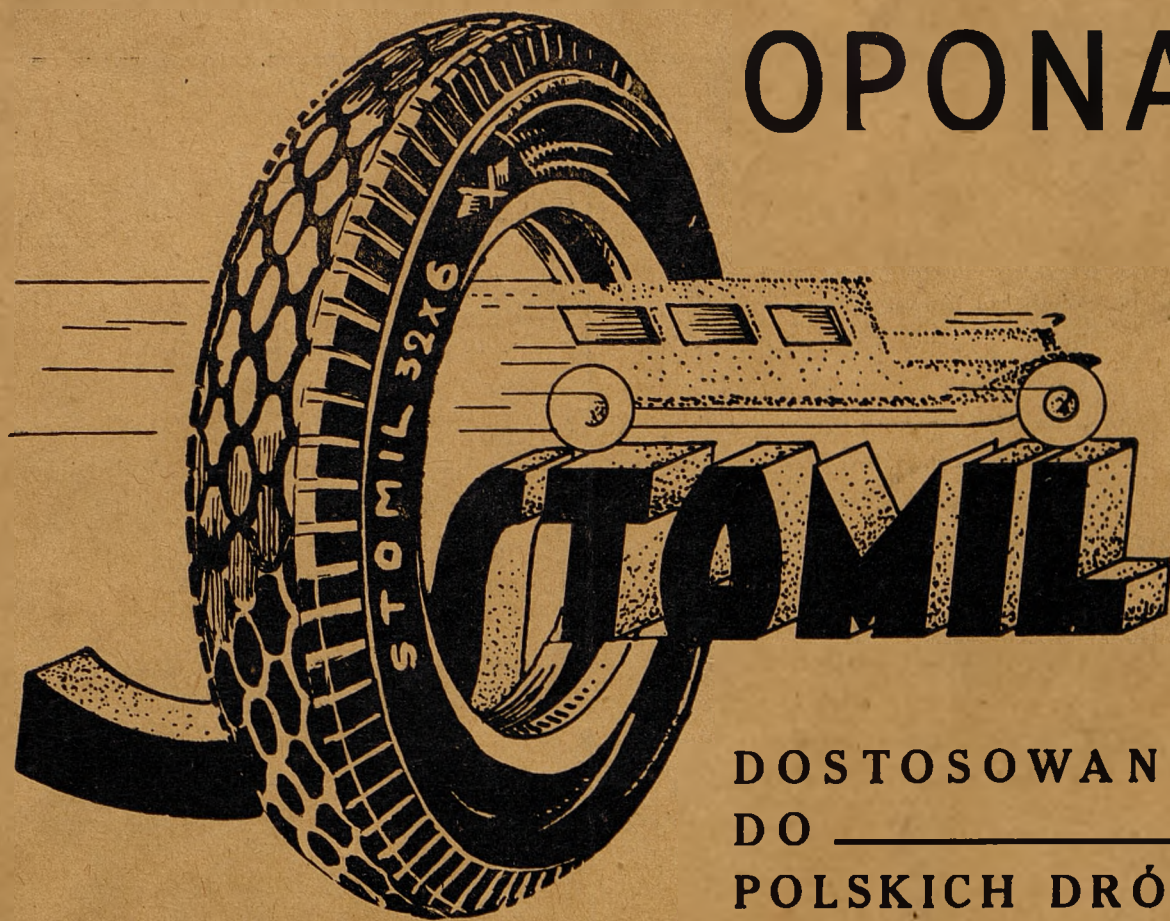
WARSZAWA

ZESZYT 7—8

CENA 1.50 ZŁ.

P O L S K A

OPONA



DOSTOSOWANA
DO _____
POLSKICH DRÓG

ODDZIAŁY I SKŁADY KONSYGNACYJNE
WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI

FABRYKA — POZNAŃ, UL. WODNA № 14

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych

R. P.

WARSZAWA — MARSZAŁKOWSKA 74 m. 3

TELEFON 8-33-20

BIURO CZYNNE OD GODZINY 11-ej DO 14-ej.

PREZYDJUM ZWIĄZKU:

Prezes Aleksander Barczewski,

I wiceprezes inż. K. Massalski,

II wiceprezes J. Wierzbowski,

skarbnik J. Szczęsny,

I sekretarz Dr. J. Fabrykant,

II sekretarz Mgr. M. Rosenberg,

Sekretarz Generalny J. Wroczyński,

TREŚĆ NUMERU:

W obliczu Zjazdu.

Zjazd doroczny Zw. Zw. Wł. Przedsiębiorstw Autobus. R. P. (porządek obrad).

Inż. Konstanty Massalski. Sprawa Państwowego Funduszu Drogowego.

Aleksander Barczewski. Kaucja czy ubezpieczenie?

Jan Wroczyński. O przebudowę struktury przemysłu autobusowego i jego warunków eksploatacyjnych.

Mgr. Jerzy Kornecki. Organizacja spółek z ograniczoną odpowiedzialnością.

Mgr. Witold Domański. Sytuacja w przemyśle naftowym.

Jan Granat. Zastosowanie w Europie mieszanek spirytusowych dla celów napędowych.

Dr. Ostwald. O mieszankach spirytusowych.

Próby z mieszankami spirytusowymi w woj. Śląskim.

Dlaczego stosujemy alkohol do mieszanek?

Cyfry statystyczne w przemyśle autobusowym.

I wzór kontraktu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

II wzór kontraktu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

Redaktor: **Jan Wroczyński.**

Wydawca: **Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.**

Przedpłata:

	zł.
półrocznie	6.—
rocznie	12.—
Za zmianę adresu (znaczkami pocztowymi)	—,75

Biuro Redakcji i Administracji:

WARSZAWA UL. MARSZAŁKOWSKA 74 m. 3
Telefon 8-33-20
Godziny urzędowania od 11 do 13
Konto czekowe P. K. O. 11854.

Ceny ogłoszeń podaje Administracja na żądanie.

AUTOBUS

MIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P.

ZESZYT 7—8

CZERWIEC — LIPIEC 1932

ROK II

W obliczu Zjazdu

Uplywa jeden rok od czasu, gdy Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. został zalegalizowany przez Władze.

Spójrzmy jak rok ten wygląda w swoich rezultatach, jaką rolę odegrał Związek tak wobec Władz, jak i przemysłu autobusowego, gdzie należy szukać przyczyn dalej panującego wśród nas kryzysu i co w tym względzie naczelna organizacja dokonała i musi dokonać, o ile nie chce być zalana gwałtowną i rwącą falą życia, nie spełniwszy swojego zadania.

Uznanie norm prawnych do samodzielnego wypowiedzenia się w formach organizacyjnych, obejmujących całość Polski, to nie symbol, lecz wyraźny dowód namacalny jedności przemysłu autobusowego, tego pierwszego przemysłu, który ma szczęście być zrodzonym nie w niewoli, lecz w wolnej Polsce i na polskich drogach.

Nie masz w nas zaborów, mimo, że system ustawowy nieskodyfikowany różnie reguluje naszą odpowiedzialność z tytułu odpowiedzialności cywilnej, jaką ponosimy, wychodząc z charakteru publicznego komunikacji autobusowej, tego tak ważnego działu gospodarki narodowej.

Musimy znaleźć jednak poza tytułem formalnym i prawnym, do wypowiedzania się w imię całości przemysłu równocześnie i praktyczne codzienne jego echo nie tylko w organizacjach wojewódzkich, lecz w ich najdrobniejszych kołach powiatowych, oraz u każdego przedsiębiorcy.

Decyzje władz związkowych muszą być uznawane przez przedsiębiorców, bo przecież wychodzą one z tegoż środowiska, które mają swój ważki głos przy wyborach Zarządu, a tem samym wszyscy są odpowiedzialni za taki skład i zespół kierowników, jakie sobie wybiorą, czy to na Zjeździe ogólnym Związku Związków, czy też na zebraniach swoich organizacyj wojewódzkich i powiatowych.

To też nie wolno nikomu uchylać się od współodpowiedzialności za Związek, gdyż każdy z nas może zawsze, widząc zło, na nie zareagować i wziąć na swe barki odpowiedzialność za całość.

Lecz pamiętajmy, że ciężar godności zawodowej musi spoczywać na nas wszystkich. W każ-

dym naszym kroku winniśmy tak postępować, jak nam nakazuje godność w stosunku do samego siebie.

Związek Związków, mając za sobą przedsiębiorców autobusowych, odpowiednio przygotowanych i pojmujących właściwą swą rolę i zadania (tak w stosunku do siebie samych i swojego racjonalnie prowadzonego przedsiębiorstwa, jak i do ogółu społeczeństwa, zapewniając mu odpowiednią ciągłość w komunikacji), może liczyć i ma pełne prawo liczyć na właściwą ocenę swojej pracy przez władze.

Oświadczamy tu na tem miejscu naszego oficjalnego organu, iż nie tylko o tem myślimy, lecz wszystko czynimy, by dociągnąć ogół przedsiębiorców do zrozumienia tej roli i przez przebudowę struktury przemysłu dać silne podstawy pod racjonalną eksploatację, zapewniając Krajowi odpowiednio scharmonizowany i tak niezbędny nerw życia gospodarczego. O ile jeszcze od czasu do czasu mali ludzie zarażeni partykularnym i egocentrycznym stosunkiem do organizacji, ukazują się na naszym Związkowym firmamencie, to niech wiedzą, że prędzej organizację którą wysiłkiem i pracą codzienną stworzyliśmy wspólnie z szarym tłumem przedsiębiorców w obronie ich interesów, rozwiążemy, niżli mielibyśmy dopuścić do jej skartłowania i służenia uprzywilejowanym, a nie całości.

Związek Związków czuje się odpowiedzialnym za decyzje zawieszenia ruchu w dniu 1 lipca roku ubiegłego. Dowody naszego słusznego stanowiska mamy aż zbyt bolesne.

Spadek ilości autobusów, dochodzący do 50 proc. w niektórych województwach, beznadziejna sytuacja wszystkich bez wyjątku przedsiębiorców, uginających się pod ciężarem systemu podatkowego P. F. D. i nadmiernych kosztów eksploatacyjnych, drogi pełne wyboi — oto rezultat.

Jasne i wyraźne stanowisko, wskazujące władzom na wygórowane obciążenie przemysłu autobusowego, jak i domaganie się jego rewizji, to nie tylko obrona partykularnych interesów przedsiębiorców, lecz przede wszystkim samego przemysłu autobusowego, i podstaw jego istnienia, a który przecież z istoty swej ma specjalne znaczenie publiczne.

Dzięki temu władze mają zawsze uprzednią możność zorientowania się i ocenienia ewentualnych przypuszczalnych rezultatów swoich postanowień przez odpowiednio sformułowaną opinię zorganizowanego przemysłu. Uważamy bowiem, iż lepiej stawiać sprawy szczerze i otwarcie, niż później uchylać się w swoisty sposób od ciężarów nałożonych przez własne Państwo.

Jednak o ile ten Związek ma spełnić całkowicie zadanie — to winniśmy zastanowić się przede wszystkim nad jego normami organizacyjnymi.

Można bowiem stworzyć organizację przymusową, do której każdy przedsiębiorca musi należeć, albo też pozostawić pełną swobodę decyzji przedsiębiorcy należania do Związku, t. j. utrzymać obecny system.

Pierwsze rozwiązanie jest jednak przede wszystkim przedwczesne, gdyż niestety nie wszyscy z pośród obecnie jeszcze istniejących przedsiębiorców zasługują na pełne prawo do wypowiedzenia się i dlatego musimy jeszcze przez czas dłuższy, a conajmniej do czasu wprowadzenia 100 proc. systemu koncesyjnego, utrzymać obecny stan rzeczy.

Władze zaś muszą określić swój stosunek do Związku w sposób taki, na jaki zasługuje oraz w zrozumieniu roli, jaką ma wypełnić, oraz jaką od niego oczekują. Nie należy bowiem wszystko, cośmy zamierzali, a co nie zostało wykonane kłaść na karb wyłącznie niedomagań organizacyjnych i zespołowych, lecz i również na brak wyraźnego uznania Związku Związków przez Władze, a szczególnie jego Związków Wojewódzkich i organizacyj powiatowych, jako jedynych dopuszczalnych pośredników między władzami, a poszczególnymi przedsiębiorcami, oraz jako rozjemców w spornych kwestiach między przedsiębiorcami.

Mając zaś tylko te pełnomocnictwa od władz, oraz przeżyte doświadczenia, sądzymy, iż z łatwością uda się nam rozbudować odpowiednie osadzenie naszych organizacji wśród przedsiębiorców, wypełniając tę rolę jaką winniśmy spełnić tak wobec Rządu, jak i przemysłu.

Zbyt wiele tkwi jeszcze anarchizmu i społecznego elementu w naszym społeczeństwie, byśmy mogli liczyć na pełne rozwiązanie tych spraw, bez uwzględnienia wyżej wyłuszczonej momentów.

To też Związek Związków w ciągu całego roku pracy nie tylko zabiegał u władz o obniżenie ciężarów podatkowych, lecz również starał się ujednostajnić i usprawnić system organizacyjny Związku, ubiegając się o uznanie jego prawa do głosu w sprawach bezpośrednio go dotyczących, a wchodzących w zakres wielkiego problemu niestety jeszcze dalekiej przyszłości, motoryzacji Polski.

Zwracaliśmy uwagę na zagadnienie wprowadzenia wozów ujednoczonych pod względem typów, w zrozumieniu zasad obrony Państwa. Występujemy jednak przeciwko pewnym monopolistycznym zakusom niektórych firm samochodowych zagranicznych które poza zabiegami dostawienia specjalnych uprzywilejowań, niestety dotych-

czas nic nie zrobiły, by przekonać społeczeństwo o walorach ich fabrykacji, jak i odpowiednio do uzyskanych przywilejów obniżyć cenę samochodu.

Tak np. mamy od roku umowę z Fiatem, lecz niestety poza szumnie nazwaną wystawą samochodową, zorganizowaną przez Automobilklub, na którym były aż dwa podwozia, nie mieliśmy możliwości sprawdzenia użyteczności tych wozów w pracy na drogach naszych, zaś co do jego ceny to już raz zaznaczaliśmy, iż jest znacznie wyższa, aniżeli we Włoszech.

Dlatego te wozy mają być uprzywilejowane poza tem, że jest zawarta umowa, dotychczas nie wiemy?

Doświadczeniami z innym wozem, mianowicie z Saurerem, jak dotychczas, nie jesteśmy zachwyceni (o czem w najbliższym numerze na podstawie zebranych materiałów napiszemy) i mamy poważne wątpliwości, czy sytuacja na tem polu ulegnie rychłej poprawie, zważywszy tak na nasz drogocin, jak i system jego budowy.

Popieraliśmy i popieramy sprawę mieszanek spirytusowych jak i produkcję opon krajowych oraz odpowiednie postawienie przemysłu krajowego.

Sprawa Ustawy Koncesyjnej była b. szeroko omawiana w temże piśmie i mogli się nie tylko nasi członkowie zorientować, jaki był do tego problemu stosunek Związku Związków, ale i ci wszyscy, dla których zagadnienie reglamentacji przemysłu autobusowego było równie ważne.

Niestety Ustawa ta jest jeszcze przez swą strukturę pozagrobowym czynem Pana Gen. Neugebauera, posiadając dość wyraźne rysy w tym kierunku, a znane nam tak z gorzkiego doświadczenia.

Rozporządzenie Wykonawcze i obecnie opracowywana instrukcja mają nadzieję, iż uregulują w części zaniedbania i pominięcia pewne Ustawy, co będzie bezsprzeczną zasługą przede wszystkim Pana Ministra Kühna, który, mimo, że był w tym czasie i Ministrem Kolei, wykazał swoim obiektywizmem więcej zrozumienia i właściwej oceny dla przemysłu autobusowego, niż dawniejszy Minister Robót Publicznych.

Dalsze rozwiązania zależą od tego, czy uda się wytworzyć taką pracę nie tylko między władzami miarodajnymi i Związkiem Związków, ale przede wszystkim między bezpośrednią władzą II-giej instancji a przedsiębiorcą, by obecnie jeszcze panujące trudności mogły być w sposób skuteczny usunięte. Jest to tak niezbędne dla ogólnej polityki Władz, jak i naszej dążącej do rozporządzenia racjonalnie prowadzonej eksploatacji, zapewniającej społeczeństwu komunikację, dostosowaną do potrzeb ogólnych i miejscowych.

W dniach 30 i 30 linca odbędzie się Zjazd doroczny Związku Związków, na którym zebrani delegaci wypowiedzą się co do dalszych losów Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Pamiętajmy, że mamy przed sobą wielką pracę nad przebudową naszych warsztatów pracy i na tle odpowiedniego do tego stosunku możemy śmiało żądać nie tylko prawa do wypowiedzenia się, lecz i do decyzji.

Zjazd Doroczny Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Wobec tego, że zagadnienie warunków eksploatacyjnych dla przemysłu autobusowego nie jest jeszcze ostatecznie ustalone, Związek Związków postanowił zwołać Zjazd na dzień 30 i 31 lipca 1932, o godz. 10-ej rano w lokalu przy ulicy Koszykowej Nr. 80 — dla ostatecznego sformułowania stanowiska przedsiębiorców autobusowych.

Porządek dzienny Zjazdu jest następujący:

I dzień Zjazdu:

- 1) Zagajenie przez Prezesa p. Aleksandra Barczewskiego.
- 2) Wybór przewodniczącego, sekretarza i asesorów, oraz przyjęcie porządku obrad.
- 3) Sprawozdanie ogólne z działalności Zarządu i Prezydjum Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., referuje Prezes Związku Związków — Aleksander Barczewski.
- 4) Sprawozdanie finansowe Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. referuje skarbnik Związku Związku — p. J. Szczęsny.
- 5) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
- 6) Przyjęcie sprawozdania z działalności Związku za rok ubiegły od dnia 1.VI. 1931 r. do 1.XI.1932 r.
- 7) Wybór członków Zarządu na miejsce ustępujących.

II dzień Zjazdu:

- 8) Ustawa Koncesyjna, Rozporządzenie Wykonawcze i instrukcja, sprawozdanie z przebiegu prac Związku Związków — w tej sprawie referuje Sekretarz Generalny Związku Związków — p. J. Wroczyński.
- 9) Ustawa P. F. D. i jej nowelizacja — referuje Prezes Związku Związków — p. Aleksander Barczewski.
- 10) Sprawa produkcji krajowej samochodów, a umowy z Saurerem i Fiatem — referuje Sekretarz Generalny p. Jan Wroczyński.
- 11) Sprawa środków napędowych: organiza-

cja przemysłu naftowego i spirytusowego, a przemysł samochodowy — referuje Sekretarz Generalny Związku Związków — p. Jan Wroczyński.

- 12) Organizacja spółdzielni i spółek z ograniczoną odpowiedzialnością dla przemysłu autobusowego — referuje Prezes Związków — p. Aleksander Barczewski.
- 13) Sprawa organizacji postoi — referuje Prezes Związku Związków — p. Aleksander Barczewski.
- 14) Sprawa współpracy z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Spraw Wewnętrznych — referuje Sekretarz Generalny Związku Związków p. Jan Wroczyński.
- 15) Sprawa przymusu ubezpieczeniowego i złożenie sprawozdania z prowadzonych pertraktacji — referuje p. Prezes Związku Związków p. Aleksander Barczewski.
- 16) Sprawa organizacji Związku Związków i Związków Wojewódzkich — referuje Sekretarz Generalny Związku Związków p. Jan Wroczyński.
- 17) Wnioski Zarządu Związku Związków.
- 18) Wolne wnioski.
- 19) Zamknięcie obrad. Krótka dyskusja i wnioski po każdym referacie.

Przerwy obiadowe od godz. 13—16-ej.

Na Zjeździe, poza delegatami, mogą być obecni goście za zgodą swojego Związku Wojewódzkiego, oraz Prezydjum Zjazdu.

Zwracamy uwagę na konieczność przwiezienia z sobą odnośnych pełnomocnictw i dokumentów upoważniających do udziału z ramienia Związku Wojewódzkiego na Zjeździe.

Zjazd ten ma dla nas b. ważne znaczenie, gdy tylko przy jednolitem stanowisku ogółu przemysłu autobusowego możemy liczyć na nomyślne rozwiązanie spraw obecnie uciążliwych i szkodliwych tak z punktu widzenia właściwego ujęcia pod względem rentowności eksploatacji naszych przedsiębiorstw autobusowych, jak ogólnego, o ile będziemy pragnęli znaleźć właściwe rozwiązanie *motoryzacji Polski*.

Inż. Konstanty Massalski

Sprawa Państwowego Funduszu Drogowego

Zagadnienie dostosowania Państwowego Funduszu Drogowego w jego ciężarach do możliwości płatniczych przedsiębiorstw autobusowych — oto ciągle stojący przed nami problem, którego skutki jego dotychczasowej nierozwiązalności ponosi ten dział życia gospodarczego w sposób tak bolesny, iż nie wolno nam o tem

przemilczeć, lecz przeciwnie, obowiązkiem naszym jest stale zwracać nam uwagę.

Ciężary z tytułu P. F. D. z roku ubiegłego, nie tylko, że zdewastowały słabe finansowo przedsiębiorstwa autobusowe, wyrzucając ich w sposób bezlitosny na bruk bez jakichkolwiek możliwości pracy na przyszłość, lecz i nadal wiszą,

jak miecz Damoklesa nad pozostałymi niedobitkami, grożąc im niezawodną i nieuchronną ruiną.

Przedsiębiorstwa, które nie dysponują rezerwowami kapitałami, znajdują się w sytuacji bez wyjścia, gdyż jest to jedyny podatek państwowy, który nawet władze nie są w stanie uchylić, mimo stwierdzenia nierealności jego ściągnięcia. Umorzenie fikcyjnych należności skarbu od płatników w tym wypadku jest możliwe dopiero po wprowadzeniu na drodze dekretu Prezydenta poprawki do odpowiedniej Ustawy. Wytwarza to równocześnie sytuację tragiczną dla P. F. D., który rzekomo posiada wielkie sumy należne od płatników, a równocześnie tak mizerne wpływy że nie pozostają w żadnym stosunku do jego istotnych potrzeb.

Jeszcze w roku ubiegłym budżetowym 1931/32 dotacja Skarbu dała około 8 milionów złotych, z pożyczek otrzymano prawie 11 milionów złotych, z opłat na P. F. D. uzyskano blisko 9 i pół miliona złotych, tak, że budżet konserwacji oraz budowy dróg i mostów zawierał się w sumie circa 28.347.000,— zł.

Tymczasem w roku bieżącym mamy w aktywach P. F. D. aż 100.000 zł., z dotacji Skarbu, a ponadto nieściągalne zaległości z roku ubiegłego od płatników za P. F. D., oraz dość wątpliwe pod względem ściągальności opłaty w roku bieżącym.

Czyż w tym stanie można mówić o jakiejś pracy, obejmującej całość zagadnienia w sposób odpowiadający wymogom?

Istotnie pewne sfery P. K. P. mogą być spokojne co do t. zw. konkurencyjnej akcji przemysłu autobusowego. Podstawy finansowe zostały do reszty podcięte, a istniejące przedsiębiorstwa autobusowe to są już „żywe trupy“, które utrzymują się na fali życia drogą bezwładności, oraz dzięki polityce Władz, które oszczędzają je przed ostatecznym zachłyśnięciem się w topieli beznadziejności.

Nic dziwnego, że w tych warunkach następuje w wielu wypadkach, przy słabych charakterach rozstanie się ostateczne z taką zwaną moralnością i poszukiwanie rozwiązania dla przetrwania na swoistych bezdrożach, w imię zasady „aby żyć“.

Wskazywaliśmy już w niniejszym piśmie, że nadmierne i wskutek tego nieściągalne obciążenie P. F. D. spowodują zupełny rozstrój i chaos.

Państwowy Fundusz Drogowy, zamiast być czynnikiem twórczym, staje się szkodliwym, demoralizując tak płatników, jak i Władze Wymiarowe, które przyzwyczajają się, że Rozporządzenia Ich są niewykonywane i to nie na skutek złej woli, lecz przez istotną niemożność.

Już w dniu 30.XI. jeden ze Związków Wojewódzkich w piśmie swoim do Władz (patrz Nr. 1—2 „Autobusu“) pisze: „Zgadając się w zasadzie z ideą ponoszenia usprawiedliwionych świadczeń na rzecz P. F. D., chociaż mają ośm w obecnych warunkach charakter daniny majątkowej, a to w nadziei zaistnienia dla przemysłu autobusowego lepszych warunków w przyszłości, oraz w zrozumieniu konieczności ponoszenia ofiar dla Państwa w czasie ciężkiego kryzysu gospodarczego.

Jednak zastrzec się musimy przeciwko nadmiernemu ich wygórowaniu, co grozi naszym członkom kompletną ruiną, o ileby chcieli w sposób uczciwy wywiązać się z obowiązków na nich przez Władze Wymiarowe nałożonych.

Z całą stanowczością jeszcze raz oświadczamy, iż przedsiębiorcy nie są w stanie wykupywać biletów nawet przez okres jednego miesiąca i nie chcemy ściągnąć na siebie podejrzania tolerowania uprawnianych przez niektóre przedsiębiorstwa swoistych metod, mających na celu zmniejszenie sobie ciężarów na rzecz P. F. D.“.

Tymczasem zaledwie drobna ilość przedsiębiorców autobusowych uzyskała na rok bieżący zryczałtowanie opłat na P. F. D., których wysokość również nadal nie odpowiada istotnym możliwościom płatniczym przedsiębiorców, nie mówiąc już, iż ustaleniem jednolitej opłaty 250 zł. od miejsca niezależnie od warunków regionalnych, jak i eksploatacyjnych (długość linii) uniemożliwiono dla wielu skorzystanie z tego systemu opłat, który pozwala w każdym razie na spokojną pracę przez ochronę przedsiębiorcy przed nadużyciami biletowemi, spowodowanymi w znacznej części z winy obsługi.

Zauważyć jednak należy, że odpłacanie 33% podatku od biletu na P. F. D. musiało, jak już uprzednio stwierdziliśmy, dać tego rodzaju efekty i wobec czego w wielu wypadkach potraktować należy to jako rezultaty niezbyt szczęśliwego systemu podatkowego.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. stanął na stanowisku eliminowania z pośród swoich członków tych przedsiębiorców, lecz naprawdę warto się zastanowić, czy istotnie tak bardzo zasługują na potępienie i wobec czego, czy słusznym jest, by ponosili tego rodzaju konsekwencję, szczególnie jeśli idzie o ubieganie się o koncesję, bo nie ulega wątpliwości, że te momenty będą odgrywały rolę.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., doceniając to, zwrócił się do Ministerstwa w dwóch specjalnych memorjałach, z d. 23.V.32. L. 808/32 i z d. 2.VI. 1932, L. 822/32 prosząc o wprowadzenie systemu opłat ryczałtowych na P. F. D. od przemysłu autobusowego w myśl następujących zasad:

1) Pozostawienie opłaty od wagi w stanie niezmienionym a to, ze względu na stosunkowo nieznaczne różnice w obciążeniu pojazdu, oraz celem utrzymania myśli przewodniej rzeczony Ustawy, która przewiduje wyraźny podział na opłaty, oparte na wadze pojazdów, oraz opłaty od biletów.

2) Zniesienie ryczałtowej opłaty zł. 250,— od miejsca, zastępując ją opłatami ryczałtowymi, lecz opartymi na przeciętnym przebiegu na każdej trasie, a więc na rozkładach jazdy i to w sposób następujący:

Przy dziennym przebiegu:	Opłata od miejsca w autobusie:
Do klm.	Zł.
75	50,—
76 — 125	100,—
126 — 175	150,—
176 — 225	200,—
226 i wyżej	250,—

Zasada przy takim zryczałtowaniu winna stanowić teza, iż całkowite obciążenie na rzecz P. F. D. (opłata od wagi i opłata od biletów) nie może przekraczać 2 groszy od pasażerokilometra, gdyż jest ona zgodną z treścią Ustawy z dn. 3 lutego 1931 roku, ceny bowiem obecnie w autobusach pobierane wynoszą od 6—9 groszy od pasażerokilometra łącznie z opłatami na rzecz P. F. D.

3) Zastosowanie 30% ulgi od powyższych stawek dla wschodnich województw kresowych ze względu na warunki klimatyczne tej połaci kraju, drogi gruntowe, oraz konieczność ożywienia tych województw gospodarczo.

4) Nadanie powyższemu mocy obowiązującej od dnia 1 kwietnia 1932 r. z zaliczeniem wpłaconych sum na poczet opłat w roku bieżących, a to celem niedopuszczenia do wytworzenia się nieuiszczalnych zaległości podatkowych, podobnie, jak to miało miejsce w pierwszym roku obowiązywania Ustawy.

Oczywiście zastrzeżliśmy, że traktujemy to

rozwiązanie, jako prowizorium i że nowelizację Ustawy P. F. D. uważamy za konieczność i za zasadniczy postulat Związku Związków.

Wobec jednak dotychczas obowiązującej Ustawy z dnia 3 lutego 1931 r., zachodzi konieczność dokonania różniczkowania opłat w ramach cytowanej Ustawy, a więc osiągnięcie, przy zachowaniu rzeczony Ustawy w przybliżeniu takich rezultatów, jakieby dać mogła opłata na P. F. D. pobierana na podstawie zużywanych materiałów pędnych.

Sprawa ta nie została jeszcze załatwiona. Będziemy musieli prawdopodobnie dotrzeć w tych warunkach niestety do nowelizacji Ustawy P. F. D., co ma nastąpić na sesji jesiennej Sejmu.

Przedsiębiorcy, zasobniejsi w kapitały, będą musieli dalej czerpać środki z zewnątrz, by w ten sposób utrzymać się na powierzchni.

Innych zaś musi oczekiwać los nieodzwony likwidacji, względnie wegetacji, opartej na wątpliwych wartości zasadach prowadzenia przedsiębiorstwa z dnia na dzień.

Aleksander Barczewski

Kaucja czy ubezpieczenie

Charakter komunikacji autobusowej, mającej dokonywać masowego przewozu osób, wymaga odpowiedniego zabezpieczenia pasażerów przez przedsiębiorcę, utrzymującego tę komunikację.

Jednak znaczna większość przedsiębiorstw autobusowych dotychczas nie wprowadziła do swojego systemu kalkulacyjnego nieodzownych sum na zabezpieczenie przedsiębiorcy od jego odpowiedzialności cywilnej w stosunku do osób przez niego poszkodowanych w chwili uprawiania komunikacji.

Tymczasem różnorodne ustawodawstwo w tej dziedzinie w Polsce, bo austriackie, pruskie i rosyjskie w rozmaity sposób regulują odpowiedzialność przedsiębiorcy wobec poszkodowanego.

I tak nprz., o ile w ustawodawstwie rosyjskim, Sąd zasądza odpowiednie odszkodowanie poszkodowanemu w razie stwierdzenia winy przedsiębiorcy, o tyle ustawodawstwo austriackie wogóle w każdym wypadku czyni odpowiedzialnym przedsiębiorcę, przyczem niema kresu co do wysokości odszkodowania.

To też każdy wypadek grozi mniej zasobnemu w kapitały przedsiębiorcy zupełną ruiną.

Dlatego też, z chwilą wprowadzenia systemu koncesyjnego, Władze uważały za właściwe, by tak sformułować Ustawę, by zabezpieczyć pretensje poszkodowanych.

W pierwszym etapie dla zabezpieczenia roszczeń uznano za właściwy z tytułu odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy system kaucyjny, przyczem wysokość określono na 1,500 zł. od miejsca w autobusie.

Jaką drugą możliwość uznano złożenie przez przedsiębiorcę polisy ubezpieczeniowej, przyczem określono, że polisa ta musi dać conajmniej za-

bezpieczenie za uszkodzenie jednej osoby gwarancję do 10.000 zł. za uszkodzenie kilku osób do 30.000 zł. i za uszkodzenie cudzej własności do 2.000 zł.

Zauważyć należy, że ubezpieczeniem tem są objęci nietylko pasażerowie, lecz i przechodnie, a nawet i cudza własność, co oczywiście tem bardziej zabezpiecza przedsiębiorcę przed różnymi niepodziankami.

Zrozumiałem jest, że system kaucyjny w obecnych warunkach finansowych przemysłu autobusowego jest nierealny, to też Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. uważał za właściwe przedewszystkiem rozpocząć pertraktacje z Towarzystwami Ubezpieczeniowymi, celem uzyskania odnośnych rabatów od dotychczas obowiązującej taryfy.

Argumentem zasadniczym z naszej strony było to, że z chwilą, gdy Towarzystwa mają zapewnione około 2.500 polis, zrozumiałem jest, że ryzyko ich jest wówczas znacznie niższe, niż przy obecnym systemie dowolności ubezpieczenia się przedsiębiorcy.

Towarzystwa przyznawały częściowo temu argumentowi słusność, jednak z tem zastrzeżeniem, że przy przymusie ubezpieczenia, stwierdzono zwielokrotnienie wystąpień pasażerów o odszkodowania, gdyż widzą oni możliwość rewindykacji poniesionych szkód i tem samem starają się w każdym wypadku o odpowiednie wynagrodzenie.

Zaś Towarzystwo Ubezpieczeniowe, które przyjęło ubezpieczenie przedsiębiorcy od odpowiedzialności cywilnej, jest obowiązane prowadzić w jego imieniu, lecz na swój koszt własny sprawy wytoczone z tego tytułu przedsiębiorcy, opłacając koszty sądowe i adwokata, niezależ-

nie od wyroku, który może przysądzić odszkodowanie, lub oddalić skargę poszkodowanych, jako niesłuszną.

Jednak częściowo udało się nam obniżyć już zasadniczą taryfę Towarzystw Ubezpieczeniowych zrzeszonych w specjalnym Związku o 15%.

Są one obecnie następujące:

Dla b. zaboru rosyjskiego dla autobusów do 10 siedzeń — 550 zł., ponad 10 siedzeń — 720 zł.

Dla b. zaboru austriackiego dla niezależnie od ilości miejsc w autobusie — 680 zł.,

Dla b. zaboru niemieckiego dla autobusów do 10 siedzeń — 410 zł., ponad 10 siedzeń — 510 zł.

Są to opłaty roczne, których różna wysokość jest spowodowana różnymi warunkami bezpieczeństwa, zważywszy tak na stan drogowy, jak i na poziom obsługi.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. uważa nadal, że taryfa ta jest zbyt wysoka, szczególnie, że za wszystkie szkody do 100 zł. sam przedsiębiorca odpowiada, jak również w każdym wypadku jest on współodpowiedzialny, gdyż pokrywa 20% szkody, o ile suma odszkodowania zawiera się w oznaczonych granicach ubezpieczenia, to znaczy, że o ile np. na tle wypadku zostało przyznane poszkodowanemu suma zł. 10.000, to Towarzystwo pokrywa 8.000 zł., a przedsiębiorca 2.000 zł.

O ile jednak Sąd w danym wypadku przyzna odszkodowanie wyższe ponad 10.000 zł. od osoby, to oczywiście różnicę pokrywa całkowicie przedsiębiorca.

Z tych względów Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. wyśtosował do Towarzystw Ubezpieczeniowych list z następującymi propozycjami:

(Wyciąg z listu Zw. Zw. L. D. 897/32 z dn. 9 lipca 1932 r.)

„Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. niniejszem prosi o łaskawe udzielenie odpowiedzi pisemnej w sprawie zawarcia umowy z Towarzystwem WPanów, względnie z grupą Towarzystw współpracujących z WPanami co do ubezpieczenia przedsiębiorców autobusowych od odpowiedzialności cywilnej w myśl projektu Rozporządzenia Wykonawczego do Ustawy Koncesyjnej dla zarobkowego przejazdu pojazdami mechanicznymi, ustalającego przymus przedstawienia przez przedsiębiorców autobusowych kaucji, względnie polis ubezpieczeniowych, oznaczających odszkodowanie przy uszkodzeniu jednej osoby — 10.000 złotych, za uszkodzenie kilku osób — 30.000 zł. i za uszkodzenie cudzej własności — 2.000 zł.

Prosimy o łaskawe wskazanie nam, jakie są ostateczne WPanów propozycje co do wysokości stawek taryfowych, a podanych nam przy uwzględnieniu wyżej wspomnianych maksymalnych stawek ubezpieczeniowych dla autobusów w b. zaborze rosyjskim dla autobusów do 10-ciu siedzeń — 550 zł., powyżej 10-ciu siedzeń — 720 zł., w b. zaborze austriackim — 680 zł., w b. zaborze niemieckim — do 10-ciu siedzeń — 410 zł., ponad 10 siedzeń — 510 zł.

Ponadto czy zgadzają się WPanowie na

stworzenie przy Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. Generalnej Reprezentacji Towarzystwa WPanów, działającej na obszarze całej Polski, bądź na zasadach wyłączności w dziedzinie ubezpieczenia autobusów, bądź też niewyłącznym, lecz dającym tej Generalnej Reprezentacji najwyższą prowizję z pośród generalnych reprezentacji Towarzystwa WPanów w tym dziale, a ponadto jeszcze superprowizję.

Dla uniknięcia ewentualnych trudności między ubezpieczonymi a Towarzystwem, proponujemy udzielenie przez WPanów do Biura Generalnej Reprezentacji Swego przedstawiciela, który będzie z nami w stałym i systematycznym nietylko kontakcie, lecz i pracy nad rozbudową tej Reprezentacji.

Koszty utrzymania urzędnika Towarzystwa ponosi same Towarzystwo, koszty utrzymania biura i organizacji Generalnej Reprezentacji pokrywa Związek Związków z uzyskanych od WPanów odpowiednich rabatów, a wypłacanych nam miesięcznie awansem według ustalonej z WPanami wysokości.

System organizacyjny Generalnej Reprezentacji opierać się będzie na biurze przy Związku Związków, oraz na Związkach Wojewódzkich, za pośrednictwem których, względnie za pośrednictwem osób upoważnionych przez Związek Wojewódzki Przedsiębiorców Autobusowych w porozumieniu ze Związkiem Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., ustalać się będzie zawarcie z przedsiębiorcą podpisanie wniosku o ubezpieczenie przedsiębiorcy.

Wniosek ten będzie przesyłany z odpowiednią adnotacją Związku Wojewódzkiego do Generalnej Reprezentacji przy Związku Związków, która, po akceptacji przez Towarzystwo WPanów przesyłać będzie polisę ubezpieczeniową do Związku Wojewódzkiego, względnie do upoważnionej osoby, która będzie mogła wydać ją zainteresowanemu po przedstawieniu dowodu z wpłaconą odpowiednią sumy na konto Towarzystwa w Banku Komunalnym lub P. K. O.“

Oczekujemy teraz na to odpowiedzi. Towarzystwa jednak nie mogą w tej chwili nam je ostatecznie udzielić, gdyż Rozporządzenie Wykonawcze do Ustawy Koncesyjnej nie zostało ogłoszone.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. postarał się, by mieć zapewniony czas ze strony Władz na odpowiednią organizację tej akcji, skupiający ubezpieczenie w jednym z Towarzystw i uzyskał zapewnienie, że w każdym razie od momentu ogłoszenia Rozporządzenia Wykonawczego przedsiębiorcy będą mieli czas conajmniej 3 miesięcy na przedstawienie polis ubezpieczeniowych, co wymaga od nich art. 10 Ustawy Koncesyjnej.

Obecnie więc przedsiębiorcy winni potwierdzić rozkłady jazdy, taryfy, (przyczem termin jest do 1 września r. b.), ubezpieczenie, zaś dopiero po ogłoszeniu Rozporządzenia Wykonawczego w terminie 3-miesięcznym od daty jego ogłoszenia.

Mając zapewniony tak długi okres czasu, Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw

Autobusowych R. P. jest głęboko przekonany, że sami przedsiębiorcy w zrozumieniu swojego własnego interesu solidarnie poprą akcję swojego Związku, która zapewni im odnośne rabaty i to nie na rok, lecz na dłuższy przeciąg czasu, przy czym ulgi tę będą bezwzględnie wzrastać.

Tymczasem możliwem będzie, że jedno z Towarzystw, które nie uzgodni ze Związkiem Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. sprawę taryfy, będzie chciało przez chwilową i tylko na ten rok daną doraźną obniżkę taryfy spowodować złamanie solidarności przedsię-

biorców, by na rok przyszły dowolnie nie licząc się już z opinią przedsiębiorcy, ustalać sobie takie taryfy, które przedsiębiorcy będą musieli akceptować, nie mając w tym kierunku żadnej siły i egzekutywy.

Oczywiście wszyscy przedsiębiorcy, którzy są już ubezpieczeni winni w zrozumieniu tak własnego, jak i ogółu interesu, wypowiedzieć we właściwym terminie umowy już zawarte z Towarzystwami i zgłosić swój akces do akcji prowadzonej przez Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Jan Wroczyński

O przebudowę struktury przemysłu autobusowego i jego kosztów eksploatacyjnych

Zagadnienie to nietylko na łamach naszego pisma było wielokrotnie omawiane, lecz również wywoływało i wywołuje żywe zainteresowanie opinii publicznej, która należy zauważyć — interesuje się tem zagadnieniem z godną podziwu wytrwałością.

Okazuje się więc, że nie jest to doraźny problem, że tak powiem okolicznościowy lub ściśle związany z zawodem, lecz istotnie wkraczający już głęboko w życie ogólne.

Niedomagania jego znajdują żywy oddźwięk w całokształcie gospodarki narodowej, powodując głębokie powikłania w systemacie polityki komunikacyjnej.

Koncentracja drobnych przedsiębiorstw autobusowych w jednostki silniejsze, a w każdym razie zasobniejsze i tem samem mogące w sposób bardziej właściwy wyzyskać możliwości eksploatacyjne posiadanego taboru samochodowego — oto jedno z pierwszych haseł dnia dzisiejszego.

Wprowadzenie już obecnie do systemu podatkowego pojęcia wozów rezerwowych i zastępczych, to przygrzywka do racjonalizacji eksploatacji, a przede wszystkim to zapewnienia tak niezbędnej ciągłości i systematyczności ruchu w życiu gospodarczym. Jednak nie sądzimy, by koncentracja ta mogła być coraz silniej rozbudowywana, aż do wytworzenia jednolitego systemu organizacyjnego w formie kartelu czy też spółki akcyjnej dla utrzymywania komunikacji autobusowej w całej Polsce.

Niezmiernie głębokie różnice regionalne tak pod względem gospodarczym, jak i kulturalnym, wymagają przystosowania systemu trakcyjnego do potrzeb ludności i tylko dzięki takiemu nastawieniu można liczyć na rozbudowę komunikacji autobusowej.

Pamiętajmy, że wyższość przemysłu autobusowego tkwi w jego elastyczności, t.j. umiejętności dostosowywania do stale zmiennych potrzeb regionalnych, uzależnionych od całego szeregu niezmiernie skomplikowanych i różnorodnych składników życia społeczeństwa.

Jednak same wysiłki w dziedzinie przebudowy przemysłu autobusowego nie będą wystarczające, o ile nie wniknie się równocześnie w jego warunki eksploatacyjne.

Te zaś są złożone z tak ważkich elementów, jak cała polityka podatkowa w stosunku do przemysłu autobusowego, tak bezpośrednich, jak i pośrednich, których znowu rezultaty pod względem ściągalności są uzależnione od wysokości kosztów eksploatacyjnych, t.j. cen benzyny, opon, taboru i administracji.

Tymczasem, o ile przejdziemy przez zagadnienie podatkowe bez głębszej analizy, gdyż wielokrotnie go poruszaliśmy, wskazując na niezbyt szczęśliwy do naszych warunków system podatkowy, powodujący skutek nadmiernych i nieściągalnych opłat demoralizuje tak płatników, jak i administracji, to musimy się zgodzić co do stwierdzenia niezrozumiałych dla nas b. wysokich cen, przede wszystkim benzyny, a także opon i samochodów.

Administracja bowiem u nas, jak dotychczas, jest nie kosztowna, lecz zato swoim prymitywizmem utrudniająca jakiegokolwiek zebranie niezbędnych materiałów statystycznych.

Otóż, wracając do kwestji wyżej poruszonej, stwierdzić musimy, że żyjemy w świecie paradoksu, gdyż tylko tak możemy sobie wytłomaczyć przyczyny, że Polska, kraj, posiadający oleje skalne, ma znacznie wyższe ceny na środki napędowe, niż jakiegokolwiek kraj importujący od nas tę benzynę. Zato, ponieważ nie jesteśmy krajem producentów samochodów, należałoby się spodziewać, wobec wielkich stoków samochodowych, że cena samochodu będzie u nas przez analogję do cen benzyny, odpowiednio niska.

Niestety tak nie jest. Cena samochodu u nas nietylko nie jest na tym samym poziomie co w krajach ich produkcji, lecz znacznie wyższa.

Równocześnie stawki amortyzacyjne, wskutek naszego drogostanu, należy podwyższyć co najmniej o 50 proc. w porównaniu z krajami o uporządkowanym stanie drogowym. To daje w re-

zultacie odpowiedni swoisty posmak będący przeszkodą nie do przewyciężenia, tak dla przedsiębiorcy, jak i P. F. D., którego rezultaty są nierozzerwalnie związane z warunkami pracy przedsiębiorstw autobusowych.

Przypominamy, że we Francji cena benzyny jest około 64 gr. za litr, w tem idzie na budżet drogowy około 32 gr.

Cena zaś na pasażerokilometr, jeśli uwzględnimy poziom zamożności obywatela polskiego z Zachodem, nie może być u nas wyższą, lecz conajmniej niższą i to o tyle, w jakim stosunku zamożności znajduje się nasz kraj.

Istotnie cena przewozu u nas jest niższa mniej więcej od 20—30 proc., gdyż zawiera się w granicach 7—9 gr. za pasażerokilometr, podczas gdy we Francji wynosi około 10—12 gr.

Jednak nie ulega wątpliwości, że cena ta u nas (patrz wyżej) nie jest oparta na właściwej ocenie kalkulacji kosztów i w tych warunkach jest jedynie dowodem chorobliwego prowadzenia przedsiębiorstwa, dyskwalifikującego do pewnego stopnia przedsiębiorcę, dając namacalny dowód jego lekkomyślności.

Niestety, obawiamy się, że lekkomyślność ta i na przyszłość nie zawiedzie, bo mimo, iż nikomu nie jest wiadome, jak się ułożą warunki eksploatacyjne, jakie będą ciężary podatkowe, jakie znajdzie rozwiązanie sprawa naszego drogo-

stanu, to już teraz widzimy całe falangi ludzi Boga ducha winnych, gwałtownie dopytujących się o koncesje, jakby zgóry miały być to tak lukratywny interes, iżby nie należało zwracać uwagi na wyżej poruszone elementy, nie mówiąc o posiadanych przez tych ludzi w tym kierunku kwalifikacjach.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P. bezwzględnie będzie dążył do rozwiązania tych spraw, a to przez zmniejszanie kosztów pośrednictwa przez kolektywne zakupy drogą systemu spółdzielczego. Lecz na to musi być odpowiednio postawiona moralność przedsiębiorcy, któryby chwilowymi zyskami ze swej nieuczciwości nie zniszczył tej jedynej drogi do naprawy i zbudowania lepszego jutra. Dlatego musimy iść wolno i dobrać sobie odpowiedni zespół towarzyszy pracy.

Widzimy z tego, że przemysł autobusowy jest nie tylko niezmiernie skomplikowanym zagadnieniem, lecz równocześnie i bardzo zwartym, wymagającym ujęcia całokształtu w sposób właściwy, nie zapoznający któregośkolwiek ze składników.

W tym dziale przemysłu może być tylko dopuszczalny jeden składnik, oparty na zasadach prawdopodobieństwa t.j. frekwencja, wszystkie inne muszą znaleźć wyliczenie precyzyjne, oparte na właściwej ocenie kosztów eksploatacyjnych.

Mgr. praw. Jerzy Kornecki

Organizacja spółek z ograniczoną odpowiedzialnością

W chwili, gdy w związku z bliskością wprowadzenia w życie ustawy koncesyjnej, — rozpocznie się gruntowna przebudowa ustroju poszczególnych przedsiębiorstw autobusowych, nie od rzeczy będzie zastanowić się nad formą, w jaką należy ująć przedsiębiorstwa autobusowe, aby mogły możliwie jaknajsprawniej rozwijać swą działalność.

Niewątpliwie przemiana ta rozwine się w kierunku od przedsiębiorstw jednostkowych do wszelkiego rodzaju i typu spółek. Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli się weźmie pod uwagę nowe ciężary, które nakłada na przedsiębiorców ustawa koncesyjna, — ciężary, przekraczające możliwości przeciętnego przedsiębiorcy, jak również wobec konieczności rozłożenia ryzyka na większą ilość osób zainteresowanych.

Wśród licznych zrzeszeń gospodarczych najbardziej odpowiednią dla przedsiębiorstwa autobusowego będzie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółdzielnia.

Jest niemożliwością nieomal skonstruować wzorowy statut tego rodzaju spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, gdyż zaletą tej formy jest właśnie elastyczność, umożliwiającą odpowiednie zastosowanie do najbardziej nawet skomplikowanego stanu faktycznego.

Zastanawiając się przedewszystkiem nad spół-

ką z ograniczoną odpowiedzialnością, należy sobie pokrótce przypomnieć te przepisy, które ustawodawca uznał za wiążące dla spółek tego typu. Przepisy te zawarte są w Dekrecie o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 8 lutego 1919 r., który obowiązuje na tej części obszaru b. zaboru rosyjskiego, która znajduje się pod rządem kodeksu handlowego francuskiego, oraz na obszarze ziemi wileńskiej i województw wschodnich.

Art. 2 Dekretu stanowi, iż „spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jest ta, którą zawierając dwie lub więcej osób celem prowadzenia handlu pod firmą spółkową z ograniczeniem odpowiedzialności spółników do udziałów i z ograniczeniem prawem zbywalności i zastawu udziałów.

A zatem dla zawiązania potrzeba minimum dwie osoby. Jest kwestją sporną zarówno w orzecznictwie, jak i w jurisprudencji, czy może istnieć spółka z ogr. odp., w której wszystkie udziały są skupione w ręku jednego spółnika, ale to zagadnienie nie dotyczy momentu zawiązania spółki, który wymaga conajmniej 2 spółników.

W myśl art. 3 tegoż dekretu umowa spółki winna być zawarta w formie aktu urzędowego.

Jak wiadomo spółka z ogr. odpow. winna być zarejestrowana. Zdarzyć się może, iż przed

zarejestrowaniem spółki, ale już po zawarciu aktu urzędowego okaże się potrzeba przedsięwzięcia pewnych czynności w imieniu spółki. Otóż za czynności te odpowiada spółka jedynie wtedy, gdy po rejestracji je zaakceptuje i przyjmie do wykonania, w przeciwnym bowiem razie ponoszą za te czynności odpowiedzialność osobistą i solidarną osoby, które w imieniu niezarejestrowanej spółki działały.

Kapitał zakładowy spółki winien wynosić co najmniej 2 tys. złotych i dzielić się na równe udziały nie mniejsze od 20 zł.

Udziały mogą być wniesione w pieniądzech lub w aportach, t.j. w wyraźnie określonych i oszacowanych rzeczach zmysłowych lub niezmysłowych z tem zastrzeżeniem, że aporty winny być wniesione w całości przed zarejestrowaniem spółki, gdy natomiast wpłata udziałów pieniężnych w czwartej części już umożliwia jej rejestrację.

Zyski dzielone są w stosunku do udziałów, co nie wyklucza innej zasady rozdziału, jednak musi to być wyraźnie zaznaczone w umowie spółki.

Stosownie do § 6 Dekretu do zbycia lub zastawu udziału, potrzebny jest akt urzędowy, ponadto może być zastrzeżone, że do zbycia lub zastawu osobom poza spółką potrzeba uczynienia zadość pewnym warunkom. Gdyby zbycie lub zastaw uwarunkowane były zgodą organów spółki lub spółników i zgody takiej odmówiono, może Sędzia rejestrowy udzielić zezwolenia, jeżeli zachodzą ku temu ważne przyczyny, jednak o tyle, o ile spółka w terminie wyznaczonym nie przedstawi innego nabywcy.

Akt urzędowy, o którym wspomina początek § 6 dotyczy jedynie nabycia udziału przez osoby, stojące poza spółką. Natomiast spółnicy mogą nabyć udział dotychczasowego spółnika i w innej formie.

Spółka winna posiadać dwa organy: Zarząd i Walne Zgromadzenie. Ilość członków Zarządu określa umowa spółki. Zarządcami mogą być również osoby nie posiadające udziałów w spółce.

Zarządcy w stosunku do osób trzecich mogą zastępować spółkę nieograniczenie, umowa spółki winna jednak zdecydować, czy prawo to przysługuje każdemu zarządcy oddzielnie, czy też kilku łącznie. Zarządcy są w każdej chwili odwołalni, co nie ubliża ich pretensjom o odszkodowanie. Jedynie co do zarządców ustanowionych w umowie spółki można zastrzec, iż mogą być odwołani jedynie dla ważnej przyczyny. Zarządcy obowiązani są prowadzić prawidłowo księgi i wypełniać przepisy dekretu i umowy spółki, jak również składać Sędziemu rejestrowemu rzetelne oświadczenia i za uchybienie tym obowiązkom odpowiadają wobec spółki i osób trzecich solidarnie i z całego swego majątku.

łożyć swe podpisy stosownie do odpowiedniego Dla zobowiązania spółki winni zarządcy popostanowienia umowy spółki. O ile dla ważności przewidziana jest konieczność kładzenia podpisów pod pieczęcią — pieczęć winna zawierać firmę oraz wyrazy „spółka z ograniczoną odpowiedzialnością“. Jeżeli bowiem w pieczęci nie byłby wyraźnie zaznaczony charakter spółki, —

tego rodzaju zobowiązanie nie wiązałoby spółki i obowiązek wypełnienia ciążyłby jedynie na tych, którzy je podpisali.

Zgromadzenie spółników są zwyczajne i nadzwyczajne.

Zgromadzenia zwyczajne winny się odbywać corocznie w ciągu pierwszych 4 miesięcy każdego roku operacyjnego. Przedmiotem ich jest:

1) zatwierdzanie sprawozdania z czynności zarządu,

2) ustalanie rocznego bilansu,

3) podział zysków,

Ponadto przedmiotem uchwał Zgromadzenia są niżej wymienione sprawy, o ile umowa spółki nieuregulowała tych spraw inaczej,

4) zbycie, nabycie, ścieśnienie lub odciążenie nieruchomości lub praw hipotecznych,

5) zbycie przedsiębiorstwa,

6) ustanawianie i odwoływanie członków zarządu i prokurentów,

7) decyzja w przedmiocie wszczęcia poszukiwań przeciwko członkom zarządu lub spółnikom oraz ustanawianie pełnomocników do wykonywania powyższych czynności,

8) rozwiązanie spółki,

9) wszelkie inne sprawy przedstawione przez zarząd lub spółników.

Przepisy o postępowaniu w razie nadmiernych strat oraz prawa mniejszości pomijam, gdyż obojętne są dla zawiązania spółki i nie mogą być uregulowane w sposób odmienny od przewidzianego dekretem.

Stosownie do § 15 spółnicy mogą wykonywać swoje prawa uczestnictwa w zgromadzeniach już to osobiście albo przez pełnomocników, już też, o ile umowa spółki nie stanowi inaczej przez przesłanie głosu z oświadczeniem pisemnem co do przedmiotów, będących na porządku dziennym zgromadzenia. Pełnomocnik musi złożyć pisemne upoważnienie.

§ 16. Każdy udział daje prawo do jednego głosu, o ile umowa spółki nie stanowi inaczej.

Uchwały na zgromadzeniu zapadają większością głosów.

Uchwały w przedmiocie wszelkich zmian umowy spółki, w szczególności w przedmiocie podwyższenia i obniżenia kapitału zakładowego, przedłużenia terminu do wpłaty udziału oraz w przedmiocie rozwiązania spółki — zapadają głosami spółników reprezentujących co najmniej 3/4 głosów.

Zobowiązanie spółnika do świadczeń ponad pierwotną umowę może nastąpić tylko za zgodą piśmienną.

Spółnik nie ma głosu przy rozstrzyganiu spraw wynikających z jego stosunku do spółki.

W zakończeniu dekret stanowi, iż umowa spółki może zawierać postanowienia, określające surowsze wymogi co do odpowiedzialności spółników i zarządców, co do zbywania udziałów, potrzebnej do ważności uchwał większości głosów i t. p. wreszcie postanowienia w dekrecie nieprzewidziane, pod warunkiem jednak, że nie pozostają z nim w sprzeczności.

W ten sposób w ważniejszych zarysach ustawaodawca naszkicował strukturę spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

Spółdzielnię i jej organizację pomijam, wobec tego, iż wielokrotnie była omawiana na łamach „Autobusu“.

Przed zastanowieniem się nad najbardziej interesującymi nas różnicami, pomiędzy spółką i spółdzielnią, chcę poruszyć zdaniem naszym aktualną kwestję prawnego ujęcia w spółce z ograniczoną odpowiedzialnością niewspółmiernych i różnorodnych wkładów. A mianowicie często się zdarza, iż jeden ze wspólników wnosi autobus, inny swą umiejętność techniczną w charakterze szofera, inspektora ruchu, konduktora etc. Jeżeli wspólnicy wnoszący swą pracę, wnoszą ponadto pewne kapitały, to w umowie spółki winna być jedynie wzmianka o udziałach z tytułu wniesionych kapitałów. Natomiast z tymiż wspólnikami, winien Zarząd zawrzeć umowy najmu usług na okres czasu równy okresowi czasu spółki z tym samym systemem przedłużania. Jest to dużo wygodniejsze, niż decydowanie w umowie spółki, że spółnik X. będzie szoferem z pensją N., spółniczka kasjerką i t. p. W razie bowiem konieczności jakichkolwiek zmian, niezbędna jest wtedy zmiana umowy spółki, wymagająca Walnego Zgromadzenia, kwalifikowanej większości etc. Utrudniałoby to nadmiernie działalność przedsiębiorstwa, które musi mieć w kwestjach technicznych swobodę decyzji i wolną rękę.

Z tych różnic pomiędzy spółką z ograniczoną odpowiedzialnością i spółdzielnią, które najbardziej dotyczą czytelników „Autobusu“ wymienić należy przede wszystkim wymaganą liczbę założycieli, która dla spółki wynosi 2 osoby, a dla spółdzielni conajmniej 10 osób.

Spółka może udzielać prokurę, co nie jest dozwolone spółdzielni.

W spółce każdy spółnik ma ilość głosów odpowiadającą ilości udziałów, lub inną, przewidzianą w umowie, natomiast w spółdzielni każdy członek, niezależnie od ilości udziałów, może mieć tylko 1 głos.

Wreszcie przy likwidacji spółki majątek dzieli pomiędzy wspólników, a przy rozwiązaniu spółdzielni pozostały majątek zostaje przeznaczony na cele użyteczności publicznej.

Ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na szczegółową analizę, w jakich przypadkach należy zawiązywać spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, a w jakich raczej spółdzielnię. W tym względzie nieodzowna jest opinia prawnika, który, dopiero po dokładnym wyświetleniu okoliczności może powziąć decyzję.

Naogół jednak uznać należy, że spółdzielnia nadaje się raczej dla tych zrzeszeń, gdzie wkła-

dy spółników są mniej więcej równe, gdzie przedsiębiorstwo założone jest na większą skalę i gdzie poziom zrzeszonych jest wyższy. Natomiast spółka z ogr. odp. nadaje się raczej dla mniejszych przedsiębiorstw, stworzonych z najróżnorodniejszych wkładów.

Ponadto, o ile w dziedzinie towarowej spółdzielnia może znakomicie spełnić swe zadanie, o tyle jako forma przedsiębiorstwa autobusowego nadaje się raczej spółka z ogr. odp., ze względu na bardziej handlowy charakter i swą elastyczność.

Od Redakcji.

W związku z artykułem p. Jerzego Korneckiego podajemy dla orientacji najważniejsze opłaty stemplowe, dotyczące spółek z ogr. odp. i spółdzielni.

Zawiązanie spółki z ogr. odp. podlega opłacie stemplowej w wysokości 1,1% od sumy kapitału zakładowego oraz w wysokości 0,1% na rzecz związków komunalnych.

Taksa notarialna za sporządzenie aktu spółki wynosi:
przy kapitale do 10.000 zł. od pierwszych 2 tys. — 30 zł., od reszty 1%, przy kapitale od 10.000 do 40.000 od pierwszych 10.000 — 110 zł., od reszty 0,75%, przy kapitale od 40.000 do 100.000 zł. od pierwszych 40 tys. — 335 zł., od reszty 0,4%.

Zawiązanie spółdzielni nie podlega opłacie stemplowej, natomiast wpłaty na udziały dokonane przez członków spółdzielni podlegają opłacie stemplowej w wysokości 1,1%, bez względu na to, czy są stwierdzone pokwitowaniem, czy nie. Jednak wolne od opłaty stemplowej są wpłaty na udziały w tych spółdzielniach, które według swych statutów mogą zawierać umowy, wchodzące w zakres ich podstawowej działalności, tylko ze swymi członkami, albo nawet z nie członkami, jeżeli nadpłaty i zwroty, przypadające na osoby, nie będące członkami, są przelewane w całości do funduszu zasobowego lub do innych funduszy nie podlegających podziałowi pomiędzy członków. Nie uchyla uwolnienia od opłaty: a) zawieranie umów z osobami, które nie są członkami, jeżeli bez tych umów nie dałyby się spełnić podstawowe zadania spółdzielni, b) wykonywanie przez spółdzielnię takich czynności, w których ona występuje w charakterze pełnomocnika innej osoby.

Pozatem istnieją drobne opłaty rejestrowe oraz opłaty za ogłoszenia w dziennikach.

Mgr. praw. Witold Domański

Sytuacja w przemyśle naftowym

Przemysł naftowy, z całą gamą zagadnień z niemi związanych, a przede wszystkim ceny jego produktów, tak stanowi żywożą dziedzinę interesów przedsiębiorstw autobusowych, że postanowiliśmy otworzyć stałą rubrykę, poświęconą temu działowi produkcji.

Nie zapominajmy, że jedną z dość istotnych przyczyn przeżywanego w naszym dziale kryzysu, jest sprawa nadmiernych kosztów eksploatacyjnych, spowodowanych przede wszystkim wygórowaną ceną benzyny.

Zastanówmy się więc nad obecnie panują-

cym nietylko składem ustrojowym - organizacyjnym przemysłu naftowego, ale zwróćmy uwagę na panujący w nim system kalkulacyjno-handlowy.

Z jednej strony mamy rodzimy kapitał zgrupowany w dziedzinie wydobywania ropy w Związku Przemysłowców Naftowych, reprezentującym 23,1% (w porównaniu z francuskim, którego udział w naszym przemyśle naftowym wynosi około 50,3%, amerykański — 14⁰/₀, austriacki 8,9%, szwedzki — 1,5⁰/₀, belgijski — 0,7 ; włoski — 0,6%, angielski — 0,3⁰/₀), broniącym się przed przewagą tak kapitału, jak i siłą organizacyjną stojącego z drugiej strony Syndykatu Przemysłu Naftowego, potężnej instytucji skartelowanych rafinerij, rozporządzających w swoim majątku również wielkimi szybami ropy i dyktującymi cenę jej kupna.

Pewna ilość ropy jest przerabiana przez drobne rafinerje, nie będące w kartelu, korzystające z wysokiej wewnętrznej u nas ceny benzyny, i stale rozbudowujące ilość przerobionej ropy, wydzierając w ten sposób prymat wielkim rafinerjom.

Syndykat Przemysłu Naftowego na tle kurczenia się dla jego produktów rynku wewnętrznego, wskutek konkurencji autsiderów, jak i wobec kryzysu o charakterze ogólnym, co się specjalnie odbiło w zmniejszeniu konsumpcji benzyny na tle powikłań z P. F. D., rozpoczął generalny atak, domagając się rewizji i ukrócenia konkurencji małych rafinerij na rynku wewnętrznym, nie obciążonemi kosztami uprawianego dumpingu w eksporcie dla utrzymania rynków zagranicznych, czego ciężar spada na syndykat.

Rozbudowa przemysłu naftowego w Rosji i Rumunji zadała bolesne ciosy naszemu eksportowi pod względem ceny wywozowej benzyny i rozmiarów eksportu. Nprz. ceny eksportowe benzyny 740/750 z końcem kwietnia 1932 roku kształtowały się w dolarach za 100 kg. loco Piotrowice 1.65 dol. podczas, gdy tego samego gatunku benzyna rumuńska fob. Constanza była oferowana po 1.30 dol.

To też podobno nierzadkie były wypadki zawieranych przez nas transakcyj za 100kg. benzyny po 1.10 dol.

Gdy uwzględnimy równocześnie stan konsumpcji w Polsce benzyny, który w ostatnim pięcioleciu przedstawiał się w następujących ilościach tonn:

1931	.	.	.	83509
1930	.	.	.	98137
1929	.	.	.	89804
1928	.	.	.	69405
1927	.	.	.	50465

to zauważymy, że spadek konsumpcji między rokiem 1930, a 1931 wynosi około 18%. Lecz gdy równocześnie uwzględnimy zrozumiały wzrost spożycia benzyny od roku 1927, który w tym roku wynosił 50%, w roku 1928 — 38%, w 1929 — 30%, a w 1930 — 9%, to mamy zupełnie inny, bardziej pesymistyczny obraz przeżywanego kryzysu w załamaniu linii wzrostu konsumpcji benzyny, wywołanej między innymi likwidacją około 40% przedsiębiorstw autobusowych, zmiażdżonych ciężarami, ponoszonymi na rzecz P. F. D.

Przyjrzyjmy się tymczasem gospodarce przemysłu naftowego, reprezentującego 1 i pół proc. ogólnego majątku narodowego, o rocznej wartości wytworzości, sięgającej 200.000.000 zł.

Rzuca się tu w oczy brak zrationalizowanego stosunku między produkcją ropy, a rafinerjami, nadmierne koszty handlowe wskutek rozdrobnionego aparatu rozdzielczego i równoczesne wypłacanie setek tysięcy dolarów niektórym rafinerjom za bezczynność, oto rodzimy obraz.

Równocześnie cena benzyny w strefie I-iej za 100 kg. (68 kg. — 100 litrom benzyny) wynosiła 100.15 zł., zaś w strefie II-iej — 101,40 zł. W detalu do końca lutego 1931 sprzedawano benzynę w cenie 85 gr. za litr, poczem na tle wytworzonej konkurencji autsiderów jak i nacisku Władz spadła do 82 gr., a obecnie miejscami do 75 gr. za litr.

Nadwyżka zawarta w krajowej cenie benzyny, mająca iść na cele wiertnicze, była jedynie haraczem, płaconym przez konsumenta dla podwyższenia dywidendy zagranicznych Towarzystw Akcyjnych.

To też mocno naiwnie wygląda argument o wielkich ofiarach, ponoszonych przez rafinerje dla utrzymania eksportu, gdyż ponosi je jedynie konsument polski, który płaci co najmniej kilkakrotnie drożej za paliwo w porównaniu z innymi krajami. Przypominamy jedynie Szan. Czytelnikom przykład dany w uprzednim numerze „Autobusu“ o cenie benzyny we Francji, która wynosi wraz z 50% podatkiem 1.80 fr. fr. za litr.

Równocześnie należy zaznaczyć, spadek wydobycia ropy, który wynosił w roku 1931 około 5% w porównaniu z rokiem 1930, gdy różnica między 1930 rokiem a 1929 r. — wynosiła zaledwie 0,2%. Powodem tego kurczenia się produkcji jest stałe i systematyczne zmniejszanie przez przemysł naftowy niezbędnych wierceń, tak dla pogłębień obecnie czynnych szybów, jak ewentualnego poszukiwania nowych.

Nic więc dziwnego, że Rząd musiał wyjść z dotychczasowego stanu obserwacyjnego i na tle wytwarzającego się konfliktu między organizacjami Związku Producentów Ropy, a Syndykatem Przemysłu Naftowego, zagrozić ustawowemi posunięciami, mającymi ograniczyć dotychczasowe swobodne działanie, o ile nie nastąpi zasadnicza rewizja dotychczasowego postępowania a w szczególności, o ile nie zostaną uzgodnione sporne kwestje, co do sposobu obliczania cen ropy i rozdziału kontyngentów dla rafinerji.

Pan Dyrektor Pêche w przemówieniu swem na konferencji w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, oświadczył: „Organizacja musi dać w rezultacie obniżenie kosztów. Przez obniżenie kosztów musimy dojść do obniżenia cen w kraju. Obniżenie cen musi wpłynąć dodatnio na spopolizowanie i udostępnienie szerokim masom korzystania z produktów naftowych“.

Ostatecznie, wobec nieosiągnięcia oczekiwanego porozumienia między dwoma organizacjami przemysłu naftowego, w dn. 18 marca r.b. Sejm uchwalił zapowiedzianą Ustawę o uregulowaniu stosunków w przemyśle naftowym.

Ustawa ta daje wielkie uprawnienie Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu regulowanie dro-

gą Rozporządzeń wszystkich prawie przejawów życia przemysłu naftowego w produkcji kopalnia-nej, przeróbki i eksportu, pozostawiając jedynie wolny handel wewnętrzny. Dla nas będzie najbardziej interesującym § 1, punkt 9 tej ustawy, który brzmi: „ustalania globalnych kontyngentów produktów naftowych, przeznaczonych tak do zbycia na rynku wewnętrznym, jak i zagranicznym i podziału tych kontyngentów pomiędzy poszczególne zakłady przeróbcze, ze szczególnem uwzględnieniem trudniejszego położenia przedsiębiorstw mniejszych; przedsiębiorstwa o łącznej wytwórczości do 6.000 tonn rocznie każde, będą mogły zwalniać się od eksportu przez uiszczanie na rzecz popierania wiertnictwa naftowego opłat specjalnych od ilości produktów, sprzedanych w kraju ponad im przyznany kontyngent wewnętrzny. Opłaty te określać będzie Minister Przemysłu i Handlu w wysokości, nie przekraczającej różnicy między ceną krajową, a eksportową danego produktu; przedsiębiorstwa zaś, których łączny kontyngent ropny nie przekracza 1.000 tonn lub łącznie wytwórczość gazoliny 300 tonn rocznie, dla każdego z tych przedsiębiorstw — mogą w całości zbywać swe produkty na rynku wewnętrznym“.

Ustawa w swoich istotnych założeniach ma na celu przede wszystkim:

1) unormować wzajemne stosunki między producentami, a przemysłem rafineryjnym przez zapewnienie odpowiedniej ceny na ropę;

2) stworzenie podstaw finansowych dla badań wiertniczych (fundusz wyrównawczy § 1 pkt. 9 Ustawy);

3) wytworzenie warunków dla racjonalnej kalkulacji produkcji;

4) sprawiedliwe rozłożenie ciężarów eksportu;

5) uporządkowanie obrotu przetworami naftowymi, t.j. zcentralizowanie handlu niemi i uporządkowanie eksportów;

6) związanie dziedziny produkcji z dziedzina handlową;

7) obniżenie kosztów eksploatacji;

8) skalkulowanie racjonalnej ceny.

Zagadnienie rewizji ceny paliwa jest pierwszorzędnym dla nas problemem i obawiamy się, czy pkt. 2 tego programu nie spowoduje, o ile nie podwyższenie, to przynajmniej utrzymanie obecnie wygórowanej ceny u nas benzyny, nie będącej w żadnym stosunku porównawczym z innymi krajami. Spodziewamy się jednak wobec wielokrotnie wysuwanych zastrzeżeń co do ceny benzyny przez sfery miarodajne, a co pozwoliliśmy sobie przytoczyć w jednej cytacie niniejszego artykułu, że obawy nasze okażą się płonne, i że zbliżymy się pod względem kosztów eksploatacyjnych do krajów zachodnich, co bezwzględnie przyczyni się w sposób dodatni do zmiany obecnej sytuacji, umożliwiając doprowadzenie przedsiębiorstw autobusowych do racjonalnej kalkulacji w tym wycinku całokształtu spraw dotyczących utrzymania i wykonywania przemysłu autobusowego.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że nastąpiło generalne porozumienie między producentami ropy, a przemysłem rafineryjnym. Nie wglębiając się chwilowo w szczegóły tego porozumienia, oczekujemy jego rezultatów, które powinny mieć w pierwszym rzędzie reperkusje w obniżce cen.

Jan Granat

Zastosowanie w Europie mieszanek spirytusowych dla celów napędowych

Zastosowanie silników spalinowych było wynikiem prac i wynalazków francuzów Lenoir'a (1860 r.) i Beau de Rochas (1870 r.), oraz Niemca Otto (1874 r.), którzy rozstrzygnęli zagadnienie zamiany ciepła paliwa na pracę, przyczem ciałem czynnym były spaliny, czyli gazy, powstające skutkiem spalania zmieszanego z powietrzem paliwa — wewnątrz silnika.

Pierwszym zaś konstruktorem, który zbudował silnik pędzony paliwem płynnym, mianowicie benzyną (1873—6 r.) był I. Hock w Wiedniu, w tymże czasie (1876 r.) w Ameryce podobny silnik został zbudowany przez Brayton'a.

Dalsze prace, idące w kierunku zastosowania do silników spalinowych już spirytusu zostały dokonywane metodycznie od 1896 r. przez Instytut fermentacji w Berlinie, dział spirytusu motorowego, przez prof. Hartmann'a (1894 r.) i innych.

W wyniku tych prac zostało stwierdzone, iż spirytus, jako taki, pod względem techn. może być z powodzeniem stosowany do napędu, jednakże pod względem kalkulacji handlowej nie

wytrzymał on konkurencji z benzyną, bo zużycie na konia-godzinę spirytusu, było znacznie większe, niż benzyny, co przy wysokiej wówczas cenie spirytusu w Niemczech, stanowiło nieprzebytą przeszkodę dla rozpowszechniania spirytusu w szerszym zakresie do napędu.

Zastosowanie spirytusu do napędu można podzielić na trzy okresy:

I OKRES

Wprowadzenie spirytusu do napędu (częściowo w postaci mieszanek).

Zapoczątkowane prace badawcze, nad spirytusem motorowym były prowadzone systematycznie nadal, w celu udoskonalenia silników spalinowych, przez cały szereg techników, jak w Niemczech, tak i we Francji, wśród których spotykamy nazwiska znane, a więc: Meyer'a, Musil'a, Fehrmann'a, Sorrel'a, Trilatt'a i t. p.

Wybitną zasługę przyniósł spirytusowi motorowemu Musil, który udowodnił, iż ciepło spalania spirytusu wykorzystywane jest w silnikach spalinowych w większym stopniu, niż to ma miej-

sce przy nafcie, benzynie i t. p. i ustalił, iż: procent wykorzystania ciepła spalania silnika benzynowego wynosi od 14—18, naftowego ca 13, spirytusowego ca 25.

Została również ustalona wyższość spirytusu napędowego nad innymi paliwami przy jego mniejszej wartości opałowej, przez stwierdzenie, iż pary spirytusu mogą być poddawane większemu sprężeniu bez obawy wybuchów przedwczesnych, oraz, iż gazy spalinowe przy pracy na spirytusie nie posiadają przykrego zapachu.

Dla umożliwienia zastosowania spirytusu do napędu w Niemczech w 1895 r. została zmieniona ustawa podatkowa, w wyniku której cena spirytusu do napędu uległa znacznej niższe, co pozwoliło spirytusowi skuteczniej konkurować z benzyną.

Skutkiem powyższych danych, oraz dalszych ulepszeń silników spalinowych już w 1904 roku w Niemczech zostało uruchomione około 1.000 silników spirytusowych, oraz prawie drugie tyle pracujących na mieszankach spirytusowo-benzynowych i spirytusowo-benzolowych.

W Polsce silniki spalinowe spirytusowe zjawiały się około 1900 r. i wolno zdobywały sobie prawo bytu na równi z innymi silnikami i już w 1911 r. pracowało w Królestwie około 100 silników, należy zaś przypuszczać, iż na ziemiach naszych w b. zaborze pruskim i austriackim ilość silników spirytusowych powyższą ilość znacznie przewyższała.

Niestety, nie posiadamy bliższych danych o zapoczątkowaniu u nas stosowania spirytusu do napędu. Z powodów politycznych Polska nie mogła przyciągnąć do siebie w XIX stuleciu, t. j. od początku — nie posiadając ku temu, ani koniecznych placówek własnych, naukowo-badawczych, ani też nie mogąc samodzielnie kierować polityką gospodarczą — w pracach wprowadzenia spirytusu do napędu.

Dla Niemiec, jako dla kraju rolniczego zagadnienie stosowania spirytusu do napędu ma pierwszorzędne znaczenie. Dlatego też Niemcy, produkujące wybitnie ziemniaki, oraz Francja, posiadająca dużą produkcję spirytusu, pierwsze realizowały zagadnienie zastosowania spirytusu do napędu.

Powyższy okres, t. j. lata 1895—1914 można określić, jako okres przygotowawczy zastosowania spirytusu do napędu, przy wyraźnej tendencji samodzielnego stosowania spirytusu bez dodawania innych paliw płynnych.

Inaczej przedstawia się i tworzy nowy okres w rozwoju zagadnienia spirytusu napędowego w latach wojny, t. j. 1914—1918 r.

II OKRES

Stosowanie mieszanek spirytusowych (spirytus mocy 80—95°).

W tym okresie spirytus w państwach walczących, specjalnie w Niemczech i Francji, nie posiadających złóż ropy naftowej*), służył jako jeden z głównych środków napędowych własnej

*) Niemcy posiadają zaledwie minimalne wydobyć ropy naftowej.

produkcji, a więc niezależny od polityki izolacyjnej, stosowanej w stosunku do Niemiec, a również niezależny od utrudnionego przez Niemcy transportu innych środków napędowych do Francji.

Z tych więc powodów spirytus w obu wymienionych państwach był paliwem o pierwszorzędnym znaczeniu i właśnie w tych państwach nastąpiło niebывałe dotychczas zastosowanie spirytusu do napędu.

W tym też okresie datuje się zmiana kierunku w stosowaniu spirytusu; o ile w okresie przedwojennym spirytus był stosowany przeważnie, jako paliwo płynne samodzielnie do napędu silników, o tyle podczas wojny wyęzione badania wybitnych sił naukowych i technicznych we Francji, jak również i w Niemczech wykazały większą korzyść stosowania do napędu spirytusu w mieszaninie z innymi środkami pędnymi, a więc w pierwszym rzędzie z benzyną i benzolem.

Dzięki spirytusowi, Niemcy potrafiły, mimo tak silnej izolacji i odcięcia dowozu ropy naftowej i benzyny, posiadając bardzo nieznaczne zapasy magazynowane, minimalną produkcję benzyny i częściowo import benzyny austriackiej i rumuńskiej — uzupełnić luki w swym paliwie płynnym podczas wojny przez mieszanki różnego typu spirytusowo-benzynowo-benzolowo-eterowe.

Zyskanie więc popularności przez spirytus w szeregu paliw płynnych, w dużej mierze zawdzięcza on wojnie, podczas której oddał znaczne usługi obronom narodowym.

Również ze względu na konieczność samowystarczalności krajów wojujących w różnych państwach, zrobiono duże postępy w kierunku ulepszenia samych mieszanek napędowych.

Mieszanki więc spirytusowe, mając szerokie zastosowanie podczas wojny, stały się znane i cenne.

Badania nad nimi, oraz praktyka wykazały już wtedy, iż spirytus nie jest namiastką benzyny, względnie benzolu, stosowaną tylko z konieczności, lecz odwrotnie, spirytus w mieszankach benzynowych i benzolowych, polepsza, uszlachetnia przez swoją obecność, oraz zawdzięczając swoim zdolnościom benzynę, względnie benzol, jako środek napędowy.

Zaznaczyć należy, iż Rosja, która posiadała własną i to dużą produkcję ropy naftowej i benzyny, wobec wprowadzonej z powodu wojny prohibicji, skutkiem czego nagromadziły się olbrzymie zapasy spirytusu, stosowała u siebie również mieszanki spirytusowo-benzynowe do napędu.

III OKRES

Stosowanie mieszanek alkoholu z benzyną i benzolem.

Po wojnie w ciągu pierwszych lat, wobec nieużytych zapasów środków napędowych, pozostałych z okresu wojny, przy znacznie zmniejszonej komunikacji motorowej, ogólnym zastojem gospodarczym i przemysłowym wszystkich państw, biorących udział w wojnie — zagadnienie paliw płynnych, a co za tem idzie i zagadnienie mieszanek spirytusowych odeszło na drugi plan.

Okres tego odprężenia nie potrwał długo. Po pierwsze, sztaby generalne w przewidywaniu nowej wojny w przyszłości, zaczęły w kilka lat po zakończeniu wojny światowej rozważać zagadnienie paliw płynnych do silników spalinowych, w zrozumieniu, iż przyszła wojna będzie wymagała jeszcze silniejszego wyposażenia armji w środki motorowe, dla tem łatwiejszego przerzucania całych korpusów w dowolnych kierunkach, a więc znowu zaczęto w pierwszym rzędzie mieć na względzie mieszanki spirytusowe, jako wypróbowany środek napędowy i paliwo narodowe.

Z drugiej strony pobudki samowystarczalności poszczególnych krajów Europy, nie posiadających własnych źródeł ropy naftowej zmusiły te państwa, dla utrzymania równowagi swego bilansu handlowego do poszukiwań paliw napędowych krajowego pochodzenia, francuzi i włosi np., idąc też po tej drodze, nazwali te paliwa: „Carburants Nationaux“.

Do mieszanek spirytusowo-benzynowych podczas wojny stosowany był spirytus rektyfikowany, a nawet surówka o mocy 90—95,57%, t. zn., że spirytus zawierał minimum 4,43% wody.

Mieszanki takie miały swoje ujemne strony, a mianowicie były wrażliwe na niskie temperatury, przy których bardzo łatwo następowało ich rozwarstwienie (wydzielenie fazy stałej) dla zapobieżenia temu, należało dodawać specjalne środki, jak benzol, eter, solvent-naftę i t. d., w celu homogenizacji tych mieszanek, pozatem niepotrzebnie się wprowadzało do silnika wodę, względnie przy surówce, jej zanieczyszczenia, które działały szkodliwie na części silnika.

Dla uniknięcia powyższych ujemnych czynników należało nie tylko przejść do stosowania spirytusu oczyszczonego (rektyfikowanego), lecz również uzyskać w tym celu spirytus bezwodny.

Dotychczasowe znane metody odwadniania niezbyt się nadawały do ich stosowania w skali przemysłowej, ze względu na związane z tem wysokie koszty odwadniania, względnie na znaczne straty na spirytusie przy procesie odwadniania.

Najstarszym sposobem odwadniania spirytusu, była metoda znana już w Anglii w VIII stuleciu, polegająca na sączeniu spirytusu przez wapno i popiół, znacznie później stosowana była metoda polegająca na destylacji spirytusu ponad wapnem niegaszonym, wapniem metalicznym, potasem żrącym, potem opracowywana była metoda exmozy, czyli atmolizy. Metody te, z wyjątkiem stosowania wapna niegaszonego, nie znalazły zastosowania w praktyce. Przy stosowaniu zaś destylacji spirytusu nad wapnem niegaszonym — straty spirytusu wynosiły 5—6%, co stanowiło zbyt wielkie straty i co uniemożliwiło użycie podobnego sposobu otrzymywania alkoholu absolutnego do celów napędowych.

Znacznie lepszą metodą była metoda Van Ruymbecke'a, polegająca na przepuszczeniu par alkoholu w kolumnie destylacyjnej w przeciwnym kierunku z gliceryną, lecz i ta metoda okazała się zbyt droga.

Zastosowanie praktyczne znalazła metoda wapniowa, przy destylacji w próżni — w tym wypadku straty na spirytusie wynoszą ca 2%.

Przy produkcji spirytusu z ługów pocelulozowych, spirytus ten, zawarty w wapnie, idzie wraz z wapnem do procesu produkcji spirytusu, a więc znowu się odnajduje. Metoda powyższa znalazła zastosowanie w zakładach produkujących spirytus z ługów pocelulozowych, co ma miejsce przeważnie w Szwecji i ostatnio w Niemczech*). Stosowanie alkoholu absolutnego otrzymanego na tej drodze do napędu, wykazało w praktyce stronę ujemną, a mianowicie, alkohol taki posiada drobne zawiesiny tlenku wapnia, które przy spalaniu spirytusu powodują zanieczyszczenia dysz w karburatorze, co utrudnia stosowanie takiego spirytusu do napędu.

W 1923 r., francuscy badacze: Ricard i Allenet, na podstawie teoretycznych danych Joung'a z 1901 r. opracowali nową metodę odwadniania t. zw. azeotropową, polegającą na odwadnianiu spirytusu za pomocą destylacji spirytusu z dodatkiem benzolu. Otrzymuje się przytem spirytus 99,9—100%, straty wynoszą ca 0,1%. Metoda powyższa okazała się bardzo praktyczna, przyczem tania i znalazła już olbrzymie zastosowanie w przemyśle. Z chwilą zjawienia się tej ostatniej metody, umożliwiającej otrzymywanie taniego spirytusu bezwodnego do napędu, nastąpił nowy okres w dziedzinie zastosowania mieszanek spirytusowych.

Wszystkie prawie państwa, używające spirytusu do mieszanek napędowych, przeszły na mieszanki spirytusu bezwodnego i w tym celu zaczęły instalować zakłady odwadniania spirytusu, oparte na metodzie Ricard'a i Allenet'a.

Obecnie czynnych jest około 30 zakładów w różnych państwach (Francja, Niemcy, Włochy, Polska, Węgry, Czechosłowacja, Anglja itd.).

Ostatnio robione są próby ulepszeń powyższej metody przez Merck-Keusslera, polegające na wprowadzeniu ciśnienia 6—10 atmosfer, jednakże ze względów na możliwość łatwego uszkodzenia aparatury przy tych warunkach, a co zatem idzie znacznych kosztów remontu instalacji, oraz nieznacznej oszczędności paliwa przy tej metodzie — dotychczas nie znalazła ona szerszego zastosowania w przemyśle, chociaż możliwe, że przy dalszych ulepszeniach aparatury, wykaże się, jako metoda wartościowa. Nadmienić tu należy, iż Merck—Keussler miał wytoczoną sprawę sądową przez Ricard — Allenet'a na prawo patentu, wyrok w tej sprawie wypadł na korzyść tych ostatnich.

Obecnie inż. Guinot — w utworzonym przez Ricard'a i Allenet'a towarzystwie do badań i eksploatacji wynalazków t. zw.: „Distillerie des Deux-Sevres“ (Melie, Francja), opracował i opatentował metodę otrzymywania alkoholu absolutnego wprost z zaciera.

Zainstalowana została w tym celu w Melle aparatura półtechniczna odwadniania alkoholu, pracująca z wynikiem dodatnim narazie na rozтворach wodnych alkoholu, o przybliżonej mocy alkoholu 6° w zacierze. Distillerie des Deux-Sevres obecnie zrobiło duże postępy w kwestji

*) Niemcy obecnie osiadają 14 zakładów produkujących spirytus z ługów pocelulozowych o łącznej wydajności 127 000 hl. spir. 100° rocznie.

oddzielenia, znajdujących się w surówce fuzli i eterów i trudności z tem związane zostały ostatecznie przez Guinot'a przewyciężone.

Odwadnianie spirytusu wprost z odfermentowanego zacieru obniży znacznie koszt produkcji spirytusu bezwodnego. Przy tej metodzie osiągnąć można za pomocą jednej operacji, to, co przy poprzednich metodach odwadniania wymagało trzech kolejnych procesów: otrzymania surówki, rektyfikacji i odwadniania.

Obniżenie kosztów produkcji spirytusu bezwodnego stwarza dla spirytusu duże możliwości stosowania go z powodzeniem do napędu.

Z ulepszeniem techniki produkcji alkoholu absolutnego, oraz ze zmniejszeniem kosztów tej produkcji, co nastąpiło z chwilą zastosowania w przemyśle najnowszych metod odwadniania—nastąpił nowy okres, w którym spirytus stał

w czołowym szeregu paliw płynnych, pod względem swych wartości technicznych.

Czyniąc przegląd mieszanek spirytusowych i obserwując zmianę ich składu, uwydatnia się wyraźnie okres przełomowy, który został spowodowany pojawieniem się na rynku spirytusu bezwodnego w różnych krajach.

Cytowane w niniejszej pracy najświeższe daty, dotyczące badań nad mieszanekami spirytusowymi, metodami odwodnień i zastosowaniem spirytusu do napędu we Francji i Niemczech, zebrane zostały w roku ubiegłym przez specjalną komisję, która badała powyższe zagadnienia w tych państwach, pod przewodnictwem inż. Krahelskiego, Dyrektora Państwowego Monopolu Spirytusowego i współdziałale dr. Świątosławskiego, profesora Politechniki Warszawskiej.

(d. c. n.).

Dr. Ostwald

O mieszankach spirytusowych

Dokończenie streszczenia referatu dr. Ostwalda, Dyrektora Technicznego Państwowych Zakładów Spirytusowych Mieszanek dla celów napędowych, wygłoszonego w dniu 24 listopada 1931 r. w Towarzystwie Chemicznem w Warszawie.

Należy zwrócić uwagę na jedną właściwość w budowie motorów spalinyowych w Niemczech, a wywołaną systemem podatkowym. Bowiem podatek samochodowy w Niemczech jest dość wysoki i uzależniony jest od pojemności cylindrów.

To skłoniło niemieckie fabryki do budowy motorów, które przy małej pojemności cylindrów dają stosunkowo dobre wyniki.

Doszło się do przeszło 4.000 obrotów na minutę, co dawniej stosowane było jedynie w motorach wyścigowych.

Ponadto w podwyższeniu kompresji motorów znaleziono inną jeszcze możliwość, dającą lepsze rezultaty.

Wiadomem jest, że siłę mieszanki napędowej mierzy się stopniem jej stukania. Jednakże stukanie motoru może być również spowodowane właściwością konstrukcyjną motoru.

Nprz. jeżeli będziemy badać możliwość stukania pewnej mieszanki napędowej w dwóch motorach o odmiennej budowie, lecz o tej samej kompresji, to można stwierdzić, że pierwszy motor pracuje bez stukania, podczas gdy drugi stuka. Nie jest to więc wyłącznie pod wpływem właściwości mieszanek, lecz także i motoru.

Angielski badacz Ricardo już przed laty doszedł do niezmiernie ważnego odkrycia, znalazłszy, że motor o małej kompresji w swoich cylindrach wykazuje miejsca, które podlegają szczególnie wysokiemu nagrzewaniu. W tych punktach należy szukać punktu wyjścia stukania. Przyczyn

tego zjawiska są różne. Mogą one być spowodowane wadami konstrukcyjnymi, wadliwym przekrojem materiału, lub fałszywie ustalonym systemem w przeprowadzeniu wody ochładzającej.

Jako moment detonacji można wziąć także pod uwagę tak zwany „martwy punkt“, przez który niema przepływu gazów.

Oczywiście, że w Niemczech z wielką uwagą śledzono pracę Ricarda.

Obecnie buduje się w Niemczech motory, które z kompresją od 1:5 aż do 1:5,6 pracują benzyną całkowicie bez stukania.

Naturalnie usiłuje się w Niemczech pójść dalej i ulepszyć wrażliwość motoru na ciepło, jak i skłonność do stukania rozwiązać na drodze konstruktywnej.

Doświadczenia wskazują, że przez użycie specjalnych materiałów do konstrukcji motorów, można osiągnąć coraz lepsze rezultaty.

Pewne stopy lekkich metali były już używane do konstrukcji z jak najlepszym rezultatem.

W wielu krajach czynione są obecnie starania tak co do ulepszenia motoru, jak i zaoszczędzenia zużyciwania przez niego paliwa.

Nie należy się tu ograniczać jedynie na ulepszeniach konstrukcyjnych, lecz także należy dążyć do podniesienia gatunku benzyny, jak nprz. w Ameryce.

Są więc to dwa równoległe dążenia w tym samym kierunku, a mające zapewnić właścicielowi pojazdu mechanicznego coraz lepsze rezultaty w jego eksploatacji.

Próby z mieszankami spirytusowymi w woj. Śląskim

W związku z przeprowadzonymi próbnymi jazdami pojazdami mechanicznymi o różnych markach (vide protokoły z jazd próbnych) celem prób nad mieszanką napędową do celów do-

świadczalnych i napędowych na dostarczoną nam bezpłatnie spirytusie bezwodnym skonstatawaliśmy co następuje:

Wszystkie próby wykazały dobitnie, że mie-

Zestawienie próbnych jazd przeprowadzonych przez Śląski Związek właścicieli przedsiębiorstw autobusowych na mieszance spirytusowo-benzynowej na podstawie specjalnych protokołów.

Data L. P.	Marka wozu wzgl. silnika	Czas wyjazdu i przyjazdu	Kilometraż stan licznika przed i po próbie	Zużycie mieszanki spirytusowej w litrach	Porównawcze zużycie na tej samej trasie przy takim samym obciążeniu benzyny w litrach	Uwagi o pracy silnika	Stan drogi i pogody (mroz deszcz śnieg)	Pojemność wzgl. nosność wozu	U W A G I
1932 r.									
29/IV 4/V	Chevrolet	7 — 18	222 km.	31 L.	Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	droga sucha	4-osobowy	
		6 — 19	290 km.	42 L.			pogoda		
6/V	Citroen	6 — 11			Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	droga sucha	autobus na 16 osób	
7/V		12 — 16	112 km.	24 L.			pogoda		
8/V		jak wyżej	166 km.	33 L.			deszcz		
9/V		"	52 km.	10 L.			"		
10/V		"	142 km.	26 L.			"		
		"	196 km.	34 L.					
8/V	Citroen	6 — 7,40			Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	droga sucha	autobus na 20 osób	
		12 — 13,40	109 km.	24 L.			deszcz		
9/V		18 — 19,40					"		
10/V		jak wyżej	113 km.	26 L.			pogoda		
		"	106 km.	20 L.			"		
4/V	Austro-Fiat	w. 7 h p. 21 h	323 km.	93 L.	Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	pogoda	Autobus na 26 osób	
5/V		w. 7 h p. 21,30	348 km.	99 L.			"		
6/V		w. 7 h p. 21 h	318 km.	90 L.			"		
7/V		w. 7 h p. 21,30	326 km.	92 L.			"		
8/V		w. 7 h p. 21 h	328 km.	94 L.			deszcz		
9/V		w. 7 h p. 21,30	323 km.	94 L.			pogoda		
10/V		w. 7 h p. 21 h	168 km.	50 L.			"		
28/IV	Citroen	6 — 7,40	108 km.	22 L.	Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	droga sucha	Autobus na 20 osób	
29/IV		12 — 13,40					pogoda		
		18 — 19,40	108 km.	24 L.			"		
30/IV		6 — 7,40					deszcz		
		12 — 13,40	108 km.	24 L.			"		
		18 — 19,40					"		
1/V			120 km.	28 L.			pogoda		
2/V		jak powyżej	106 km.	21 L.			"		
3/V		"	115 km.	26 L.			deszcz		
4/V		"	111 km.	22 L.			pogoda		
5/V	"	109 km.	25 L.	"					
6/V	"	102 km.	20 L.	"					
7/V	"	103 km.	24 L.	"					
28/IV	Austro-Fiat	wyj. 10h prz. 21h	252 km.	68 L.	Zużycie benzyny 12% większe	bardzo dobre	droga sucha	Autobus na 26 osób	
29/IV		wyj. 7h prz. 21,30	324 km.	95 L.			pogodna		
30/IV		wyj. 7h prz. 21	328 km.	100 L.			"		
1/V		wyj. 7h prz. 21,30	324 km.	92 L.			deszcz		
2/V		wyj. 7h prz. 21h	327 km.	96 L.			pogoda		
3/V		wyj. 7h prz. 21,30	325 km.	98 L.			"		
							deszcz		

szanka spirytusowo-benzynowa dostarczona nam przez P. M. S., zawierająca 30 proc. spirytusu bezwodnego i 70 proc. benzyny, jako paliwo do współczesnych silników samochodowych, jak to mieliśmy możność skonstatować na silnikach marki: Citroën, Austro-Fiat, Chevrolet, dała wyniki naogół równorzędne z benzyną, a pod pewnemi względami nawet wyższe. Charakterystyczną cechą mieszanki spirytusowej jest niepozostawianie wielkiej ilości osadu węglowego w cylindrach i jest on mniejszy jaki się tworzy przy benzynie, przytem dość miękki. Osad węglowy, tworzący się na obwodzie grzybków, nie jest tak wielki, aby mógł powodować nieszczelność cylindrów. Gładzie cylindrowe i boczne ścianki nie wykazywały śladów jakiegokolwiek oddziaływania mieszanki spirytusowej na stopień ich zużycia. Równomierność biegu podczas jazdy przy zastosowaniu mieszanki była bardzo dobra, a przy rozgrza-

nym silniku większa nawet, niż przy napędzie benzyną, zaś rozruch silników nie sprawiał żadnych trudności. W wyniku dokonanych prób, których nawiasem mówiąc należałoby jeszcze więcej przeprowadzić, można stwierdzić, że przy wprowadzeniu niektórych zmian w budowie silnika, umożliwiającą stosowanie mieszanki o coraz większej zawartości spirytusu — należy jednak uznać jako paliwo w pełni praktyczne i w zupełności zastępujące benzynę, a nawet jak to już powyżej podnieśliśmy, przewyższające benzynę.

Za Związek Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych
województwa Śląskiego w Cieszynie.

Sekretarz:
(—) M. Lisowiec

Prezes:
(—) J. Molin.

Dlaczego stosujemy alkohol do mieszanek

1) *Ze względów ogólnie - gospodarczych.* Produkcja alkoholu jest stale płynącym i niewyczerpanym źródłem energii, będąc tem samym przeciwstawieniem do ograniczonych źródeł olejów skalnych (benzyny), jak i węgla (benzol).

Produkcja i użycie alkoholu dla celów napędowych przyczyni się waleńnie do podniesienia samowystarczalności wielu krajów, uzależnionych obecnie od importu olejów skalnych i węgla.

Ponadto, dla krajów, w których rolnictwo z powodu niskiej wartości gleby jest uzależnione od rozbudowy uprawy kartofli, produkcja spirytusu jest bezcenną podporą, przyczyniająca się nie tylko do podniesienia rentowności ściśle gospodarki rolnej, lecz i hodowlanej, dając dla bydła cenne wytlaki.

2) *Ze względów wojskowych.* Z istoty produkcji spirytusu wynika jej swoisty charakter decentralistyczny co do systemu źródeł tej energii, utrudniający unieruchomienie ich pod wpływem działań wojennych.

Jest to przeciwieństwem do fabrykacji benzyny i benzolu ściśle związanych i koncentrowanych ze źródłami produkcji, co wpływa tak na łatwe ich unieruchomienie, jak i zniszczenie.

To też odpowiednie zaopatrzenie samochodów w mieszanki spirytusowe jest z tych względów zasadniczą sprawą.

3) *Ze względów technicznych.* Alkohol działa tak na benzynę, jak i benzol ulepszająco. Jest on najodpowiedniejszym środkiem przeciwstukowym, nie licząc ponadto całego szeregu innych znanych jego właściwości chemicznych.

Wiadomem jest, że benzyna niezupełnie już odpowiada obecnym wymaganiom konstrukcyjnym motorów, zważywszy na tyle razy omawianą skłonność do stukania.

Alkohol przez swą właściwość chemiczną wpływa ulepszająco na benzynę, powodując cał-

kowite jej spalanie, oraz nie wywołuje niebezpieczeństwa rozpuszczenia się smarów.

Te dwa zagadnienia niezmiernie ważne, zapewniają tak pewność pracy, jak i długowieczność motoru.

Równie dodatnio wpływa alkohol na benzol, który z swojej budowy chemicznej przesycony węglem, jest skłonny do wywołania kopienia motoru, utrudniając tem jego pracę. Zaś chemiczna właściwość alkoholu wykazuje b. wysoką zawartość wodoru.

To też odpowiednie mieszanki z benzolu i alkoholu dają jak najlepsze rezultaty, wpływając na siebie wzajemnie wyrównawczo co do nadmiarów zawartości węgla i wodoru.

Mieszanie alkoholu z benzolem wytwarza azeotropową mieszaninę, wykazującą dość niski punkt zapłonu, oraz wyższą prężność pary, aniżeli czyste składniki.

To zjawisko jest istotnie bardzo ważne dla ułatwienia i ulepszenia tworzenia się mieszanki w gaźniku.

Wreszcie, zważywszy na wysoki punkt parowania, alkohol posiada wysokowartościową zdolność wpływania chłodząco na motor. Szczególnie dla pewnych motorów (lotniczych) o wysokiej ilości obrotów, ta właściwość alkoholu jest nadzwyczaj ważna.

Niska wartościowość pod względem ciepła alkoholu w przeciwstawieniu do benzyny i benzolu (przy właściwym zarazem stosunku alkoholu z benzyną i benzolem w mieszance) nie jest szkodliwa, lecz wprost przeciwnie, przyczynia się do pełniejszego wykorzystania benzyny i benzolu.

Mieszanki alkoholowe są przeciwstukowe, ulepszając pracę motoru, spalają się całkowicie, a więc są ekonomiczniejsze i pewniejsze w użyciu, dając pełny komfort i zadowolenie w podróży samochodem.

Cyfry statystyczne w przemyśle autobusowym

Ministerstwo Robót Publicznych dorocznym zwyczajem wydało niezmiernie interesujące opracowanie komunikacji autobusowej na drogach publicznych w Polsce w roku 1931, oparte na oficjalnych materiałach, zebranych przez Władze,

a więc niebudzące wątpliwości tendencyjnością zainteresowanej grupy przedsiębiorców autobusowych.

Przyjrzyjmy się tablicy III.

Poza jedynym województwem łódzkim, ma-

W Y K A Z

TABLICA III

IŁOŚĆ AUTOBUSÓW KURSUJĄCYCH NA OBSZARZE POLSKI

od roku 1925 do 1931 włącznie.

Nr.	Województwo	1925		1926	1927	1928	1929	1930	1931	U w a g i
		na dzień 1.VII 1925	na dzień 1.I 1926	na dzień 1.I 1927	na dzień 1.I 1928	na dzień 1.I 1929	na dzień 1.I 1930	na dzień 1.I 1931	na dzień 1.I 1932	
		1	Białostockie	35	53	62	89	143	292	
2	Kieleckie	55	87	118	173	349	485	530	372	
3	Krakowskie	35	53	88	132	216	333	416	248	
4	Lubelskie	21	33	53	127	227	360	327	274	
5	Lwowskie	21	34	48	81	174	252	243	178	
6	Łódzkie	60	134	131	202	381	427	419	463	
7	Nowogródzkie	11	17	22	46	67	102	76	46	
8	Poleskie	3	7	9	15	54	67	79	39	
9	Pomorskie	29	53	48	62	80	135	169	153	
10	Poznańskie	32	56	84	93	157	344	446	339	
11	Śląskie	25	34	49	77	104	132	119	100	
12	Stanisławowski	14	18	18	37	90	86	108	62	
13	Tarnopolskie	—	—	2	14	47	57	48	24	
14	Warszawskie	32	110	212	301	509	539	539	278	
15	Wileńskie	35	44	44	51	98	210	182	67	
16	Wołyńskie	2	11	13	29	91	131	125	90	
17	Komisariat Rządu na m. st. Warszawę	2	12	11	15	54	96	103	64	
Ogółem		412	756	1012	1544	2841	4048	4293	3055	
			(536) Monitor Polski Nr. 52 z dnia 5.III 1926	(710) Monitor Polski Nr. 71 z dnia 28.III 1927	(1067) Monitor Polski Nr. 60 z dnia 13.III 1928	(2112) Monitor Polski Nr. 46 z dnia 25.II 1929	(3224) Monitor Polski Nr. 62 z dnia 15.III 1930	(3223) Monitor Polski Nr. 59 z dnia 13.III 1931	(2652) Monitor Polski Nr. 115 z dnia 21.V 1932	Sumy w nawiasach wykazują ilości autobusów przedsiębiorstw zarobkowych (bez autobusów miejskich)

my bardzo głęboki spadek ilości kursujących autobusów, ilustrujący dostatecznie przeżywany kryzys przez przemysł autobusowy.

Zresztą w samym wstępie powyższego wydawnictwa pisze się: „Komunikacja autobusowa w Polsce przechodzi obecnie okres przełomowy: z jednej strony ogólny ostry kryzys gospodarczy, którego objawy w tej dziedzinie komunikacji dały się zauważyć już w r. 1930, — z drugiej strony wprowadzenie w roku 1931 opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego od wagi autobusów i biletów za przejazd — wreszcie zapowiedź bliskiej zasadniczej zmiany stanu prawnego przez ustanowienie obowiązku koncesyjnego, — oto trzy czynniki, pod znakiem których kształtowała się komunikacja autobusowa w Polsce w roku 1931, a której obraz podają poniższe dane statystyczne“.

Pozwolimy sobie przede wszystkim zrobić pe-

wne zastrzeżenie co do hierarchicznego porządku wyżej wyliczonych momentów, mających być głównym powodem przeżywanego powikłań w przemyśle autobusowym.

Sądzymy, że na czoło wysuwa się Państwowy Fundusz Drogowy, który przede wszystkim swoim ciężarem spowodował załamanie linii rozwojowej ilości kursujących autobusów w Polsce.

Nie ulega wątpliwości, że panujące przesilenie gospodarcze ze swej strony poczyniło również wielkie wyrwy w warunkach eksploatacyjnych przemysłu autobusowego, szczególnie, że koszty prowadzenia przedsiębiorstwa nie uległy żadnemu odchyleniu, utrzymując na dotychczasowej wysokości cenę benzyny i taboru, mimo, że na tle spadku frekwencji musiano obniżyć już i tak niskie taryfy, daleko poza poziom opłacalności.

Nie zgadzamy się jednak z wysuniętym trze-

TABLICA IV

OBLICZENIE STANU KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA TERENIE POLSKI W 1931 R.

1 Nr. porządkowy	2 Województwo	3 i l o ś c i		5 Długość dróg bi- tyle, brukowanych i gruntowych na których kursowały autobusy km.	6 Ilość auto- busów	7 Ilość autobuso- kilometrów na dobę	8 Średnia opłata za pasa- żero-km. gr.	9 U w a g i
		Przedsiębiorstw autobusowych	Linij autobusowych					
1	Białostockie	159	119	2.040	248	15.890	9	
2	Kieleckie	274	176	2.260	322	36.760	10	
3	Krakowskie	161	97	1.780	175	14.800	13	
4	Lubelskie	171	126	2.020	251	28.480	9	
5	Lwowskie	111	92	1.670	182	16.910	10	
6	Łódzkie	141	141	2.080	335	51.150	8	
7	Nowogrodzkie.	43	45	1.110	53	2.800	11	
8	Poleskie.	63	48	1.120	68	7.380	9	
9	Pomorskie	56	50	1.300	80	9.080	12	
10	Poznańskie.	180	177	3.400	272	36.150	8	
11	Śląskie	17	39	370	61	9.590	10	
12	Stanisławowskie.	62	44	910	76	5.110	11	
13	Tarnopolskie	42	19	620	42	1.760	10	
14	Warszawskie	235	180	2.950	343	37.660	12	
15	Wileńskie	25	16	470	46	6.660	9	
16	Wołyńskie.	70	41	890	98	7.160	7	
	Razem . . .	1.810	1.410	24.990	2.655	287.340	10	
	(W roku 1930)	(1.545)	(1.545)	(26.870)	(3.223)	(449.080)	(11.4)	

TABLICA V

STAN KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ NA DROGACH GRUNTOWYCH W 1931 R.

1 Nr. porządkowy	2 Województwo	3 I l o ś c i		5 Długość dróg grunto- wych na których kursowały autobusy km	6 Ilość autobu- sów	7 Ilość autobu- so-kilo- metrów na dobę	8 Średnia opłata za pasażer- o-km groszy	9 U w a g i
		Przedsię- biorstw autobuso- wych	Linij autobu- sowych					
1	Białostockie.			170	22	340	9	
2	Kieleckie			30	12	180	10	
3	Krakowskie			—	—	—	—	
4	Lubelskie			220	60	1270	9	
5	Lwowskie			—	—	—	—	
6	Łódzkie			—	—	—	—	
7	Nowogrodzkie			640	30	880	11	
8	Poleskie			420	17	1250	9	
9	Pomorskie			—	—	—	—	
10	Poznańskie			—	—	—	—	
11	Śląskie			—	—	—	—	
12	Stanisławowskie			—	—	—	—	
13	Tarnopolskie			—	—	—	—	
14	Warszawskie			40	4	110	12	
15	Wileńskie			190	14	1480	9	
16	Wołyńskie			140	11	400	7	
	Razem . . .			1850	170	5910	10	
	(w roku 1930)			(3130)	(283)	(14420)	10,1	

cim argumentem, że jakoby zapowiedź zmiany systemu komunikacji autobusowej z wolnego na koncesyjny miało rzekomo spowodować ujemne rezultaty w dziedzinie liczbowej autobusów.

Wiadomem jest zawsze, że przedsiębiorstwa uprawiające przed systemem koncesyjnym dany zawód zawsze mają preferencję przy ubieganiu się o koncesję i właśnie przed 18.IV r. b. mieliśmy cały szereg przedsiębiorstw nowych, które zgłosiły się do utrzymywania komunikacji autobusowej, a to przede wszystkim dla przeprowadzenia w okresie ulgowym dwuletnim odpowiednich prób co do opłacalności przemysłu autobusowego, by przy ubieganiu się o koncesję mieć za sobą pewne doświadczenie, oparte nie na danych oficjalnych, lecz zdobytych przez samych siebie.

Ciekawem będzie analiza stanu komunikacji autobusowej na drogach gruntowych, co ilustruje tablica V.

Widzimy porównawczo rezultaty roku ubiegłego w silnym spadku długości dróg gruntowych, na których kursowały autobusy bo o 1280 klm. Wyobraźmy sobie sytuację gdybyśmy zmniejszyli 1280 klm toru normalnego kolejowego, czy też nawet wąskotorowego.

Czy widzimy zaniepokojenie? Nawet M. S. Wojsk., dla którego sprawa ta winna być naprawdę palącą nie znalazło odpowiedniego języka dla zawołania na alarm.

Ilość autobusów zaś spadła tylko z 283 na 170, czyni to tylko poprawkę na 1931 r. 113' autobusów.

Tablica VI daje nam wykaz długości dróg państwowych i samorządowych, na których kursowały autobusy.

Mamy tu spadek na drogach państwowych: dróg bitych, bruków z 11380 klm na 10940 klm oraz gruntowych z 1100 klm na 760 klm. Czyni to tylko różnicę 440 klm dróg bitych i 340 klm gruntowych.

WYKAZ DŁUGOŚCI DRÓG PAŃSTWOWYCH I SAMORZĄDOWYCH,
NA KTÓRYCH KURSOWAŁY AUTOBUSY W 1931 R.

TABLICA VI

Nr. porządk.	Województwo	Długości dróg, na których kursowały autobusy					Uwagi
		Ogółem	państwowych		samorządowych		
			bitych i bruków	grunt.	bitych i bruków	grunt.—	
			km	km	km	km	
1	Białostockie	2040	1190	20	680	150	
2	Kieleckie	2260	920	—	1310	30	
3	Krakowskie	1780	840	—	940	—	
4	Lubelskie	2020	1020	—	780	220	
5	Lwowskie	1670	830	—	840	—	
6	Łódzkie	2080	760	—	1320	—	
7	Nowogrodzkie.	1110	440	260	30	380	
8	Poleskie.	1120	500	290	200	130	
9	Pomorskie	1300	520	—	780	—	
10	Poznańskie.	3400	900	—	2500	—	
11	Śląskie	370	—	—	370	—	
12	Stanisławowskie.	910	480	—	430	—	
13	Tarnopolskie	620	450	—	170	—	
14	Warszawskie	2950	1300	—	1610	40	
15	Wileńskie	470	109	140	90	50	
16	Wołyńskie.	890	600	50	150	90	
	Razem . .	24990	10940	760	12200	1090	
	(w roku 1930)	(26870)	(11380)	(1100)	(12360)	(2030)	
			11700 km		13290 km		

Zaś na drogach samorządowych: z 12360 klm dróg bitych i 2030 klm dróg gruntowych mamy 12200 klm dróg bitych i 1090 klm dróg gruntowych. Jest to zmniejszenie o 160 klm dróg bitych i tylko 940 klm dróg gruntowych.

Jest to zaś nie tylko spadek na tle zmniejszenia się ilości autobusów, lecz i na co mamy odpowiedź w ostatnim wydawnictwie Touring-Klu-

bu ilustrującym stan dróg w Polsce wyraźne i jasne zobrazowanie dorobku polityki drogowej z czasów niesławnej pamięci p. Ministra Neugebauera.

Niezmiernie ciekawa jest tablica VII, szczególnie dla Ministerstwa Komunikacji dająca wykaz ilości linii komunikacji autobusowej z podziałem na grupy w zależności od ich długości.

Mamy w końcowym rezultacie 22,4% linii

o długości od 10 do 24 klm 33,7% od 25 do 49 klm, 18,8% od 50 klm do 74 klm, od 75 klm do 99 klm 15%, oraz zaledwie 10% od 100 klm do 274 klm. Przyczem w tej ostatniej grupie mamy przeszło połowę linii dochodzących do 124 klm.

Jest to tak wielka różnica pod względem zmniejszenia się długości linii autobusowych z

danymi z roku ubiegłego, że naprawdę nie wiele mamy tu do zrobienia poza uzgodnieniem rozkładów jazdy.

Charakterystyczne będzie zapoznanie się z tabelą XII, ilustrującą okres kursowania autobusów w poszczególnych województwach. Mamy z tego 69% autobusów, które kursowały powyżej 10 miesięcy, pozostałe kursowały od 8 do 10

TABLICA VII

W Y K A Z
ILOŚCI LINII KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ Z PODZIAŁEM NA GRUPY
W ZALEŻNOŚCI OD DŁUGOŚCI TYCH LINII

w r. 1931

1 Nr. porządk.	2 Województwo	3 od — do kilometrów długości linii												15 Ogółem linii komunikacyjnych	16 Uwagi
		4 poniżej 10	5 10/24	6 25/49	7 50/74	8 75/99	9 100/124	10 125/149	11 150/174	12 175/199	13 200/224	14 225/249	14 250/274		
		ilość linii komunikacyjnych													
1	Białostockie . . .	5	14	28	21	22	14	3	7	2	—	1	2	119	
2	Kieleckie . . .	10	35	53	36	18	11	5	4	2	—	1	1	176	
3	Krakowskie . . .	12	14	37	20	7	5	2	—	—	—	—	—	97	
4	Lubelskie . . .	7	22	35	26	17	13	2	3	—	—	—	1	126	
5	Lwowskie . . .	6	27	31	19	7	2	—	—	—	—	—	—	92	
6	Łódzkie . . .	1	25	53	27	13	12	8	1	—	1	—	—	141	
7	Nowogródzkie . . .	2	11	13	11	4	1	1	—	2	—	—	—	45	
8	Poleskie . . .	6	7	13	12	6	2	1	—	1	—	—	—	48	
9	Pomorskie . . .	1	13	24	10	1	—	—	—	1	—	—	—	50	
10	Poznańskie . . .	12	64	70	22	7	2	—	—	—	—	—	—	177	
11	Śląskie . . .	10	22	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	39	
12	Stanisławowskie . . .	2	12	18	11	1	—	—	—	—	—	—	—	44	
13	Tarnopolskie . . .	—	5	11	2	1	—	—	—	—	—	—	—	19	
14	Warszawskie . . .	14	33	61	34	15	13	5	5	—	—	—	—	180	
15	Wileńskie . . .	—	5	4	3	2	1	—	—	1	—	—	—	16	
16	Wołyńskie . . .	2	7	18	10	4	—	—	—	—	—	—	—	41	
	Razem . . .	90	316 22,4%	475 33,7%	265 18,8%	125	76	27	20	9	1	2	4	1410	
			≈ 75%				≈ 10%								

miesiący (112 autobusów), dalej od 6—8 miesięcy (158 autobusów), od 4—6 miesięcy (148 autobusów), od 2—4 miesięcy (168 autobusów) i od pół miesiąca do 2 (86 autobusów).

Przyczem średnio wypadło (tablica XIII) 9,92 miesiący na jeden autobus, czyli średnio efektywnej pracy, na 1 autobus przypadło w roku 1931 dni 248.

Mamy tu więc jeszcze jedną b. ważną poprawkę na niekorzyść, co do warunków rentowności przedsiębiorstw autobusowych na tle unieruchomienia autobusów przez znaczną część roku, na tle warunków atmosferycznych, a przede wszystkim drogowych.

Ciekawem jest, że przeważny typ autobusu u nas pod względem pojemności jest autobus od 10—16 miejsc, których jest 74%, ogólnej liczby (1966), zaś od 17—20 miejsc 17% (459).

Pod względem marek autobusów nie uległy po-

ważniejszym zmianom. Nadal jest przewaga Chevroletu 68,6% (1,821), Ford 6% (160),.

Interesującym jest wysunięcie się w statystyce Citroena, których pracuje 85 sztuk co czyni 3,2% ogólnej ilości wozów w Polsce.

Pozwalamy sobie podać na zakończenie porównawcze zestawienie stanu komunikacji autobusowej w latach 1926—1931.

Mamy zastrzeżenia co do kolumny 6, t.j. do taryfy osobowej za 1 klm, która według naszych danych spadła do 6—8 gr. za pasażerokilometr, a co nie zostało uwidocznione.

Należy zauważyć, że praca p. Radcy Cwikieła jest niezwykle cenna i jest najlepszym dowodem, że nie jest dobrze na tym polu gospodarczym.

Każdy przedsiębiorca autobusowy winien na być to wydawnictwo, gdyż ma tutaj zsumowane wszystkie możliwe do uchwycenia w obecnych warunkach dane statystyczne.

TABLICA XII

W Y K A Z

ILOŚCI AUTOBUSÓW Z PODZIAŁEM NA GRUPY W ZALEŻNOŚCI OD OKRESÓW KURSOWANIA W/G POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTW

w 1931 r.

1 Nr. porządk.	2 Województwo	3 Ogólna ilość autobusów wynosiła sztuk	4 Okresy kursowania								11 Co parę dni w tygod., miesiącu i t. p. prawi- dłowo cały rok	12 U w a g i
			5 powyżej 10 mies. do 12 pełn.	6 powyżej 8 mies. do 10 pełn.	7 powyżej 6 mies. do 8 pełn.	8 powyżej 4 mies. do 6 pełn.	9 powyżej 2 mies. do 4 pełn.	10 od 1/2 mies. do 2 pełn.	11 zmienn. niepełn. rok			
			ilości autobusów									
1	Białostockie	248	53	12	41	36	72	33	—	1	Okresy rejestracyjne autobusów przyjęto jako okresy kursowania	
2	Kieleckie	322	180	20	27	18	20	15	30	12		
3	Krakowskie	175	102	12	12	9	15	5	19	1		
4	Lubelskie	251	161	13	10	17	8	2	37	3		
5	Lwowskie	182	166	1	4	1	1	1	8	—		
6	Łódzkie	335	322	—	—	—	—	—	13	—		
7	Nowogródzkie	53	—	1	14	20	12	6	—	—		
8	Poleskie	68	28	—	4	3	5	1	9	18		
9	Pomorskie	80	77	—	—	—	3	—	—	—		
10	Poznańskie	272	206	13	14	23	10	5	—	1		
11	Śląskie	61	61	—	—	—	—	—	—	—		
12	Stanisławowskie	76	47	4	9	5	6	5	—	—		
13	Tarnopolskie	42	—	14	12	6	7	3	—	—		
14	Warszawskie	343	297	5	10	9	9	10	2	1		
15	Wileńskie	46	43	3	—	—	—	—	—	—		
16	Wołyńskie	98	82	14	1	1	—	—	—	—		
	Razem	2652	1825	112	158	148	168	86	118	37	1,4%	

TABLICA XIII

Z E S T A W I E N I E

CZASU TRWANIA KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W POSZCZEGÓLNYCH WOJEWÓDZTWACH

w r. 1921

1 Nr. porządkowy	2 Województwo	3 Ilość autobusów	4 Okres rejestracyjny (kursowania)		7 Zatem średnio efektywnej pracy na 1 autobus przypadło w roku 1931 dni*)	8 U w a g i	
			5 wszystkich autobusów wyniósł miesięcy	6 Średnio na 1 autobus przypadło w roku ub.			
				7 miesiące			8 czyli dni
1	Białostockie	248	1.481	5,98	182	150	*) Do kolumny 7-ej: Przy założeniu, że w roku kalendarzowym przy normalnym utrzymaniu autobusu przypada na jeden autobus pracy 300 dni roboczych.
2	Kieleckie	322	3.024	9,39	285	235	
3	Krakowskie	175	1.592	9,11	277	228	
4	Lubelskie	251	2.498	9,95	302	249	
5	Lwowskie	182	2.084	11,45	548	286	
6	Łódzkie	335	3.996	11,92	363	298	
7	Nowogródzkie	53	275	4,85	147	122	
8	Poleskie	68	570	8,38	253	210	
9	Pomorskie	80	865	10,80	329	270	
10	Poznańskie	272	2.811	10,33	314	258	
11	Śląskie	61	732	12,00	365	300	
12	Stanisławowskie	76	718	9,45	277	236	
13	Tarnopolskie	42	269	6,42	194	160	
14	Warszawskie	343	3.759	10,95	333	274	
15	Wileńskie	46	545	11,85	361	296	
16	Wołyńskie	98	1.122	11,45	341	286	
	Razem	2.652	26.323	9,92	302	248	

PORÓWNAWCZE ZESTAWIENIE
STANU KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

w latach 1926 — 1931

1	2	3	4	5	6	7
Okresy	L a t a	Ilość auto- busów	Autobuso- kilometrów	Na jeden auto- bus przypada średnio rocznie przejazdów	Taryfa osobowa za 1 km.	U W A G I
		sztuk		km.	gr.	
I	1926	710	27.700.000	39.000	10	Dane z r. 1926 przybli- żone
II	1927	1.067	42.012.000	39.300	10	
III	1928	2.121	85.703.000	40.500	10	
IV	1929	3.224	129.324.000	40.100	12	
V	1930	3.223	134.706.000	41.800	11,4	
VI	1931	2.652	86.202.000	32.500	10	

I Wzór Statutu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością

zawarty dnia między p. p. A., zamieszka-
łym w miejscowości X., p. B., zamieszkałym w miejscowości
Y., p. C. zamieszkałym w miejscowości Z., p. D. w miejsco-
wości W. i p. E. w miejscowości W. następującej treści:

§ 1. Firma i Siedziba Spółki:

Firma Spółki opiewa: „Przedsiębiorstwo autobusowe
..... Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością“. Siedzibą
Spółki jest Walne Zgromadzenie może uchwalić
przeniesienie siedziby Spółki w inne miejsce i urządzenie
zakładów filjalnych poza siedzibą Spółki.

§ 2. Przedmiot przedsiębiorstwa:

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest przewóz osób i to-
warów autobusami na drogach publicznych w obrębie Pań-
stwa się znajdujących.

§ 3. Kapitał zakładowy:

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 20.000.— (dwadzieścia
tysięcy) złotych i składa się z wkładek zakładowych nastę-
pujących spółników:

- 1) p. A. w kwocie 11.000.— (jedenaście tysięcy) złotych.
- 2) p. B. „ „ 3.000.— (trzy tysiące) złotych.
- 3) p. C. „ „ 3.000.— „ „ „
- 4) p. D. „ „ 2.000.— (dwa tysiące) „
- 5) p. E. „ „ 1.000.— (jeden tysiąc) „

Tem samym uczestniczą w kapitale zakładowym Spółki:

- 1) p. A. w 55% (pięćdziesięciu pięciu procentowym) udziale.
- 2) p. B. w 15% (piętnasto procentowym) udziale.
- 3) p. C. w 15% (piętnasto procentowym) udziale.
- 4) p. D. w 10% (dziesięciu procentowym) udziale.
- 5) p. E. w 5% (pięciu procentowym) udziale.

Powyższe zadeklarowane wkładki zakładowe wpłacają
spółnicy gotówką do Kasy Spółki równocześnie z zawarciem
niniejszego kontraktu.

§ 4. Pozbywalność udziałów:

Spółnik może swój udział w Spółce tak w całości jak
i w części przenieść na osoby trzecie, jednakże tylko za po-
przednim zezwoleniem zawiadowstwa Spółki. W tym celu
ma spółnik zaoferować sprzedaż udziału listem poleconym
zawiadowstwu, które do dni siedmiu (7), licząc od otrzymania
tegoż listu, ma udzielić odpowiedzi, czy spółka na na-

bycie oferowanego udziału reflektuje, czy też nie zamierza
go nabyć. Jeżeli zawiadowstwo Spółki w powyższym termi-
nie nie udzieli odpowiedzi lub odpowie przecząco, może ofer-
ujący spółnik odstąpić swój udział dowolnej osobie. Jeżeli
natomiast zawiadowstwo Spółki w powyższym terminie oświad-
czy zamiar nabycia, będzie oferujący spółnik zobowiązany
odnośny udział w spółce odstąpić za cenę odpowiadającą
rzeczywistej wartości tegoż udziału ustalić się mającą zgod-
nie przez obie strony, lub w braku dobrowolnej zgody przez
dwoje ocenicieli, których każda ze stron wybierze po jednym.
Jeżeli obaj oceniele nie będą zgodni w ustaleniu ceny,
mają przybrać sobie superarbitra.

Jeżeli nie będą zgodni w wyborze superarbitra, ozna-
czy takowy sąd na wniosek jednej ze stron. Ustalona przez
ocenicieli cena nabycia oferowanego udziału, będzie obowią-
zywać wiążąco i ostatecznie obie strony. Formalne nabycie
oferowanego udziału ma nastąpić w ciągu 14 (czternastu)
dni, licząc od dnia ustalenia ceny nabycia.

§ 5. Czas trwania Spółki:

Czas trwania Spółki jest nieograniczony.

§ 6. Rok obrotowy:

Rok obrotowy Spółki zaczyna się pierwszego (1) stycz-
nia, a kończy się trzydziestego pierwszego (31) grudnia każ-
dego roku kalendarzowego. Każdy bilans ma być przedło-
żony Walnemu Zgromadzeniu najdalej do dnia 15 (piętna-
stego) grudnia każdego roku obrotowego.

§ 7. Organa Spółki:

Organami Spółki są:

a) zawiadowstwo i b) Walne Zgromadzenie spółników.

a) Spółka posiada jednego zawiadowcę i jednego za-
stępcę zawiadowcy. Zawiadowca Spółki zostaje ustanowiony:
p. A., zaś zastępcą zawiadowcy: p. B. Prokurentów mianują
i odwołują zastępcą zawiadowcy i zawiadowca. Zawiadowcy
zastępują Spółkę nazewną z pełnym skutkiem prawnym.
Firma Spółki będzie podpisywana w ten sposób, iż pod wy-
pisanem, wydrukowanem lub stemplem wyciśniętem brzmie-
niem firmy umieści swój podpis zawiadowca lub zastępcą
zawiadowcy. Ewentualnie ustanowiony prokurent ma się
podpisywać z dodatkiem wskazującym na prokurę. Nazew-
ną, t. j. w stosunku do Spółki i do spółników obowiązani
są zawiadowcy stosować się ściśle do uchwał Walnego Zgro-

madzenia. Za nieprzestrzeganie uchwał Walnego Zgromadzenia jest zawiadowca wobec spółki odpowiedzialny. Na zewnątrz, t. j. w stosunku do władz i osób trzecich ograniczenie działalności zawiadowcy, uchwałą Walnego Zgromadzenia nie ma prawnego znaczenia.

b) Walne Zgromadzenia są Zwyczajne i Nadzwyczajne. Zwyczajne Walne Zgromadzenia odbywać się będą w siedzibie Spółki lub poza siedzibą Spółki i mają być zwołane najdalej dnia 15 (piętnastego) grudnia każdego roku. Walne Zgromadzenie zwołuje zawiadowstwo Spółki — listem poleconym, wystosowanym do każdego spółnika przynajmniej na siedm (7) dni przed terminem Walnego Zgromadzenia z podaniem porządku dziennego i zebrania. Uchwały na Walnych Zgromadzeniach zapadają ważne w obecności spółników reprezentujących przynajmniej 53% (pięćdziesiąt trzy procent) udziałów. W braku takiej obecności może się ważne odbyć zwołane Walne Zgromadzenie w tym samym miejscu i o tej samej godzinie o trzy dni później, a uchwały wówczas zapadają ważne bez względu na ilość reprezentowanych udziałów. Wszelkie sprawy uchwała Walne Zgromadzenie zwykłą większością głosów, o ile ustawa o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością inaczej nie postanawia.

§ 8. Rozdział zysków:

Z czystego zysku wykazanego bilansem ma być przeznaczonym każdego roku 10% (dziesięć procent) do funduszu rezerwowego, natomiast pozostała reszta ma być rozdzieloną między spółników w stosunku do posiadanych przez tychże udziałów w Spółce.

§ 9. Zastosowanie ustawy:

We wszystkich wypadkach, o których niniejszy kontrakt nie zawiera żadnych postanowień lub nie postanawia odmiennie, mają mieć zastosowanie przepisy ustawy z dnia 6 marca 1906 r. austr. Dz. U. P. No. 58*) o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością.

§ 10. Wypisy:

Strony kontraktujące zezwalają sobie nawzajem na wydawanie tak sobie, jak i Spółce wypisów z tego aktu w dowolnej ilości egzemplarzy.

Tak spisany akt uznają wyżej wymienieni za zgodny z ich wolą i po odczytaniu w całej osnowie zatwierdziły i podpisały.

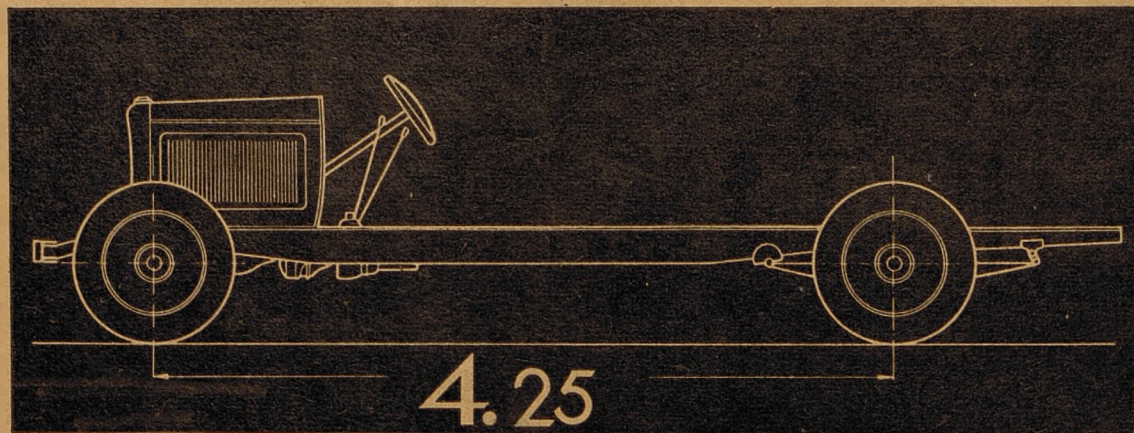
*) Statut wzięty jest z h. austriackiego zaboru.

II Wzór statutu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością

.....dnia..... roku..... w kancelarii Notariusza..... stawili się osobiście mi znani i do działań prawnych zdolni obywatele Rzeczypospolitej Polskiej: 1) A. A. zamieszkały..... 2) B. B..... 3) C. C. i 4) D. D. i zeznali akt spółki z ograniczoną odpowiedzialnością osnowy następującej: § 1. Firma Spółki brzmi: ».....« Siedzibą spółki jest..... § 2. Celem spółki jest zarobkowy przewóz osób i towarów wszelkiego typu pojazdami mechanicznymi, stanowiącemi własność spółki lub też dzierżawionemi na drogach publicznych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej oraz zakładanie i utrzymanie urzędzeń pozostających w związku z wyżej wymienionym celem spółki. § 3. Czas trwania spółki jest nieograniczony. § 4. Kapitał zakładowy spółki wynosi 40.000 zł. i składa się z 40 udziałów po 1.000 zł. każdy. Kapitał zakładowy został pokryty w sposób następujący: spółnik A. A. wniósł do Kasy spółki 6 udziałów w ogólnej sumie 6.000 zł. w gotówiznie, spółnik B. B. wniósł 16 udziałów w ogólnej sumie 16.000 zł. w gotówiznie, spółnik C. C. wniósł do spółki autobus Marki.....Nr., którego wartość spółnicy zgodnie określają na zł. 10.000 t. j. 10 udziałów, spółnik D. D. wniósł do spółki autobus marki.....Nr....., którego wartość spółnicy zgodnie określają na zł. 8.000 t. j. 8 udziałów. W podziale zysków i majątku spółki w razie likwidacji spółnicy uczestniczą w stosunku do posiadanych udziałów. § 5. Niezależnie od powyższego spółnicy zobowiązują się do świadczenia spółce następujących usług, a to: A. A. do świadczenia usług kasjera za wynagrodzeniem zł.....mies. B. B. — usług szofera za wynagrodzeniem zł.....mies. C. C.: — usług konduktora za wynagrodzeniem zł.....mies. i D. D. usług kontrolera technicznego za wynagrodzeniem zł.....mies. § 6. Rok obrotowy spółki odpowiada kalendarzowemu. § 7. Dla zbycia lub za-

stawu udziału konieczna jest zgoda pozostałych spółników. § 8. Organami spółki są: Zarząd i Walne Zgromadzenie. § 9. Zarządca Spółki są: A. A. i D. D. Zarządcy zastępują spółkę łącznie wobec władz i urzędów oraz wszelkich instytucyj sądowych i administracyjnych. Wszelkie zobowiązania spółki, weksle, czeki, umowy winny być podpisywane przez obu zarządców łącznie pod stemplem firmy. Dla odbioru korespondencji zwykłej i poleconej, pieniędzy z poczty oraz przesyłek pocztowych lub prywatnie dostarczonych wymagany jest podpis któregośkolwiek bądź z zarządców. § 10. Walne Zgromadzenie winno być zwołane najpóźniej przed 1 marca każdego roku i odbywać się winno w siedzibie spółki.

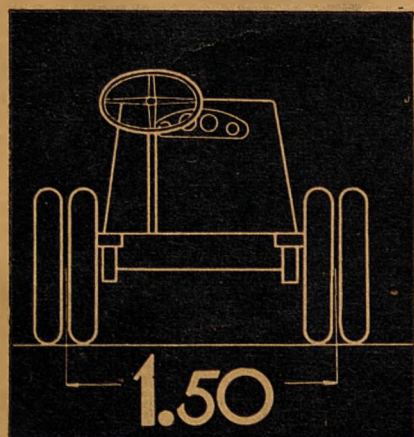
Walne Zgromadzenie zwołują Zarządcy, zawiadamiają spółników listami poleconymi przynajmniej na 7 dni przed terminem walnego Zgromadzenia z podaniem porządku dziennego i miejsca zebrania. Walne Zgromadzenie staje się prawomocne, gdy na niem jest reprezentowane 25 udziałów. O ile w pierwszym terminie wobec braku quorum Walne Zgromadzenie nie dojdzie do skutku, następne Walne Zgromadzenie odbywa się w tydzień później w tym samym miejscu i z tym samym porządkiem dziennym i jest prawomocne bez względu na ilość reprezentowanych udziałów. Wszelkie uchwały zapadają zwykłą większością głosów obecnych, o ile Dekret o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością nie stanowi inaczej. We wszystkich sprawach nie uregulowanych niniejszą umową obowiązują przepisy Dekretu o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 8 lutego 1919 r. D. Pr. Nr. 15 poz. 201, w brzmieniu ustawy z dn. 13 listopada 1923 r. Dz. U. R. P. Nr. 126, poz. 1019). Wypisy aktu niniejszego należy wydawać stawającemu na żądanie. Akt ten stawającemu odczytany i jako zgodny z ich wolą przyjęty i podpisany został.....



**4 m. 25 rozstawu osi posiada
 PODWOZIE AUTOBUSOWE**

CITROËNI

O NOŚNOŚCI BRUTTO 3000 KG.



6-cio cylindrowy elastyczny silnik 45 H. P.

7 poprzeczek wzmacniających.

4 satelitowy dyferencjał.

4 hamulce servomechaniczne.

Hamulec ręczny działający na transmisję.

7 kół z ogumieniem.

Podwozie bogato zaopatrzone w akcesorja.

Cena 15.250 złotych.

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW

CITROËNI

Warszawa, Czerniakowska Nr. 199, telefon 8-04-07.