

KORRESPONDENCYA POLSKIEGO TOWARZYSTWA HANDLOWEGO

Nr. 12.

Warszawa-Kraków, dnia 15 lipca 1919.

Rok III.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Prenumerata wynosi: Rocznie 24 K. — 12 Mk. Półrocznie 12 K. — 6 Mk. Kwartalnie 6 K. — 3 Mk. Cena numeru 1 K. — 50 f. Ogłoszenia w cenie 3 K. — 2 Mk. za wiersz petitowy przyjmuje: Administracja Korespondencji P. T. H. w Krakowie ul. Sławkowska 1. 1 od 10 do 1 przedpołudniem każdego dnia prócz niedziel i świąt. Generalne zastępstwo Korespondencji P. T. H. w Warszawie Krakowskie Przedmieście 1. 9.

Redakcja i administr.: POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWE, KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 1.

Podwyższenie kapitału akcyjnego Polskiego Towarzystwa Handlowego T. R. w Krakowie z K 10,000.000 na K 20,000.000.

Polskie Towarzystwo Handlowe ukonstytuowane zostało kapitałem akcyjnym Kor. 10,000.000. Szybki i nader pomyślny rozwój Towarzystwa, tudzież konieczność utworzenia oddziałów w Warszawie i w innych miastach, jak niemniej rozrastający się korzystny zakres interesów importowych, wymaga jednak już teraz podwyższenia kapitału akcyjnego do kwoty 20,000.000 K, a to przez emisję 50.000 sztuk nowych pełno-wpłaconych akcji po K 200 im. wart.

Na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia, zatwierdzonej przez Rząd, rozpisuje się subskrypcję pod następującymi warunkami:

I. Dotychczasowym akcyonaryuszom przyznaje się prawo pierwszeństwa do poboru nowych akcji, w ten sposób, że na każde 3 stare akcje wypadnie 1 akcja nowa po K 250 za sztukę.

II. Na resztę akcji nowych przeznaczonych statutowo do subskrypcji publicznej ustala się kwotę subskrypcyjną po K 270 za sztukę.

III. Nowe akcje uczestniczą w zyskach Towarzystwa od dnia 1. lipca 1919 na równi z dotychczasowymi akcjami.

IV. Przy zgłoszeniu ma być zapłaconą w gotówce cała należność subskrypcyjna.

V. Przydział nowych akcji przeprowadza Dyrekcja Towarzystwa wedle swego uznania. Na wypadek nieprzydzielenia akcji Towarzystwa zwróci Towarzystwo wpłacone kwoty najpóźniej w dni 30 po dokonanej repartycji wraz z procentem 2 od sta. Bliższe szczegóły mieszczą się w warunkach subskrypcyjnych, wyłożonych w owych instytucjach, które przyjmują subskrypcję na nowe akcje.

VI. Zgłoszenia i wpłaty na nowe akcje dokonane być mogą tylko do dnia 20. lipca 1919 r. w następujących miejscach subskrypcyjnych: W Warszawie: w Banku Handlowym, ul. Traugutta i we wszystkich oddziałach tegoż; w Krakowie: w Polskim Towarzystwie Handlowym, ul. Sławkowska L. 1, w Banku Krajowym, w Banku Przemysłowym, w Banku gal. dla handlu i przemysłu; we Lwowie: W Banku Krajowym i we wszystkich oddziałach tegoż; w Banku Przemysłowym i we wszystkich oddziałach tegoż; w Poznaniu: w Banku Handlowym, w Banku Związku Spółek zarobkowych; w Cieszynie: w Towarzystwie oszczędności i zaliczek.

Nafta galicyjska — Polsce.

Cała niemal Galicya Wschodnia jest już w rękach Polaków. Najezdniczym rządowi hajdamackim położono kres, wraca ład i spokój. Ale pretensje Lewickich i Łozińskich wciąż jeszcze są żywe, nadzieje ich nie wygasły i w Paryżu słowa ostatecznego nie wypowiedziano. A więc intrygi i stosowanie wszelkich możliwych środków propagandy, jeśli nie można mieczem, to słowem, więc podjudzanie przeciw Polakom, sianie dokoła przeciw nam nienawiści i operowanie zgoda nieprawdopodobnymi argumentami. A jednak wschodnio-galicyjskie obszary naftowe oraz Lwów muszą pozostać przy Polsce, muszą stanowić część Państwa Polskiego, muszą dopełniać całości.

Te nasze żądania znajdują aprobatę nie tylko w sferach przemysłowców krajów Ententy, ale nawet przemysłowców niemieckich, o czym świadczy jeden z ostatnich zeszytów organu „Die Naphta-Woche“. Przy rozstrzygnięciu politycznej przyszłości Galicyi Wschodniej, należy brać pod uwagę nie tylko prawa historyczno-polityczne i etnograficzne, lecz w równej mierze ekonomiczne, a szczególnie moment inicjatywy, energii, pracy, wiedzy i kapitału polskiego, którym przemysł naftowy zawdzięcza swe istnienie i olbrzymi rozwój, a nadto charakter jedynego obecnie, po dewastacyjnej gospodarce niemieckiej pozostałego Polsce wielkiego przemysłu. Odcieście Galicyi Wschodniej od Polski kordonem ukraińskim, byłoby dla przemysłu naftowego Galicyi zabójstwem. Jakkolwiek większa część rafinerii położona jest w Galicyi Zachodniej i na Śląsku, to jednak wobec znikomej produkcji zachodnio-galicyjskiej, opiera się przeważnie o produkcję wschodnio-galicyjską i dlatego polityczny podział Galicyi przyprowadziłby do rafinerii o odcieście od naturalnych źródeł surowca. Galicya, stanowiąc przez długi czas panowania austriackiego zwartą je-

dnostkę administracyjną, stała się z natury rzeczy jednolitym organizmem ekonomicznym, którego mechaniczne rozdarcie musiałoby spowodować ruinę tego, tak wysoko stojącego, olbrzymim kapitałem ufundowanego i zatrudniającego setki robotników polskiego przemysłu rafineryjnego. Trzeba jeszcze pamiętać, iż przemysł naftowy w Galicyi powstał tylko dzięki przedsiębiorczości i wiedzy polskiej i dopiero wówczas, gdy bogate pokłady ropy zostały na jaw wydobyte przez inżyniera i robotnika polskiego, napływać zaczął kapitał obcy. Mimo przewagi kapitału obcego w tym przemyśle, fortytowanego szczególnie przez austriacko-niemiecką, centralistycznie usposobioną i Polsce wroga politykę ekonomiczną, cały czynnik pracy pozostał nadal wyłącznie polski, albowiem technikami, urzędnikami i robotnikami tak w przemyśle kopalnianym, jak i rafineryjnym są i nadal Polacy.

Przylączenie wschodnio-galicyjskich obszarów naftowych do Rosyi (co w razie przyznania ich „Ukrainie“ prędzej, czy później musiałoby nastąpić, byłoby dla galicyjskiego przemysłu naftowego, tak kopalnianego, jak i rafineryjnego, ciosem zabójczym. Wedle obliczeń statystycznych Rosya wyprodukowała w r. 1917 okragło 65 mil. baryłek po 42 galonów ropy, a więc 12,90 proc. światowej produkcji ropy, podczas gdy cała Galicya w tymże roku wyłała zaledwie 5,500.000 baryłek, a więc 1,09 proc. produkcji światowej. Wobec zatem znikomej produkcji galicyjskiej nie można liczyć na racjonalną ochronę galicyjskiego przemysłu naftowego ze strony rządu ukraińskiego, resp. rosyjskiego. Ze względu na znacznie niższe koszty produkcji ropy rosyjskiej, z powodu płytkości złóż naftowych, niezwykle wydajności szybów i t. p. ropa galicyjska nie mogłaby zgoda ostać się swobodnej konkurencji z ropą rosyjską, a w braku pokrycia kosztów właściwych musiałby ruch wiertniczy w Galicyi w krótkim czasie stanąć, co byłoby równoznaczne z zaprzaczeniem włożonych w ten przemysł kapitałów. Natomiast Państwo Polskie ograniczone jedynie do naftowych obszarów galicyjskich, musi we własnym dobrze zrozumianym interesie ważny ten przemysł popierać jak najintensywniej, zapewniając mu zarazem warunki zbytu w kraju, jak i pomyślne możliwości eksportowe.

W równej mierze dobrze rozumiany interes państw Ententy przemawia za tem, aby cały galicyjski obszar naftowy wcielony został niepodzielnie do Państwa Polskiego, które jako organizm państwowy o poważnej przeszłości i tradycjach, o wysokiej kulturze i praworządnym ustroju, jedynie zabezpieczyć zdoła ulokowanym w przemyśle naftowym kapitałom przemysłowców krajów Ententy zupełną pewność i możliwość swobodnego rozwoju, oraz jaknajwiększe korzyści. Uchwalając pozostawienie obszaru naftowego w Galicyi przy Państwie Polskiem, Entente'a postąpi nie tylko w imię zasad słuszności, o których pisaliśmy wyżej, ale również stanie w obronie kultury i ogólnego postępu.

L. P.

Stosunki handlowe Polski z Rusią.

Południowa Polska, Galicya, zajęta przez Austrię, nie mogła rozwinąć własnych stosunków z południową Rosją, była bowiem skrepowana ciłami austriackimi. Rząd centralny prowadził politykę ekonomiczną wroga dla Galicyi, chcąc mieć z kraju tego rynek zbytu.

Uwolnienie kraju z niewoli, zmieni te stosunki i kraj będzie mógł żyć „własnym życiem“.

Wyższa kultura nasza daje gwarancję, że przemysł polski się rozwinie i znajdzie szeroki rynek zbytu na swe wyroby w Rosyi.

Zachodnio-galicyjski przemysł tekstylny-wielniany dostosuje się do potrzeb rosyjskich i dalekiego wschodu, a temsamem będzie miał tam rozległy zbył.

W kraju muszą powstać fabryki narzędzi rolniczych, a jeżeli mielibyśmy do dyspozycji tani transport wodny przez Dniestr, moglibyśmy wyroby te taniej dostarczać, niż inne kraje skazane na transport kołowy.

Rosya południowa nie posiada lasów, przemysł zatem nasz drzewny powinien jak najprędzej wyrabiać szlachetny towar, meble, parkiety, deszczulki posadzkowe, i t. d. Nasz przemysł szewski, krawiecki, konfekcyjny i luksusowy ma tam otwarty zbył zapewniony.

Południowa Rosya nie posiada węgla kamiennego, zagłębie bowiem Donieckie wystarcza tylko na pokrycie części własnych zapotrzebowań.

Nasze polskie zagłębie jest tak bogate, że dostarczy wielką nadwyżkę, którą będziemy musieli wywieźć za granicę.

Gdy otrzymamy wolny przewóz na rzece Dniestrze, stanie się południowa Rosya dla nas najdogodniejszym rynkiem zbytu.

Na pierwszym miejscu jako towar przywozowy stoją płody rolnicze. Polska musi pokrywać swe braki zagranicą, a południowa Rosya jako najbliższa i połączona drogą wodną do tego najlepiej się nadaje.

W miarę większego, lub mniejszego nieurodaju, będzie mogła Polska bez uszczerbku własnego rolnictwa sprowadzać pewne z góry oznaczone ilości.

Jako dalsze produktu przywozowe z Rusi wymienić należy surowe superfosfaty, obecnie wywożone do Anglii.

Surowce te konieczne są dla naszych fabryk sztucznych nawozów, bez których postępowe rolnictwo obejść się nie może, również i mączkę Thomasa z hut tamtejszych możnaby przywozić. Dalej glina kaolinowa i ogniotrwała.

Jako artykuły przewozowe należy podnieść rudy żelazne lekko topliwe z nad Dońca, rudy miedzi, manganowe z Kaukazu i jako towar transitowy do Niemiec, produktu naftowe.

Dalej wymienić należy ryby morskie i konserwy, skóry surowe jako transito do Niemiec, futra z Rosyi, wełnę z Małej Azji, Kaukazu, Egiptu, w końcu znakomite gatunki tytoniu z Rostowa, gdzie się ten towar koncentruje.

Z podanych szkiecowo stosunków handlowych wynika, że oba te sąsiednie państwa mają bardzo wiele wspólnych interesów i w obopólnym interesie leży zachowanie możliwie przyjaznych stosunków politycznych, a co zatem idzie i ekonomicznych.

Polska bez Rusi jeszcze obejść by się mogła, ale nie na odwrót. Ruś bowiem przy braku opału skazana jest na dowóz polskiego węgla, dlatego też otwarcie drogi wodnej do Dniestru leży również i w interesie Rusi.

Boguchwała, dnia 15. maja 1919.

Inż. Klaudysz Angerman.

Projekt ustawy o długości czasu pracy.

Przy Towarzystwie Przemysłowców Królestwa Polskiego powstała w marcu 1919 r. Komisya dla Spraw Robotniczych, głównem zadaniem której jest rozpatrywanie przedłożeń rządowych, składanych Sejmowi Ustawodawczemu, dotyczących organizacji pracy w przemyśle i handlu. Utworzyły tę Komisję następujące instytucje gospodarcze: Towarzystwo Przemysłowców Królestwa Polskiego, Stowarzyszenie Przemysłowców i Kupców Polskich w Rosyi, Rada Zjazdów Górniczych Królestwa Polskiego, Stowarzyszenie Kupców Polskich, Związek Włókienniczy Państwa Polskiego, Związek Cukrowni Królestwa Polskiego, Stowarzyszenie Przemysłowców Budowlanych, Związek Przemysłowców Metalowych.

Komisya ta opracowała projekt ustawy o długości czasu pracy, który wkrótce ma być wniesiony do Sejmu. Dotąd nie było projektu, który by mógł choć w ogólnych zarysach zadowolić wysoce zainteresowane w tym względzie sfery przemysłowo-handlowe i to stało się przyczyną, iż Komisya do Spraw Robotniczych przystąpiła do opracowania własnego projektu, opartego na przeprowadzonej wśród grup przemysłowych i handlowych ankiecie i przestudowaniu analogicznych ustaw państw europejskich.

Zasadą przy ustanawianiu każdej ustawy musi być przede wszystkim jej zastosowalność przy wszelkich mogących wyniknąć warunkach życia. Ustawa o ograniczeniu dnia pracy nie może stać się przyczyną zaniechania lub zmniejszenia jakiegokolwiek rodzaju wytwórczości krajowej. Myśl tę uwzględniła przyjęta niedawno francuska ustawa, przeprowadzając zasadę prawną zaś jej dostosowanie do warunków życia pozostawiając państwowej władzy wykonawczej, która najbliższej biegu życia stoi.

Zasada ta jest stosowaną przy wydawaniu wszelkich ustaw na Zachodzie, a więc i ustawy o długości czasu pracy. Polska z reguły tej nie może się wyłamać, tembardziej, jako kraj zrujnowany pod względem gospodarczym, nie może pójść w swych ustawach dalej, niż to uczyniły kraje Zachodu. Projekt Komisji Sejmowej z kwietnia r. b. natomiast zawiera cały szereg drobnych przepisów, ma do pewnego stopnia charakter kazuistyczny, stąd z góry przypuścić należy, iż znaleźć

się mogą przypadki, w których życie zmusi do naruszenia ustawy, jak to wielokrotnie miało miejsce z Dekretem z dnia 23. XI. 1918.

Przy całym szeregu drobnych przepisów, zawartych w ustawie, nie uwzględniono wielu niezbędnych przepisów, dotyczących czasu pracy w handlu, przedsiębiorstwach przewozowych i w tej rozmaitej a ogromnej masie przedsiębiorstw, objętych w § 1 projektu terminem „zakładów użyteczności publicznej”. Drugą, rzucającą się w oczy cechą projektu jest pomieszczenie w nim najrozmaitszych spraw, które właściwie winny być i dotychczas są tematem innych oddzielnych ustaw, lub zupełnie nie nadają się do rozstrzygnięcia w drodze ustawy; tak n. p. projekt porusza:

1. Kwestję przepisów pracy szkodliwej dla zdrowia (§ 3).

2. kwestję wysokości płacy robotniczej (§ 7 i 15).

3. kwestję pracy w nocy (§ 12 i 13)

4. kwestję pracy małoletnich i kobiet (§ 14)

5. wreszcie kwestję odpoczynku świątecznego, która jedynie ściślej łączy się z właściwym tematem ustawy i która winna w niej znaleźć rozwiązanie.

Z tej przyczyny ustawa posiada cały szereg niedomówień, kwestyi niewyjaśnionych, które, w połączeniu z trojakim prawodawstwem, obowiązującym na ziemiach polskich, staną się bezwątpienia przyczyna chaosu i nieporozumień, pociągnąć będą musiały za sobą ogromną ilość rozmaitych wyjaśnień, dopełnień i wyroków sądowych. Wszystko powyższe skłoniło specjalną Komisję do Spraw Robotniczych, złożoną z przedstawicieli najpoważniejszych instytucji gospodarczych kraju, do opracowania odmiennego projektu. Długość czasu pracy według tego projektu wynosi bądź 8 godzin na dobę, bądź 48 godzin na tydzień. Wszelka praca w zakładach, objętych ustawą niniejszą, w niedziele i święta jest wzbroniona z wyjątkiem wypadków przewidzianych przez prawo. Odpoczynek świąteczny trwać winien conajmniej 24 godziny.

Dla poszczególnych dni, w których rozszerzony obrót handlowy koniecznym jest ze względu na szczególnie wzmożone zapotrzebowanie ludności, n. p. przed świętami Bożego Narodzenia, w dni targów, jarmarków i t. p., miejscowe władze samorządowe mogą zezwolić na pracę w handlu w niedziele i święta i na przedłużenie liczby godzin pracy w dni powszednie.

W zakładach o produkcji ciągłej i przedsiębiorstwach przewozowych wolno jest przenieść odpoczynek niedzielny robotnika na inny dzień tygodnia.

W tych działach pracy, w których warunki techniczne pozwalają na przerwy, istnienie i rozmiar ich przewidywać winna umowa pracy, względnie regulamin wewnętrzny zakładu.

Oto ważniejsze punkta projektu Komisji do spraw robotniczych przy Tow. Przemysłowców, który wkrótce stanie się przedmiotem dyskusji w Sejmie (p.)

Stworzenie przemysłu samochodowego w Polsce.

Zdrojowiska. — Kresy wschodnie. — Kierownictwo. — Polepszenie połączeń pocztowych. — Widoki na przyszłość.

D.

W Nrze 8 pisma niniejszego z 15 maja 1919 wymieniono przykładowo kilkanaście przestrzeni, na których z powodów tam przytoczonych należałoby wprowadzić państwowy ruch samochodowy.

Na drogach tych znajdują się miejsca kąpielowe, jak Iwoniec, Rymanów, Szczawnica i Krynica. Pomimo wszystko nie będą one długo jeszcze miały połączeń kolejowych. Ułatwienie zaś, a przede wszystkim potanie połączenia z nimi zdwoiłoby z pewnością ilość uczęszczających do nich, a odciągnęło chorych od obcych, lecz we wszystkie wygody zaopatrzonych zdrojowisk.

Nadto regularny a prawidłowy ruch samochodowy ułatwiłby zaopatrzenie tych zdrojowisk w żywność i towary, przez co leczący się nie cierpieliby tak wskutek drożyzny.

Zyskałyby na tem dalej nie tylko zdrojowiska, lecz także leżące na tych przestrzeniach już istniejące leśniczki, jak Myślenice, Lubień i otwarłyby się nowe, jak Dukla, Barwinek, Krempna, Łącko, Wielopole Skrzyńskie, Jasłiska, Bircza i t. p., pomnażając ich liczbę i zwiększając tak słaby u nas ruch turystyczny, którego brak nawet politycznie nam szkodzi, gdyż jak się okazało, Warszawa nie miała wcale pojęcia o znaczeniu borysławskiego zagłębia naftowego.

Dla dróg wymienianych przykładowo potrzebaby zaraz 40 samochodów osobowych oraz 20 przyczep. O ile zaś przewóz towarów wzmógłby się, a wątpić o tem trudno, ponieważ na przeważnej części tych dróg leżą miejscowości zniszczone przez wojnę, które trzeba jak najpilniej odbudowywać, to niebawem musiałyby się zakupić na ten cel ze 20 samochodów ciężarowych i co najmniej tyleż przyczep.

Oprócz odbudowy musi się nadto pamiętać o zwykłym ruchu handlowym, odbywającym się z powodu braku regularnych połączeń sposobem dzikim, a który wymaga nie mniejszej troskliwości.

Warsztat główny napraw dla tej części powinienby powstać w środku, a więc w Tarnowie lub Rzeszowie, aby tak dostawianie samochodów, wymagających naprawy, jak dostarczanie zastępczych nie wymagało ani znacznych kosztów, ani straty czasu.

Oprócz bezpośredniej korzyści dla ludności pierwsza dla skarbu państwa byłoby potanie przewozu poczty,

który dzisiaj, nie spełniając nawet swoich zadań, pochłania ogromne sumy. Nadto ułatwiłoby zaprowadzenie tego ruchu pomnożenie urzędów i składnic pocztowych, o które się już w sejmie upominają, albowiem trudna sprawę dowozu poczty rozwiązałby on zupełnie.

O ile ruch ten wzyłyby się i rozszerzył na całą Polskę, w miarę wybudowania odpowiednich dróg w Kongresówce, na Wołyniu, Białorusi i Litwie, a korzystając z istniejących już na Rusi czerwonej, ilość potrzebnych samochodów osobowych wzrosłaby niebawem do pięciu tysięcy, a ciężarowych obejmowałaby co najmniej połowę tej liczby, nie licząc przyczep. Kraje te mają bowiem jeszcze mniej kolei, niż była Galicya.

Jak najrychlejsze rozszerzenie działalności w tej myśli na Kresach, celem polepszenia tak złych stosunków komunikacyjnych, byłoby dobrodziejstwem dla nich i jednym z najsukuteczniejszych środków okazania ludności tamtejszej troskliwości o nią i o dobroci rządów polskich. Tutaj można przypomnieć że państwo niemieckie przed objęciem w „dzierżawę Kiao Tschau wysłało między innymi także administracyjnych urzędników pocztowych, aby ułożyli plan zagospodarowania tej dzierżawy. To też kiedy ją ośadzili, przeprowadzili zaraz ten plan i dzierżawa ta zaczęła kwitnąć jak żaden kraj w Azji, prześcigając o wiele starsze urządzenia posiadłości angielskie i francuskie w Chinach. Znakomita sprawność poczty niemieckiej była tak tutaj jak na całym świecie przednią strażą i najlepszą reklamą przemysłu i handlu niemieckiego i, jak Wilson powiedział, porządek ten niemiecki groził bez wojny zdobyciem całego świata w drodze pokojowej w ciągu lat trzydziestu. A kresy te, to nie „dzierżawa“, lecz odwieczna własność nasza. Trzeba tylko okazać, że chcemy i umiemy dbać o nią.

W takich więc warunkach musiałaby powstać państwowa fabryka samochodów, która z części składowych zakupywanych po najlepszych fabrykach, zbudowałaby samochody według jednolitego wzoru, co potaniłoby i upraszczało we wysokim stopniu część techniczną ruchu. Dobre urządzenie tej sprawy pod względem technicznym winnoby być dążnością i celem sił technicznych, a nie zarząd pocztowy, gdyż się na nim nie znają i znać nie mogą. Domowe zaś wykształcenie lub nadawanie listów tej umiejętności też nie daje. Jak inżynierowie budujący gmachy sądowe, skarbowe, okręty i t. p. nie roszczą sobie pretensyi do stanowisk sędziowskich lub skarbowych, politycznych lub kapitanów okrętowych, tak samo powinno być z pocztowymi, budującymi i naprawiającymi telegrafy, telefony, a w przyszłości samochody i samoloty. Tylko dyktantym oplakiwany już przez wszystkie sfery ludności i pisma oraz gonienie za popularnością u czynników bez poczucia odpowiedzialności mogło dopuścić do podobnych zachowań, groźnych tak dla skarbu państwa, jak interesów ludności, związanych z dobrem wykonywaniem swych obowiązków przez pocztę, telegraf i telefon.

Stworzenie ruchu samochodowego i tej pierwszej polskiej fabryki samochodów jest tem gruntownie potrzebne, że, jak obliczono, kilometr budowy kolei bez taboru wozów i budynków kosztowałby obecnie 700.000 Mk i to mogłoby się stać pobudką do powstania przemysłu samochodowego w Polsce.

W ten sposób poczta byłaby nie tylko w myśl swoich pierwotnych zadań pomocniczą życia społecznego, handlowego i przemysłowego, lecz powołalaby do życia brakujący u nas zupełnie przemysł, dający zyski idące w setki milionów krajom wspomnianym i pracę tysiącom ludzi a nadto uwolniłaby Polskę od zalewu obcych wyrobami.

Z wyjątkiem gumy, materiały na ten cel mamy, a jak posiadamy miliardowe oszczędności w Ameryce, tak i nasi robotnicy, tam pracujący, są kapitałem najcenniejszym, który z chwilą powstania tego przemysłu powróciłby do Ojczyzny, gdy mu damy odpowiednie warunki bytu.

Należy bowiem nie zapominać o zasadniczej sprawie, że przemysł powstaje i utrzymuje się przede wszystkim tam, gdzie wytworów jego domagają się potrzeby własne i jeżeli pracują w nim rodzimi robotnicy. Ze potrzeby te są, dowiedziono. Robotników własnych można pozyskać, a ze względu na wschód są i widoki, że nie ograniczałby się on na zbyt w kraju, lecz przy odpowiednich warunkach i stosunkach pracowałby niebawem i na wywóz.

Jakkolwiek więc już samo ograniczenie przywozu samochodów byłoby pomyślnym zjawiskiem, to możność pracowania na wywóz jest przecież gwiazdą przewodnią każdego przemysłu.

Wschód zaś stoi dla nas otworem. A tak pod tym jak pod innymi względami musimy się mieć na baczności, aby nas nie ubieżono, a grozi nam to przede wszystkim od Czechów, którzy wyraźnie dla tych celów podwyższają kapitały akcyjne, jak innych tak i fabryk samochodów (Laurin i Clement, Nowy Iczyn).

Kazimierz Mokrzycki.

Sprawy walutowe.

Od sekretaryatu jeneralnego Delegacji Polskiej w Paryżu otrzymujemy za pośrednictwem Wydziału Prasowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych następujące wyjaśnienie:

Wobec ujawnionej w korespondencji z Paryża, w „Czasie“ z dnia 8 czerwca r. b. wiadomości, jakoby w Paryżu na Kongresie miała być decydowana sprawa relacji nowej waluty polskiej do marki, rubla i korony,

Delegacja Polska zaprzecza wiadomości tej, jako fałszywej.

Kongres pokojowy ma ustanowić jedynie obowiązek zorientowania kursujących w każdym kraju koron ze względu na przewidywaną likwidację Banku Austro-Węgierskiego, który je emitował.

Obowiązek zarejestrowania nie będzie dotyczył marek ani rubli, w żadnym zaś wypadku obowiązek ten nie oznacza ustalenia relacji między walutami, co stanowi jest atrybutem jedynie Rządu i Sejmu.

Delegacja Kongresowa Polska nie udziela przewczesnych wiadomości korespondentom, o tem co dopiero ma nastąpić, gdyż prace dotyczące traktatów prowadzone są przez wszystkie państwa na zasadzie poufności, którą Delegacja Polska czuje się w obowiązku zachowywać.

Dział handlowy i finansowy.

Kredyt gwarancyjny dla polskich przemysłowców włóknistych.

(z. c.) Sejm uchwałą w dniu 9 maja 1919 przyznał polskim przemysłowcom włóknistym 20 milionów funtów szterlingów kredytu gwarancyjnego na zakup zagranicą surowców oraz artykułów technicznych, potrzebnych do uruchomienia fabryk w Polsce. Kredytu tego udzielać będzie Polska Krajowa Kasa Pożyczkowa na warunkach, ogłoszonych w „Monitorze Polskim“, z dnia 22 maja 1919 roku.

Projekt fuzyi towarzystwa Lilpop, Rau z towarzystw. Rudzki i Ska.

W kołach giełdowych mówiono o projektach połączenia się Towarzystwa Lilpop, Rau z Towarzystwem K. Rudzki i Ska, poczem przedsiębiorstwa te powiększą swe kapitały zakładowe, wynoszące obecnie razem 9 milionów rubli. Wobec rozpróśnienia akcyi obydwu towarzystw, których część znajduje się poza krajem, projektowana fuzya, do której podobno zarządy odnoszą się życzliwie, nie da się zbyt szybko urzeczywistnić. Ze stanowiska akcyonaryuszów, koncentracja tych poważnych ognisk przemysłu rodzimego jest pożądana, jako umożliwiająca sprawniejszą działalność i oszczędności administracyjne. Kursy jednych i drugich akcyi unormowały się na około 400 marek.

Spółki mieszane.

Sposób finansowania przedsiębiorstw państwowych „Spółek mieszanych“, zastosowany był we Francji i w zachodnich Niemczech. Był to ostatni wyraz postępu ekonomii społecznej.

Przedsiębiorstwa służące dla ogólnego dobra, a mające rentowność zapewnioną, jak wyzyskanie sił wodnych, elektryzacja kraju i t. d. pozostawały jako Spółki mieszane. Rządy zrozumiały, że niektórych działów produkcji nie wolno rządowi wydawać w obce ręce wrogie, ale należy je samemu kierować i ceny produktu regulować. Rząd winien chronić ludność przed wyzyskiem możnego kapitału, winien zapewnić pokoleniom dzisiejszym i przyszłym dobrobyt, a podstawą tego jest dostarczenie taniego produktu codziennej potrzeby. Tani opał gazem, węglem, tanie światło i siła popędu elektryczna, gazowa, naftowa, tani transport wodny dla surowców i półfabrykatów to jest dążeniem ogółu ekonomistów wszystkich państw.

Gdzie te warunki istnieją, tam jest nadmiar warsztatów pracy i tam ludzie nie wyjeżdżają za granicę państwa za zarobkiem, mają bowiem w kraju bogaty warsztat pracy do dyspozycji. Polska może mieć wszystkie warunki te, potrzebuje tylko waleczność „Spółek mieszanych“ zrozumieć, a ludzie stojący na czele powinni mieć silną wolę i prawdziwe chęć.

Ważny przykład: Studja nad drogą wodną Odra—Wisła—Dniestr wykazały pięcioprocentową rentowność, kapitał zatem włożony w to przedsiębiorstwo amortyzowałby się łatwo w 35—40 latach. Dług zatem rządowy zaciągnięty na budowę tej drogi wodnej spłaciłby się sam, bez udziału pieniędzy wyciągniętych z własnego społeczeństwa, bez nakładania podatków i obciążania ludności.

Państwo zakłada spółkę z bankami swojemi lub obcemi, zabezpiecza sobie np. 55-procentowy udział własności, 45 procent oddaje bankom.

Banki pożyczają państwu potrzebne fundusze, prowadzą budowę, ksiązkowość i zajmują się prowadzeniem ruchu. Państwo kontroluje budowę, rozstrzyga prowadzenie trasy, sposób wykonania i wydanych kosztów, dalej ustanawia ceny dla przewozu towarów.

Urzęda państwowe z natury swej biurokratyczne, niefachowe i ociężałe, oddają całą handlową stronę przedsiębiorstwa w ręce ruchliwe i takowe zatrzymują sobie, jednakowoż wszystkie te prawa, które zapewniają korzyści, dla dobra ogółu.

Po upływie amortyzacji państwo staje się nie tylko właścicielem nieodłużonej już swej części, ale wykupuje według klucza z góry ułożonego resztę udziałów bankowych. Może więc w latach 50—60 posiadać całe przedsiębiorstwo niezałużone i samemu objąć wszystkie działy administracji.

Kapitały wielkie bardzo chętnie do takich spółek przystępują, mają bowiem rentowność zapewnioną, co szczególnie w obecnym czasie nagromadzenia wielkich kapitałów po bankach, przedstawia się dla nich bardzo pożądną.

Spółnik najpoważniejszy, jakim jest państwo, jest zawsze przez banki chętnie widzianym, niema więc najmniejszej obawy, by takich kapitałów trudno było uzyskać.

W roku 1913 wniosło było bardzo poważne konsorcjum przedsiębiorce angielskie ofertę do byłego rządu austriackiego, celem wybudowania wszystkich podówczas projektowanych dróg wodnych, żądając zapewnienia 4½ procent amortyzacji wkładów. Przedsiębiorstwo to najpoważniejsze w Anglii budowało głównie koleje w Afryce i dawało zupełną gwarancję należytego wykonania budowy. Ówczesny minister handlu, Schuster, człowiek o ciasnych poglądach, oferty nie przyjął, wymawiając się brakiem odpowiedniej ustawy państwowej. Nasz ambasador w Londynie mógłby tę firmę odszukać i do udziału zaprosić.

Dzięki staraniom Koła polskiego we Wiedniu rozpoczęto budowę drogi wodnej Odra-Wisła, przedsiębiorcy są ugodzeni, a maszyny i narzędzia leżą i rdzewieją. Ludzie narzekają na brak zarobków, a tu zarobek mógłby być danym w krótkim czasie, gdyby spółka taka została zawiązana.

Wobec niesłychanych wydatków, jakie ponosi państwo dla niesienia pomocy dla bezrobotnych sprawa ta wysoce ważna i pilna.

Jeszcze jeden szczegół nie powinien być pominięty. Każde obce konsorcjum wstępujące jako spółnik ze rządem, wniesie wielkie kwoty w obcych walorach do państwa, a takie wprowadzenie musi podnieść wartość naszej waluty. Rzecz znowu wagi wielkiej i jak najspieszniej potrzebna.

Interes zatem chwili obecnej jak i przyszłości wymaga, by nasze sfery decydujące poszły tą drogą i nie dopuściły do tego, by obce kapitały same bez kierownictwa rządu, rozwiłmożniły się, opanowały główne działy produkcji i ludność wyzyskiwały.

Do tego zdążamy prostą drogą, jeżeli sfery miarodajne wcześniej nie uchwycą kierownictwa produkcji.

Co dziś można bardzo łatwo wykonać, bez żadnych ofiar państwowych, to w przyszłości nawet z ogromnymi kosztami i trudnościami nie będzie już do odrobienia.

Przykładem tego trusty wszechmoene w Ameryce, którym tak demokratyczne rządy jak tamtejsze, ulegać muszą.

Boguchwała, dnia 15. maja 1919.

Inż. Klaudyusz Angerman.

Rozporządzenie o rejestracji fabryk wyrobów tytoniowych i czasowem utrzymaniu w mocy przepisów o uprawie i handlu liśćmi tytoniowymi.

(z. c.) Rozporządzenie z d. 5 lipca b. r., wprowadzone tymczasowo, aż do chwili wejścia w życie ustawy o państwowym monopolu tytoniowym, po uchwaleniu jej przez sejm ustawodawczy wprowadza obowiązek rejestracji wszystkich fabryk wyrobów tytoniowych bądź to czynnych obecnie, bądź też unieruchomionych wskutek wypadków wojennych. Posiadacze, względnie dzierżawcy fabryk mogą wykonywać swe przedsiębiorstwo pod dotychczasowymi warunkami aż do wejścia w życie ustawy o monopolu tytoniowym. Do tego czasu podlega fabrykacja wyrobów tytoniowych kontroli skarbowej według obowiązujących przepisów, zawartych w rosyjskiej ustawie o akcyzach, przyczem zakres działania, nadany mocą tej ustawy dozoru akcyzy należy do inspektoratów skarbowych (w Łodzi i Warszawie do Zarządów skarbowych). Fabryki mogą sprzedawać cygara, cygaretki i tabakę do zażywania na zasadzie wolnego handlu, wszakże po cenach maksymalnych, równocześnie ustanowionych. Wyroby te mają być w fabryce zaopatrzone banderolą. Wszystkie inne wyroby tytoniowe zakupuje od fabryk ministerstwo skarbu (Dyrekcja monopolu tytoniowego). Fabryki mogą sprowadzać tytoń z zagranicy na mocy pozwoleń, wydawanych przez Dyrekcję monopolu tytoniowego.

Co do uprawy tytoniu i sprzedaży liści tytoniowych obowiązują nieuchylone dotychczas postanowienia rosyjskiej ustawy o akcyzach a w szczególności artykuły Nr. 726, 727, 729, 733, 742, 747, 748 i 785. Rozporządzenie to wchodzi w życie na obszarze byłego Królestwa kongresowego z dniem ogłoszenia.

DZIAŁ PRZEMYSŁOWY.

Cło od papieru.

(m. b.) W sprawie cła na papier odbyły się w Warszawie narady przedstawicieli przemysłu papierniczego, księgarstwa i sztuki graficznej, które jak dotąd nie doprowadziły do pozytywnych wyników.

Przedstawiciele przemysłu graficznego z wszystkich trzech dzielnic Polski wnieśli do komisji celnej sejmowej memoriał, w którym dowodzą, iż znaczniejszy dowóz papieru z zagranicy jest konieczny, wobec tego, że papiernie polskie wraz z górnolaskami mogą pokryć ledwie połowę zapotrzebowania i że wyrabiają prawie tylko gatunki pośrednie, a bardzo mało luksusowych. Żądają następnie, ażeby nie wprowadzać cła na papier, farbę, maszyny, klisze, czcionki i t. d. Zaznaczają wręcz, że ocenie papieru byłoby przedewszystkiem ochroną wysokich cen i przyczyną drożyzny książek.

Grupa grafików proponuje, żeby przynajmniej na okres przejściowy nie wprowadzać cła od papieru drukowego i druków. Gdyby jednak propozycja ta

nie została uwzględniona, wymienia jako maximum następujące stawki:

Papier gazetowy w rolach od 100 kg.	25 mk.
Papier drukowy biały i kolorowy	30 „
Papier pisemny, pergaminowy, kalki itd.	50 „
Kajety gotowe i papier podklejony	100 „
Bibułka w arkuszach i rolkach	75 „
Wszelki papier pakowy	60 „

Przedstawiciele papiernictwa zwalczały gorąco ten projekt, twierdząc, że koszty produkcji są tak wysokie, iż w bliższej przyszłości ceny papieru nie mogą być obniżone. Z 24 maszyn papierniczych jest obecnie czynną zaledwie trzecia część, inne mogą być stopniowo uruchomione, o ile będą wprowadzone cła ochronne. Papiernicy żądają ceł cztery razy wyższych od stawek proponowanych przez grupę grafików. Od papieru gazetowego cło miało być wedle tego wynosić 120 mk. od 100 kg. Chodzi o to, żeby papier z zagranicy nie mógł być tańszy od krajowego, gdyż w przeciwnym razie wszystkie papiernie krajowe musiałyby produkować ze stratą.

P. Gustaw Wolff zaznaczył w gorącym przemówieniu, że cło proponowane przez papierników będzie grobem dla słowa drukowanego. Narady, jak już zaznaczyliśmy, nie doprowadziły do porozumienia. Przedstawiciel papiernictwa proponował, ażeby tymczasowo umożliwić firmom wydawniczym i drukarskim zaopatrzenie się w większy zapas papieru bez cła, cło jednak zaprowadzić. Grupa grafików oświadczyła, iż w imię kultury i w obronie jej stoi niezmiennie na powyżej wyszczególnionym stanowisku.

Wobec niemożliwości porozumienia postanowiono sprawę odroczyć i zaprosić do narady wydawców dzienników, dla których wprowadzenie cła byłoby klęską, Związek księgarzy i innych przedstawicieli grup zainteresowanych.

Rozwój przemysłu budowlanego.

(z. c.) Dążąc do zaradzenia brakowi materiałów budowlanych, który powoduje katastrofalny zastój w ruchu budowlanym zawiązała się w grudniu r. 1918 we Lwowie spółka wytwórczo-budowlana z ogr. por. pod firmą „Budulec”. Spółka ta powstała z jawnej spółki handlowej Kasprzycki i Ska, oparłszy się o kapitał wyłącznie polski, przyczem między udziałowcami widać takie nazwiska, jak dr. Stesłowicz poseł na sejm, dr. Bałaban, lekarz, dr. Weksler, lekarz, Kazimierz Sokół, notaryusz, W. Chowaniec, przemysłowiec, inż. A. Zacharyewicz, inż. E. Bratko, starszy radca budownictwa, dr. Stan. Ludwig, lekarz, dr. Ksawery Obmiński, Tadeusz Dzierżek, właściciel dóbr z Podola, dr. Mikołaj Bilik, adwokat i t. d., słowem nazwiska obywateli, dających rękojmię solidnego i obywatelskiego prowadzenia przedsiębiorstwa, nie obliczonego na wyzysk, lecz zmierzającego do ekonomicznego podniesienia kraju przez skuteczną walkę z obcą konkurencją i do możliwie wysokiego podniesienia krajowej produkcji materiałów. Również bardzo stosowny jest wybór zawiadawców, którymi zostali zamianowani: dzielny fachowiec p. Karol Grodki oraz znany technolog z działu materiałów budowlanych p. inż. Tadeusz Moszyński.

Spółka „Budulec” nie tylko pośredniczy w handlu materiałami budowlanymi ale przystąpiła od razu do produkcji tychże, nabywając na własność dwie duże cegielnie w Zamarstynowie i Sichowie, które produkują łącznie do 9 milionów sztuk cegieł pierwszorzędnej jakości; dalej nabyła spółka szutrowisko w Grabowcu, z torami przemysłowymi i wąskimi, piaskownicę w Lesie-nicach i kamieniołom w Białem, koło Podhajec. Nadto sfinansowała Spółka „Hurtownię szkła”, mającą na celu zaopatrywanie Lwowa i wschodniej połaci kraju w szkło oraz przedsiębiorstwo budowy dróg i mostów „Budulec-Troczyński” w Krakowie, mające na celu dostarczanie żelaznych materiałów budowlanych i konstrukcji żelaznych, mostów i torów kolejowych.

Dnia 22 czerwca odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki „Budulec”, na którym uchwalono podwyższenie kapitału zakładowego do 2,200,000 koron. — Na zgromadzeniu tem uzupełniono istniejącą Radę nadzorczą o dalszych 4 członków, tak, że stanowią ją, prócz dawniej wybranych, dr. Władysława Stesłowicza, Wacława Chowańca, dr. Czesława Nieduszyńskiego i Kazimierza Sokola, wybrani obecnie: dr. Teodor Bałaban, dr. Jan Rucker, dr. Emil Weksler i inż. Alfred Zacharyewicz.

Dotychczasowy rozwój spółki rokuje jak najlepsze nadzieje co do jej przyszłości, zwłaszcza w obecnych warunkach zupełnego niemal zastoj w produkcji materiałów budowlanych.

KRONIKA GOSPODARCZA.

„Polamer”.

(W.) 27 maja odbyło się w Warszawie zebranie organizującego się domu handlowo-przemysłowego „Polamer”, przy udziale z górą 100 uczestników ze świata finansowego, rolniczego, przemysłowego i handlowego.

Zadaniem jego będzie, przez nawiązanie stosunków pomiędzy Polską, Ameryką, Zachodem i Wschodem, zaopatrywanie kraju, po cenach najniższych, we wszelkie niezbędne surowce, maszyny i wyroby gotowe, dla przyjęcia w ten sposób z pomocą jaknajszerszemu uruchomieniu drobnych i większych warsztatów pracy, a zarazem obniżenia anormalnych dziś cen na rynkach Polski. Główna siedziba Spółki będzie w Warszawie,

oddziały w Ameryce, Gdańsku, państwach koalicji, na Wschodzie i w główniejszych miastach kraju.

Spółka na początek rozporządzać będzie kapitałem zakładowym w wysokości 50,000,000 (pięćdziesiąt milionów) marek, lub innej nowej waluty polskiej w przeciwwartości, podzielonych na akcje po 1000 marek sztuka, by dać przez to możność szerszemu ogółowi użytecznej lokaty kapitału. Spółka ma zapewnione w swej działalności poparcie wybitniejszych osób świata amerykańskiego i finansyery tutejszej.

Na zebraniu tem p. Józef Kojusa w rzeczowym referacie wykazał, jak olbrzymie potrzeby w zakresie handlowym posiada odradzająca się Polska.

Samo Królestwo Polskie w dziedzinie rolnictwa potrzebuje:

nawozów sztucznych	— 250 milionów kg.
maszyn	— 25 tysięcy sztuk
sukna i tkanin	— 4 miliony metr.

W dziedzinie przemysłu papierniczego:

materiału do odbudowy	— 1 milion kg.
dla celów przeróbki	— 120 milionów kg.

w przemyśle tytoniowym dla przeróbki	— 40 „ „
w przemyśle mydl. i perium.	— 12 „ „

w przemyśle cukrown. samych worków	— 1 milion sztuk
tkanin	— ½ „ metr.

w przemyśle cukiern. dla przeróbki	— 40 milionów kg.
w przemyśle garbarsk. garbnik.	— 72 „ „

chemik. i tłuszcz	— 14 „ „
skór na podeszwy	— 300 tysięcy sztuk

na rękawiczki	— 180 „ „
w przemyśle chemicz. dla przeróbki	— 180 „ „

Wielkie są potrzeby przemysłu włókienniczego, który przed wojną stanowił 40 proc. wytwórczości Królestwa, a wartość jego produkcji wynosiła pół miliarda rubli. Okazuje się, iż dla samej Łodzi i okolicy w celu uruchomienia przemysłu prowadzenia przez rok potrzeba:

smarów, tłuszczów, kwasów, alkali.	— 65 milionów kg.
i t. d.	— 165 „ „

bawełny	— 110 „ „
wielnanych materiałów	— 110 „ „

Dla Król.-Galic. i Poznańskiego:	— 65 milionów kg.
bawełny	— 45 „ „

welny i przędzy zwyczaj.	— 30 „ „
przędzy ozdob., tkanin, haft.	— 30 „ „

W dziale metalurgicznym Królestwo potrzebuje stali, miedzi, żelaza, ołowiu, cyny, niklu, aluminium, rtęci — 10 milionów kg.

Zamykając zebranie inż. H. Karpiński zaznaczył, iż zapisy na członków „Polameru” i gotówka przyjmowane będą od 11 do 1-ej do soboty najbliższej w lokalu prywatnym dyr. J. Karpowicza — Marszałkowska 154. Tam również otrzymać można potrzebne informacje.

Nowa spółka akcyjna ma wielką przyszłość przed sobą.

Polsko-Brazylijskie Tow. Przemysłowo-Handlowe.

Dowiadujemy się, że grono wybitnych polskich finansistów i działaczy na polu przemysłu i handlu pod egidą kilku banków polskich i za inicjatywą Konsula Brazylijskiego, zalegalizowało w Ministerstwie Przemysłu i Handlu statut Polsko-Brazylijskiego Tow. Akc. Handlowo-Przemysłowego w Warszawie, z kapitałem 25 milionów marek polskich, w akcyach 500-markowych.

Towarzystwo nawiązuje własne stosunki handlowe z Brazylią, i z innymi państwami Ameryki Południowej. Kawa, kakao, tytoń, kauczuk, sałetra, wełna, ta dziedzina pośrednictwa dotychczas była monopolistycznie w rękach niemieckich.

Towarzystwo zamierza również w najbliższym czasie stworzyć fabrykę przetworów kauczukowych i ma już zapewnione poparcie miarodajnych czynników.

Oto w ogólnych zarysach działalność nowego Towarzystwa, któremu rząd brazylijski przyrzekł szerokie poparcie, znajdując dostateczne gwarancje mocnych podstaw i sprawności działania w szeregu wybitnych nazwisk finansistów i przemysłowców — założycieli Towarzystwa.

Bliższych informacji udzielają i subskrypcje przyjmują: Bank Kredytowy w Warszawie, Czackiego 17; Dom Bankowy hr. Tyszkiewicza w Warszawie, Hotel Bristol; Dyrekcja Tow. Polsko-Brazyl. w Warszawie, Czackiego 8.

Fabryka maszyn do pisania.

(c.) Wkrótce otwiera w Łodzi swój oddział genewska fabryka maszyn do pisania pod firmą „Labor”. Odpowiednie kroki w tym celu u władz miejscowych poczynione zostały przez reprezentanta firmy.

Oplaty od pozwoleń na wywóz.

(c.) Minister Przemysłu i Handlu ogłasza następujące rozporządzenie: Ze względu na istnienie wymiennych umów gospodarczych z państwami Niemcą, Austrią, Czecho-Słowacją i Jugosławią, w których to państwach odnośne urzędy wywozowe pobierają od odbiorców towarów wywożonych 2% od cen fakturowych na pokrycie kosztów instytucji, mających za zadanie kontrolę obrotu towarowego, zarządzam, aby i od towarów wywożonych z Państwa polskiego do powyższych państw w drodze wzajemności była pobierana w celu pokrycia utrzymania podobnych instytucji w kraju opłata w tej samej wysokości od odbiorców tamtejszych.

Oplaty te winny być przez odbiorców towarów z

Polski wywozonych wpłaca na podstawie obliczenia Wydziału obrotu towarowego Sekcji Handlu Ministerstwa Przemysłu i Handlu do Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej w Warszawie na dobro Skarbu Państwa. Państwowa Komisja Wywozu, Przewozu i Przywozu wydawać będzie odnośnie pozwolenia wywozowe jedynie na podstawie przedłożonych przez Wydział Obrotu Towarowego potwierdzeń o uiszczeniu powyższych opłat.

WYWÓZ CZEKOLADY I KAKAO Z HOLANDYI.

Jak się Hagskie Biuro Koresp. dowiadyuje, wszystkie zarządzenia, ograniczające wywóz czekolady z Holandii, zostały obecnie zniesione. Wywóz kakao podlega jeszcze ograniczeniom wywozowym ze względu na wysokie ceny wewnątrz kraju.

KURSA GIEŁDY KRAKOWSKIEJ z dnia 16. lipca 1919.

Papiery lokacyjne:	ofiar.	żąd.	tranz.
4% Poż. kraj. E. 1893	103	104	—
4% Poż. kraj. fund. szkol. E. 1903	103	104	—
4 1/2% Poż. kraj. z r. 1913	105	106	—
4 1/2% Poż. kraj. z r. 1914	103	105	109
4% Poż. m. Krakowa z r. 1909	103	105	104
4% Poż. m. Lwowa	98	75	99
4 1/2% Obl. kom. Banku Kraj.	109	50	110
4% Obl. kom. Banku Kraj.	107	—	108
4% Obl. kolej. Banku Kraj.	106	—	107
4 1/2% Listy zast. Banku Kraj.	114	50	115
4% Listy zast. Banku Kraj.	108	75	109
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 56 l.	112	—	113
4 1/2% L. zast. T. Kred. Ziem. 52 l.	115	50	116
4% Listy zast. T. Kred. Ziem. 41 l.	—	—	—
4 1/2% Listy zast. Banku Hipot.	111	25	112
4% Listy zast. Banku Hipot. 60 l.	106	75	107
4 1/2% L. z. Banku Gal. dla hand. i p.	109	—	110
4 1/2% List. zast. Gal. Ziem. B. Kred.	106	50	107
Akcyje bankowe:			
Bank Przemysłowy	590	—	—
Bank Hipoteczny	660	—	—
Bank Gal. dla hand. i przem.	535	—	—
Gal. Ziem. Bank Kred.	460	—	—
Akcyje Tow. hand. i przem.			
Polskie Tow. handl.	305	—	335
Górka fabryka cementu	540	—	550
Karpacie Tow. naftowe	—	—	—
Waluty:			
Marki polskie	181	—	188
Marki niemieckie	207	—	212
Marki niemieckie drobne	195	—	200
Ruble carskie po 100 rb.	207	—	214
Ruble carskie po 500 rb.	203	—	209
Ruble carskie drobne	203	—	209
Ruble dumskie	115	—	123

BANK PRZEMYSŁOWY

dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wiel-
kiem Księstwem Krakowskiem
Filia w Krakowie.

Kapitał akcyjny: Koron 50,000.000.—
Rezerwy: około Koron 11,000.000.—

Zakład główny we Lwowie, filie w Drohobyczu,
Krośnie i Dąbrowie górniczej, Ekspozytura w Bo-
rysławiu.

Załatwia wszystkie transakcje bankowe. Udziela
kredyty kupieckie i przemysłowe. Finansuje przed-
siębiorstwa przemysłowe.

Biuro spedycyjno-przewozowe „SPEDOPOL”

Kraków, ulica Floryńska L. 25

uskutecznia wszelkie przewozy towarów, oraz mebli
wozami meblowymi. — Załatwia ekspedycje kolejo-
we w kraju i zagranicą. — Własne składy towarowe.

Dyamenty do rżnięcia szkła, in-
strumenta muzyczne,
jakoto: harmonie, skrzypce, przybory do
skrzypiec, klawiery, mandoliny, harmonij-
ki ustne i t. p. poleca hurtownie i częściowo:

IGNACY CYPRES
KRAKÓW, SZEWSKA 13/20

DOM HANDLOWY J. LESERKIEWICZ

Kraków, Rynek 11 :: Rzeszów, Rynek 21

:: poleca swój bogato zaopatrzonej magazyn ::
artykułów kosmetyczno-toaletowych
i gospodarczych.

Specjalność firmy:

farby do farbowania materiałów

Wysyłki na pro-
wincję odwrotnie. * marka **A-B-C** * Sprzedają tylko
hurtownia.

Redaguje Komitet redakcyjny.

Inż. PIOTR KRÓL

PRZEDSIĘBIORSTWO
ELEKTROTECHNICZNE

KRAKÓW, ul. Wiślna L. 2. Tel. 3030.

Firma wykonuje wszelkiego rodzaju urządzenia elek-
tryczne, jak budowy central dla miast i miasteczek,
dla dworów i pałaców, wszelkie instalacje domów
i poszczególnych mieszkań do łączenia z siecią miej-
ską, wszelkie elektryczne przenoszenie siły, wyciągi
elektryczne, sygnalizację, telefony, gromochrony itp.
Firma utrzymuje stale na składzie: świeczniki, żar-
ówki i wszelkie materiały elektrotechniczne etc.

Porady techniczne i kosztorysy na
żądanie. Firma wykonała szereg
pierwszorzędnych urządzeń w Kraju.

FABRYKA MIODU

„ZAGŁOBA”
SPÓŁKA Z OGR. POR.

KRAKÓW, AUGUSTYŃSKA 4.
TELEF. Nr 1294. TELEF. Nr 1294.

Polskie

Towarzystwo Handlowe T.A.
w Krakowie, Sławkowska 1.

otrzymało generalną reprezentację

„Solvayowskich Fabryk sody”

i przyjmuje zlecenia.

FABRYKA MASZYN I WAGONÓW

L. ZIELENIEWSKI
W KRAKOWIE, LWOWIE i SANOKU

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Rok założenia 1804.

Telefony 2060, 196

Oddział I. Budowa maszyn:

Maszyny parowe, pompy, maszyny wodociągowe,
kompresory i t. p.

Oddział II. Kotłownia:

Kotły parowe różnych systemów i wielkości.

Oddział III. Budowa mostów i Konstrukcji żelaznych.

Mosty kolejowe, drogowe, konstrukcje dachowe,
hale targowe.

Oddział IV. Budowa wagonów:

Wagony osobowe i towarowe wszelkich typów.
Cysterny. Wozy dla tramwajów elektrycznych
i konnych. Wózki dla kolejek polowych, leśnych
i górniczych.

Oddział V. Odlewnia żelaza i metali:

Odlewy budowlane i maszynowe, podług własnych
lub nadesłanych modeli, do 10-ciu ton w jednym
kawalku.

Oddział VI. Budowa statków:

Statki rzeczne, parowe i motorowe, łodzie, bagry
lądowe i rzeczne, parowe i motorowe.

Specjalność: Bagry lądowe dla cegielni.

Oddział VII.

Maszyny wiertnicze, Kotły, wyciągi i żurawie.

Zastępstwo dla urządzeń naftowo-wiertniczych:

„ESHAPÉ”, SPÓŁKA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA I BIURO INŻYNIERSKIE

Kraków, ul. Zwierzyniecka L. 30. Telefon 3476.

„ESHAPÉ” SPÓŁKA HANDLOWO-
PRZEMYSŁOWA
I BIURO INŻYNIERSKIE

Kraków, ul. Zwierzyniecka L. 30, tel. 3476.

Dostarcza urządzeń maszynowych dla przemysłu naftowo-wiertniczego,
oraz maszyn, kotłów, konstrukcji żelaznych i t. d. dla innych gałęzi
przemysłu. Beczki na naftę, oliwę, smary, cement i t. d. w każdej ilości.

Dostarczać będzie automobili osobowych jako też i ciężarowych z fabryk Koalicji.

Odpowiedzialny redaktor: Dr. Tomasz Lewicki.
Drukarnia Narodowa w Krakowie.

Nakładem Polskiego Towarz. Handlowego w Krakowie.