



6

ROK 1938 WRZESIEŃ

wydawnictwo  
WSPÓLNOTY  
INTERESÓW  
GÓRNICZO  
HUTNICZYCH  
S.A. KATOWICE

NASZA OKŁADKA: WIELKI PIEC »A« W HUCIE »PIŁSUDSKI«  
wybudowany w roku 1937



Niniejszy zeszyt naszego wydawnictwa dedykujemy sprawie morza.

W większości działów naszej produkcji związani jesteśmy z wybrzeżem polskim i morzem. Znaczna część pracujących w porcie gdyńskim dźwigów — wykonana była w naszych zakładach. Przez wybrzeże polskie przechodzi poważna część naszego wywozu węgla, żelaza, koksu, wytworów przetwórczych. W początkach roku ubiegłego, przejęliśmy decydujący udział w Stoczni Gdyńskiej, wiążąc się tym samym z przemysłem najbardziej morskim — z przemysłem budowy okrętów.

Stocznia Gdyńska obchodzi w tych dniach uroczystość poświęcenia nowej pochylni i założenia pierwszej stępki pod budowę statku 1250 tonowego.

Niechaj ta uroczystość otworzy nowy krąg naszych liczących powiązań z morzem.

Niech wytworzy Polski nie tylko ładuje polski dźwig lecz i przewozi polski statek w polskiej budowanej stoczni.

Wrzesień 1938 r.

Wspólnota Interesów  
Górnio-Hutniczych S. A.





Gdynia. Wejście do portu.

*Foto Raulin.*

## NASZE ZAINTERESOWANIA BRZEGIEM MORSKIM

UDZIAŁ PORTÓW I GDYNI W OBROTACH  
ZAGRANICZNYCH POLSKI

Rok	Ogółem tys. ton	% drogą morską	
		razem	przez Gdynię
1925	17,5	15,4	0,3
1928	25,6	39,5	7,6
1932	15,3	67,8	32,0
1937	18,7	77,9	46,2

Powyższa tablica niech służy jako motto niniejszego artykułu. Z ogólnego tonażu obrotu zagranicznego (przywóz + wywóz) Polski, który wyniósł w roku 1925 — 17,5 milionów ton, a w roku ubiegłym 18,7 milionów ton, za pośrednictwem portów polskich, tj. Gdyni i Gdańska, wywieziono i przywieziono 15,4% w roku 1925, a 77,9% w roku 1937. W tym czasie Gdynia od swych początków w roku 1925 rozrosła się do potężnej jednostki, która przejmie prawie połowę (46,2%) całego obrotu zagranicznego Polski. Pod względem wartościowym obrót drogą morską stanowi 65,8%, z czego na Gdynię przypada 48,8%.

Cyfry te, charakteryzujące rozmiary naszego handlu morskiego, nie stwarzają podstaw do wyciągnięcia wniosków o specjalnym lub zbyt jednokierunkowym nastawieniu naszego handlu zagranicznego. W znacznej części krajów europejskich, posiadających wolny brzeg morski, obrót zagraniczny kształtuje się w podanych mniej więcej rozmiarach. We Francji obrót towarowy zagraniczny drogą morską stanowi ponad 50%, w Niemczech ponad 60%, a nawet w Rosji przedwojennej wynosił ok. 60%. Jest to objaw naturalny i zdrowy, że porty skupiają taki odsetek obrotów, gdyż transport morski jest najtańszym środkiem transportu, pozwala na nieograniczone połączenie z całym światem, umożliwia konkurencję na rynkach zagranicznych i w większości wypadków stwarza jedyne możliwości swobodnego dotarcia bez pośrednictwa do właściwych źródeł zbytu i zakupu, zwłaszcza surowców.



Rzeczą godną uwagi i podziwu w naszych warunkach jest, że Polska w ciągu prawie 5 lat, tj. od roku 1925—1930, przestawiła swój kierunek wymiany towarów. Dawny kierunek »wschód—zachód«, obowiązujący przez wszystkie lata niewoli i pierwsze lata niepodległości, został zamieniony na kierunek »południe—północ«. Wielkie koryto dwóch przeciwbieżnych prądów wymiany towarowej, zbiorowym wysiłkiem społeczeństwa, kierowanym silną wolą i umysłem człowieka zdolnego do długookresowych przewidywań i wzniecenia entuzjazmu w społeczeństwie, jakim był i jest Minister Eugeniusz Kwiatkowski — zostało obrócone o 180°.

Na południowym krańcu tego koryta jest Śląsko-Dąbrowskie Zagłębie Węglowe i przynależny Okręg Przemysłowy. Ponad 85% obrotów tonażowych naszych portów stanowią towary wywiezione z tego okręgu lub do niego przywiezione. Są to: węgiel, koks i stal w wywozie, rudy i złom w przywozie, nie licząc różnych artykułów przemysłowych.

»Wspólnota Interesów«, największy koncern tego okręgu i Polski, produkujący ponad 40% stali i wydobywający ok. 15% węgla, nie mogła być obojętna na rozwój Gdyni i od początku jej powstania musiała wykazywać i wykazywała zainteresowanie portami polskimi, a zwłaszcza Gdynią w całym szeregu jej dziedzin.

W dziedzinie eksportu węgla i żelaza wykorzystanie przez »Wspólnotę Interesów« Gdyni jako portu przeładunkowego i początkowego dla morskiego transportu, przedstawiają poniższe tablice:

UDZIAŁ GDYNI I GDAŃSKA W EKSPORCIE WĘGLA I ŻELAZA W ROKU 1937

Towar	Cały eksport		Gdańsk				Gdynia			
	tys. ton	mil. zł	tys. ton	%	mil. zł	%	tys. ton	%	mil. zł	%
węgiel . . . . .	11.000	185	3.500	31,8	61	32,9	6.100	55,4	98	52,9
żelazo . . . . .	259	71	10	3,8	2,2	3,1	159	61,1	44,8	63

UDZIAŁ »WSPÓLNOTY INTERESÓW« W EKSPORCIE ARTYKUŁÓW HUTNICZYCH  
(BEZ RUR)

Rok	Eksport polski w tonach	% w stosunku do 1928 roku	Udział »W. I.« w tonach	% eksportu polskiego
1928	97.594	100,0	76.310	78,2
1932	122.350	125,3	102.181	83,5
1937	214.291	220,0	118.523	55,3

UDZIAŁ »WSPÓLNOTY INTERESÓW« W EKSPORCIE WĘGLA

Rok	Eksport polski w tys. ton	% w stosunku do 1929 roku	Udział »W. I.« w tys. ton	% eksportu polskiego
1929	14.370	100	2.082	14,5
1932	10.362	72,1	1.574	15,1
1937	11.313	78,7	1.516	13,4

Udział eksportu hutniczego przez nasze porty wynosi ok. 65%, z czego przez Gdynię ok. 61%. Taki mniej więcej udział ma i »Wspólnota Interesów« w swoim eksporcie morskim, organizowanym przez koncernowe przedsiębiorstwo »Polski Eksport Żelaza«.



Dźwigi wykonane przez »Hutę Zgodą« dla portu gdyńskiego — przy pracy.

Należy podkreślić wielki udział »Wspólnoty Interesów« w eksporcie żelaza z Polski, zwłaszcza w latach złej koniunktury, który wynosił 83,5 % całego eksportu w roku 1932. Eksport żelaza wywiera poważny wpływ na rozwój stałych linii okrętowych. Żelazo wysyłane jako drobnica w ilościach w pewnym okresie czasu stałych, zagwarantowanych umowami międzynarodowymi, stwarza znakomitą podstawę dla utworzenia regularnych linii, dając stały ładunek. Linia południowo-amerykańska »GAL« i Linie Żeglugi Polskiej, jak Śródziemnomorska, Talin—Helsinki, Rotterdam, miały w tamtym kierunku zawsze zapewniony ładunek żelaza ponad 30%. »Wspólnota Interesów« jako przeważający eksporter wywarła pośrednio pewien wpływ na tak ważną dla rozwoju portu i handlu dziedzinę.

W eksporcie węgla cały przemysł węglowy eksportuje przez oba porty ok. 80%, z czego przez Gdynię ponad 55%. Udział »Wspólnoty Interesów« przesuwają się na korzyść Gdyni, przez którą »W.I.« wysyła większą część eksportowanego węgla. Dla załatwienia spraw związanych z przeładunkiem i eksportem zagranicznym zorganizowano oddział własnej organizacji sprzedaży »Progress« oraz specjalną firmę maklerską »Morski Eksport Węgla«.

Drogą morską eksportuje »Wspólnota Interesów« także naczynia emaliowane. Produkt ten prawie całkowicie ładowany jest w Gdyni, skąd dociera do wszystkich niemal części świata. Rozmiary tego eksportu charakteryzuje poniższa tabela.

UDZIAŁ »WSPÓLNOTY INTERESÓW« W EKSPORCIE NACZYŃ EMALIOWANYCH

Rok	Wywóz polski w tonach	Udział »W. I.«		Wysyłka »W.I.« przez Gdynię	
		ton	%	ton	%
1933	537	141	26,2	112	79
1936	883	326	36,9	309	91
1937	1.894	428	22,5	328	74

W dziedzinie importu złomu i rudy, dwóch podstawowych tworzyw hutnictwa, Gdynia i Gdańsk reprezentują prawie 100-procentowy udział.



Poza eksportem i importem drugą poważną dziedzinę zainteresowania Gdynią stanowią dostawy urządzeń mechanicznych dla portu i miasta.

Już w początkach powstania portu w roku 1926 »Huta Zgoda« instaluje 2 potężne dźwigi mostowe dla załadunku węgla i wyładunku rudy. Były to pierwsze urządzenia przeładunkowe mechaniczne Gdyni. Odtąd »W. I.« stale dostarcza po kilka jednostek żurawi mostowych, bramowych, półbramowych, drobnicowych i do przeładunku masowego.

Na ogólną ilość żurawi przeładunkowych 84 szt., »Huta Zgoda« wykonała 31 sztuk, tj. 37%. Pozostałe dźwigi wykonały częściowo firmy zagraniczne, częściowo inne krajowe. »Huta Zgoda« wykonywała przeważnie najcięższe jednostki dla najbardziej intensywnego ruchu chwytakowego.

Bliższe dane o wykonanych typach i specjalnych konstrukcjach podane są w oddzielnym artykule niniejszego numeru Wydawnictwa »W. I.«

Oprócz dźwigów wykonały Zakłady »W. I.« w porcie szereg konstrukcji żelaznych dla magazynów portowych. Dostawy były dokonywane albo bezpośrednio, albo za pośrednictwem organizacji syndykackiej (Konstrukcje Stalowe).

Osobną grupę dostaw stanowiły urządzenia chłodnicze i rzeźniane dla portu i miasta. Należy tu wymienić następujące obiekty:

- 1) urządzenia chłodnicze dla Hali i Chłodni Rybnej Morskiego Instytutu Rybackiego,
- 2) urządzenia chłodnicze dla zamrażalni ryb dla Hali i Chłodni Rybnej,
- 3) urządzenie chłodni śledziowej przy Hali i Chłodni Rybnej,
- \* 4) urządzenia mechaniczne rzeźni i chłodni dla przedsiębiorstwa Rzeźnia i Targowisko Zwierzęce w Gdyni,
- 5) urządzenie chłodnicze dla Miejskich Hal Targowych w Gdyni.

Mały Rocznik Statystyczny, z którego wzięto większość cyfr wymienionych w niniejszym artykule, podaje bardzo ciekawe dane co do ruchu statków polskich i towarów na nich przewiezionych w Gdyni i w Gdańsku. Oto w roku 1937 na statkach polskich przywieziono i wywieziono zaledwie 11,5% ogólnego obrotu towarowego naszych portów. Pojemność zaś polskiej floty handlowej wynosi 95 tysięcy BRT, co stanowi około 6% pojemności floty handlowej Szwecji, a około 8% floty handlowej Danii. Jednocześnie Niemcy budują rocznie 4—5 razy tyle statków pod względem tonażu, ile wynosi cały stan naszej floty handlowej. Przy tym znikomym stanie naszej floty i małym w stosunku do naszych potrzeb przyroście rocznym, nasza marynarka handlowa i wojenna płacą za zakupione za granicą statki od szeregu lat do 30 milionów złotych rocznie.

Jakież tu olbrzymie potrzeby, które należy zaspokoić, i jakie olbrzymie wydatki z tym związane. Jakże wielkie w tych warunkach są możliwości dla krajowej produkcji statków, która winna wstrzymać przynajmniej częściowo ten ogromny, a jednak dziś konieczny odpływ dewiz.

»W. I.« zajęła się i tą sprawą, która stanowi trzecią dziedzinę naszych zainteresowań morzem. Wykupienie z rąk Stoczni Gdańskiej większości akcji Stoczni Gdyńskiej, będącej wówczas w likwidacji, za pośrednictwem Komisariatu Rządu Miasta Gdyni, chwilowego posiadacza tych akcji, dało podstawy do rozpoczęcia nowej ery Stoczni. Dotychczasowe tereny i warsztaty nie pozwalały na wyjście Stoczni poza ramy robót remontowych. Otrzymane od Urzędu Morskiego nowe tereny przy kanale przemysłowym, pozwoliły na przystąpienie do budowy właściwej stoczni dla nowych jednostek handlowych. Wkrótce będziemy obchodzić

---

\* Urządzenia ad 4) były szczegółowo opisane w numerze 4 Wydawnictwa »W. I.«

uroczystość święcenia pierwszej stępki na nowej pochylni i nowym terenie.

Rozmiary nowej stoczni są skromne, bo skromne są nasze możliwości finansowe dla tych celów. Stworzenie szerszych podstaw finansowych, a więc i inwestycyjnych jest w naszych dzisiejszych warunkach trudne, gdyż hasło budowy własnej stoczni nie jest jeszcze popularne. Nie ma dostatecznej świadomości tego, że stocznia — to olbrzymi odbiorca całego zaplecza przemysłowego, to wielki hamulec odpływu dewiz, a poza tym dobry interes handlowy dla samego przedsiębiorstwa. — Skutkiem tego zagadnienie budowy okrętów w kraju, na polskiej stoczni, nie odgrywa dotąd w polityce finansowej i kredytowej odpowiednich czynników należytej roli. Sądzymy, że i te opory uda nam się z czasem pokonać, o ile nie zboczymy z wytkniętej drogi.

Przy omawianiu tych tak wielu powiązań natury gospodarczej »W. I.« z morzem, nie można pominąć i czynnika propagandowego. Nasz referat społeczny oraz działające na terenie »W. I.« oddziały L. M. K. stwarzają ciągle okazje zainteresowania naszych pracowników morzem, czy to przez wycieczki pociągami popularnymi, czy to przez wysyłanie grup pracowników na obozy wypoczynkowe nad morzem. Dla większego powiązania z morzem pracowników »W. I.«, zakupiono tereny dla własnych nadmorskich kolonii letnich. Dla amatorów wycieczek morskich świeżo zorganizowany Yachtklub »W. I.« stwarza wobec nabycia własnego jachtu nowe możliwości.

Morze i sprawy z nim związane są przedmiotem naszego stałego zainteresowania i wielkiego umiłowania.

*Inż. Ignacy Brach*







Plac »Progressu« na nabrzeżu śląskim (widok od strony lądu).

Naturalnym rynkiem zbytu węgla górnośląskiego przed wojną były — poza Niemcami — poszczególne kraje Austro-Węgier oraz Królestwo Polskie. Eksport dalszy był minimalny, gdyż całkowita nieomal produkcja lokowana była na tych naturalnych rynkach zbytu.

Stan ten pozostał bez zmiany również w pierwszych latach po wojnie. Po przyłączeniu G. Śląska do Polski zbył w głębi kraju znacznie się zwiększył, natomiast eksport do Niemiec został unormowany postanowieniami Konwencji Genewskiej, przyznającej Polsce prawo wysyłki do Niemiec 500.000 ton węgla górnośląskiego miesięcznie do połowy czerwca 1925 roku. — Z dniem 16 czerwca tegoż roku Niemcy zamknęły swe granice przed węglem polskim, skąd wynikała dla Górnego Śląska konieczność znalezienia sobie rynków zastępczych. Granice te zostały ponownie otwarte pod koniec 1937 roku, specjalnie i wy-

łącznie dla węgla »Wspólnoty Interesów«, wysyłanego do Niemiec na wykup własnych obligacji na mocy specjalnego układu między państwami polsko-niemieckiego.

Ponieważ na rynkach bliskich można było umieścić stosunkowo nie wielkie dodatkowe ilości, polski przemysł węglowy zmuszony był szukać rynków dalszych, dostępnych w głównej mierze na drodze morskiej.

Już w roku 1925 poszły pierwsze znacznie większe ilości polskiego węgla do najbliższych zamorskich krajów — skandynawskich i bałtyckich. Odbojne transporty kierowane były częściowo przez Gdańsk, częściowo przez Szczecin.

Wielki strajk górników brytyjskich w roku 1926/27 walczył się przyczynił do ekspansji polskiego węgla na rynkach zamorskich. Gdańsk nie był wówczas przygotowany technicznie do przeładunku tak wielkich ilości, toteż gros naszego węgla szło kolejami niemieckimi via Szczecin, Hamburg i inne porty niemieckie.

Jakkolwiek po zakończeniu strajku brytyjskiego eksport daleki węgla polskiego z natury rzeczy się zmniejszył, to jednak, dzięki dobremu wprowadzeniu się na nowych terenach utrzymał się on na stosunkowo wysokim poziomie.

Stworzył on w ten sposób kompensatę nie tylko całkowicie straconego rynku niemieckiego, lecz również stopniowo kurczących się rynków bliskich: austriackiego, czechosłowackiego i węgierskiego.

Jeśli idzie o kierunki eksportu naszego węgla, zaznaczyć należy, że z punktu widzenia rynków zbytu rozwój tego eksportu nie układa się

pomyślnie. Rynki naturalne, czyli tzw. bliskie, w coraz większym stopniu tracą dla nas na znaczeniu.

Odnosne dane są następujące:

#### RYNKI BLISKIE

(Austria, Węgry, Czechosłowacja, Gdańsk)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	4.287	916	21,4
1929	5.480	1.068	19,5
1931	3.271	665	20,3
1933	1.731	348	20,1
1935	1.464	317	21,7
1937	1.168	238	20,4

Do roku 1929 zbyt na tych rynkach rozwijał się normalnie, stopniowo się zwiększając. Poczynając od roku 1930, na skutek ogólnego kryzysu gospodarczego zaczął się on raptownie kurczyć. Było to spowodowane istotnym zmniejszeniem się zapotrzebowania węgla, ponadto jednak wchodziła w grę rozbudowa własnych kopalń węgla brunatnego w dążeniu do samowystarczalności.

Ilości, jakie obecnie odbierają Węgry i Czechosłowacja, są minimalne. Jedynie Austria odbiera jeszcze poważniejsze ilości, ale przyłączenie jej do Rzeszy stawia przyszłość również i tego rynku pod znakiem zapytania. Strata ta jest tym boleśnieszka, że ceny na rynkach bliskich są zawsze znacznie wyższe niż ceny osiągnane na rynkach dalekich.

W miarę utraty rynków bliskich waga i znaczenie rynków dalekich dla polskiego przemysłu węglowego zwiększały się. Idąc na te rynki rozpoczął on swą ekspansję od krajów geograficznie najbliższych, a więc skandynawskich i bałtyckich.

Ekspert na te rynki kształtował się, jak następuje:

#### KRAJE SKANDYNAWSKIE

(Szwecja, Dania, Norwegia, Finlandia  
i Islandia)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	4.358	383	8,8
1929	5.439	613	11,3
1931	6.754	789	11,7
1933	4.416	430	9,7
1935	3.498	338	9,7
1937	3.580	345	9,6

#### KRAJE BAŁTYCKIE

(Łotwa, Litwa, Estonia, Kłajpeda)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	498	94	18,9
1929	758	118	15,6
1931	690	117	17,—
1933	114		
1935	50		
1937	137		

Podobnie jak na rynkach bliskich, tak i w obu powyższych grupach rynków eksport wzrastał do roku 1931, po czym nastąpił znaczny, acz nie tak rażący spadek. Jednakże przyczyny tych zmian ilościowych były inne.



Węgiel polski, wchodząc na rynki zamorskie, konkurował i wypierał z nich w pierwszym rzędzie od dawna zasiedziały tam węgiel brytyjski. Fakt ten dawał się we znaki Anglikom szczególnie w krajach skandynawskich, które wskutek swego układu gospodarczego w silnym stopniu ciążyą ku Anglii.

We wrześniu 1931 r. nastąpiła dewaluacja funta szterlinga o 30%, co dało Anglikom znakomitą broń do ręki w walce konkurencyjnej z węglem polskim, gdyż wszelkie węglowe transakcje eksportowe dokonywane są w walucie angielskiej.

Pomimo środków obronnych, zastosowanych niezwłocznie przez polski przemysł węglowy w postaci znacznej obniżki cen, dla umożliwienia której utworzono pod auspicjami rządu Fundusz Wyrównawczy, celem premiowania kopalń eksportujących, uderzenie było zbyt silne i eksport polskiego węgla zaczął się cofać.

Pomimo to Anglicy, niezadowoleni z osiągniętych wyników przystąpili do dalszej ofensywy, zawierając z krajami skandynawskimi i bałtyckimi szereg układów węglowych. Na zasadzie tych układów, narzuconych swym partnerom przez Anglię, odbierającą gros ich eksportu, ci ostatni zobowiązali się pokrywać znaczną część swego zapotrzebowania węglem brytyjskim, a mianowicie:

Dania . . . . .	80 %	od 1933 r.
Szwecja . . . . .	47 %	„ 1933 „
Norwegia . . . . .	70 %	„ 1933 „
Finlandia . . . . .	75 %	„ 1934 „
Łotwa . . . . .	70 %	„ 1934 „
Litwa . . . . .	70 %	„ 1934 „
Islandia . . . . .	77 %	„ 1934 „

Była to zatem dalsza, ale bynajmniej nie ostatnia seria przeszkód, jakie napotykała ekspansja eksportu węgla polskiego.

Zmuszony do ustąpienia w znacznej mierze z bardzo dobrych tak pod względem chłonności, jak i osiąganych cen rynków skandynawskich, węgiel polski poszedł szukać sobie miejsca na dalszych rynkach, w pierwszym rzędzie zachodnio-europejskich.

Eksport na te rynki kształtował się, jak następuje:

**KRAJE ZACHODNIO-EUROPEJSKIE**  
(Francja, Belgia, Holandia i Szwajcaria)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	467	31	6,6
1929	1.010	81	8,—
1931	1.594	258	16,2
1933	1.368	235	17,2
1935	1.596	210	13,2
1937	2.818	361	12,8

**KRAJE POŁUDNIOWO-EUROPEJSKIE**  
(Rumunia, Jugosławia, Grecja, Włochy)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	1.681	205	12,2
1929	852	93	10,9
1931	1.001	136	13,6
1933	1.101	142	12,9
1935	1.596	210	13,2
1937	1.709	221	12,9

Po stosunkowo nieznacznym osłabieniu w latach 1932/33 eksport na rynki powyższe wzmocnił się w latach następnych poważnie. A i tutaj

nie miał on bynajmniej łatwego zadania. Wszystkie kraje powyższe na skutek kryzysu gospodarczego z jednej, a troski o ich bilanse handlowe z Polską z drugiej strony, wprowadziły kontyngentowanie węgla polskiego. Do Francji jest częściowo skontyngentowany wwóz węgla wszelkiego pochodzenia, poczynając od 1931 r. Belgia również wprowadziła kontyngenty węglowe od 1932 r., które tylko w 1937 r. w okresie ogólnego braku węgla częściowo były zawieszone. Szwajcaria kontyngentuje węgiel polski od 1932 r., a Holandia od 1933 r., przy czym wwóz węgla do tych obu krajów, tak z Anglii jak Niemiec, nie podlega żadnym ograniczeniom.

Stosunki na rynkach południowo europejskich kształtowały się niejednolicie. Wywóz do Jugosławii ustał całkowicie w 1931 r., a to wskutek obciążenia go cłem wwozowym przy transporcie lądowym oraz trudności dewizowych. Wywóz do Grecji rozpoczął się dopiero w 1932 r. i utrzymuje się w skromnych granicach, nie dochodząc do 100 tys. ton rocznie. Wywóz do Rumunii spadł znacznie od roku 1931 na skutek trudności dewizowo-kompensacyjnych i utrzymuje się od tego czasu w minimalnych granicach. Największe znaczenie w tej grupie posiadają Włochy, które stale odbierają poważne ilości polskiego węgla i które obecnie są jednym z największych naszych rynków zbytu. Ekspansja nasza we Włoszech jest jednak również zahamowana, gdyż w 1935 r. wprowadzono tam reglamentację przywozu, a w 1936 r. Monopol Węglowy. Poczynając od tego czasu, cały eksport węgla do tego kraju jest dokonywany na zasadzie międzypaństwowej kompensaty finansowej.

Dalszą z kolei grupę rynków zbytu polskiego węgla stanowią kraje śródziemnomorskie.

Kraje te, jakkolwiek ich chłonność nie jest duża, mają dla nas o tyle znaczenie, że wwóz węgla nie podlega tam żadnym ograniczeniom. Dlatego też wywóz węgla polskiego na te rynki stopniowo się podnosi.

Wreszcie mamy do rozpatrzenia ostatnią grupę rynków zbytu, kraje egzotyczne, do których węgiel polski, nie znajdując dla siebie dostatecznej lokaty na rynkach bliższych, zmuszony jest docierać, pomimo niekorzystnych utargów, wynikających z wysokich stawek frachtowych morskich.

Eksport do tych krajów był następujący:

**KRAJE ŚRÓDZIEMNOMORSKIE**  
(Algier, Egipt, Malta)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	20	—	—
1929	24	2	8,3
1931	80	—	—
1933	147	38	25,9
1935	176	55	31,3
1937	270	66	24,4

**KRAJE EGZOTYCZNE**  
(Afryka Zachodnia, Połud. Ameryka itd.)  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1928	20	3	15,—
1929	72	4	5,6
1931	56	16	28,6
1933	31	—	—
1935	163	28	17,2
1937	427	131	30,7

Eksport na tak dalekie odległości połączony jest z wielkimi trudnościami, toteż nic dziwnego, że przez dłuższy czas utrzymywał się on na





Nabrzeże »Progressu« na molo węglowym z 3-ma dźwigami i bunkrowcem »Progress I« na pierwszym planie.

bardzo skromnym poziomie i dopiero w ostatnich kilku latach, pod naporem coraz silniejszych konieczności, uniemożliwiających wywóz na rynki bliższe wzrósł do poważniejszej wysokości.

\* \* \*

Przy omawianiu poszczególnych grup rynków zbytu polskiego węgla wspominaliśmy o trudnościach, na jakie on tam napotyka. Nie wyczerpuje to jednak wszystkiego. Istnieją jeszcze dalsze ograniczenia — co prawda innego rodzaju — natury wewnętrznej i zewnętrznej.

Trudności, na jakie eksport polskiego węgla napotykał w okresie kryzysu światowego, potęgowały się jeszcze przez wzajemną konkurencję polskich koncernów węglowych na kurczących się rynkach konsumpcyjnych. Skutkiem tej walki konkurencyjnej była obniżka utargów do poziomu godzącego w egzystencję kopalń. Stąd wynikła konieczność porozumienia się przez wprowadzenie klucza eksportowego dla poszczególnych koncernów i kopalń i ustanowienia kontyngentów na niektóre rynki.

Uskutecznione to zostało przez utworzenie w 1932 r. Konwencji Eksportowej w ramach Polskiej Konwencji Węglowej. Unormowana w ten sposób została konkurencja wewnętrzna w łonie polskiego przemysłu węglowego. Natomiast walka konkurencyjna z Anglią trwała w dalszym ciągu i stale przybierała na sile. Wreszcie dała się obu stronom do tego stopnia we znaki wskutek katastrofalnej obniżki cen sprzedaży, że postanowiły się one również porozumieć.

Z dniem 1 stycznia 1936 r. wszedł w życie układ węglowy polsko-brytyjski, normujący wzajemny stosunek eksportu obu stron. Zawarty początkowo na dwa lata, został on przedłużony na dalsze dwa, przy czym wprowadzono doń pewne poprawki korzystne dla Polski.

Układ ten uregulował stosunki między dwoma głównymi krajami-eksporterami europejskimi. Ubiegły rok 1937 przekonał nas jednak, że tym samym sprawa nie została definitywnie załatwiona.



Nabrzeże »Progressu« w Gdyni na Moło Śląskim.

W tym roku właśnie przystąpiły ze szczególną siłą do ataku na rynek węglowy Niemcy. Zapotrzebowanie węgla w roku 1937 było wyjątkowo duże wskutek nadzwyczajnego, zresztą krótkotrwałego, ożywienia w przemyśle, głównie zbrojeniowym. W największej bodaj mierze wzrosło ono w Anglii, której kopalnie wskutek tego nie były w należytym stopniu zaopatrywać rynków eksportowych. Z tej sytuacji skorzystały w pierwszym rzędzie Niemcy, podnosząc swój eksport do niebywałego poziomu. Dostarczały one ilości, których Anglia dać nie była w stanie, a Polska — związana układem polsko-brytyjskim, dać nie mogła.

Sytuacja zatem o tyle się zmieniła, że obecnie węgiel polski, poza konkurencją węgla angielskiego, ma do zwalczania również konkurencję węgla niemieckiego.

W cyfrach globalnych polski eksport na rynki dalekie, łącznie z węglem bunkrowym rozwijał się, jak następuje:

**EKSPORT DALEKI — ŁĄCZNIE Z BUNKREM**  
(w tys. ton)

Rok	Polska	»W. I.«	%
1927	6.925	700	10,1
1929	8.730	985	11,3
1931	10.981	1.458	13,3
1933	7.971	923	11,6
1935	7.707	885	11,5
1937	10.145	1.278	12,6

Jeśli idzie o sposób transportu, to wyłącznie drogą lądową wysyła się węgiel do Austrii, Czechosłowacji, Rumunii i Węgier. Łotwa, Szwajcaria, Francja, i Włochy odbierają nasz węgiel w drobnej części koleją, a głównie morzem. Do pozostałych krajów wysyła się węgiel wyłącznie drogą morską.



Z powyższej ilości drogą morską przez Gdynię i Gdańsk wysłano:

(w tys. ton)

Rok	P o l s k a		S-a	% ogóln. eksportu
	przez Gdynię	przez Gdańsk		
1927	881	4.053	4.934	71,2
1929	2.448	5.329	7.777	89,1
1931	4.372	6.326	10.698	97,4
1933	4.607	3.260	7.867	98,7
1935	5.384	2.279	7.663	99,4
1937	6.133	3.511	9.644	95,1

Rok	»W. I.«		S-a	% ilości Polski
	przez Gdynię	przez Gdańsk		
1933	326	567	893	11,4
1935	521	337	858	11,2
1937	768	422	1.190	12,3

Z chwilą utrwalenia się zamorskiego eksportu węgla stała się aktualna budowa portu polskiego, ażeby częściowo choćby uniezależnić się od Gdańska, który zresztą nie mógł podoląć wzrastającemu obrotowi morskemu Polski.

Z inicjatywy Min. Kwiatkowskiego powstał port w Gdyni. W 1929 r. 5 górnośląskich koncernów węglowych przystąpiło do budowy własnych urządzeń przeładunkowych w Gdyni.

»Progress«, organizacja sprzedażna Wspólnoty Interesów, zawarł długoletnią umowę z Min. Przemysłu i Handlu, jako właścicielem terenów portowych, na mocy której wydzierżawił do własnego użytku na Molo Śląskim plac nabrzeżny o długości 220 m i szerokości 125 m.

Kosztami milionowych wkładów wybudowano tam na raz 2 duże dźwigi mostowe do przeładunku węgla, oraz gmach administracyjny i budynki pomocnicze.

Dźwigi te rozpoczęły pracę we wrześniu 1930 r. Zostały one wykonane i zainstalowane przez należącą do »Wspólnoty Interesów« »Hutę Zgoda«, która wyspecjalizowała się w budowie tych dźwigów. Ich zdolność przeładunkowa wynosi około 100 ton na godzinę. Praktycznie dla załadunku statku o pojemności 3.000 ton trzeba 20 do 24 godzin, zaś statku o pojemności 5.000 ton — 24 do 36 godzin.

Ilości węgla przeładowanego przez »Progress« na własnym moście w Gdyni kształtowały się, jak następuje:

Rok	(w tys. ton)	Rok	(w tys. ton)
1930	131	1934	698
1931	562	1935	725
1932	487	1936	814
1933	479	1937	1.119

Niezależnie od przeładunku w Gdyni pewne transporty węgla były i są kierowane na Gdańsk.

Dwa dźwigi pracujące w Gdyni okazały się wreszcie niewystarczające, wobec czego pod koniec 1936 r. zainstalowano tam trzeci dźwig, również wybudowany przez »Hutę Zgoda«, o zdolności przeładunkowej 100 ton na godzinę.

Poza węglem Gdyński Oddział Progressu przeładowuje również koks »Wspólnoty Interesów«. Odnosne dane są następujące:

#### EKSPORT POLSKIEGO KOKSU

(w tys. ton)

Rok	Ogółem	Morzem	W tym	
			Gdynia	Gdańsk
1934	373	293	200	93
1935	301	229	202	27
1936	360	293	240	53
1937	382	302	256	46

#### EKSPORT KOKSU »W. I.«

(w tys. ton)

Rok	Ogółem	Morzem	W tym	
			Gdynia	Gdańsk
1934	42	30	22	8
1935	25	13	8	5
1936	91	84	34	50
1937	59	45	27	18

#### PRZEZ »PROGRESS« W GDYNI ZAŁADOWANO

Rok	tys. ton	Rok	tys. ton
1934	21	1936	32
1935	7	1937	26

W związku z rozwojem obrotów Gdyńskiego Oddziału Progressu i zwiększającą się liczbą statków załadowywanych, postanowiono wziąć we własne ręce maklerkę okrętową.

W tym celu spółnicy »Progressu« utworzyli z dniem 1 stycznia 1936 r. firmę »M. E. W.« — Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. w Gdyni, która poza maklerką zajmuje się również sprzedażą węgla na potrzeby własne statków, czyli tzw. bunkru.

Posunięcie to okazało się celowe. Działalność nowej firmy rozwija się pomyślnie. Podczas gdy w 1936 r. klarowano 255 statków, w roku 1937 odprawiono 389 statków.

Węgiel stanowi główny masowy artykuł obrotu obu naszych portów i podstawę ich egzystencji. Do roku 1931 Gdańsk górował nad Gdynią pod względem ilości przeładowanego węgla, jednakże poczynając od roku 1932 Gdynia wysunęła się znacznie naprzód i supremacja jej w tym względzie jest poważna, gdyż w ostatnich latach przeładowuje ona ilości węgla blisko dwukrotnie większe od Gdańska.



W umowie handlowej polsko-gdańskiej przewidziane są ilości węgla mającego być przeładowanym w Gdańsku. Częstokroć się zdarza, że koncerny śląskie posiadające własne urządzenia przeładunkowe w Gdyni zmuszone są kierować do Gdańska statki, których w danej chwili z braku miejsca nie mogą załadować u siebie.

\* \* \*

Powyżej staraliśmy się nakreślić rozwój eksportu węgla polskiego oraz scharakteryzować trudności piętrzące się na drogach jego ekspansji. Zwalczanie tych ostatnich wymaga dużego wysiłku i doskonałego zgrania się wszystkich czynników wchodzących w grę, poczynając od pracy inżyniera i górnika na kopalni poprzez biuro sprzedaży aż do aparatu spedycyjnego w porcie.

W dzisiejszych płynnych stosunkach gospodarczych trudno jest przewidzieć dalszy rozwój tego eksportu. W najbliższej przyszłości zależeć on będzie w znacznej mierze od zawiązania Międzynarodowej Konwencji Węglowej. Rozmowy na temat utworzenia tej organizacji zostały niedawno rozpoczęte między przedstawicielami przemysłu węglowego krajów eksportujących.

*Inż. Chmielikowski.*





Jakkolwiek eksport wytworów walcowanych zdawna już stanowi ważny czynnik naszego bilansu handlowego, to jednak rola jego i kierunki zmieniały się w ciągu ostatniego dziesięciolecia, zasadnicze zaś charakterystyczne cechy tego eksportu podlegały daleko idącym przeobrażeniom.

Zmiany te i ich przyczyny wymagają bliższej analizy, by na obecny stan eksportu wytworów walcowanych móc spojrzeć z należytej perspektywy.

## I. Wartość wywozu wyrobów walcowanych.

Wartość wywozu wyrobów walcowanych w ostatnich trzech latach kształtowała się, zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, jak następuje:

Tablica 1.  
Wartość wywozu wytworów walcowanych w latach 1935—1937 w tys. zł.

	1935	1936	1937
Wyroby walcowane . . . . .	41.059	44.876	58.920
Rury stalowe . . . . .	16.705	8.003	14.144
Razem . . . . .	57.764	52.879	73.064
Wywóz całkowity Polski . . . . .	925.040	1,026.208	1,195.551
Wywóz wyrobów walcowanych i rur stalowych w % wywozu całkowitego Polski . . . . .	6,05%	5,15%	6,11%

Dane powyższe ilustrują obecne znaczenie wywozu wytworów walcowanych i rur stalowych. Pozycja ta stanowi jeden z najpoważniejszych czynników kształtowania się naszego bilansu handlu zagranicznego.

## II. Kierunkowość eksportu w latach 1929—1933.

Dzieje eksportu wytworów walcowanych z Polski w ciągu ostatniego dziesięciolecia podzielić można, tak pod względem organizacyjnym, jak pod względem kierunkowości wywozu, na dwa wyraźnie odcinające się okresy, których datą graniczną jest rok 1934.

Okres pierwszy, obejmujący lata 1929 do 1933 włącznie znamionuje w zakresie organizacyjnym brak wspólnej organizacji eksportowej i brak



powiązań między eksportem polskim a międzynarodowymi organizacjami eksportu hutniczego, z którymi eksport polski prowadzi niejednokrotnie ostrą walkę (np. z kartelem międzynarodowym szyn IRMA).

W zakresie kierunkowości eksportu znamionuje ten okres wyraźna jednokierunkowość ciążenia — ku rynkowi sowieckiemu. Rynek ten, w opisywanym okresie bardzo chłonny, realizujący z dużą szybkością program inwestycyjny pięcioletki w oparciu o niedostateczną jeszcze zdolność wytwórczą własnego przemysłu hutniczego, absorbował w latach 1929—1933 najznaczniejszą część polskiego wywozu wytworów walcowanych, odbierając w roku najsilniejszej naszej od niego zależności 93,02% naszego wywozu.

Obroty z rynkiem sowieckim posiadały w znacznym stopniu charakter kompensacyjny. Wskutek niewielkiej na ogół pojemności rynku polskiego na wytwory eksportowane z ZSSR, artykułem przywozowym z ZSSR, poza niektórymi wytworami rolniczymi, staje się przede wszystkim ruda żelazna i manganowa.

W ten sposób obroty z rynkiem sowieckim nabierają w tym okresie charakteru zamkniętych obrotów hutniczych wymiennych, gotowych wyrobów walcowanych za surowce — rudę żelazną i manganową.

Eksport na pozostałe rynki europejskie, poza eksportem szyn, kierowanych przede wszystkim na rynek jugosłowiański, nie posiada w tym pierwszym okresie istotniejszego znaczenia.

Dopiero szybka emancypacja rynku sowieckiego w zakresie wytwórczości hutniczej, za którą idzie zmniejszanie się w latach 1932 i 1933 eksportu polskiego do tego kraju, każe szukać gdzie indziej rynków zastępczych. Potrzeba znalezienia tych rynków zastępczych staje się dla hutnictwa tym bardziej pilna, że wraz ze spadkiem wywozu do ZSSR w roku 1932 — spada jednocześnie silnie zbyt na rynku krajowym i zatrudnienie istniejących warsztatów produkcyjnych. Proces rozszerzenia się eksportu na szerszy wachlarz rynków staje się zasadniczą cechą charakterystyczną wywozu w roku 1934.

Tablica 2.

Kierunki wywozu wytworów walcowanych w latach 1929—1933. Tony, wzgl. procenty całkowitego wywozu.

	1929	1930	1931	1932	1933
ZSSR . . . . .	65,99	88,45	93,02	61,49	86,13
Rynki europejskie . . . . .	30,73	11,23	6,48	38,03	13,35
Rynki pozaeuropejskie . . . . .	3,28	0,32	0,50	0,48	0,52
Razem % . . . . .	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Razem ton . . . . .	136.427	349.450	334.958	122.350	224.159

### III. Organizacja eksportu w latach 1929—1933.

O ile eksport do ZSSR dokonywany był przez poszczególne przedsiębiorstwa hutnicze we wzajemnym porozumieniu, o tyle w eksporcie na inne rynki istnieje w tym okresie całkowita swoboda poszczególnych hut. Jest rzeczą oczywistą, że przy stosunkowo niewielkich rozmiarach eksportu na inne rynki, niż rynek ZSSR, organizacja eksportu poszczególnych przedsiębiorstw eksportujących nie mogła sięgnąć głębiej w strukturę

rynków zbytu. Obroty z poszczególnymi rynkami były po większej części zbyt małe, by mogły dać podstawę pod bliższy i ciągły kontakt dostawcy z odbiorcą.

Stąd też, zależność eksportu na inne rynki zbytu, niż ZSSR, od zachodnio-europejskich domów eksportowych, jest w tym okresie niemal zupełna. W ich rękach leży niemal całkowicie decyzja co do kierunkowości wywozu. Kontrakty sprzedaży noszą niemal wyłącznie charakter kontraktów f. o. b. Gdynia, wzgl. inne porty załadowania, przeznaczenie zaś dalsze towaru jest całkowicie w dyspozycji zagranicznego pośrednika.

»Wspólnota Interesów« posiada w tym okresie przedsiębiorstwo, specjalnie powołane dla zadań eksportowych w zakresie wyrobów walcowanych. Przerodzi się ono w okresie następnym w organizację skupiającą w swoim ręku sprzedaż eksportową wszystkich hut. Spółką tą jest Polski Eksport Żelaza S. z o. o. w Katowicach.

Główne obroty tej spółki koncentruje w opisywanym okresie jej siostzana firma w Hamburgu, pracująca w bliskiej styczności z jednym z niemieckich domów eksportowych.

Styczność ta zostaje rozluźniona dopiero w r. 1934, w którym »Wspólnota Interesów« przejmuje całość udziałów w placówce hamburskiej — emancypując ją jednocześnie organizacyjnie spod wpływu dawnego partnera.

W ciągu roku 1934 nawiązuje Polski Eksport Żelaza pierwsze bezpośrednie kontakty z odbiorcami na rynkach zbytu, przystępuje do zakładania swojej sieci przedstawicielskiej na najważniejszych rynkach i przechodzi na sprzedaż c. i. f., dającą mu możliwość dysponowania polityką frachtową i kierunkowością swojego wywozu.

#### IV. Organizacja eksportu w latach 1934—1938.

Z początkiem roku 1935 przeniesiona zostaje sprzedaż z placówki hamburskiej do Centrali w Katowicach.

Podpisane w połowie roku 1935 umowy, dały, z drobnymi zmianami wprowadzonymi z okazji ich odnowienia, zasadniczy szkielet organizacyjny eksportu wytworów walcowanych. Szkielet ten, szczególnie w zakresie sieci akwizycyjnej na rynkach zagranicznych, przeszedł w latach 1935—1938 proces poważniejszego rozrostu.

Organizacja eksportu wytworów walcowanych zbudowana została niejako na trzech płaszczyznach: organizacji handlowej, organizacji wewnętrznej branżowej i międzynarodowej organizacji kartelowej.

##### a) Organizacja handlowa.

Zasadniczym posunięciem organizującym eksport polski wytworów walcowanych było powierzenie przez wszystkie huty eksportujące sprzedaży eksportowej jednej firmie handlowej. Posunięcie to umożliwiło prowadzenie jednolitej polityki sprzedażnej, rozwiązanie zagadnienia bezpośrednich stosunków hutnictwa z rynkami odbiorczymi (do czego, wobec szerokiego wachlarza rynków potrzebne były w pierwszym rzędzie znaczne obroty, które dać mogła tylko centralizacja), i wyeliminowanie wzajemnej konkurencji hut polskich na rynkach zbytu.

Sprzedaż powierzona została Polskiemu Eksportowi Żelaza S. z o. o., spółce należącej do »Wspólnoty Interesów«, jako jedynej wyspecjalizowanej placówce handlowej w dziedzinie eksportu wyrobów walcowanych, posiadającej konieczne bezpośrednie kontakty zagraniczne, oraz zapas doświadczenia.



Polski Eksport Żelaza objął sprzedaż wytworów walcowanych na zasadach komisowych, za wynagrodzeniem prowizyjnym, przyjmując na siebie odpowiedzialność wobec hut za dotrzymywanie minimalnych utargów, przez nie uchwalanych dla poszczególnych wyrobów, oraz delcredere za swoich odbiorców.

Rozdział uzyskanych zamówień między huty następuje wg klucza udziałowego w poszczególnych materiałach.

Działalność Polskiego Eksportu Żelaza w sensie organizacyjnym skierowana była w pierwszym rzędzie ku pogłębieniu organizacji akwizycyjnej. Z początkowych 3 przedstawicielstw wzrósł aparat handlowy tej firmy do 23 przedstawicielstw, w czym jeden oddział i dwie własne spółki handlowe. Uzyskano tą drogą zacieśnienie kontaktu z poszczególnymi rynkami.

Współrędnie prowadzona była praca nad polszczeniem działającej na rynkach zbytu sieci przedstawicielskiej. Ta trudna, wobec bardzo licznych jednostek o potrzebnych kwalifikacjach fachowych i branżowych, praca trwa nadal i prowadzona jest skutecznie.

Drugą dziedziną pracy organizacyjnej spółki było zorganizowanie spraw transportowych. Przejście wyłączne na sprzedaż c. i. f. porty odbiorcze dało spółce możliwość decydującego wpływu na kierunek polityki frachtowej, a co za tym idzie na najdalej idące spożytkowanie polskiego armatora i polskiego maklera okrętowego.

Działalność ta miała szczególne znaczenie dla rozwoju regularnych połączeń okrętowych Gdyni z szeregiem portów. Żelazo stało się podstawowym ładunkiem szeregu tych linii, umożliwiając bądź ich powstanie, bądź wpływając korzystnie na ich częstotliwość.

#### b) Organizacja branżowa.

O ile Polski Eksport Żelaza przejął funkcje sprzedawcy w zbycie wytworów walcowanych, o tyle poza obrębem tych funkcji pozostaje szereg zagadnień, w pierwszym zaś rzędzie decydowanie o kierunku polityki eksportowej. Sprawy te powierzyły huty Komitetowi Eksportowemu, którego biurem wykonawczym stał się stworzony jednocześnie w roku 1935 Związek Eksportowy Polskich Hut Żelaznych S. z o. o.

Zadaniem organizacji branżowej jest decydowanie o ogólnym kierunku działalności eksportowej, ustalanie cen minimalnych eksportowych, kontrola nad działalnością sprzedażną Polskiego Eksportu Żelaza, regulowanie stosunku hut polskich do międzynarodowych organizacji kartelowych, wreszcie prowadzenie nadanej hutnictwu w roku 1936 autonomii dewizowej.

Zasady działalności organizacji branżowej precyzują podpisane przez uczestników umowy, regulujące m. i. udział kwotowy przedsiębiorstw w wywozie.

#### c) Międzynarodowa organizacja kartelowa.

Przystąpienie hutnictwa polskiego do organizacji kartelowych międzynarodowych nastąpiło po okresie kilkuletniej walki, w roku 1935. Dotychczasowa działalność eksportowa hut polskich pozwoliła na osiągnięcie odpowiednich okresów referencyjnych, umożliwiających uzyskiwanie odpowiednich kwot w poszczególnych materiałach.

Początkowe kwoty w poszczególnych produktach zostały w roku 1938 poddane rewizji. Zniesione zostało również ograniczenie górnego pułapu naszego wywozu do 350.000 ton stali surowej.

Dotychczasowa praktyka wykazała, że kwoty uzyskane przez hutnictwo nie były zbyt szczupłe. Nie zostały one praktycznie dotąd w pełni wykorzystane. Nie przesądza to oczywiście faktu, by w przyszłości rozwój eksportu wytworów walcowanych z Polski nie stworzył sytuacji, w której kwoty te będą może niewystarczające. Stanie wtedy przed hutnictwem zagadnienie ich rewizji.

Udział w kartelach międzynarodowych był czynnikiem, który dodatkowo wpłynął na pogłębienie organizacji eksportowej polskiej, a przede wszystkim na kierunkowość eksportu. Szereg rynków, w szczególności np. skandynawskie, całkowicie opanowane przez członków karteli międzynarodowych, został dla eksportu polskiego otwarty. W końcu wymienić trzeba wpływ przynależności do karteli międzynarodowych na poziom uzyskiwanych cen.

#### V. Kierunki eksportu wytworów walcowanych w latach 1934—1937.

Rozwój kierunkowości eksportu w latach 1934—1937 przedstawia niżej podana tablica:

Tablica 3.

Kierunki rozwoju wytworów walcowanych i dalszej obróbki (bez rur) w latach 1934—1937. Tony i % całkowitego wywozu.

	1934	1935	1936	1937
Niemcy i ZSRR . . . . .	41,90	31,26	35,88	13,42
Rynki bałtyckie . . . . .	6,34	9,52	11,51	14,57
Rynki zach. europ. . . . .	11,55	14,29	9,64	16,23
Rynki płd. europ. . . . .	6,93	3,83	10,18	15,77
Rynki lewantyńskie . . . . .	1,29	11,89	6,26	14,47
Rynki amerykańskie . . . . .	17,94	17,42	19,78	16,65
Rynki Dalekiego Wschodu . . . . .	13,65	10,22	6,03	8,44
Rynki afrykańskie . . . . .	0,40	1,57	0,72	0,45
Razem % . . . . .	100,00	100,00	100,00	100,00
Razem ton . . . . .	188.542	183.983	201.699	214.291

Rozwój kierunkowości eksportu w latach 1934—1937 pozwala stwierdzić, że pomimo spadku eksportu do ZSSR do rozmiarów niewielkich (w roku 1937 wynosił on 10.739 ton) polski eksport hutniczy potrafił znaleźć należyłą kompensatę na innych rynkach. W latach 1934—1937 trwa nieprzerwanie proces ustalania się kierunkowości eksportu. W procesie tym grają oczywiście pewną rolę okoliczności niejako przypadkowe. Pewne rynki zyskują na krótki okres czasu poważniejsze znaczenie, inne, na okres równie krótki znaczenie to tracą. Przyczyną tych przypadkowych zmian jest nierównomiernie rozwijająca się koniunktura w poszczególnych krajach oraz kataklizmy w rodzaju wypadków na Dalekim Wschodzie.

Jeżeli jednak te przypadkowości wyłączyć, rozwój kierunkowości eksportu hutniczego pozwala stwierdzić stałą pracę nad koncentracją wywozu na rynki cennikowo najkorzystniejsze i na rynki stanowiące, ze względu na swoje położenie geograficzne, naturalny obszar ciężenia przemysłu polskiego. Wymienić tutaj trzeba stały wzrost znaczenia rynków bałtyckich i rynków naddunajskich.

Kształtowanie się eksportu na te dwie grupy rynków w latach 1934—1937 ilustrują, w cyfrach bezwzględnych, niżej podane zestawienia:



Tablica 4.

Rozwój eksportu wytworów walcowanych i dalszej obróbki (bez rur) na rynki bałtyckie i skandynawskie w latach 1934—1937.

	1934	1935	1936	1937	Wzrost procentowy 1934 = 100
Szwecja . . . . .	250	801	5.922	11.143	
Norwegia . . . . .	1.381	6.668	8.999	10.628	
Finlandia . . . . .	21	1.570	7.905	6.512	
Łotwa, Estonia . . . . .	10.091	8.342	405	2.612	
Razem . . . . .	11.743	17.381	23.231	30.895	263,1

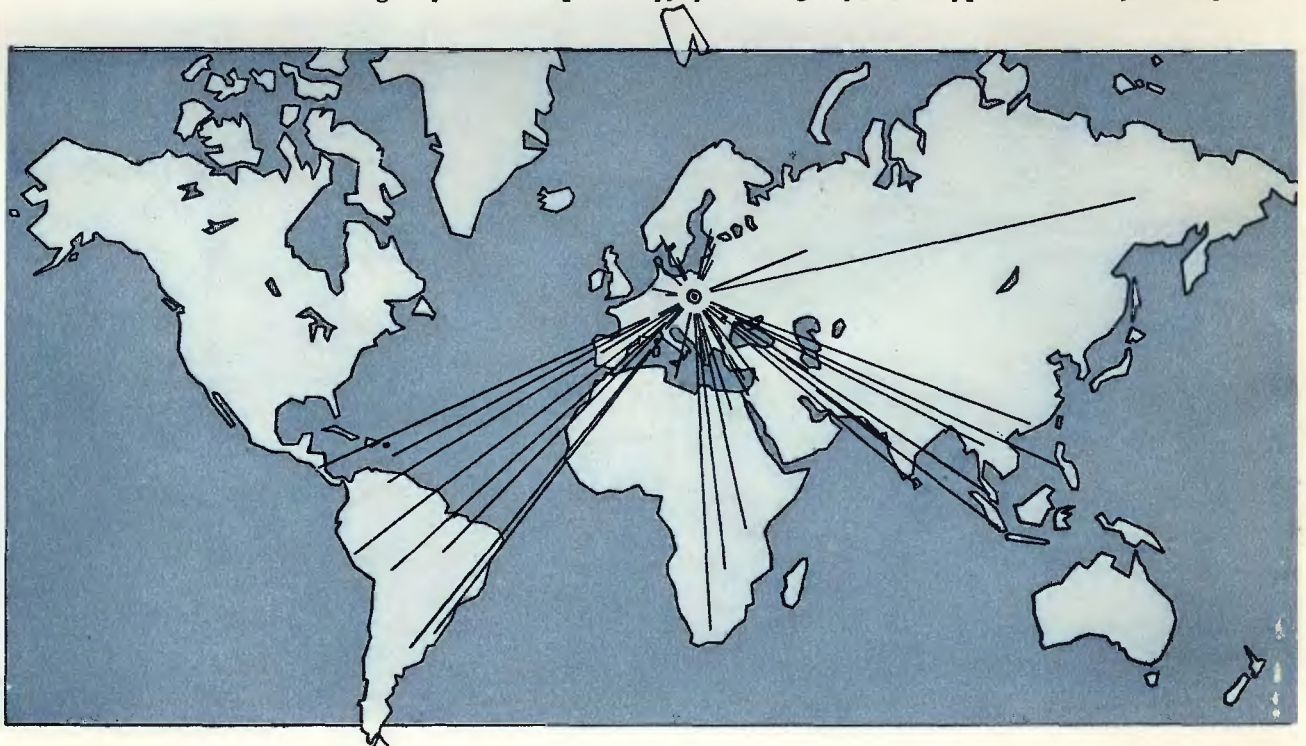
Należy tutaj nadmienić, że spadek eksportu do Łotwy stoi w związku z przerwą w dostawie szyn w związku ze zmniejszeniem inwestycji kolejowych w tym kraju. Pozostałe rynki, z których Norwegia i Szwecja należą do rynków zorganizowanych przez kartele międzynarodowe, na których więc uczestnicy karteli posiadają kwoty udziałowe, wykazują silny rozwój.

Tablica 5.

Rozwój eksportu wytworów walcowanych i dalszej obróbki (bez rur) na rynki naddunajskie i południowo-europejskie w latach 1934—1937.

	1934	1935	1936	1937	Wzrost procentowy 1934 = 100
Bułgaria . . . . .	4.369	1.668	11.009	15.805	
Grecja . . . . .	657	974	4.421	2.096	
Jugosławia . . . . .	3.104	2.522	4.706	5.217	
Rumunia . . . . .	634	249	157	6.366	
Włochy . . . . .	1.164	307	—	2.833	
Turcja . . . . .	259	—	—	780	
Razem . . . . .	10.187	5.720	20.293	33.097	1937 = 324,9

Eksport na wymienione wyżej rynki regulowany jest układami clearingowymi i kompensacyjnymi, wzgl., jak w wypadku Grecji ścisłą wz-



Mapa kierunków eksportu wytworów walcowanych »W. I.«



jemnością wartości obrotów. Jakkolwiek więc eksport na powyższe rynki nie przynosi bezpośrednio dewiz, to jednak znaczna poprawa jaka nastąpiła w rodzaju przywozu kompensacyjnego z krajów naddunajskich pozwala ocenić dodatnio rozwój eksportu wyrobów walcowanych w tym właśnie kierunku.

Przesłanką takiej oceny jest przede wszystkim stosunkowo wysoki poziom uzyskiwanych na rynkach naddunajskich i południowych cen, polityczno-gospodarcze znaczenie wzmożenia obrotów z basenem naddunajskim i w końcu fakt, że import z krajów naddunajskich w ramach obrotów kompensacyjnych w coraz silniejszej mierze obejmuje wytwory pierwszej potrzeby, które gospodarstwo polskie musi importować.

Rozwój eksportu wytworów walcowanych na rynki basenu naddunajskiego i do krajów skandynawskich jest niewątpliwie jednym z ważkich czynników ustalania się polskiego obszaru ciężenia na terenach geograficznie najbliższych i naturalnych.

## VI. Eksport wytworów walcowanych wobec bilansu płatniczego i rozwoju żeglugi morskiej.

Eksport hutniczy przyniósł w roku 1937, łącznie z eksportem na rynki kompensacyjne, kwotę zł 80,946.878.— i pokrył z niedoborem zł 26,724.330.— wydatki zagraniczne hutnictwa. Główną część wpływów stanowił eksport wytworów walcowanych. Jeżeli spojrzeć na saldo bilansu handlowego w roku 1937, stanowiącego wszak główną czynną pozycję naszego bilansu płatniczego, staje się oczywistym, że eksport wytworów walcowanych decyduje w mierze zasadniczej o najistotniejszych warunkach egzystencji hutnictwa, o możliwości przywozu tworzyw.

Uzyskanie całkowitej równowagi bilansu płatniczego hutnictwa stanowi — w zakresie polityki dewizowej — stałe jego dążenie. Intensyfikacja eksportu wytworów walcowanych, wespół z szerszym wykorzystaniem tworzyw krajowych stanowią główne środki osiągnięcia tego celu.

Coraz ważniejszą pozycję w naszym bilansie płatniczym stanowią



Sortowanie szyn 30 metrowych w hucie »Piłsudski« przed wysyłką do Niemiec.



wpływy z frachtów morskich, uzyskiwane przez żeglugę pod banderą polską. Znaczenie eksportu wytworów walcowanych jest tutaj bardzo duże.

Eksport ten, kierowany w głównej mierze przez Gdynię stanowi zasadniczy ładunek linii regularnych polskich. Jest on głównym artykułem masowym, który nie korzysta z usług statków żeglugi nieregularnej. Z tej przyczyny stanowi eksport wytworów walcowanych podstawowy ładunek niemal wszystkich linii regularnych obsługujących bezpośrednio port gdyniński.

Porty zagraniczne, obsługiwane przez linie polskie — więc porty Ameryki Południowej, Morza Śródziemnego, Holandii, Szwecji, Finlandii i krajów bałtyckich odebrały w roku 1937 w sumie 100.667 ton wyrobów walcowanych i dalszej obróbki bez rur. Cyfra ta wystarcza by wskazać, jak ogromne znaczenie dla linii regularnych polskich posiada eksport tych wyrobów.

Należy jednak jeszcze zaznaczyć, że frachty morskie płacone są w cenie towaru przez zagranicznego dostawcę, że więc przewóz tego towaru polskimi statkami stanowi aktywny czynnik naszego bilansu handlowego.

\* \* \*

## VII. Udział »Wspólnoty Interesów« w eksporcie wytworów walcowanych.

Udział »Wspólnoty Interesów« w eksporcie wytworów walcowanych w roku 1937 przedstawia tablica niżej podana:

Tablica 6.

Udział »Wspólnoty Interesów« w wywozie wytworów walcowanych i dalszej obróbki z Polski w roku 1937.

	Polska	Wspólnota Interesów	%
	t o n y		
Półwyroby . . . . .	6.001	3.064	51,06
Żelazo prętowe . . . . .	65.216	47.271	72,48
„ uniwersalne . . . . .	2.387	—	—
„ kształtowe . . . . .	16.575	7.846	47,33
„ taśmowe . . . . .	3.572	2.649	74,16
Walcówka . . . . .	13.733	5.993	43,64
Szyny kolejowe . . . . .	54.533	23.317	42,76
Akcesoria kolejowe . . . . .	5.039	1.531	30,38
Blacha gruba . . . . .	15.082	5.796	38,43
„ średnia . . . . .	1.041	126	12,10
„ cienka i prądnicowa . . . . .	18.089	14.361	79,39
„ ocynkowana . . . . .	3.703	3.294	78,96
Wyroby dalszej obróbki (bez rur) . . . . .	9.320	3.275	35,14
Razem . . . . .	214.291	118.523	55,31

Należy tutaj nadmienić, że w stosunku do produkcji wykazuje »Wspólnota Interesów« najwyższy odsetek eksportu spośród wszystkich hut polskich. Ten stan rzeczy ilustruje niżej podane zestawienie:

Tablica 7.

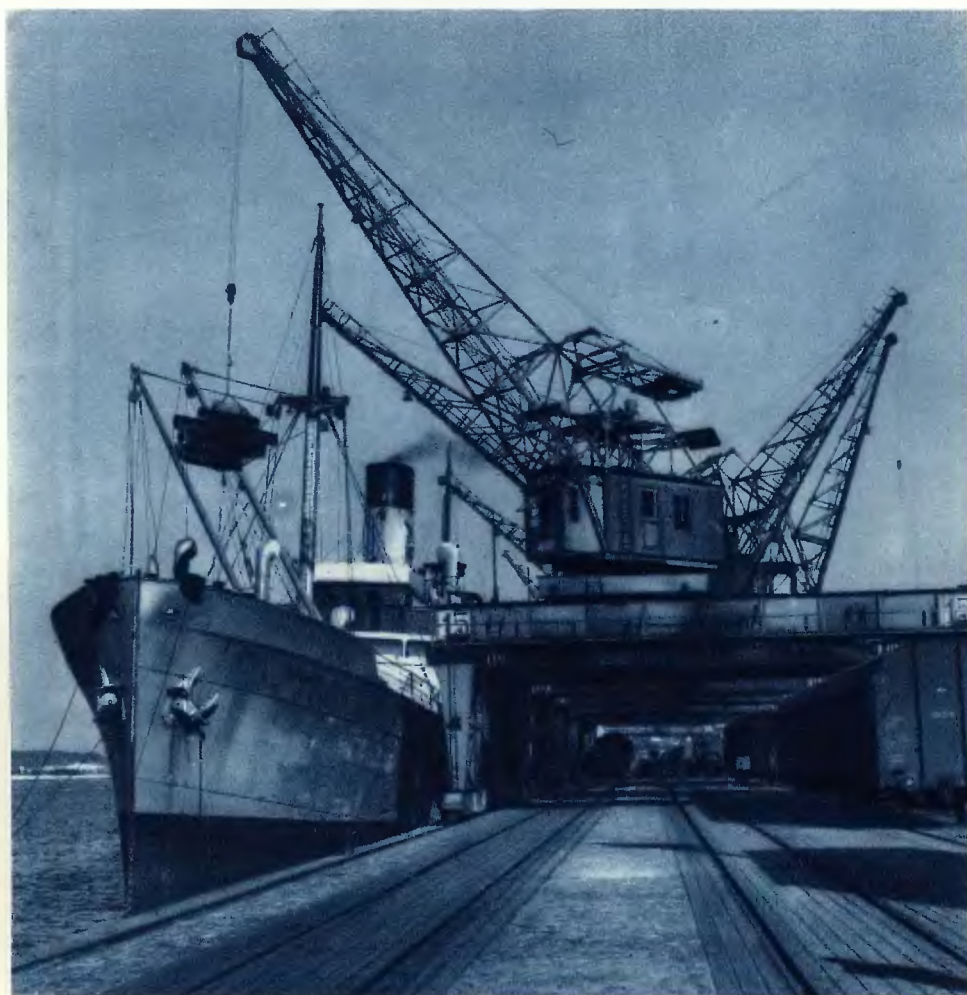
Stosunek eksportu do produkcji wytworów walcowanych i dalszej obróbki (bez rur) w hutnictwie polskim i »Wspólnocie Interesów« w roku 1937.

	Udział w produkcji %	Udział w eksporcie %
»Wspólnota Interesów« . . .	39,46	54,66
Pozostałe przedsiębiorstwa hutnicze . . . . .	60,54	45,34
Razem Polska	100,00	100,00

Eksport wytworów walcowanych i dalszej obróbki (bez rur) stanowił 24,04% produkcji »Wspólnoty Interesów« w tych wytworach. Dla pozostałych przedsiębiorstw hutniczych odsetek ten wynosił 13,26%.

Ten stan rzeczy posiada przede wszystkim uzasadnienie historyczne. »Wspólnota Interesów« przez szereg lat uczestniczyła w eksporcie polskim wyższym, niż obecnie udziałem. Mowa tutaj o pionierskim, pierwszym okresie eksportu hutniczego. Pozostałe przedsiębiorstwa hutnicze przystąpiły do eksportu bądź później, bądź też w późniejszym okresie eksport swój rozszerzyły.

*Andrzej Jałowiecki*



Gdynia. Przeładunek.





Sortowanie rur stalowych w hucie »Batory« przed wysyłką do Argentyny.

Istniejące na terenie kraju wytwórnie rur stalowych posiadają zdolność wytwórczą przekraczającą zapotrzebowanie wewnętrznego rynku. Zjawisko to jest szczególnie silne w zakresie rur stalowych bez szwu oraz w zakresie rur wiertniczych, stanowiących trzon produkcji rurowni »Wspólnoty Interesów«, a to rurowni w hucie »Laura« i rurowni w hucie »Batory«.

Stąd też zagadnienie eksportu rur stalowych było dla całego hutnictwa, dla »Wspólnoty Interesów« zaś w szczególności zawsze zagadnieniem pierwszorzędnego znaczenia.

W okresie trwania międzynarodowego Kartelu Rurowego, tj. w latach 1925—1935 zagadnienie eksportu rur stalowych nie nastroczało istotnych trudności organizacyjnych. Rurownie

»Wspólnoty Interesów« brały udział w dwóch grupach tego kartelu.

Rury stalowe kotłowe i gazowe o średnicy do 165 mm należały, łącznie z rurami eksportowanymi przez pozostałe rurownie krajowe do grupy osobnej, zorganizowanej na terenie kraju w Biurze Sprzedaży Polskich Walcowni Rur.

Huta »Batory« ze swymi rurami wiertniczymi wszelkich dymensyj do 550 mm, rurami pompowymi i przewodowymi tworzyła grupę osobną.

O ile w okresie istnienia Międzynarodowego Kartelu Rurowego wytwory sprzedawane za pośrednictwem Biura Sprzedaży Polskich Walcowni Rur docierały do odbiorców na poszczególnych rynkach za pośrednictwem własnej organizacji przedstawicielskiej tej firmy, o tyle rury huty »Batory« wykorzystywały w tym czasie organizację akwizycyjną przemysłu rurowego niemieckiego.

Z tych względów z chwilą rozwiązania się Międzynarodowego Kartelu Rur eksport obu rurowni znalazł się w zupełnie odmiennej sytuacji organizacyjnej.

Jakkolwiek silny spadek cen dotknął w równej niemal mierze wytwory obu rurowni, to jednak rury huty »Laura« korzystały z rozwiniętej organizacji akwizycyjnej Biura Sprzedaży Polskich Walcowni Rur, wspomaganą przez sieć przedstawicielską firmy Polski Eksport Żelaza. Zbyt wytwórczości rur huty »Batory« miał do pokonania, poza trudnościami cennikowymi, dodatkowe trudności organizacyjne.

Lata 1935—1937 były okresem rozbudowy aparatu akwizycyjnego dla rur wiertniczych. Rezultatem prac podjętych w tym kierunku jest rozbudowana sieć placówek przedstawicielskich na głównych rynkach zbytu rur wiertniczych, zapewniająca bezpośrednią i stałą obsługę handlową tych rynków.

Jeżeli pomimo coraz sprawniejszego działania tej organizacji, eksport rur wiertniczych, przewodowych i pompowych w latach 1935—1937 wykazywał stały, choć powolny spadek, to wpłynęły na to w pierwszym okresie względy cennikowe, w drugim zaś wzrost zbytu krajowego, który po okresie kryzysu zaczął wyczerpywać w wyższym niż dotychczas stopniu zdolność produkcyjną rurowni huty »Batory«. Eksport rur tej huty kształtował się w latach 1935—1937 jak następuje:

Tablica 1.  
Eksport rur stalowych wiertniczych, pompowych przewodowych i innych huty »Batory« w latach 1935—1937. Tony.

	1935	1936	1937
Rury wiertnicze . . . . .	5.043	7.964	10.363
„ przewodowe . . . . .	814	2.790	287
„ pompowe . . . . .	3.382	1.069	255
„ inne . . . . .	5.582	751	236
Razem . . . . .	14.821	12.574	11.141

Na podkreślenie zasługuje, że pomimo spadku eksportu rur huty »Batory«, w ciągu ostatnich trzech lat rozwijał się stale i w tempie szybkim eksport rur wiertniczych.

Rozwój zbytu rur huty »Laura«, dokonywany za pośrednictwem Biura Sprzedaży Polskich Walcowni Rur kształtował się w ciągu lat 1935—1937 jak następuje:

Tablica 2.  
Eksport rur stalowych huty »Laura« (kotłowe i gazowe) w latach 1936—1937 w tonach.

Rok 1936	Rok 1937
Ton 4.382,6	Ton 5.658,5

Zmiany, jakie nastąpiły w kierunkowości eksportu rur stalowych określić można, jako współzależne do zmian, jakie nastąpiły w kierunkowości eksportu wytworów walcowanych. Charakteryzuje je na ogół zwiększenie liczby obsługiwanych rynków i wzrost znaczenia eksportu przez Gdynię na rynki zamorskie.

Szczególnego podkreślenia wymaga tutaj zmiana w zakresie dróg transportu rur eksportowanych. O ile w latach trwania Kartelu Międzynarodowego eksport zamorski kierowany był w znacznej mierze przez porty niemieckie o tyle praca lat 1935—1937 doprowadziła do skoncentrowania eksportu morskiego przede wszystkim przez port w Gdyni, dla którego przeładunek i przewóz rur nabrał w latach ostatnich poważnego znaczenia.

Po trzech latach trwania wolnej konkurencji na rynku międzynarodowym rozpoczęte zostały wiosną bieżącego roku rozmowy nad doprowadzeniem do zawiązania Międzynarodowego Kartelu. W tym celu powstała w roku 1937 Komisja Cennikowa, w skład której wchodził dawniejszy partnerzy Międzynarodowego Kartelu Rur. Eksport polski do Komisji tej nie wszedł i w pracach jej nie brał udziału.



Z chwilą osłabienia koniunktury w drugiej połowie ubiegłego roku nastąpił ponowny spadek cen rur, którego wspomniana Komisja zahamować nie zdołała.

W tej sytuacji rozpoczęły się rozmowy nad utworzeniem międzynarodowej organizacji bardziej zwartej, niż dotychczas działająca Komisja Cennikowa. Rozmowy te doprowadziły w kwietniu br. do zawarcia 6-miesięcznego prowizorium, w skład którego weszła i grupa polska. Prowizorium to jest pierwszym krokiem do ostatecznego utworzenia międzynarodowej organizacji.

Jakkolwiek trzyletni okres bezkartelowy przyniósł niewątpliwie straty cennikowe, które przemysł polski odczuł bardzo boleśnie, to jednak przyniósł on i pozytywny rezultat: w czasie tego okresu rozbudowała się i okrzepła własna organizacja akwizycyjna zarówno Biura Sprzedaży Polskich Walcowni Rur, jak i »Wspólnoty Interesów« (w zakresie rur huty »Batory«). Rozrost i okrzepnięcie tej organizacji pozwala polskiemu eksportowi rur wchodzić w układy międzynarodowe w oparciu o silny aparat akwizycyjny, bez obaw, by rozpadnięcie się organizacji międzynarodowej mogło eksport ten zostawić bez organizacji handlowej.

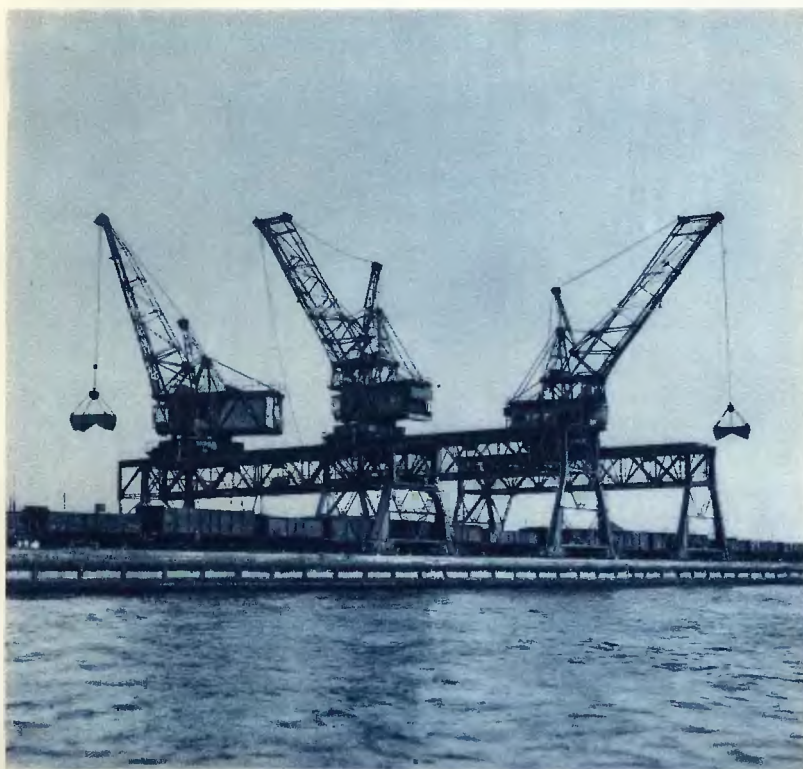
Ten pozytywny rezultat trzech lat ciężkich ofiar okresu bezkartelowego będzie miał niewątpliwie bardzo dodatni wpływ na przyszłość rozwoju eksportu polskich rur stalowych.

*RED.*



Ładowanie rur stalowych (wytw. huty »Batory«) na statek w Gdyni.

## G D Y N I A J A K O R Y N E K I N W E S T Y C Y J N Y DLA KRAJOWEGO PRZEMYSŁU URZĄDZEŃ PRZEŁADOWCZYCH



Ryc. 1. Mostowe żurawie chwytakowe (Progress) na Nabrzeżu Śląskim w Gdyni.

Obliczenia obrotów Gdyni za rok 1937 wykazały rekordową cyfrę. Obroty te wyniosły ogółem 9,147.270 ton, tj. o 16,1% więcej od obrotów uzyskanych w roku 1936. Cyfra wyżej podana obejmuje 9.006.236 ton w obrocie zamorskim łącznie z tranzytem, 22.236 ton w obrocie przybrzeżnym oraz 118.858 ton w obrocie wodnym z wnętrzem kraju.

Wobec takiego wzrostu obrotów musi i zdolność przeładunkowa portu jak również i długość nabrzeży oddawana do eksploatacji stale wzrastać, jeśli port gdyński ma się utrzymać na poziomie, odpowiadającym potrzebom gospodarczym kraju. W chwili obecnej Gdynia posiada nabrzeża takie, jak czechosłowackie, rumuńskie, wilsonowskie, które nie są jeszcze zaopatrzone w urządzenia nabrzeżne. Nabrzeża te należy kompletnie zainwestować, tak co do dojazdów, jak magazynów

i urządzeń przeładunkowych. Ponadto na nabrzeżach już zagospodarowanych ilość urządzeń przeładunkowych jest niewystarczająca.

Jak dalece istniejące urządzenia przeładunkowe są intensywnie eksploatowane, świadczy fakt, że w roku ubiegłym w okresie największego nasilenia przeładunku było wykorzystanych 92% stanu urządzeń dźwigowych. Świadczy to o braku jakichkolwiek rezerw, tak koniecznych dla właściwej obsługi statków.

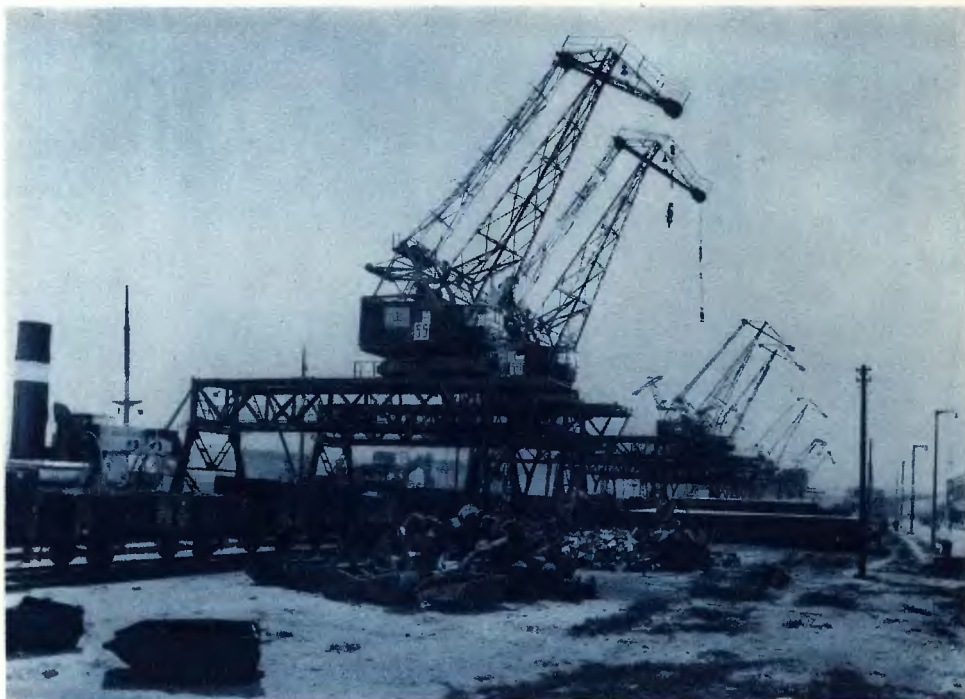
Na jedno urządzenie przeładunkowe portowe przypada obecnie ok. 100.500 ton towarów, gdy równocześnie w Hamburgu odpowiednia cyfra wynosi 15.000, a w Rotterdamie 54.000. (Patrz Inż. J. Brach »Nowsze urządzenia przeładunkowe w portach morskich«).

Jeżeli do tego wziąć pod uwagę, że magazyny posługują się wewnątrz prymitywnymi urządzeniami transportowymi, a urządzenia zmechanizowane należą w nich do rzadkości, to uzyska się całkowity obraz, jak wielki jest gdyński rynek inwestycyjny dla krajowego przemysłu urządzeń transportowych w zakresie samego tylko portu.

Nie sposób pominąć inwestycji, jakie w najbliższej przyszłości muszą być dokonane w tworzącym się w Gdyni przemyśle okrętowym, chcąc dać całokształt zagadnień i możliwości, jakie stoją przed krajowym przemysłem urządzeń przeładunkowych.

Rozpatrując bliżej rodzaj przeładunku w obrotach w Gdyni, widzi się, obok materiałów masowych, wzrost przeładunków drobnicy i to drobnicy bardzo wartościowej, która dotychczas przeładowywana była w porcie gdańskim. Tak nabrzeża, jak i urządzenia przeładunkowe w Gdyni musiały





Ryc. 2. Mostowe żurawie chwytakowe do złomu na Nabrzeżu Holenderskim w Gdyni.

się w miarę rozwoju portu wydzielić specjalnie dla pewnych przeładunków, nadając nabrzeżom swoisty charakter.

Z przedsiębiorstw krajowych, które dotychczas obsługiwały port gdyński przez wykonywanie urządzeń dźwigowych, należy wymienić: »W. I.« (»Huta Zgoda«) i Ostrowieckie Zakłady jako dostawców głównych oraz firmę Rudzki, Zieleniewski i Rybnicką Fabrykę Maszyn w małym zakresie.

Dominujący udział w inwestycjach urządzeń przeładowniczych w Gdyni wzięła »Huta Zgoda« »Wspólnoty Interesów«, jako na ówczesne czasy jedyna w Polsce firma, która posiadała tradycje i potrzebne doświadczenia w budowie urządzeń w tej dziedzinie (Patrz »W. I.« nr 1).

Zwłaszcza urządzenia dla ruchu najbardziej ciężkiego były wykonane przez »Hutę Zgoda«, jako jedyną spośród krajowych fabryk.

W ten sposób zostały wyposażone w urządzenia dźwigowe nabrzeża dla przeładunku masowego rudy, węgla, złomu. Są to pierwsze i najstarsze w Gdyni mosty przeładunkowe 80 i 40 m rozpiętości z wózkami chwytakowymi, pojemności 2,5 do 4 m<sup>3</sup>, dostarczone Urzędowi Morskiemu, lub też żurawie mostowe dla przeładunku węgla z chwytakami pojemności do 4 m<sup>3</sup>, dostarczone dla spółek »Giesche«, »Progress« i »Elibor«.

Ryc. 5 przedstawia ostatnio dostarczony dźwig, który jednoczy w sobie wiele zalet technicznych i jest wykonany, jak wszystkie inne dźwigi »Huty Zgoda«, zbudowane po r. 1933, wyłącznie na podstawie konstrukcji własnych. Ta samodzielna praca »Huty Zgoda« daje świadectwo, że przemysł krajowy w tej dziedzinie urządzeń może doskonale obsłużyć rynek gdyński, dając urządzenia przeładownicze najnowszej konstrukcji, mogące sprostać najcięższym warunkom pracy i że jest w zupełności przygotowany do wzięcia udziału w inwestycjach drugiego portu polskiego, tj. Gdańskiego, stając jako równorzędny w konkurencji z firmami zagranicznymi.



Ryc. 3. Portalowy żuraw drobnicowy, chłodniowy na Nabrzeżu Polskim w Gdyni.

Wzrost importu złomu spowodował, że Urząd Morski zdecydował specjalnie przystosować do tego celu jedno nabrzeże (holenderskie) — ryc. 2 i tu powierzył dostawę dźwigów złomowych 3/5 ton w ilości 8 sztuk »Hucie Zgoda«, która z powierzonego zadania wywiązała się ku zupełnemu zadowoleniu Urzędu Morskiego, o czym świadczy powierzenie jej wykonania trzech dalszych jednostek tego samego typu na nabrzeżu czechosłowackim w strefie wolnocłowej. Zaznaczyć należy, że przez utworzenie strefy wolnocłowej Gdynia zwiększyła cyfrę ładunków tranzytowych zwłaszcza dla obsługi Czechosłowacji, która ostatnio coraz bardziej posługuje się portem gdyńskim.

Równocześnie i w przeładunku drobnicy spotykamy w Gdyni urządzenia dźwigowe, przodujące pod względem konstrukcyjnym, dostarczone przez »H. Zgoda«, czy to weźmiemy wysokie dźwigi przy chłodni eksportowej ryc. 3, czy też dźwigi na nabrzeżu rumuńskim w strefie wolnocłowej (ryc. 6).

Szczegóły techniczne dźwigów, dawniej zainstalowanych znajdzie czytelnik wyczerpująco ujęte w artykułach »Przegląd Techniczny« tom 44, zesz. nr 41, inż. Ignacy Brach »O niektórych nowoczesnych konstrukcjach





Ryc. 4. Mostowy żuraw chwytałowy (Elabor) na Nabrzeżu Śląskim w Gdyni.

urządzeń dźwigowych wykonanych w Polsce» oraz w tymże czasopiśmie z roku 1931, zesz. 25 do 26, inż. B. Rzeszotarski, »Niekóre dźwigi przeładunkowe w porcie gdyńskim«.

Równolegle i przemysł elektrotechniczny krajowy wchodzi systematycznie na rynek w zakresie urządzeń przeładunkowych, dając silniki i aparaty elektryczne, które zdołały w zupełności sprostać postawionym im wymaganiom i wykazały nienaganne działanie w tak ciężkich warunkach pracy.

**WYKAZ DŹWIGÓW DOSTARCZONYCH PRZEZ »HUTĘ ZGODĄ«  
DLA PORTU W GDYNI.**

Rok	Ilość	Typ dźwigu	Nośność w tonach
1926	2	most przeładunkowy	6,0
1930	4	dźwig drobnicowy wypadowy	1,5
1930	2	dźwig drobnicowy wypadowy	3,0
1930	1	most przeładunkowy	11,5
1930	3	dźwig wypadowy bramowy	7,5
1931	1	most przeładunkowy	11,5
1931	1	dźwig wypadowy bramowy	7,5
1934	4	dźwig wypadowy bramowy	3/5
1936	2	dźwig drobnic. wypadowy bramowy	1,5
1936	4	dźwig wypadowy bramowy	3/5
1936	1	dźwig wypadowy bramowy	7,5
1937	3	dźwig drobnicowy półbramowy	3,0
1938	3	dźwig wypadowy bramowy	3/5



Ryc. 5. Mostowy żuraw chwytny »Progress III«. Nabrzeże Śląskie.

Zaznaczyć należy, że w roku bieżącym rozpoczęła »Huta Zgoda« budowę 5-ciu dźwigów portalowych, chwytnych 7 tonowych dla Rady Portu w Gdańsku.

Zamówienie na powyższe dźwigi zostało udzielone »Hucie Zgoda« po przetargu, gdzie przemysł polski musiał stoczyć ciężką walkę z konkurencją przemysłu niemieckiego, reprezentowanego przez firmy na rynku dźwigów najbardziej znane. I tutaj, na terenie konkurencji międzynarodowej »Huta Zgoda« wyszła zwycięsko, co wskazuje, że poziom konstrukcji i wykonanie dźwigów w krajowych zakładach stanął na poziomie czołowych firm światowych.

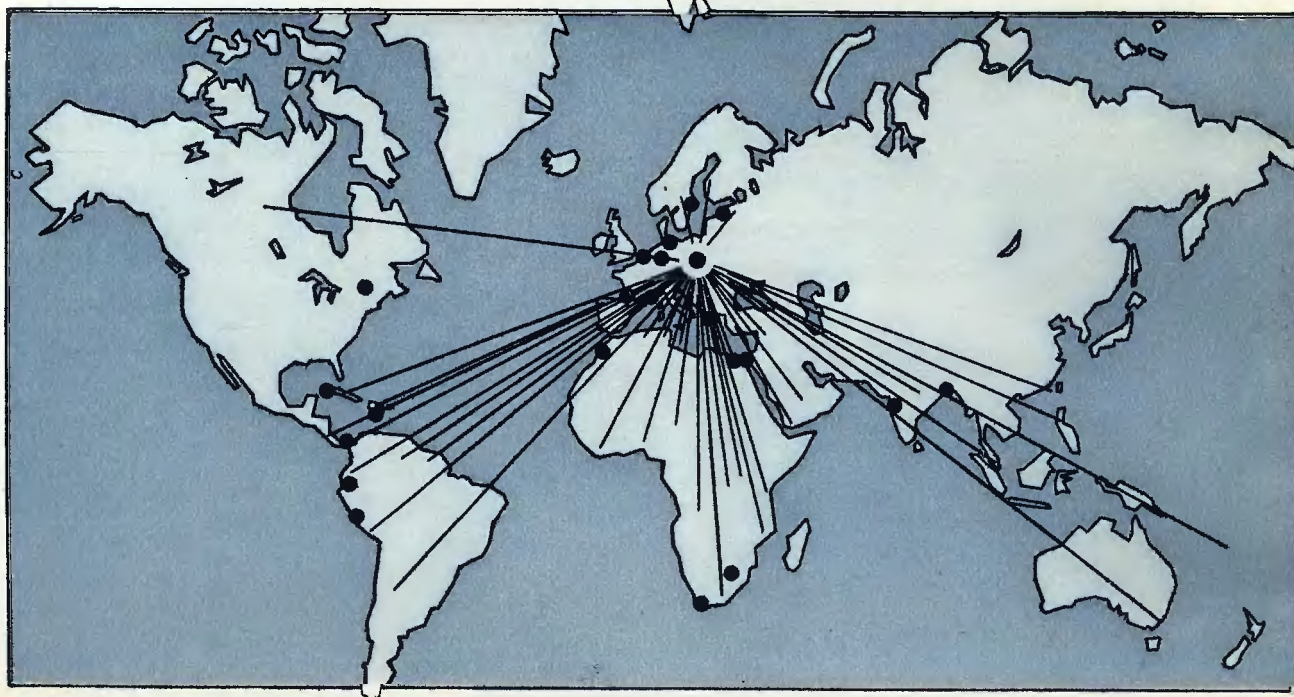
*Inż. Aleksander Pilch*



Ryc. 6. Półportalowe żurawie drobniocowe na Nabrzeżu Rumuńskim w Gdyni.



# E K S P O R T N A C Z Y Ń E M A L I O W A N Y C H



Mapka kierunków eksportu wytworów emaliowanych huty »Silesia« »Wspólnoty Interesów«  
 • = reprezentacje huty »Silesia«

Do niedawna, bo jeszcze parę lat wstecz, polska produkcja naczyń emaliowanych była, jeśli nie decydującym, to jednak ważnym czynnikiem w światowym handlu tym artykułem. Większość krajów zamorskich nie miała własnej produkcji i zapotrzebowanie swe pokrywała importem z Europy i to głównie Niemiec, Polski i Czech. Stan ten rozwijał się korzystnie przez cały powojenny okres i osiągnął — o ile chodzi o cyfry eksportowe, — kulminacyjny punkt w r. 1927. Tendencje autarkiczne w państwach importerskich oraz gwałtowny rozwój produkcji japońskiej i spadek koniunktury względnie obniżenie się cen na artykuły kolonialne przyczyniają się do początkowo powolnego (rok 1928—29), a później gwałtownego (rok 1930—33) spadku obrotów eksportowych w naczyniach emaliowanych.

Eksport europejski, a więc równorzędnie z nim i polski obejmuje niemal że wszystkie państwa świata z wyłączeniem może jedynie Rosji i Japonii. Specjalnie rozwinięty jest do rynków Południowej Ameryki, rynków afrykańskich i Bliskiego Wschodu. Organizacja sprzedaży polega na możliwie bezpośrednim docieraniu do zamorskiego odbiorcy. W poszczególnych zamorskich krajach większe fabryki eksportowe (również i polskie) posiadają własne agentury, które akwirują zamówienia u miejscowych hurtowników, a nawet i większych detalistów.

Powyższa mapka ilustruje organizację sprzedaży należącej do »W. I.« huty »Silesia«, która w czasach dobrej koniunktury była jedną z dominujących pośród europejskich fabryk eksportowych.

Różnorodność krajów importerskich ilustruje mapka z zakresleniem ważniejszych obecnie rynków zbytu huty »Silesia«. Zaznaczyć tu należy, że stan ten w stosunku do okresu przedkryzysowego jest zredukowany, gdyż cały szereg rynków odpadł.

Obroty huty »Silesia« — najwyższe w roku 1927 — wynosiły (eksport zamorski łącznie z eksportem europejskim) ca.:

3.700 ton naczyń gotowych wartości 5.000.000.— franków szwajc. w złocie, co odpowiada zł polsk. 8.500.000.— oraz 1.500 ton naczyń surowych do emaliowania, wartości 1.250.000.— franków szwajc. w złocie, tj. zł polsk. 2.225.000.— czyli łącznie 4.950 ton łącznej wartości zł polsk. 10.725.000.—.

Eksport huty »Silesia« w latach ostatnich ogranicza się do ilości między 500 a 800 ton rocznie. Mimo to, że obecne obroty nie stanowią w bilansie państwowym pozycji ważniejszej, podtrzymywanie i dążenie do zwiększenia eksportu jest wskazane, gdyż liczyć się należy — że jeśli nie w najbliższej przyszłości, — to w każdym razie z biegiem czasu, część czynników hamujących międzynarodowe obroty w naczyniach emaliowanych, odpadnie. Chodzi tu o utrudnienia dewizowe, zbyt wysoką ochronę celną w poszczególnych krajach, a wreszcie w bardzo szerokim zakresie stosowane premiowanie eksportu w krajach konkurencyjnych. Przy jakim takim usanowaniu warunków eksportowych polska produkcja może liczyć w przyszłości na polepszenie się możliwości wywozu.

Wywóz naczyń emaliowanych z ogólnego punktu widzenia jest o tyle bardziej dla gospodarstwa krajowego wartościowy, że koszt produkcji obejmuje więcej niż w połowie płace robotnicze.

*Dr Edward Wiślicki*



Ładowanie towaru eksportowego do wagonów w hucie »Silesia«.



## EKSPORT POLSKIEGO WĘGLA OKRĘTOWEGO (BUNKRU)



Bunkrowiec »Progress I«.

Jakkolwiek odsetek motorowców wśród statków budowanych w ostatnich czasach z roku na rok wzrasta, to jednak znaczną przewagę liczebną zachowują i prawdopodobnie jeszcze przez długi czas zachowywać będą statki parowe, posiadające kotły opalane węglem.

Węgiel okrętowy, czyli tzw. bunker jest dla eksporterów pozycją interesującą ze względu na duże ilości wchodzące w grę, dochodzące do 1.500 t. i więcej, zabieranych na potrzeby własne przez duże statki płynące na dalekie odległości np. do Ameryki Południowej.

Są trzy rodzaje bunkru — tzw. obowiązkowy — dla statków zabierających ładunek węgla, towarowy — dla statków zabierających ładunek innego towaru, wreszcie — specjalny dla statków

przychodzących do danego portu specjalnie i wyłącznie po bunker.

Celem zachęcenia statków do zaopatrywania się w bunker udziela się specjalne bonifikaty przy bunkrze towarowym, zaś statki zawijające po bunker specjalny korzystają ponadto z różnych przywilejów: nie ponoszą pewnych opłat portowych itd.

O ten łakomy kąsek toczy się walka nie tylko między poszczególnymi eksporterami, ale i poszczególnymi portami. Toteż geograficzne położenie danego portu ma pierwszorzędne znaczenie z tego punktu widzenia.

Jedną z największych stacyj bunkrowych jest Rotterdam, właśnie dzięki swej nader szczęśliwej sytuacji geograficznej. Leży on na wielkim szlaku handlowym morskim i zaopatruje tysiące statków w węgiel okrętowy pochodzenia brytyjskiego, niemieckiego i holenderskiego.

Nasze oba porty — Gdynia i Gdańsk — znajdują się pod tym względem w nierównie gorszej sytuacji. Położone na Bałtyku z dala od wielkich międzynarodowych szlaków morskich mają zbyt małą siłę atrakcyjną dla statków nie przepływających w pobliżu do portów bałtyckich, rosyjskich, czy finlandzkich.

Dlatego też do ostatnich czasów węgiel polski był prawie wyłącznie dostarczany na tzw. bunker obowiązkowy dla statków zabierających ładunek węgla.

Zagadnienie to, zawsze o dużej doniosłości, nabrało szczególnej wagi z chwilą podpisania układu węglowego polsko-brytyjskiego, a zatem poczynając od 1 stycznia 1936 r.

Zgodnie bowiem z warunkami tego układu eksport węgla bunkrowego nie jest zaliczany na kwotę polsko-brytyjską, a więc jest wolny. Toteż daje on jedyną niemal możliwość swobodnej ekspansji węgla polskiego na rynkach zamorskich.

Z dniem 1 stycznia 1936 r. wspólnicy »Progressu« założyli w Gdyni własną firmę maklerską »M. E. W.« — Morski Eksport Węgla Sp. z o. o. Firma ta prócz maklerki prowadzi sprzedaż węgla bunkrowego. Sprzedaż ta rozwija się pomyślnie.

Wynosiła ona:

	1936 ton	1937 ton
bunker eksportowy . . . . .	53.193	122.572
bunker przybrzeżny . . . . .	7.002	8.431
Ogółem . . . . .	60.195	131.003

W szczególności pomyślnie rozwija się sprzedaż bunkru specjalnego. W roku 1937 zabunkrowano 63 statki specjalnie przybyłe do Gdyni po bunker.

Eksport polskiego węgla bunkrowego kształtował się, jak następuje:

**BUNKER GDYNIA/GDAŃSK**  
w tys. ton

Rok	Polska t	»W. I.« t	%
1927	231	48	20,1
1929	721	102	14,1
1931	804	164	20,4
1933	317	39	12,3
1935	582	35	6,—
1937	1.204	148	12,3

Rozwój bunkru odbywa się mniej więcej równolegle do rozwoju eksportu węgla ładunkowego. Abstrahując od roku 1926, gdy wskutek strajku angielskiego górników skoczył on bardzo wysoko (Polska 967 tys. t. »W. I.« — 252 tys. t.) wzrastał on stopniowo aż do roku 1930, gdy osiągnął poważną cyfrę 949 tys. t. dla Polski i 154 tys. t. dla »W. I.« W roku 1931 nastąpiło załamanie, które w miarę pogłębiania się powszechnego kryzysu gospodarczego coraz bardziej się potęgowało. Był to okres, gdy ruch statków do tego stopnia zmalał, że we wszystkich portach świata, nie wyłączając Gdyni potworzyły się cmentarzyska tonażu morskiego stojącego bezczynnie i rdzewiejącego w oczekiwaniu na rozbicie na złom.

Lekka poprawa sytuacji nastąpiła w roku 1933, po czym ilość eksportowanego bunkru wzrastała stale, ale stosunkowo powoli aż do roku 1936. Dopiero rok 1937 przyniósł duży skok wzwyż. Był on spowodowany znacznym wzrostem zapotrzebowania na węgiel bunkrowy przy jednoczesnym braku węgla angielskiego.

Ofiary jakie polski przemysł węglowy ponosił w postaci ustalania wyjątkowo niskich cen na bunker były do tego czasu stosunkowo mało skuteczne m. i. z powodu braku odpowiednich urządzeń do bunkrowania.

Ładowanie bunkru odbywało się w Gdyni w sposób prymitywny: węgiel ładowano z barek do luk bunkrowych na statkach kosztami, co zabierało bardzo dużo czasu i było nader kosztowne.



Taśmowiec wybudowany przez Urząd Morski specjalnie do bunkrowania okazał się niepraktyczny i do właściwego swego celu nie jest używany.

Po wejściu w życie układu węglowego polsko-brytyjskiego próbowano stworzyć ogólnopolską organizację sprzedaży węgla bunkrowego, jednakże rokowania w tej sprawie rozbiły się wskutek niemożności uzgodnienia sprzecznych interesów poszczególnych koncernów węglowych i kopalń.

Natomiast od szeregu lat pod auspicjami Polskiej Konwencji Węglowej istnieją związki dostawców górnośląskiego węgla bunkrowego w Gdyni i Gdańsku, mające za zadanie przestrzeganie cen i warunków sprzedaży, ustalanych przez Konwencję.

Niedojście do skutku porozumienia co do powołania do życia ogólnej organizacji bunkrowej zmusiło największe koncerny węglowe górnośląskie do podjęcia na własną rękę inicjatywy zmierzającej ku polepszeniu warunków bunkrowania węgla polskiego, a to celem utrzymania i przekroczenia pomyślnych wyników roku 1937.

Firmy Gdyńskie Polskarob, Skarbopol oraz M. E. W. Morski Eksport Węgla — organizacja sprzedaży węgla bunkrowego »Progressu«, a zatem i »W. I.« nabyły specjalne statki bunkrowce, zaopatrzone w urządzenia do bunkrowania na wodzie.

Bunkrowiec »Progress I«, którego poświęcenie odbyło się dnia 30 kwietnia br. jest statkiem o pojemności 600 t. w ładowni i ładującym węgiel za pomocą taśmy łopatkowej. Jego zdolność załadowcza wynosi 250 t. na godzinę, załoga składa się z 8 ludzi.

Należy się spodziewać, że te bunkrowce spełnią swe zadanie i usprawnią pokładane w nich nadzieje: przyczynią się waleń do zwiększenia tak ważnej pozycji w eksporcie węgla polskiego, jaką jest węgiel bunkrowy.

*Inż. Chmielikowski*





Chwytnak wieloszpłonowy »Skorpion«  
wykonany przez »Hutę Zgoda«.

Niezmiernie duże ilości materiałów sypkich jak węgiel, koks, ruda i inne, jakie w dobie obecnej przemysł i życie gospodarcze codziennie zużywa, wymagają coraz bardziej sprawnie działających urządzeń, aby skrócić czas załadunku wzgl. wyładunku tych mas i tym samym zaoszczędzić czas i miejsce dla postoju wagonów względnie okrętów.

Toteż w portach, na placach składowych hut, koksowni, wielkich elektrowni itp. spotkać się można z urządzeniami wyposażonymi w chwytaki różnego typu do masowego przeładunku materiałów. Prawie dla każdego materiału posiadamy obecnie już chwytaki o budowie najwłaściwszej, przystosowanej do charakterystyki danego materiału.

Równolegle z budową urządzeń transportowych »Huta Zgoda« »Wspólnoty Interesów« buduje chwytaki i jest pierwszą w kraju firmą, która ten dział produkcji podjęła i skutecznie rozwinięła.

Przedmiotem normalnej naszej produkcji są chwytaki dwuszcękowe, które wykonuje się dla pojemności od 0,5 do 4 m<sup>3</sup> i więcej. Chwytaki dwuszcękowe posiadają łupiny wykonane z blachy stalowej, z ostrzami ze stali twardej lub specjalnej, głowice lekkie, a środek ciężkości utrzymany nisko, wskutek czego chwytak trzyma się dobrze na materiale w czasie czerpania. Zdolność wkoppywania się w materiał jest szczególnie korzystna, a zatem i stopień napełnienia jak największy. Chwytaki są produkowane bądź całkowicie spawane, bądź nitowane.

Dla materiałów trudnych do nabierania, jak złom, rudy w grubych kawałkach, surówka, wióry żelazne itp. zbudowano chwytak wieloszpłonowy »Skorpion«, przy pomocy którego udało się uzyskać większą wydajność i niższe koszty przeładunku. Chwytnak wieloszpłonowy łatwiej wkopuje się w materiał. Nie ma tego zjawiska, jakie zachodzi przy czerpaniu chwytakiem dwuszcękowym, przy którym szczęki ślizgają się po materiale, o ile chwytak nie posiada dostatecznie dużego ciężaru własnego. Stosunek ciężaru użytecznego do ciężaru własnego jest znacznie korzystniejszy w chwytakach wieloszpłonowych.

Czerpanie materiału odbywa się spokojnie, szpony z łatwością podrywają materiał, nie potrzeba chwytaka »zrzucić«, jak to bywa przy stosowaniu chwytaków dwuszcękowych. Ponadto zauważyć należy, że chwytak dwuszcękowy w chwili zamykania, o ile znajdzie się jakiś gruby, twardy kawałek pomiędzy ostrzami szczęk, jest narażony na działanie sił znacznie przekraczających siły normalne, po czym materiał, raptownie skruszony pomiędzy szczękami, powoduje opadnięcie chwytaka i wstrząs żórawia. Tego zjawiska nie ma w chwytaku wieloszpłonowym. Chwytaki wieloszpłonne są wykonywane w naszych zakładach, w konstrukcji spawanej, z łapami lub też z łupinami, zależnie do jakiego celu mają służyć.

Do obsługi tych chwytaków nadaje się zwykła dźwigarka chwytakowa dwubębnowa. Poza tym typem chwytaków dwulinowych »Huta Zgoda« wykonuje chwytaki wieloszpłonne jednolinowe, oraz jednolinowe motorowe, którymi można pracować zwykłą dźwigarką dźwigów drobnicowych, zawieszając je na haku.

*Inż. A. Pilch*





Stocznia Gdynia jest na terenie Gdyni jednym z najstarszych przedsiębiorstw przemysłowych. Powstanie tego Zakładu jako drobnego warsztatu reparacyjnego datuje się już od roku 1924. W roku 1928 Stocznia Gdynia przejęta została przez Stocznie Gdańską w Gdańsku, spółkę akcyjną ze znaczną przewagą kapitału zagranicznego.

W tym czasie Stocznia Gdynia zaopatrzona została w jeden dok o nośności 2.500 ton oraz w dźwig pływający 50 ton nośności, warsztat pływający z własną centralą kompresorów, warsztat mechaniczny, odlewnię, kuźnię i stolarnię. W ramach swoich urządzeń mogła już wykonywać odpowiedzialniejsze naprawy i budować małe jednostki.

Z poważniejszych robót wykonanych dotychczas przez Stocznie Gdynia wymienić należy:

- 1) Przebudowa torpedowca »Mazur« na ćwiczebny okręt artyleryjski dla Marynarki Wojennej.
- 2) Przebudowa 2 lichtug na statki transportowe do min zagrodowych dla Marynarki Wojennej.
- 3) Budowa statku sanitarnego »Samarytanka« dla Urzędu Morskiego.
- 4) Przebudowa okrętu hydrograficznego »Pomorzanin« dla Marynarki Wojennej.
- 5) Budowa kutra dalekomorskiego »Hel III« dla Morskiego Instytutu Rybackiego.
- 6) Budowa trolera »Mewa« dla Marynarki Wojennej.
- 7) Budowa M/s »Pilot IV« dla Urzędu Morskiego.
- 8) Budowa M/s »Pilot V« dla Urzędu Morskiego.

Poza tym Stocznia wykonała cały szereg napraw klasyfikacyjnych kadłubowych i mechanizmów statków do 2.500 ton wyporności oraz wszelkie roboty remontowe związane z konserwacją wszystkich czynnych jednostek Marynarki Wojennej.

Stocznia Gdynia z natury swoich założeń miała z czasem przekształcić się z warsztatu reparacyjnego w prawdziwą stocznie. Pomimo jednak bardzo sprzyjających warunków Stocznia ograniczyła się do utrzymania na terenie Gdyni wyłącznie warsztatu remontowego statków aż do roku 1937, tj. do chwili przejęcia jej przez Wspólnotę Interesów.

»Wspólnota Interesów« przejmując Stocznie zdawała sobie sprawę, że warsztat ten nie może pozostać w ramach swoich dotychczasowych urządzeń i możliwości, lecz wymaga rozbudowy na miarę prawdziwej stoczni, tak, aby odpowiadał istotnym potrzebom szybko rozwijającego się portu i naszej żeglugi. Zrozumiałe jest, że tereny dotychczas zajmowane przez Stocznie w centrum portu nie nadają się zupełnie na powiększenie przedsiębiorstwa do należytych rozmiarów z powodu obudowania nabrzeży i szczupłości miejsca. Z tych względów Stocznia Gdyńska wydzierżawiła nowe tereny nad kanałem przemysłowym po stronie gdyńskiej, powierzchni około 100.000 m<sup>2</sup>.

Celem zabezpieczenia sobie należytej pomocy technicznej, Stocznia Gdyńska związała się odpowiednią umową z jedną z najstarszych stoczní angielskich J. Samuel White w Cowes. Umowa ta przewiduje głos doradczy w planowaniu całości urządzeń, w częściowym uruchamianiu działów w kolejnych etapach rozbudowy, oraz zapewnia dostarczenie rysunków konstrukcyjnych dla mających się budować statków, o ile stocznia sama nie będzie w stanie tych rysunków wykonać. Ponadto umowa przewiduje szkolenie personelu technicznego w stoczni angielskiej.

Teren nowej stoczni, jak już zaznaczono na wstępie, położony jest nad kanałem przemysłowym i przylega do niego swoją stroną północną. Nabrzeże robocze i pochylnie znajdować się będą nad basenem nr 4, naprzeciwko budującej się nowej Stoczni Marynarki Wojennej.

Położenie terenu jest bardzo dogodne ze względu na bliskość centrali elektrycznej Pomorskiej Elektrowni Krajowej Gródek, jak również z punktu widzenia komunikacji kolejowej i kołowej. Bocznica kolejowa posiadać będzie na terenie Stoczni dwa odgałęzienia idące równolegle po obu stronach kadłubowni. Linie tak są przeprowadzone, aby umożliwić jak najdogodniejsze wyładowanie wszelkich materiałów przychodzących na teren Stoczni. Bliskość strefy wolnocłowej przyspieszy niewątpliwie załatwienie wszelkich czynności celnych, związanych z koniecznym niestety w pierwszych latach importem pewnych części wyposażenia maszynowego, nie produkowanego na razie w kraju.



Statek szwedzki w remoncie przeprowadzonym w Stoczni Gdyńskiej.



Teren, jak wykazały wiercenia próbne, nadaje się bardzo dobrze pod budowę ciężkich nawet pochylni, przy uwzględnieniu odpowiedniego wzmocnienia gruntu przez palowanie.

Prace nad rozbudową Stoczni na nowym terenie zostały podzielone na kilka etapów z tym, że w ostatnim etapie czynne mogą być 4 pochylnie o możliwościach równoczesnej budowy 4 statków o długości do 120 m, co odpowiada nośności największego statku około 7.500 tdw; ciężar kadłuba takiego statku wynosić będzie około 3.000 ton. Istnieje również możliwość wykonania piątej pochylni dla statków długości 160 m, tj. ca 12.000 tdw.

Całość warsztatów podzielona została na 3 grupy obejmujące następujące działy:

**1) Dział robót kadłubowych**

pochylnia,  
trasernia szablonów,  
kadłubownia,  
spawalnia,  
rurownia, kuźnia,  
stolarnia.

**2) Dział robót instalacyjno-mechanicznych**

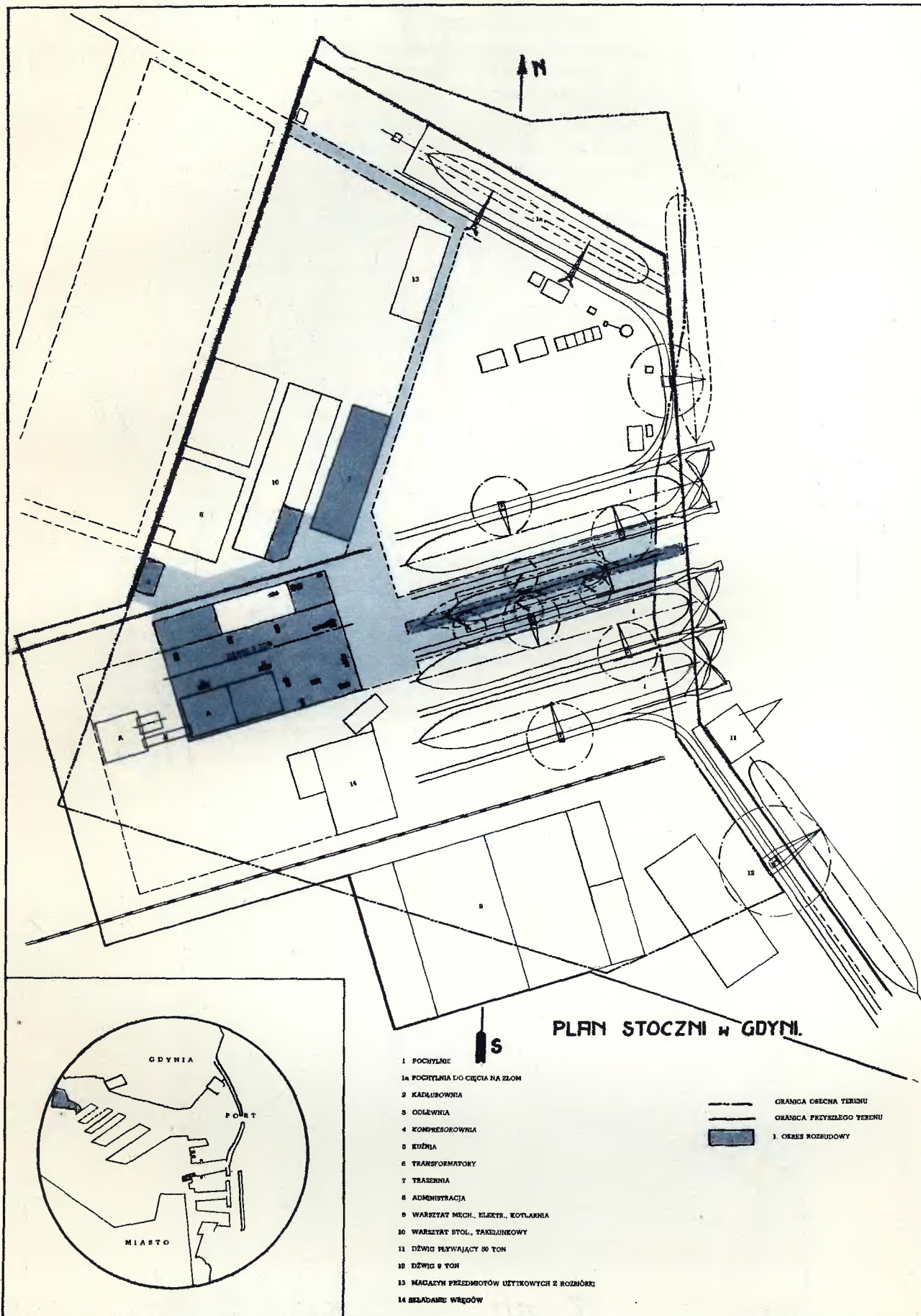
blacharnia i cynkownia,  
warsztaty instalacyjno-mechaniczne i narzędziarnia,  
odlewnia,  
kotlarnia.

**3) Roboty remontowe**

malarnia,  
dźwig pływający,  
takelarnia,  
dok 2.500 ton,  
dok 10.000 ton.

Pochylnie wraz z kadłubownią stanowią najistotniejszą część całego zakładu. Pochylni przewidzianych jest 4, o długościach części nadwodnej 120 m. Do wyposażenia pierwszej uruchomionej pochylni należeć będą 4 maszty, 2 windy i cały system przewodów sprężonego powietrza, koniecznego do nitowania blach i kształtowników, jako też odpowiednia ilość przenośnych ognisk do grzania nitów. Maszty do obsługi pochylni będą konstrukcji żelaznej, kratowej, usztywnione przy pomocy odciągów stalowych. Każdy maszt będzie zaopatrzony w górnej części w wysięgnicę ruchomą (derrick) oraz układ bloków, umożliwiających manewrowanie podnoszonym ciężarem; do podnoszenia ciężarów przewidziana jest z każdej strony pochylni jedna 3-tonowa winda elektryczna, obsługująca przy pomocy systemu lin i bloków w miarę potrzeby poszczególne maszty. Manewrowanie belką odbywać się będzie przy pomocy lin ręcznie. System ten wypróbowany w stoczni J. Samuel White okazał się b. praktyczny i tani. Maszty te przewidziane są jako początkowe wyposażenie pochylni nr 2. Pozostałe 3 pochylnie otrzymają ruchome dźwigi wieżowe o nośności 5 ton i odpowiednim wysięgu.

Trasernia szablonów stanowić będzie halę na pierwszym piętrze budynku, specjalnie do tego celu wybudowanego. Do wyposażenia jej należeć będą lekkie wiertarki do drzewa i piły taśmowe. Zastosowany





będzie system kombinowany, polegający na stosowaniu częściowo szablonów drewnianych, a w większej jeszcze mierze tzw. kijków, albo też w poszczególnych wypadkach naniesienie wymiarów odbywać się będzie bezpośrednio w fraserii blach.

Kadłubownia będzie wyposażona w szereg maszyn do obróbki blach, jak nożyce do cięcia blach i kształtowników, prasy do wyginania belek podkładowych, prasa hydrauliczna do uskokowania blach i wręgów i do wytłaczania większych wycięć w blachach denników, dalej walce do prostowania blach, walce do zwijania i zaginania blach oraz odpowiednia seria wiertarek. Jako urządzenia pomocnicze wymienić należy 2 dźwigi typu »Demag« do transportu blach wewnątrz hali warsztatu kadłubowego. Hala ta będzie wyposażona poza tym w dwa piece do grzania blach poszycia i kształtowników wręgowych, jako też w płyty żeliwne z odpowiednimi otworami, celem formowania zarówno blach, jak i profili.

W dążeniu do obniżenia kosztów, stosuje się w ostatnich czasach w budownictwie okrętowym coraz częściej konstrukcje spawane. W tym celu na nowej stoczni przewidziana jest spawalnia wyposażona w odpowiednią ilość aparatów acetylenowych i przetwornic dla spawania elektrycznego. Tłenu dostarczać będzie samodzielna stacja tlenowa.

Odlewnia pozostanie w dotychczasowym zakresie swoich możliwości, tj. służyć będzie tylko do pilnych robót remontowych.

Kuźnia, rurownia i kotłarnia będą znajdować się w różnych miejscach terenu. Kuźnia wyposażona będzie w młot kompresyjny o babie wagi około 750 kg i takiż mniejszy o wadze baby 300 kg, poza tym w odpowiednie paleniska, wentylatory i kowadła. Do kuźni należeć będzie warsztat pomocniczy, wyposażony w szereg maszyn, zwykle w takich wypadkach stosowanych, jak wiertarki, sztance itd. Rurownia otrzyma maszyny, służące do gięcia rur, pompę do prób szczelności, gwinciarke do rur, wiertarki, walce, paleniska, wentylatory, płyty do krępowania rur itd. Wyposażenie kotłarni zależne będzie od potrzeby i programu robót, jednak ze względu na zaopatrywanie statków w urządzenia kotłowe



S/S »Gdynia« — statek pasażerski w doku Stoczni Gdynińskiej.

wewnątrz kraju, instalacja ograniczy się do najniezbędniejszych urządzeń koniecznych dla montażu i wyposażenia kotłów.

Wszystkie prace, związane z wyposażeniem wewnętrznym okrętu będą wykonywane we własnym zakresie dopiero w następnych etapach rozbudowy Stoczni. W tym celu w przyszłości urządzona będzie specjalna stolarnia odpowiednio wyposażona. Do działu stolarni jako pododdział dołączona będzie modelarnia, której działalność ograniczy się jedynie do wykonywania drobnych modeli w związku z remontami statków.

W działalności Stoczni nie jest przewidziane budowanie maszyn, zarówno głównych jak i pomocniczych. Wobec tego do zakresu warsztatu mechanicznego wejdą jedynie prace mechaniczne, związane z instalacją i montażem maszyn na statkach oraz prace remontowe. Warsztat ten zostanie podzielony na 1 główny i 2 pomocnicze oddziały, rozmieszczone w różnych punktach terenu. W tym celu główna część warsztatów mechanicznych wyposażona będzie jedynie w tokarki do przetwarzania wałów okrętowych, gryzarki, strugarki i inne maszyny, mające zastosowanie przy wszelkiego rodzaju remontach części maszyn okrętowych.

Dalsze warsztaty, tj. warsztat montażu maszyn i warsztat podręczny wyposażenia statku przy nadbrzeżu posiadać będą jedynie maszyny i urządzenia pomocnicze konieczne ze względu na charakter wykonywanych prac instalacyjno-mechanicznych.

W związku z koniecznością wykonywania na statkach szeregu urządzeń wewnętrznych z blach cieńszych niż blachy poszycia, zainstalowany będzie specjalny warsztat, zadaniem którego będzie wyposażenie statku w konieczne przepierzenia, zbiorniki, lekkie rury wentylacyjne itp. roboty blacharskie. Do warsztatu tego należeć będzie również wanna do cynkowania blach i różnych części wymagających zabezpieczenia od rdzewienia.

Dźwig pływający o nośności 50 ton przeznaczony do prac na Stoczni lub poza jej obrębem, który stocznia obecnie posiada, służyć będzie



S/S »Łódź« — statek handlowy w doku Stoczni Gdyńskiej.



do podnoszenia większych ciężarów, montażu maszyn wewnątrz kadłuba. Używany będzie równocześnie do podnoszenia na brzeg yachtów oraz mniejszych jednostek, jak holowników itp. na czas zimowania.

Zadaniem takelarni będzie przygotowanie do montażu całego olinowania i ożaglowania statków, szalup itd., poza tym wykonywać będzie zamówienia remontowe dla yachtów itp.

W pierwszym etapie rozbudowy zostanie uruchomiona jedna pochylnia z urządzeniami, jak to było opisane powyżej oraz część hali kadłubowej w rozmiarach dających możliwość zbudowania pierwszej jednostki. Miara tej jednostki jest statek o tonażu 1.250 TDW. W dalszych etapach przewidziane jest stopniowe rozbudowywanie wszystkich działów do rozmiarów przewidzianych pełnym planem rozwoju. Ten system rozbudowy dzięki planowemu, stopniowemu powiększaniu i rozszerzaniu umożliwi dokonanie całości inwestycji w taki sposób, że w wypadku stwierdzenia pewnych niedociągnięć w pierwszych okresach, pozwoli ich uniknąć w przyszłości. W tym pierwszym etapie rozbudowy, zakreślonym na lat dwa, przewiduje się opanowanie następującego programu fabrykacyjnego:

- 1) Inspekcyjny statek rybacki — 25 ton.
- 2) Pogłębiarka rzeczna.
- 3) Rurociąg pogłębiarki ssącej.
- 4) Statek frachtowy. — 1.250 ton.
- 5) Dwa lugry motorowe — po 179 ton.
- 6) Łódź pilotowa VI — 4 ton.
- 7) Naprawy i remonty statków.

Celem opanowania powyższego programu będą zainstalowane następujące urządzenia w ciągu najbliższych 6 miesięcy:

- 1) Jedna pochylnia z możliwością montażu i wodowania statku o wadze kadłuba do 1.000 t.
- 2) Kadłubownia o rozmiarach 84×40 m o 2 nawach.
- 3) Trasernia szablonów o rozmiarach 50×16 m, wykonana w formie budynku drewnianego, piętrowego. Trasernia znajduje się na pierwszym piętrze. Na parterze przewidziane są prowizoryczne biura i magazyny.
- 4) Centrala kompresorów.
- 5) Stacja transformatorowa 15.000/380/220 V. 640 KVA.

Na tablicy nr 1 zaznaczono pierwszy etap rozbudowy przez zacienowanie.

Prace nad wykonaniem pierwszego etapu rozbudowy są w toku. W ciągu sierpnia br. położona będzie stępka na nowej pochylni pod statek 1.250 t., budowany dla Żeglugi Polskiej. Będzie to początek nowej ery w historii Stoczni Gdyńskiej i polskiego przemysłu na naszym brzegu morskim. Należy tu podkreślić wielką zasługę Departamentu Morskiego M. P. i H. oraz Żeglugi Polskiej, która zdecydowała się zamówić powyższy statek, stwarzając warunki rozwoju stoczni.

Po wykonaniu tego pierwszego etapu zdolność produkcyjna Stoczni, mierzona sumą obrotów fakturowych, będzie wynosiła ok. 4 mil. zł rocznie, przy zatrudnieniu ok. 400 ludzi.

W drugim etapie wykonane będą dalsze 1 lub 2 pochylnie, powiększenie kadłubowni i urządzenie niektórych warsztatów pomocniczych i magazynów. Pozwoli to na zwiększenie zdolności produkcyjnej do ok. 10 mil. zł rocznie i podwojenie stanu załogi.

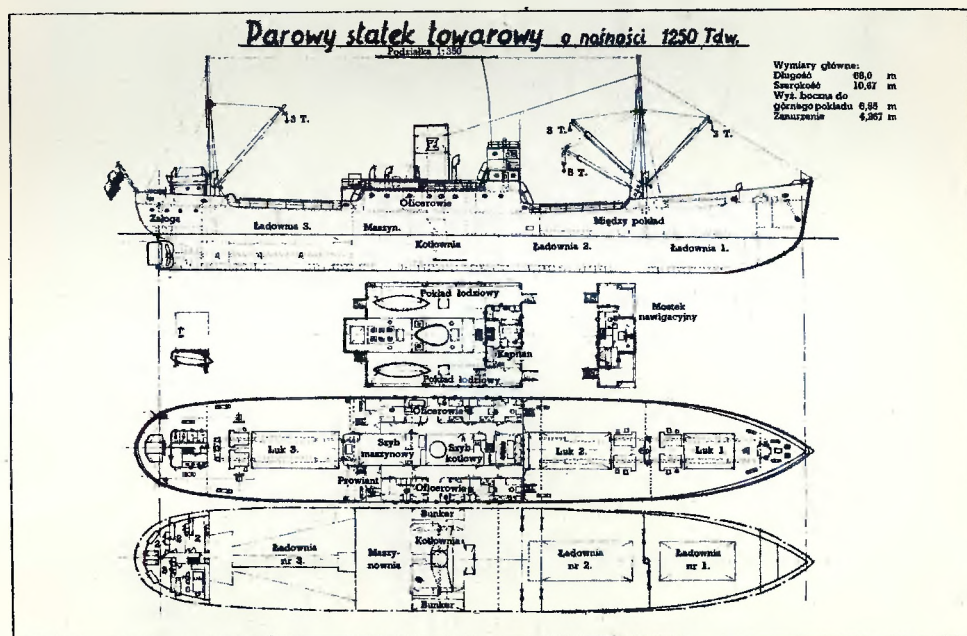
Wypośażanie wewnętrzne statków w maszyny i urządzenia będzie się odbywało w czasie realizowania i po zrealizowaniu pierwszego i drugiego etapu rozbudowy — przy nabrzeżu starego terenu, gdzie mieszczą się warsztaty mechaniczne. Na nowym terenie będą budowane tylko kadłuby.

Trzeci i ostatni etap rozbudowy na nowym terenie obejmie wybudowanie pozostałych pochylni i wszystkich warsztatów pomocniczych i produkcyjnych. W tym czasie nastąpi likwidacja warsztatów na starym terenie jako warsztatów wyposażeniowych, a pozostaną one jako warsztaty podręczne remontowe o dość dużym znaczeniu dla ruchu portowego. Pozostawienie nadal tych warsztatów jest uzależnione od decyzji Urzędu Morskiego, który przewiduje stare tereny również i na inne cele.

Po wykonaniu całego programu rozbudowy Stoczni może wybudować nowe statki i wykonać roboty na sumę ok. 25 mil. złotych rocznie. Do takich rozmiarów dojdzie Stocznia oczywiście stopniowo i o ile zapotrzebowanie na statki będzie dostateczne.

Niezależnie od programu rozbudowy stoczni okrętowej przewiduje się wybudowanie stoczni złomowej, która pozwoli na cięcie ok. 3 tys. ton starych statków na złom.

*Inż. Arnold Badian*







---

Polskie wybrzeże morskie.

---

*Fot. Raulin*





## WYCIECZKA STUDENTÓW POLITECHNIKI LWOWSKIEJ

W dniu 23 czerwca odwiedziła nasze zakłady wycieczka Związku Studentów Inżynierii Politechniki Lwowskiej. Wycieczka, po wysłuchaniu referatów o produkcji naszych Zakładów zwiedziła hutę »Piłsudski«, »Warsztaty Przetwórcze« w Chorzowie i rurownię hut »Batory«.



## ZJAZD GAZOWNIKÓW, WODOCIĄGOWCÓW I TECHNIKÓW SANITARN.

W dniu 24 czerwca zwiedzili nasze zakłady uczestnicy XX jubileusowego Zjazdu Gazowników, Wodociągowców i Techników Sanitarnych w liczbie około 200 osób. Uczestnicy byli obecni na próbach wytrzymałości rur stalowych na wstrząsy, których opis umieszczony był w numerze 5 naszego wydawnictwa.



## WYCIECZKA KURSU NAUKOWEGO URZĘDNIKÓW M. S. Z.

W dniu 23 czerwca gościły nasze zakłady wycieczkę Kursu Naukowego Urzędników Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W wycieczce wzięło udział szereg osób przebywających na placówkach konsularnych i dyplomatycznych za granicą. Wycieczka dała możliwość bliższego zetknięcia się przedstawicieli naszej służby dyplomatycznej i konsularnej z produkcją naszych zakładów. Podkreślić należy pożyteczność kontaktu, jaką dała wspomniana wycieczka, wobec doniosłej roli, jaką w ekspansji eksportowej naszego przemysłu odgrywają nasze urzędowe placówki zagraniczne.

## ZJAZD SPRZEDAWCÓW MASZYN GARBARSKICH

W dniach 5 do 7 lipca odbył się, zorganizowany przez Wydział Sprzedaży naszych »Zakładów Przetwórczych«, zjazd sprzedawców maszyn garbarskich z terenu. W zjeździe wzięli udział sprzedawcy z Warszawy, Wilna, Poznania, Bydgoszczy, Krakowa i Lwowa, zapoznając się z produkcją naszą maszyn garbarskich oraz metodami akwizycji.

## WRĘCZENIE BUŃCZUKA ODDZIAŁOM KONNEGO P. W.

Dnia 10 lipca odbyła się uroczystość wręczenia oddziałom ochotniczego konnego Przysposobienia Wojskowego buńczuka i przekazanie oddziałów władzom wojskowym. W imieniu Spółki obecny był na uroczystości p. gen. dyr. Emil Hupert.

## WYCIECZKA WETERANÓW POLAKÓW Z AMERYKI

Bawiła w lipcu w kraju zwiedzając przy sposobności zakłady »Wspólnoty Interesów«. Na zdjęciu (poniżej) goście obserwują pracę w stalowni huty »Piłsudski« w Chorzowie.





Uczestnicy brygady robotniczej na I. nadmorskim obozie wypoczynkowym pracowników  
»W. I.« w Chłapowie.

#### NA ODCINKU PRAC REFERATU SPOŁECZNEGO

Referat Społeczny »W. I.« miał w r. b. »gorące« lato ze względu na położenie dużego nacisku na zorganizowanie urlopowych wczasów pracowników.

Imprezą zakrojoną na największą skalę jest 10-dniowa wycieczka naokoło Polski pod hasłem »POZNAJ POLSKIE WODY«, w której w 3 turnusach bierze udział 1.500 osób. Zadaniem tej wycieczki jest danie możliwości wykorzystania urlopu robotniczego na poznanie całej Polski, a zarazem na wypoczynek, co osiąga się poświęcając co drugi dzień na wycieczki wodą i plażowanie. Trasa wycieczki prowadzi z Katowic przez Gdynię, Hallerowo, Warszawę, Augustów, Wilno, Werki, Zułów, jez. Narocz, Pińsk, Horodyszcze, Lwów i Jaremczę, skąd bezpośrednio wraca się do Katowic. Opłata za wycieczkę jest b. niska (85.— zł) i rozłożona na dogodne raty (5 zł przy zgłoszeniu, a reszta w 8 ratach po 10 zł).

Powracający z wycieczek ogólnie stwierdzają, że nie zdawali sobie sprawy, iż Polska jest tak duża, piękna i bogata, ma tak wspaniałe i wiekowe zabytki, świadczące o jej wysokiej kulturze, że było im bardzo miło i żałują, iż wycieczka trwała tak krótko, ale pocieszają się myślą, że za rok wezmą udział w podobnej imprezie. Reakcją pierwszych wycieczek jest fakt wykupienia wszystkich miejsc na 3-cią wycieczkę na 2 tygodnie przed wyruszeniem.

W 2-giej wycieczce (lipcowej) brał udział znany literat śląski p. Gustaw Morcinek, którego felietony pt. »Otwarta brama« w Gazecie Polskiej są najlepszym odbiciem przeżyć i odczuć uczestników wycieczki.

Na daleką metę obliczona jest akcja tworzenia NADMORSKIEGO OŚRODKA OBOZOWEGO DLA PRACOWNIKÓW na specjalnie na ten cel nabytym terenie o powierzchni 6,5 ha nad pełnym morzem w Chłapowie. W r. b. postawiono tam 5 chatek campingowych, w których może mieszkać jednocześnie 60 osób. W bieżącym sezonie skorzysta z obozu



ca 200 osób. Projektowana jest dalsza rozbudowa obozu, tak, żeby uprzy-  
stępnić ośrodek rodzinom pracowników i umożliwić pobyt nad morzem  
2.000 osób w ciągu jednego sezonu.

Prowadzona od 1935 r. AKCJA WYSYŁKI DZIECI NA KOLONIE uległa  
w r. b. zarówno pogłębieniu przez opracowanie odpowiednich zasad  
i sprecyzowanie wymagań, jak i rozszerzeniu przez zwiększenie o ca  
66% w stosunku do roku zeszłego ilości dzieci pracowników skierowa-  
nych przez Referat Społeczny »W. I.« do sanatorium, na kolonie lecznicze  
i wypoczynkowe oraz obozy 1.000 dzieci pracowników »W. I.« — wg na-  
stępującego rozdzielnika:

- a) do sanatorium dla dzieci w Rabsztynie, prowadzonego  
przez Związek Harcerstwa Polskiego na 6-cio tygodnio-  
wy pobyt . . . . . 180 dzieci
- b) na kolonie lecznicze Polskiego Czerwonego Krzyża  
w Rabce Zdroju i Jastrzębiu Zdroju na 4-ro tygodniowy  
pobyt . . . . . 260 „
- c) na kolonię leczniczą Polskiego Związku Zachodniego  
w Rabce Zdroju — na pobyt 4-ro tygodniowy . . . . 60 „
- d) na kolonię wypoczynkową w Ośrodku Harcerskim  
Górki Wielkie — na 4-ro tygodniowy pobyt . . . . 150 „
- e) na kolonie wypoczynkowe Polskiego Związku Zach-  
odniego w Sromowcach i Jasienicy — na pobyt 4-ro ty-  
dniowy . . . . . 120 „
- f) na kolonię wypoczynkową prowadzoną we własnym za-  
kresie w Bystrej — na pobyt 4-ro tygodniowy . . . . 120 „
- g) na obóz wypoczynkowy prowadzony we własnym zakre-  
sie w Leszczynach — na pobyt 4-ro tygodniowy . . . 110 „

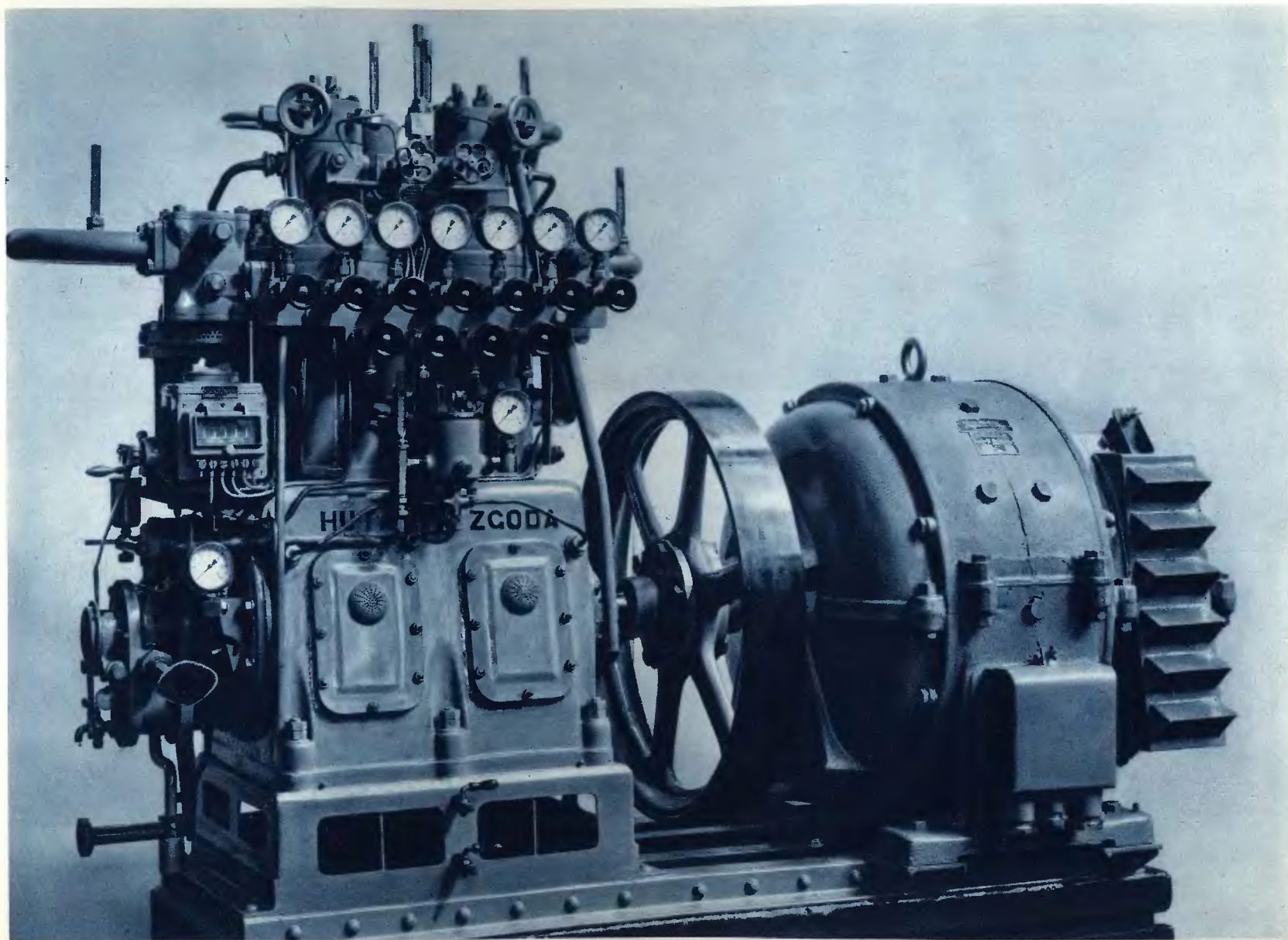
Jeśli weźmie się pod uwagę, że niemal wszystkie dzieci wysyłane na  
kolonie są chore lub zagrożone gruźlicą, to zrozumie się doniosłą war-  
tość społeczną tej akcji.

Rok obecny zaznacza się jeszcze jedną zdobyczą, a mianowicie pow-  
staniem YACHTKLUBU PRACOWNIKÓW »W. I.«, który przy pomocy  
finansowej Firmy nabył w Finlandii yacht umożliwiający dalekomorskie  
wyprawy. W najbliższych dniach nabyta jednostka zostanie wpisana do  
listy polskiej floty jachtowej pod mianem »Wspólnota«.

N A S Z E  
DOSTAWY

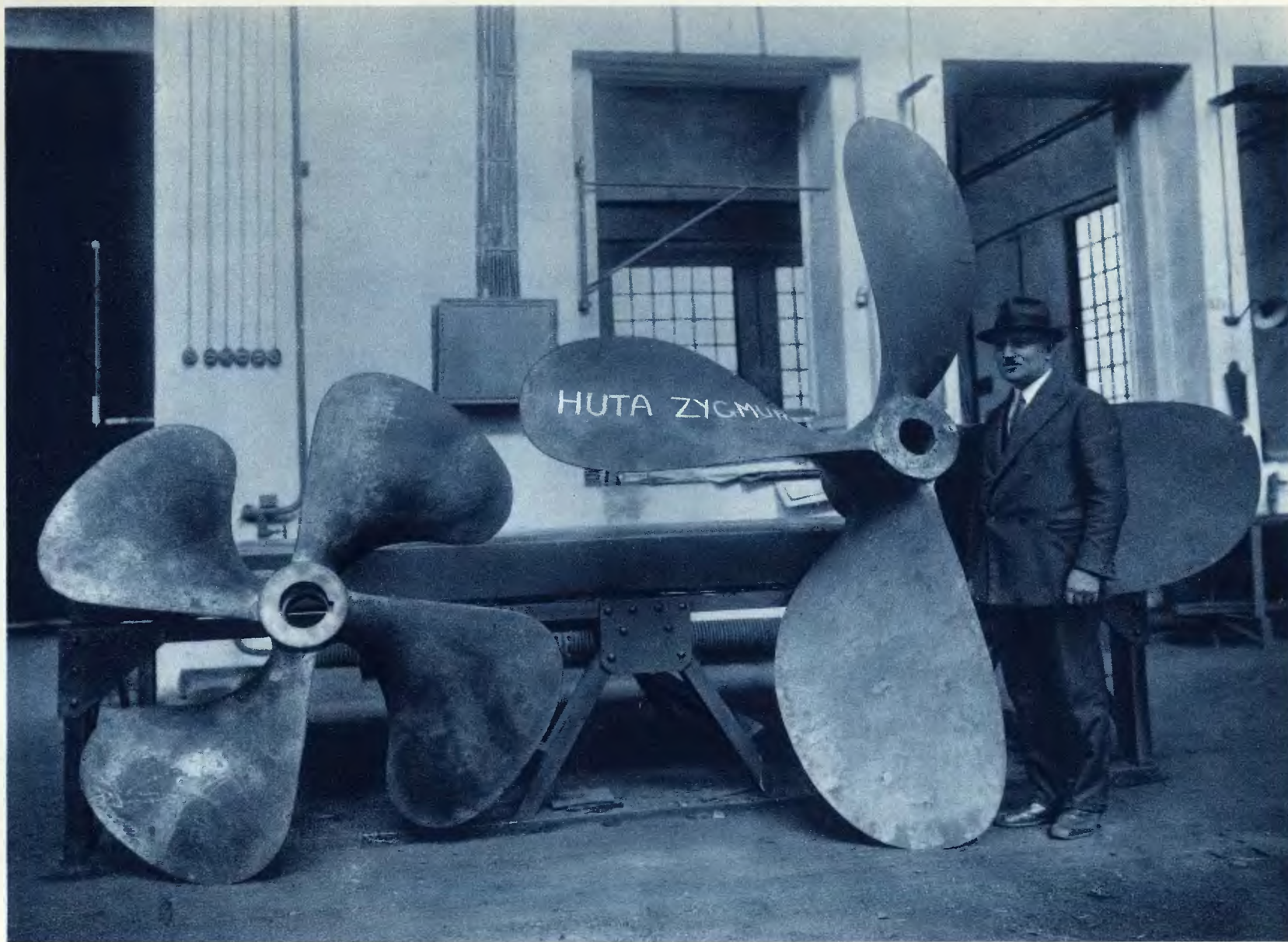


Kompresor chłodniczy wykonany przez »Hutę Zgodą« dla jednego ze statków Marynarki Polskiej.



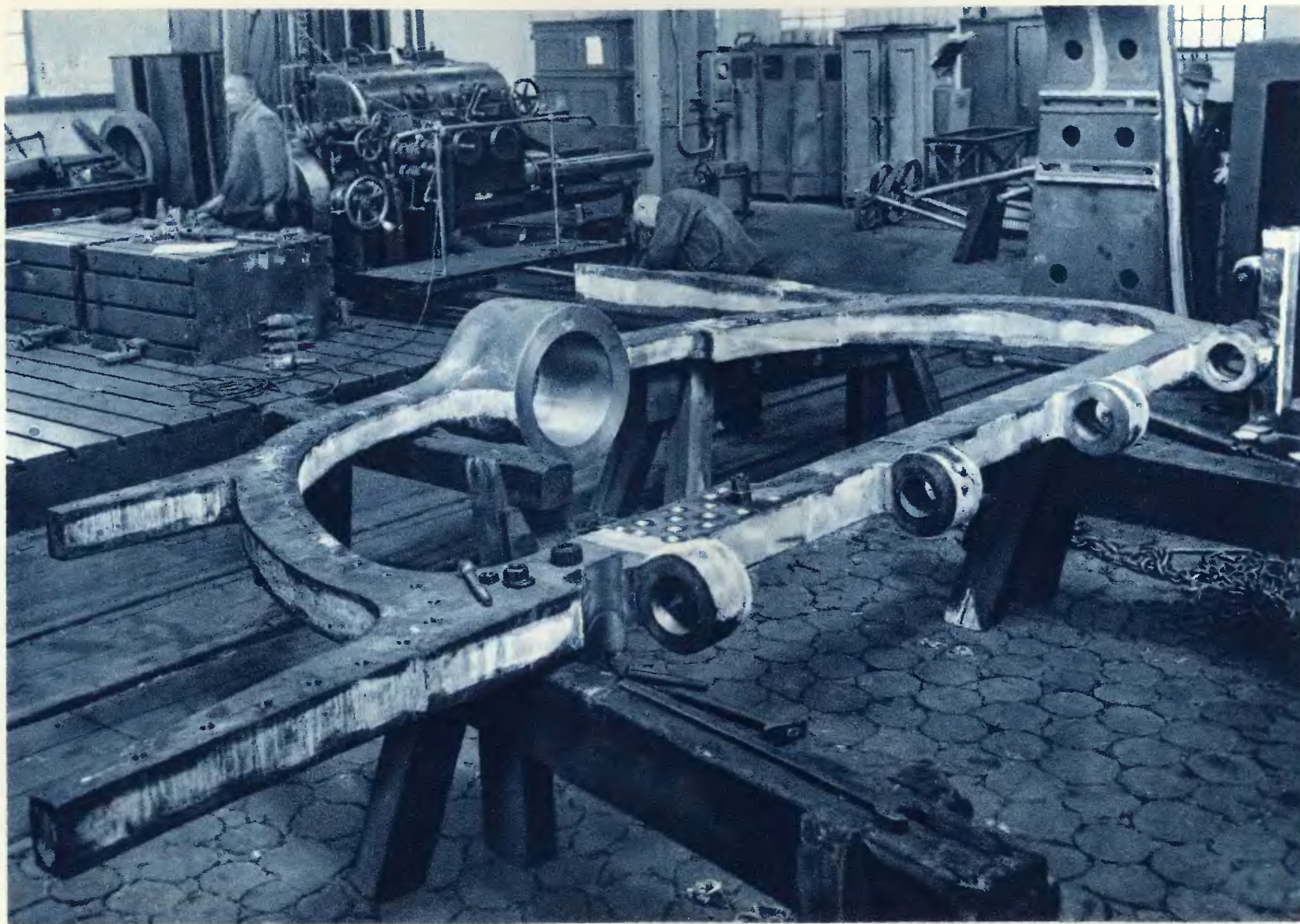


Śruby okrętowe wykonane przez hutę »Zygmunt« i dostarczone dla Stoczni Gdyńskiej. (Lewa mniejsza 520 kg, prawa większa 1250 kilogramów).



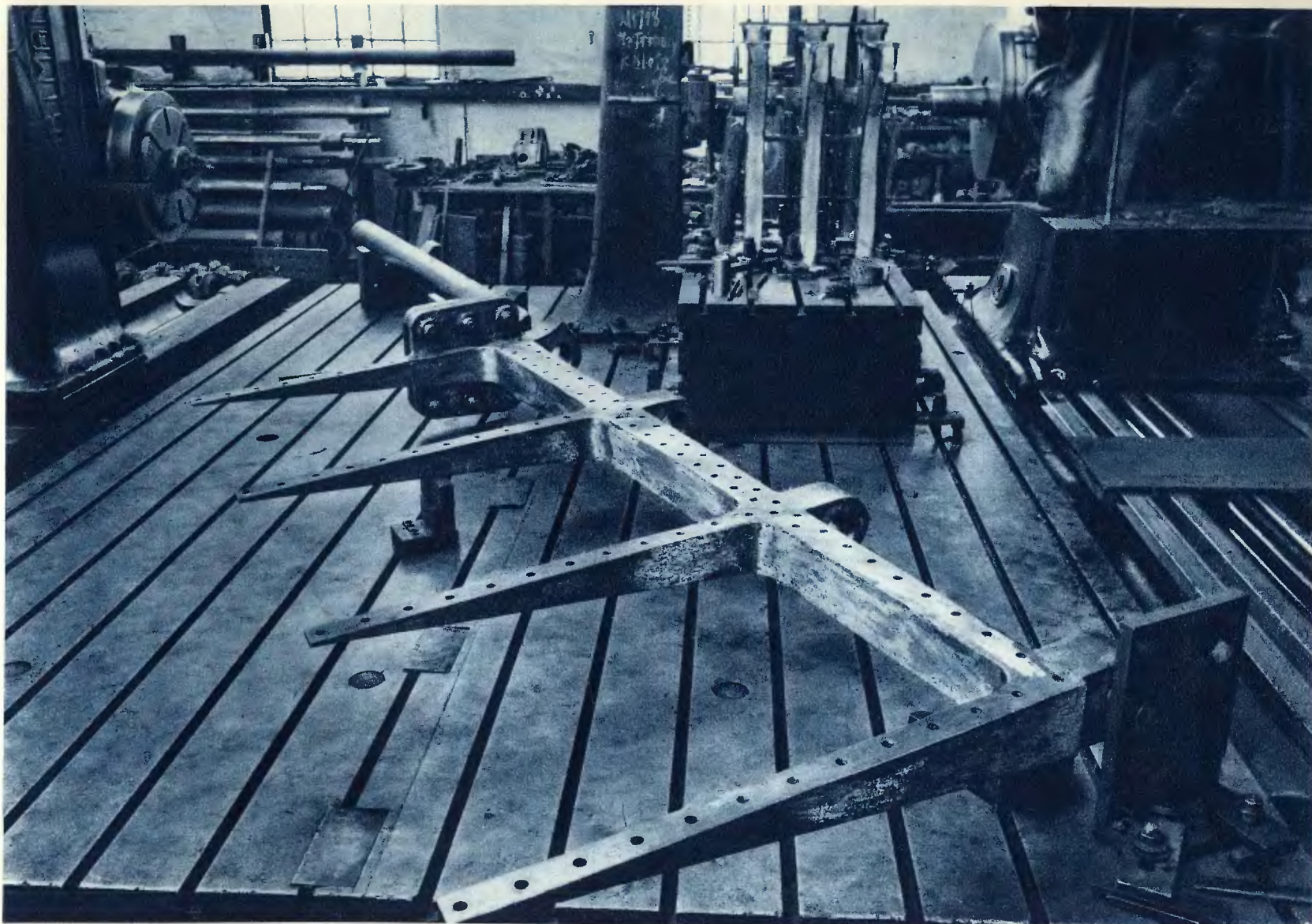


Dwudzielna stewa  
tylna wykonana  
przez hutę »Zy-  
gmunt« dla stoczni  
Swan - Hunter - Ri-  
chardson Ltd. New-  
castle - on - Tyne  
(waga 3.532 kg).



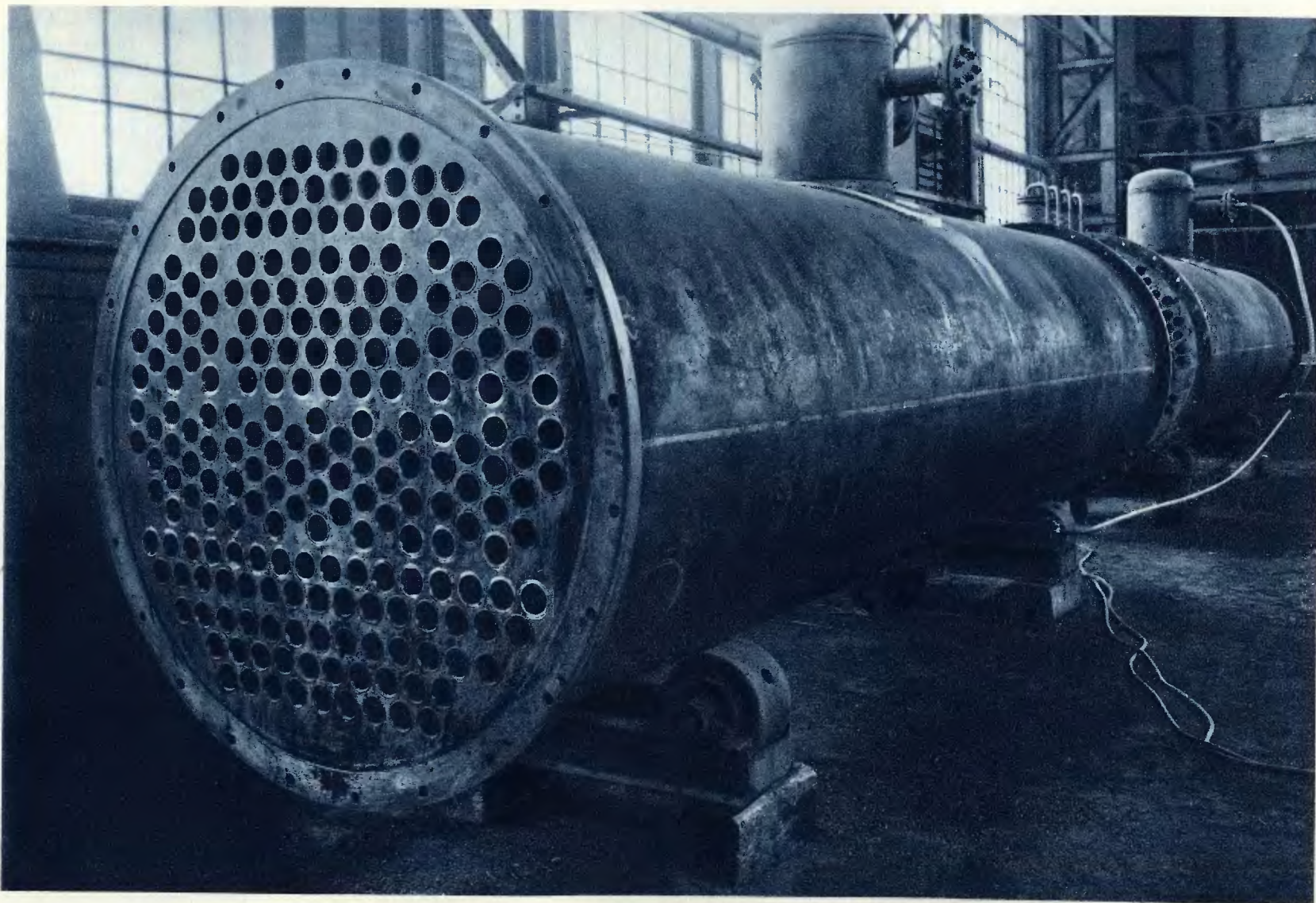


Stewa sterowa ze  
staliwa łącznie  
z trzpieniem kutym,  
wykonana w hucie  
»Zygmunt«. Jedno  
z zamówień stoczni  
Swan - Hunter - Ri-  
chardson Ltd. New-  
castle - on - Tyne.  
(Waga bez trzpie-  
nia 2.110 kilogra-  
mów, z trzpieniem  
3.110 kilogramów).



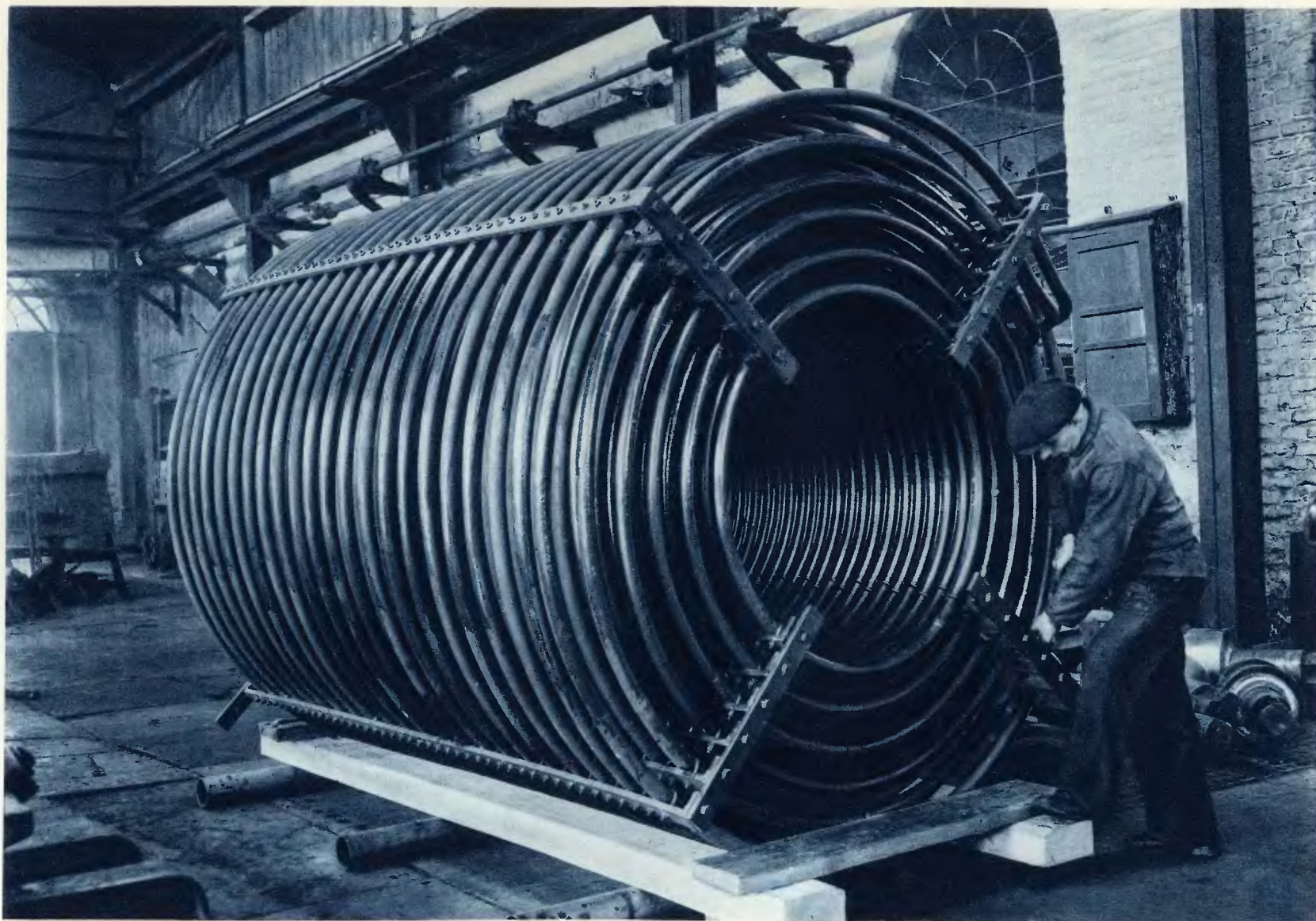


Kotły odparowywa-  
cze płaszczowo-ru-  
rowe dla Z. S. Z. A.  
w Mościcach — wy-  
konane przez »Hutę  
Z g o d a «. Łączna  
wydajność 900.000  
cal/godz.





Wężownica dla F-my  
Galicja S. A. Dro-  
hobycz, wykonana  
przez hutę »Laura«.  
Kompletny system  
wężownic o wyso-  
kości  $3\frac{1}{2}$  m skła-  
dający się z 6 węż-  
ownic pojedyn-  
czych o średnicy  
1—2 m. System ten  
przeznaczony dla  
chłodni jest wykona-  
ny z 812 m rur bez  
szwu o średnicy we-  
wnętrznej  $41\frac{1}{2}$  mm  
na 4 mm grubości  
ścianki. Próba ci-  
śnienia hydr. 50 atm.,  
waga 3.675 kg.





ODPOWIEDZIALNY REDAKTOR  
J E R Z Y D O L N I C K I  
U K Ł A D G R A F I C Z N Y  
ARCH. WŁADYSŁAW DOMISZEWSKI  
DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE

**ZARZĄD I GENERALNA DYREKCJA  
FINANSOWO-ADMINISTRACYJNA W. I.**

Katowice, ul. Kościuszki 30—tel. 329-41, 329-61  
Adres telegr. »Wspólnota«

**DELEGATURA ZARZĄDU W. I.**

Warszawa, ul. Jasna 1—tel. 316-12, 316-69

**GENERALNA DYREKCJA KOPALŃ W. I.**

(Produkcja i sprzedaż)

Katowice, ul. Zamkowa 14 — tel. 319-11

Adres telegr. »Wspólnota«

**GENERALNA DYREKCJA HUT W. I.**

(Produkcja i sprzedaż)

Hajduki Wielkie — tel. 417-41

Adres telegr. »Wspólnota Hajduki«

**GENERALNA DYREKCJA**

**ZAKŁADÓW PRZETWÓRCZYCH W. I.**

(Produkcja i sprzedaż)

Katowice, ul. Kościuszki 30—tel. 329-41, 329-61

Adres telegr. »Wspólnota«

Sprzedaż węgla z kopalń W. I. w kraju i za granicą:

»PROGRESS« Zjedn. Kop. Gór.-Śl. Sp. z o. o.

Katowice, ul. Zamkowa 10. — Telefon 336-59.

Sprzedaż koksu i produktów ubocznych  
koksowni: benzol i siarczan amonu

w kraju i za granicą:

**WSPÓLNOTA INTERESÓW  
GÓRNICZO HUTNICZYCH S. A.**

Katowice, ul. Zamkowa 14. — Telefon 319-11.

(Generalna Dyrekcja Kopalń)

Sprzedaż produktów destylacji smoły

w kraju i za granicą:

»D E R Y W A T« Sp. z o. o.

Katowice, ul. Powstańców 49. — Tel. 329-51.

Sprzedaż wyrobów hutniczych i przetwórczych W. I.  
w kraju:

(firmy koncernowe):

**Biuro Sprzedaży Wyrobów W. I.**

»B I S T A L« Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Marszałkowska 154. — Tel. 567-50.

Oddział w Łodzi

ul. Przędzalniana 32. — Tel. 180-33

Oddział w Wilnie

ul. Wilkomierska 5a. — Tel. 24-23

**Górnico-Hutnicze Towarzystwo Handlowe S. A.**

Kraków, ul. Podwale 7. — Telefon 143-60

Oddział we Lwowie

ul. Kopernika 4. — Telefon 262-19

»Ż E L A Z O H U R T« Sp. z o. o.

Katowice, ul. Zamkowa 20. — Telefon 329-95.

Oddział w Bydgoszczy  
ulica Leona XIII 12. — Telefon 35-00

Oddział w Gdyni  
ulica Śląska 21. — Telefon 30-66

Oddział w Poznaniu  
ulica Kantaka 6.m. 5. — Tel. 48-93,  
48-94, magazyn 82-95, 82-96

Sprzedaż wyrobów hutniczych  
za granicą:

**Polski Eksport Żelaza Sp. z o. o.**

Katowice, Lompy 14. — Tel. 359-01



