

WPan

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Inż. Adam Mirowski

w/m

# WIADOMOŚCI

ul. Ursynowska 46.

## ZWIĄZKU

### POLSKICH ZRZESZEŃ TECHNICZNYCH I ZWIĄZKU POLSKICH CZASOPISM TECHNICZNYCH I ZAWODOWYCH

ROK VIII

WARSZAWA, 22 listopada 1932 r.

Nr. 22

#### STOWARZYSZENIA TECHNICZNE ZRZESZONE:

Stowarzyszenie Techników Polskich w Warszawie.	Stowarzyszenie Polsk. Inż. Przem. Naftowego w Borysławiu,
Polskie Towarzystwo Politechniczne we Lwowie.	Sekcja Techniczna Towarzystwa Wiedzy Wojskowej.
Związek Polskich Inżyn. Kolejowych	Stowarzyszenie Techników Polskich w Bydgoszczy.
Krakowskie Tow. Techniczne.	Związek Techników Polskich w Częstochowie.
Stow. Elektryków Polskich,	Stow. Techników Polskich w Toruniu.
Polskie Stow. Inżyn. i Techn. województwa Śląskiego.	Kujawskie Stowarzyszenie Techników we Włocławku.
Stowarzyszenie Polskich Inżynierów Górniczych i Hutniczych.	Koło Techników w Ostrowcu.
Stow. Techników w Sosnowcu.	Koło Techn. w Starachowicach,
Stow. Techników Polskich w Wilnie.	Stow. Techników w Grudziądzu.
Stowarzyszenie Inżynierów i Architektów w Poznaniu.	Stowarzyszenie Techników województwa Kieleckiego.
Stowarz. Techników w Poznaniu.	Stowarzyszenie Inżynierów Polaków w Ameryce,
Stowarzyszenie Techników województwa Lubelskiego.	Stowarzyszenie Techn. Okręgu Skarżysko-Kamienna.
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników ziemi Radomskiej.	Koło Architektów w Warszawie.
Wołyńskie Stowarzyszenie Techników w Łucku.	Związek Inżynierów Chemików Rzeczypospolitej Polskiej.
Związek Inżynierów Drogowych.	

#### TREŚĆ:

Morskie zagadnienia Polski (*J. Rummel*) . . . . . A-149

#### TREŚĆ KRONIKI TECHNICZNEJ Nr. 10

Maszyny i ludzie (*Kazimierz Mierzanowski.*) Dokończenie . . . . . 57  
 Dziesięciolecie polskiego lotnictwa cywilnego . . . . . 59

**REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, ULICA CZACKIEGO 5.**

Konto czekowe P. K. O. 5876.

OGŁOSZENIA:  $\frac{1}{1}$  str. 140 zł.,  $\frac{1}{2}$  str. 85 zł.,  $\frac{1}{4}$  str. 55 zł.,  $\frac{1}{8}$  str. 30 zł.,  $\frac{1}{16}$  str. 18 zł.

Prenumerata za kwartał zł. 1. Cena Nr. 22 — 25 gr.

Członkowie Zrzeszonych Stowarzyszeń wpłacają ulgową prenumeratę przez swe Stowarzyszenia.

Za prenumeratę dodatku Kroniki Technicznej 4 zł. kwartalnie

Cena pojedynczego numeru 1. — zł.

# STOWARZYSZENIE TECHNIKÓW POLSKICH

w Warszawie

KONTO P K O Nr 128

## POSIEDZENIA TECHNICZNE

W piątek dnia 2 grudnia r. b. o godz. 8-mej wiecz w wielkiej sali gmachu Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie, Czackiego 3/5, odbędzie się posiedzenie techniczne, na którym dyr. Paweł SCHONBORN wygłosi odczyt p. t.: „Budowa rzeźni centralnej w Warszawie i jej znaczenie pod względem gospodarczym“

W następny piątek t. j. dnia 9 b. m. p. inż. Włodzimierz Przedpełski i p. inż. Stefan Higersberger wygłoszą odczyt na temat: „Budowa magistrali węglowej Śląsk-Gdynia“.

## KOMUNIKAT KANCELARJI.

Zarząd Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie na posiedzeniu w dniu 8 listopada r. b. uchwalił wyasygnować z funduszów S-nia złotych 300 na rzecz stypendjum im. ś p inż. Stanisława Wigury dla najzdolniejszego studenta Wydziału Mechanicznego Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej (do uznania prof. Witoszyńskiego).

Zmarł długoletni członek S-nie ś. p. Lucjan SZTARK, inżynier technolog, filister „Weleci“.

Inż. Mikołaj GIPP (Zelwa pow. Wołkowyski) prosi Kolegów, którzy w latach 1909-1912 pracowali na Moskiewsko Kazańskiej Kolei o łaskawe skomunikowanie się z nim. Sprawa bardzo ważna dla inż. Gippa.

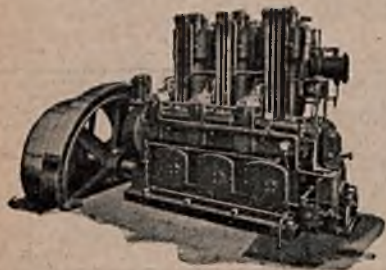
## KOMUNIKATY KÓŁ I WYDZIAŁÓW

KOŁO ZEBRAŃ TOWARZYSKICH organizuje w porozumieniu z Komitetem Daru Narodowego dla Marji Skłodowskiej-Curie CZARNA KAWĘ - BRIDGE w niedzielę dnia 4 grudnia r. b. w godzinach 16-24 Dochód przeznaczony jest na rzecz Komitetu.

Pozatem w każdą środę członkowie S-nia wraz z wprowadzonemi Gośćmi mogą brać udział w popisach członków T-wa Miłośników Sztuki. Początek o godz. 8. min. 30 wiecz. Opłata zł. 1 gr. 20.

## POSZUKUJĄ PRACY.

57-INŻYNIER-MECHANIK (Nancy) z długoletnią praktyką na kierowniczych stanowiskach w dziale budowy maszyn, dokładnie obznajmiony z produkcją tlenu, acetylenu, elektrod, aparatura spawalnicza oraz ze spawaniem acetylonowem i elektrycznem, poszukuje pracy. Łaskawe zgłoszenia do adm. pisma pod nr. 57.



## BYŁY MONTER FIRMY M. A. N.

Wykonywa:

remont, montaż, badanie

Specjalność

**SILNIKI** na gaz ssany „DIESLA“, na gaz ziemny

**Z. PORZUCZEK**

Warszawa, Okopowa 61, tel. 11-85-79



## WIADOMOŚCI ZWIĄZKU POLSKICH ZRZESEŃ TECHNICZNYCH

ROK VIII

Warszawa 22 listopada 1932 r.

Nr. 22

## Polska Bibliografia Techniczna.

- P** 1932 539.413:624.04  
**B** Czasp. Techn. Nr. 1  
**T** HUBER M. T. prof. dr. inż. O wzorach ogólnych, dotyczących zgięcia belek prostych. 720 sł+4 rys
- P** 1932 624.93:728.2  
**B** Czasp. Techn. Nr. 1, 2, 3 i 4  
**T** BRYŁA STEFAN prof. dr. inż. i GIEFFEL HENRYK dypl. inż. Budowa 14-piętrowego gmachu o szkieletcie stalowym w Kielcach. 18.000 sł+42 rys
- P** 1932 378  
**B** Czasp. Techn. Nr. 1  
**T** PAREŃSKI ALEKSANDER inż. dr. Uniwersytet i Politechnika 810 sł
- P** 1932 666.972:624.012.4  
**B** Czasp. Techn. Nr. 2  
**T** KURYŁŁO A. prof. Wzrost wytrzymałości betonu z biegiem czasu. 400 sł+rys
- P** 1932 621.8:531.4  
**B** Czas. p. Techn. Nr. 2  
**T** SMIĘZAWKI TADEUSZ inż. dr. Toczenie się koła. 5920 sł+14 rys
- P** 1932 624.041.2  
**B** Czasp. Techn. Nr. 2  
**T** WIERZBICKI WITOLD inż. prof. S. G. G. W. Rozwiązanie ramy wielobocznej przy zastosowaniu równań różnicowych 1530 sł+5 rys
- P** 1932 624.93:728.2  
**B** Czasp. Techn. Nr. 3 (Budown. Stal. Nr. 1)  
**T** MICHEJDA T. inż. arch. Jednorodzinne domy w konstrukcji stalowo-szkieletowej 1100 sł
- P** 1932 389.6:691.52  
**B** Czas. p. Techn. Nr. 4  
**T** BRATRO E. Prof. GAWLIŃSKI W. inż. W sprawie polskiego piasku normalnego 1980 sł+2 rys
- P** 1932 624.012.4:666.982  
**B** Czasp. Techn. Nr. 5  
**T** THULLIE MAKSYMILJAN dr. Najnowsze doświadczenia wiedzieńskie ze słupami żelbetowymi. 700 sł
- P** 1932 517.942.6:526.3  
**B** Czasp. Techn. Nr. 5  
**T** GRABOWSKI LUCJAN dr. prof. Pol. Lwowsk. O wyrażeniach spórzędnych prostokątnych odwzorowania Gaussowskiego (hannowskiego) jako funkcji spórzędnych geograficznych. 1860 sł
- P** 1932 691.87.003:725  
**B** Czasp. Techn. Nr. 6, 7 i 8  
**T** BARTOSIEWICZ KAZIMIERZ Fund. Kultury Narod. konstr. i wykład. Pol. Lwow. Budownictwo inżynierskie na terenie miast. 2000 sł+70 rys
- P** 1932 551.48:532.57:627.41(42):438  
**B** Czasp. Techn. Nr. 5 i 6  
**T** ZUBRZYCKI ST. inż. Skrajne wartości stanów wody i objętości przepływu 1050 sł
- P** 1932 621.209.003:621.314/316  
**B** Czasp. Techn. Nr. 6  
**T** KOLLIS WŁADYSŁAW inż. Siły wodne w gospodarce energetycznej Wileńszczyzny. 840 sł+2 rys+5 tabl
- P** 1932 624.93.003:725  
**B** Czasp. Techn. Nr. 7 (Budown. Stal. Nr. 2)  
**T** CIEŚLEWSKI E. inż. Przesunięcie ośmiopiętrowego gmachu stalowo-szkieletowego. 300 sł+1 rys
- P** 1932 624.63.003:728  
**B** Czasp. Techn. Nr. (Budown. Stal. Nr. 2)  
**T** CIEŚLEWSKI E. inż. Przyczynki do oceny budowli stalowych. 310 sł
- P** 1932 621.00.12  
**B** Czas. p. Techn. Nr. 7, 8 i 9  
**T** AULICH WITOLD inż. dr. O zależności kształtu maszyny od jej wielkości /studjum morfonomiczne/ 3280 sł.+9 rys
- P** 1932 531.224  
**B** Czas. p. Techn. Nr. 7  
**T** BODASZEWSKI ST. inż. O wzorach ogólnych, dotyczących zgięcia belek prostych. /Próba zastosowania równań całkowitych w teorii zgięcia/ 350 sł.+1 rys.

# Są do nabycia wydawnictwa Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych

po znacznie niżonych cenach

**Katalog** książek, czasopism i oddzielnych broszur z dziedziny **Polskiej Techniki** wydanych od 1918 r. do 1928 r. wraz ze **skrótem Działowym i Alfabetycznym** Klasyfikacji Dziesiętnej.

**W cenie 12,50 zł**

**Spis Członków** Stowarzyszeń Technicznych należących do **Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych**.

**W cenie 6,25 zł.**

**Referaty i Wnioski** zgłoszone na Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych w 1927 r. we Lwowie pod hasłem **Pracy Gospodarnej**.

**W cenie 12,50 zł**

**Referaty i Wnioski** zgłoszone na Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych w 1929 r. w Poznaniu pod hasłem **Pracy Gospodarnej**.

**W cenie 6,25 zł.**

**Członkowie Towarzystw Zrzeszonych** korzystają z 20%<sup>o</sup> niżki powyższych cen

**Związek Polskich Zrzeszeń Technicznych Czackiego 5**



## Morskie zagadnienia Polski

I. RUMMEL

Powstanie Polski z wolnym dostępem do morza otworzyło przed odradzającym się Państwem nowe możliwości, i musiało wpłynąć na zmianę układu sił w tej części Europy w związku z czym na Państwo Polskie padły nowe obowiązki.

W uprzednich okresach historii Polski, właściwie nie korzystała ona z morza zupełnie. Wyręczał ją w tem Gdańsk, trzymając w swych rękach monopol pośrednictwa w handlu zamorskim Polski.

Producent Polski umiał sprzedać swój towar tylko w Gdańsku, i również Gdańsk był źródłem różnych zakupów.

Gdańsk dobrze zarabiał, bogacił się, co było przyczyną, że stosunkowo rzadko otwarcie z Polską zadzierał. W wypadkach zaś zatargów gdy sytuacja obracała się na niekorzyść Gdańska, pieniądze gdańskie ratowały sytuację i bardziej energiczne posunięcia Rządu Polskiego kończyły się zwykle kompromisem, który jednak nie wzmacniał stanowiska Polski na wybrzeżu.

Był okres, kiedy Polska próbowała oprzeć się o morze samodzielnie, zresztą, nie tyle ze względów handlowych ile wojennych. Lecz te okresy były krótkotrwałe, znacznieszych śladów w życiu Państwa nie zostawiły, i ostatecznie okazały się nieudane.

Gdy tylko Polska próbowała co zrobić na morzu, jej współzawodnicy, wcale nie zainteresowani w jej usamodzielnieniu się na morzu, co by im mogło grozić pozbawieniem dobrych zarobków, dość pomyślnie likwidowali nasze próby w tym kierunku. Napadali na nasze okręty gdańszczanie, napadali duńscy, szwedzi, są nawet ślady bitwy pomiędzy kaprami polskimi a okrętami angielskimi, w czasie wojen moskiewskich, gdy nasi kaprzy blokowali Narwę. Usiłowania przewidujących jednostek szły na marne. Sejny zaczynały bić na alarm, gdy już było zapóźno, ale pieniędzy na flotę nie dawały. Rzeczypospolita nigdy nie zdobyła się na systematyczną, na dłuższą metę obliczoną akcję wzmocnienia się na morzu i na zlikwidowanie monopolu gdańskiego w swoim handlu, a jak wyżej mówiłem, jej usiłowania paraliżował Gdańsk, używając różnych wpływów i uciekając się do pomocy wrogów Polski.

Było to po części zrozumiałe. Przedewszystkiem Polska nie posiadała swego własnego oparcia na morzu i nie miała nad morzem polskiego środowiska, zkad mogła wychodzić inicjatywa kupiecka, i gdzie mogła wyrobić się ludność związana interesami z morzem.\*) Znaczną rolę odgrywała duża odległość wybrzeża mor-

\*) Brak takiego środowiska zawarzył na losach Polski i Pomorza.

skiego i Gdańska od głównych centrów życia polskiego. Drogi były wówczas złe i dalekie, zaś Wisła zamarażała na jakie 100 dni w roku i pływanie po niej było dogodnie tylko w jedną stronę — z prądem. Próba stworzenia bazy floty wojennej w Pucku była krótkotrwała, i, jak tylko znikł z widowni Król, który osobiście się sprawami morskimi interesował, zanikła i flota, nie mająca głębszych korzeni w kraju, przyczem do tego również się przyczynił brak komunikacji z resztą kraju oraz brak zrozumienia sytuacji przez Sejm i społeczeństwo.

W Warszawie poprostu mało znano Pomorze i jeszcze mniej się nim interesowano, gdyż były interesy bliższe.

Obecnie sytuacja się zupełnie zmienia. Porty przestały być zależne wyłącznie od takich arterji komunikacyjnych, jakimi są rzeki. Przy rozwoju kolei oraz ruchu samochodowego po drogach — chciałem powiedzieć bitych, lecz jest to anachronizmem, gdyż obecnie drogą współczesną może być tylko droga asfaltowana, — rzeka stanowi raczej mniej dogodną drogę komunikacyjną, bezużyteczną w ciągu znacznej części roku. Dzięki technice możemy łatwo połączyć dowolny punkt wybrzeża doskonałymi drogami z resztą kraju. W związku z tem Gdańsk przestał być, jak był przedtem, kluczem do Polski, gdyż w warunkach obecnych bramę na zewnątrz można zrobić w każdym innym miejscu wybrzeża.

Z drugiej strony, szybkość komunikacji ogromnie zbliżyła nasze wybrzeże morskie do reszty kraju (i ta szybkość może być jeszcze bardziej zwiększona) a więc zagadnienia tego wybrzeża stały się dla ogółu daleko bardziej bliskie, jasne i zrozumiałe.

Należy dodać że współcześni, również i w Polsce, daleko lepiej niż przedtem, orientują się w zjawiskach ekonomicznych. Więc zrozumienie ważności wolnego dostępu do morza ma bezporównania większe oparcie w masach, niż przedtem.

Gdy się okazało, że Gdańsk, będąc od końca wojny, właściwie niczem innym, jak ekspozyturą agresywnej akcji, niemieckiej, w walce o odzyskanie „utraconych prowincyj” z dalszym celem zniszczenia Polski, nie chce wykonywać w stosunku do Polski roli służebnej, musiała powstać, jak za czasów Ossolińskiego i Koniecpolskiego koncepcja budowy własnego portu, gdzie będziemy się liczyli tylko z własnymi egoistycznymi interesami i nie będziemy od nikogo zależni.

Spółeczeństwo i ludzie u władzy sytuację rozumieją i śpieszą zrealizować myśl o własnym porcie jeszcze w tym czasie, gdy kraj jest w stadium organizacji gdy go trzeba nastawić na należyte tory, gdyż później może być zapóźno.

Powstaje więc Gdynia. Lecz za nami wleczę się szereg niedopatrzeń w stosunku do Gdańska. Przyjmujemy bez protestów orzeczenie Wysokiego Komisarza o obowiązku całkowitego wykorzystania portu gdańskiego przy decyzji oddania kolei gdańskich w zarząd PKP i już decydując się na budowę Gdyni, przyjmujemy wydajny udział w rozbudowie portu gdańskiego. W czasie zapadnięcia tej decyzji port gdański był źle urządzony i miał o wiele mniejsze możliwości przeładunkowe, więc właściwie należało oświadczyć, że będziemy się starali wykorzystać ten port takim, jakim on wówczas był, a nie takim jaki później rozbudujemy. Było jasnym, że czem bardziej rozbudujemy port gdański tem trudniej go będzie wykorzystać



całkowicie, tembardziej budując Gdynię. To orzeczenie dotąd nad nami ciąży i nie ułatwia nam sytuacji.

Gdynia szybko się rozwija. Polski handel chętnie idzie na Gdynię, ze względu na swoją walutę, dobrze znane, być może gorsze, lecz własne prawodawstwo, ze względu na język, a także ze względu na to, że w Gdańsku obrona interesów polskich jest utrudniona.

Następuje kryzys który w Gdańsku starają się przypisać Polsce, przyczem Gdańsk żąda specjalnych przywilejów dla siebie, myślarz kategorjami średniowiecza i zapominając o tem, że żyjemy w wieku elektryczności i lotnictwa. Gdańsk stara się nas zgniebić przez wpływy międzynarodowe.

Do dziś dnia pozostaje niezłatwioną kwestją — tak samo, jak kilka wieków temu, — czy Polska potrafi utrzymać swą samodzielność gospodarczą i czy nie zrezygnuje w Gdyni z części swych niewątpliwych praw suwerennych w związku z niedawnym orzeczeniem rzeczoznawców Ligi Narodów. Wszak samo postawienie tej kwestji przez tych rzeczoznawców wielu uważa za bezczelność.

Gdańsk pragnął by usunąć konkurencję Gdyni. Należy tu podkreślić, że konkurencja pomiędzy portami do jednego Państwa należącemi jest na porządku dziennym i przybiera czasem bardzo ostre formy. Niedawno mówiono mi w Rotterdamie że współzawodnictwo Gdyni z Gdańskiem jest niczem w porównaniu z walką konkurencyjną pomiędzy Rotterdamem a Amsterdame.

Lecz, dzięki tej konkurencji obydwie porty się ulepszają i każdy stara się ściągnąć do siebie jaknajliczniejszą klientelę przez tańsze koszty i lepszą obsługę. Te obydwie porty w najlepszy sposób obsługują swój kraj i handel z tego korzysta. Kraj i miasta się przytem wzbogacają.

Więc gdybyśmy mieli tylko Gdynię należałoby budować drugi port aby jej stworzyć konkurencję, czynnik postępu.

Niestety, w danym wypadku mamy do czynienia nie ze zwykłą konkurencją dwóch środowisk handlowych lecz z walką polityczną, której nie widać końca.

Kilka lat temu odwiedził Gdynię jeden dziennikarz cudzoziemski, który tylko co przyjechał z Gdańska i był pod świeżym wrażeniem wywiadów u kilku senatorów gdańskich.

Otóż wszyscy ci dostojnicy twierdzili zgodnie, że Gdańsk do Polski należeć nie chce, nie chce być żadnem wolnem miastem. Nikt ich nie pytał czy Gdańsk chce zostać takim miastem i t. d. dążeniem jest powrót do Prus. Wobec tego kierownicy polityki gdańskiej nie są wcale zainteresowani w rozkwicie gospodarczym miasta gdyż wówczas straciłoby się jeden z głównych argumentów, politycznych.

Nie mówiąc o Niemczech, każdy bez wyjątku gdańszczanin jest święcie przekonany i głęboko wierzy, że Gdańsk i Pomorze wrócą do Rzeszy. W ich pojęciu jest to tylko kwestją czasu.

U nas wierzą w to, że Pomorze, zawsze etnograficznie polska ziemia, na wieki przy Polsce pozostanie.

Możemy zatem skonstatować głęboką sprzeczność interesów.

Jeszcze obecnie od czasu do czasu słyszy się o koncepcji zamiany Pomorza na Kłajpedę z dostępem do morza przez Litwę i prawdopodobnie w związku z tem samem szukaniem wyjścia

z sytuacji, którą sami Niemcy przyznają za trudną, są lansowane pogłoski o zainteresowaniu Polski Odesą na Morzu Czarnem. W tych obydwóch wypadkach chodzi o dostęp do morza przez obszary polityczne i etnograficzne nam obce, i oddalone od głównych centrów Polski.

Mogą być w tych warunkach okresy zewnętrznego odprężenia, względnie spokoju, lecz zagadnienie pozostanie zawsze to samo. Ten czynnik polityczny wpływa w znacznym stopniu na kształtowanie się stosunków w naszych portach. Krzyżują się różne poglądy i wpływy, dzięki czemu sytuacja wydaje się dość skomplikowaną.

Jakie powinny być nasze dążenia?

Pomni nauk przeszłości wydaje się, że w interesach Polski leży stworzenie warunków sprzyjających rozwojowi handlu z innymi krajami, opierając się, o własne siły, przytem handlu czynnego.

Ten rozwój jest możliwy, o ile będziemy posiadali flotę handlową odpowiadającą potrzebom kraju.

Bazą rozwoju tej floty może być tylko port własny w pełnym znaczeniu tego wyrazu, a tym portem jest tylko Gdynia.

Z Gdańska, jako miasta psychologicznie nam obcego handel polski rozwinąć się nie może — chyba, że Gdańsk zleje się zupełnie z Polską, lub nastąpi głęboki przełom psychologiczny w umysłach gdańskich. Jednak wszystko wydaje się przemawiać za tem, że to nie nastąpi, aż póki Niemcy są tem czem są. Z drugiej strony trudno przypuszczać, aby polski handel przy anormalnych warunkach chętnie szedł do Gdańska, który nie stara się dogodzić swemu klientowi, nie stosuje się do jego życzeń, lekceważy jego język i daje mu do zrozumienia że go się uważa za obywatela drugiej klasy.

Mówiąc o tych dwóch obsługujących nasz handel portach, należy zdać sobie sprawę z tego, jak wielkie znaczenie ma nasz handel morski w ogólnym obrocie zewnętrznego handlu Polski.

Otóż, gdy w r. 1929 drogą morską szło tylko 44% naszego wywozu wg wagi, i 27% wg wartości towarów, w roku 1931 drogą morską szło już 65% wg wagi i 40% wg wartości. Za pierwsze półrocze 1932 r. drogą morską poszło 69% wg wagi i 46% wg wartości.

Co dotyczy przywozu, nie możemy się pochwalić tak dobrymi wynikami dla przewozów morskich. W r. 1929 przywieźliśmy drogą morską 35% wg wagi i 28% wg wartości, w r. 1931 — 33% wg wagi i 26% wg wartości. Za pierwsze półrocze 1932 r. — 32% wg wagi i 30% wg wartości.

Należy wskazać, że ogólny przywóz do Polski skurczył się od r. 1929 znacznie niż wywóz.

Wywóz z Polski w r. 1929	stanowił sumę 2 813 360 000 zł.	
	1931	1 878 597 000
przywóz do Polski w r. 1929	3 110 982 000	
	1931	1 468 242 000

Z tych zestawień możemy wywnioskować, że Rząd Polski zrobił wiele, aby skierować nasz handel zewnętrzny na nasze porty, z czego skorzystali i Gdynia i Gdańsk. Z tego widać jak intensywnie pracuje, w porównaniu z granicą lądową każdy metr naszego krótkiego wybrzeża.



Wywóz przez Gdańsk i Gdynię przedstawił się jak następuje:

	t o n y		z ł o t e	
	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia
1929	6 864 621	2 402 051	699 119 006	70 620 000
1930	7 474 811	2 932 208	651 106 000	146 919 000
1931	7 652 771	4 573 114	472 665 000	283 445 000
P r z y w ó z				
1929	1 559 915	218 026	793 000 000	63 305 000
1930	778 748	343 034	511 553 000	83 838 000
1931	447 848	506 035	262 820 000	106 338 000

Jest charakterystycznym, że nie zważając na kryzys, wywóz przez Gdańsk wzrósł ilościowo.

Granicą lądową idą przeważnie towary droższe, co się specjalnie daje zauważyć w eksporcie. W pierwszym półroczu r. 1932 przeciętna wartość 1 tony towaru wywiezionego granicą lądową wyniosła 147 zł., wówczas gdy ta sama ilość towaru wywieziona drogą morską miała wartość 57 zł. Wskazuje to na to, że najbardziej cenne towary — przeważnie wyroby przemysłu trafiają na rynki międzynarodowe przez porty obce. Są to towary, które dają największe zarobki kolejom i portom (handel po swej drodze pozostawia złoto).

Jedną z przyczyn tego zjawiska jest brak odpowiedniej ilości morskich linii regularnych z naszych portów. Taki Hamburg posiada częste połączenia z wielką ilością portów świata — i pod tym względem trudno nam będzie konkurować ilością linii, częstością odjazdów i jakością statków, głównie pod względem ich szybkości.

Jeszcze przed wojną ekspert amerykański, wydelegowany do Europy celem zbadania systemów handlu i żeglugi europejskiej, pisał w swoim raporcie o Hamburgu:

„Regularne połączenia morskie pomiędzy Hamburgiem a portami cudzoziemskimi dzielą się na dwa okresy, których podział stanowi rok 1871 — data powstania Imperjum Germańskiego. Do tego czasu Hamburg miał jedno połączenie zamorskie, mianowicie linię Hamburg—Ameryka do New-Yorku. Reszta jego handlu z innymi portami była zależna od okazyjnych i nieregularnych statków, które się zjawiały tylko w wypadkach, gdy zjawiał się na rynku pełny ładunek okrętu, przeważnie towar masowy. W dziedzinie regularnych połączeń, jakie musi mieć importer lub eksporter bardziej wartościowych towarów, Hamburg był zależny od Anglii, głównie od Londynu. Ten ruch przeładunkowy stanowił większą część obrotu pomiędzy Hamburgiem a Anglią i w roku 1869 przywóz z Anglii wynosił 60% całego tonażu, który wszedł do Hamburga.

Takie okazyjne i pośrednie połączenia są zwykłym zjawiskiem w tych stosunkach handlowych, które nie są jeszcze na tyle rozwinięte, aby utrzymać linie regularne. Np. duży handel przeładunkowy przez Londyn i Hamburg obsługuje Skandynawię i Bałtyk, których porty nie są w stanie zapewnić regularnej wymiany towarów z poszczególnymi krajami, do których są one wysyłane via Londyn lub Hamburg. Od tego rodzaju zależności Hamburgu miał się uwolnić.

Znaczenie bezpośrednich zamorskich komunikacyj ze wszystkimi częściami świata jest bodaj lepiej rozumiane w Europie niż w Ameryce. Kraje europejskie były w ciągu stuleci zależne od Londynu. W ciągu zaś ostatnich 30 lat odbywa się wyścig pomiędzy nimi o wolność (handlu).

Kiedy Hamburg eksportował lub importował via Londynu, angielski pośrednik zawsze coś miał z tego, co przechodziło przez jego ręce. Niemiecki producent płacił więcej niż angielski za dostawę swego towaru do odbiorcy. On ponosił koszty przewozu swego towaru do Anglii oraz koszty przeładunku. Jeśli angielski okręt linii regularnej miał pełny ładunek, to nie angielskie, lecz niemieckie towary musiały oczekiwać na statek następny. Więcej, często sprzedaż towaru jest poprzedzana przez obszerną korespondencję. Często bywały skargi na opóźnienie niemieckiej poczty, posyłanej na angielskich statkach. Lecz szybkie statki linii regularnych potrzebne są dla innych celów bardziej, niż dla poczty. Niemiecki przemysł, obliczony na eksport, inwestował w swe urządzenia tak duże sumy, że pieniądź nie mógł być unieruchomiony w towarze w oczekiwaniu, aż jaki tramp zbierze pełny ładunek. Wiele towaru podlega zepsuciu w ciągu długiej podróży, w innych wypadkach czas trwania podróży jest ważnym czynnikiem ustalenia sprzedażnej ceny. Wiele zamówień na towary wymaga niezwłocznej dostawy.

Niemieckie rolnictwo potrzebuje nawozów sztucznych, lecz nawet i przy korzystaniu z nich nie jest ono w stanie wyżywić ludności Imperjum. Obce kraje muszą posyłać produkty spożywcze oraz surowce dla przemysłu. Aby za to płacić, Niemcy eksportują swoje wyroby.

W tych warunkach pozostawienie Hamburga lub Niemiec w zależności od okazyjnych trampów, lub nie bezpośrednich połączeń liniowych z obcemi portami byłoby poprostu śmiesznem.

W miarę rozwoju wyżej naszkicowanych stosunków handlowych zostały stworzone niemieckie linie regularne mające potęgować ten rozwój.

Jednak linie nie czekały na to, aby ten handel i ilość ładunków mogły zapewnić im zyski. Naprzykład, w roku 1871 Towarzystwo Hamburg—Ameryka ustanowiło linię do Indyi Zachodnich, która dawała straty do roku 1879. To samo miało miejsce w ciągu szeregu lat z linią tego samego towarzystwa do Brazylii".

—:o:—

Stosunek procentowy udziału portów Gdyni i Gdańska w ogólnym obrocie handlu zewnętrznego Polski w porównaniu z procentowym udziałem statków polskich w ruchu tych portów przedstawiał się następująco: (wg wagi w tonach) w wywozie z Polski:

	G d y n i a		G d a ń s k	
	% w ogólnym eksporcie	% bandery polskiej	% w ogólnym eksporcie	% bandery polskiej
1929	11%	10,4 %	33%	5,86%
1930	15	17,58	40	7,30
1931	25	17,98	40	6,43



Ten udział floty polskiej w handlu zewnętrznym jest zatem bardzo mały. Udział Gdyni w eksporcie zwiększył się o 24% udział statków polskich — o 7,58%.

Udział Gdańska w eksporcie wzrósł o 17%, udział statków polskich — o 0,57%.

Należy mieć na względzie, że tylko dane o eksporcie będą miarodajne, gdyż można przyjąć, że wszystkie statki wychodzą z naszych portów pełne. Natomiast przychodzi do nas znaczny procent statków próżnych. Więc wartość porównania będzie wątpliwą. Jednak odnośne cyfry podam.

1929	4%	10,4	31%	5,86%
1930	9	17,58	21	7,30
1931	13	17,98	15	6,43

Z tych cyfr wynika, że rozwój handlu morskiego nie został należycie przez flotę handlową polską wykorzystany. Pragnęlibyśmy, aby chociażby przyrost handlu morskiego Polski mogła przejąć polska flota handlowa. (Porty Gdynia i Gdańsk razem wykazały zwiększenie wywozu od roku 1929 w porównaniu z rokiem 1931 wg wagi o 21%).

Inż. H. Gliwie, w swej znakomitej pracy „Międzynarodowa współzależność a polska polityka gospodarcza” wskazuje że w r. 1925 tonaż światowy wynosił 66.641.418 ton netto, 32.916 statków, które w tym roku opuściły 360.479 razy rozmaite porty, dając możność rozwiezienia po całej kuli ziemskiej 657.467.000 ton różnych towarów.

Procent udziału Polski w tym ruchu transportowym jest zupełnie znikomy i zupełnie nieodpowiedni w porównaniu do obszaru i ludności naszego kraju.

Koszta przeładunku w porcie składają się z szeregu różnych pozycji i suma ich decyduje o skierowaniu towaru na ten lub inny port. Otóż ekspedytorzy twierdzą, że w wielu wypadkach nie opłaca im się kierować towar na Gdynię, gdyż od dwóch lat niewiele więcej proces dostosowania Gdyni do wymogów handlu morskiego jak gdyby ustał. Ostatnimi czasy sfery handlowe gdyńskie są zaalarmowane odpływem najbardziej cennego dla portu towaru — drobnicy z Gdyni do Gdańska. Patriotyzm zaś kupca opierającego swój interes na kalkulacji obecnie, gdy pieniąż jest drogi, prowadzonej bardzo skrupulatnie, nie może sięgać ponad kilka procent w najlepszym wypadku.

Jeśli mówimy, że w Gdyni przemawiają na jej korzyść waluta polska, pewien sentyment język prawodawstwo polskie i — teoretycznie — lepszy stosunek władz, za Gdańskiem stoi tradycja kupiecka, lepsze funkcjonowanie urzędów, dogodne finansowanie towarów, mniej trudności celnych (kredyty celne których w Gdyni nie ma), brak agencji celnej kolejowej, która jest w Gdyni i wg. opinii interesantów portu obciąża towar zbędnymi kosztami, a potrzebna nikomu nie jest it. d. i t. d. Urząd Celny w Gdańsku decyduje wszystkie sporne sprawy szybko i na miejscu. wówczas gdy Urząd Celny w Gdyni musi się znosić z Warszawą przez Poznań, co trwa zazwyczaj bardzo długo i decyzje nie zawsze są zadawalniające. Wogóle można powiedzieć, że w Gdańsku pozostała niemiecka, praktyczna metoda urzędowania i zasada, że urzęd-

nik istnieje dla interesantów portu a nie odwrotnie. Kapitanowie statków, których zdanie często wyrabia opinię o porcie, woła stać w Gdańsku.

Pozatem w Gdyni do ostatniego czasu istniała tendencja zwiększania opłat portowych, gdy Gdańsk je zniża. W Gdyni istnieje więc jeszcze duże pole do naprawy.

Wszystko to wpływa na wybór przez kupca tego lub innego portu.

(Wywóz z Polski i przywóz do Polski towarów przez granicę lądową i morską, ze wskazaniem przejścia przez Gdynię, wyrażone w % stosunku ich wagi i wartości.

	Wywóz przez granicę						Przywóz przez granicę					
	lądową		morską za		w Gdyni		lądową		morską za		w Gdyni	
	wyrażoną	w % od	wyjątkiem	wyrażony	wyrażony	w % od	wyrażony	w % od	wyjątkiem	wyrażony	w % od	
	wagi	wartości	wagi	wartości	wagi	wartości	wagi	wartości	wagi	wartości	wagi	wartości
1929	56	73	44	27	11	3	65	75	35	28	4	2
1930	45	67	55	33	15	6	70	73	30	27	9	4
1931	35	60	65	40	25	15	67	74	33	26	18	8
1932	31	54	69	46	31	19	68	70	32	30	13	10
pierwsze półrocze												

Stosunek % udziału portu gdyńskiego w handlu zewnętrznym Polski, granicą lądową i morską razem, przedstawiał się w wywozie i w przywozie w % :

w w y w o z i e

1929	11% wg wagi	3% wg wartości
1930	15	6
1931	25	15

w p r z y w o z i e

1929	4%	2%
1930	9	4
1931	18	8

Obserwujemy tu wpływ linii regularnych (wartość, drobnica, towary cząstkowe) zapoczątkowanych przez Żeglugę Polską do portów północnego Bałtyku, Rotterdamu i Antwerpii.

W celach usprawnienia portu Gdyni i nadania mu większej elastyczności handlowej, jest obecnie rozważana sprawa zmiany systemu zarządzania portem. W związku z tem jest projektowane utworzenie dla administrowania portem osobnej jednostki prawnej.

Nie ulega wątpliwości, że obecny system zupełnej zależności zarządu portu od władz centralnych nie daje handlowi tych udogodnień, na jakie on mógłby liczyć i nie jest dość elastycznym, aby wytrzymać konkurencję portów innych — nie tylko Gdańska, lecz i portów niemieckich — jak Szczecin, Hamburg i t. d.

(Dok. nast.)



- P** 1932 526.3  
**B** Czas. Techn. Nr. 7  
**T** GRZYB LEOPOLD Dostosowanie sieci triangulacyjnej lokalnej do sieci państwowej 700 sł + 2 rys
- P** 1932 691  
**B** Czas. Techn. Nr. 7 /Budown. Stal.  
**T** Nr. 2  
 ZAŁĘSKI JAN. Nowe materiały w budownictwie. 370 sł
- P** 1932 625.2.022:621.791.052  
**B** Czas. Techn. Nr. 7 /Budown. Stal.  
**T** (Nr. 2)  
 E. C. inż. Całkowicie spawany most stalowy w Czechosłowacji. 160 sł
- P** 1932 624.93.003:726.5  
**B** Czas. Techn. Nr. 7 (Budown. Stal.)  
**T** (Nr. 2)  
 I. K. Kościoły stalowe. 280 sł
- P** 1932 628.92:69.028.2  
**B** Czas. techn. Nr. 8  
**T** KLUZT dr. Światło dzienne, jego rola i znaczenie w budownictwie i rozbudowie miast. (W świetle uchwał VIII Zjazdu Międzynarodowej Komisji Oświetleniowej w Cambridge) Wrzesień 1931 r 1600 sł. + 6 rys
- P** 1932 627.42 + 627.52(438 Wisła)  
**B** Czas. Techn. p. Nr. 8  
**T** LAMBOR JULIAN inż. Tczew. O charakterze zamulenia przestrzemi między ostrogami na dolnej Wiśle. 1200 sł + 5 rys
- P** 1932 53:92 (J. Clerk Maxwell)  
**B** Czas. Techn. Nr. 9  
**T** MALARSKI TADEUSZ dr. prof. Polit., Lwows. W stulecie urodzin James a Clerka Maxwela. (Odczyt wygl. przed Mikrofonem Polskiego Radja w dn. 24 listopada 1931 r., będący streżeniem odczytu wygl. na uroczystym posiedzeniu połączonych Towarzystw: Polskiego Tow. Fizycznego, Polskiego Tow. Politechnicznego i Polskiego Tow. im. Kopernika we Lwowie w dn. 19 listopada 1931 r.) 1600 sł. + 1 rys
- P** 1932 693.55.00.1  
**B** Czas. Techn. Nr. 9 i 10  
**T** DANIŁOW GRZEGORZ inż. Słupy żelbetowe. 560 sł. + 17 tabl.
- P** 1932 92 (Thullie Maksymilian: 62.007  
**B** Czas. Techn. Nr. 11  
**T** PAREŃSKI ALEKSANDER dr. Uczczenie działalności prof. dr. Maksymiliana Thulliego. 1380 sł. + 1 rys.
- P** 1932 333.322(323:334.1)2  
**B** Czas. Techn. Nr. 11  
**T** MINKIEWICZ WITOLD prof. Zagadnienie taniego budownictwa mieszkaniowego w Polsce. (Odczyt wygl. w Polskiem Tow. Politechn. we Lwowie dn. 9 marca 1932 r.) 3600 sł.
- P** 1932 691.71.003:728.1  
**B** Czas. Techn. Nr. 11 (Budown. Stal.)  
**T** Nr. 3  
 KŁĘBKOWSKI W. inż. arch. Budownictwo osiedli i małych domków mieszkalnych 2250 sł.
- P** 1932 624.93:69.051.5.003  
**B** Czas. Techn. Nr. 11 (Budown. Stal.)  
**T** Nr. 3  
 CIEŚLEWSKI E. inż. Nadbudówki stalo-wo — szkieletowe. 840 sł.
- P** 1931 33(47)  
**B** Cement Nr 7  
**T** WEINSCHENCK FEDOR dr. Oblicze gospodarcze Rosji Sowieckiej 700 sł
- P** 1931 [624.012.4+725.4]:666.94(438)  
**B** Cement Nr. 7  
**T** URWAŁEK FRANCISZEK inż. dr. Budowle żelbetowe w cementowniach 1050sł: + 9rys
- P** 1931 624.012.4:628.132(438)  
**B** Cement Nr.7  
**T** PODHORZER W. inż. Biuro i Przedsięwzięcie Budowy inż. Landau Lwów. Wodociągowy zbiornik żelbetowy gminy m. Drohobycza 600 sł + 4 rys.
- P** 1931 624.012.4:728(438)  
**B** Cement Nr. 7  
**T** POGANY WOJCIECH inż. Budowa pięciopiętrowego budynku mieszkalnego p. p. Norbertanek w Krakowie. 450sł 3rys
- P** 1931 666.977:725(438)  
**B** Cement Nr. 7  
**T** KULAWIK EDMUND Domy budowane z pustaków żużlobetonowych 630 sł + 2 rys.
- P** 1931 625.823.2:624.012.4  
**B** Cement Nr. 7  
**T** MACIEJEWICZ WACŁAW inż. Kra-węzniki, jako niezbędne elementy jez-dni. 230 sł. + 4 rys.
- P** 1931 624.012.4:645.4  
**B** Cement Nr. 7  
**T** PUSZET JAKÓB. Kasy ogniotrwa-łe i skarbcie bankowe z betonu 860 sł + 4 rys





- P** 1931 351.77(438):624.012.3/4  
**B** Cement Nr. 6 i 7  
**T** BRYŁA STEFAN prof. dr. inż. Projekt zmiany przepisów dotyczących konstrukcyj betonowych i żelbetowych. 5160 sl. + 9 tabl.
- P** 1931 666.94(062)(438)+062  
**B** Cement Nr. 8  
**T** Działalność Związku Polskich Fabryk Portland Cementu w okresie 1. 1930-30. VI. 1931 960 sl + 2 tabl
- P** 1931 624.012.4:666.94(438)  
**B** Cement Nr. 8  
**T** KALECKI MICHAŁ. Rozpowieszczenie budownictwa żelbetowego w Polsce 320 sl
- P** 1931 531.2:693.55  
**B** Cement Nr. 8 i 9  
**T** BUKOWSKI BRONISŁA inż. Zasady statycznego obliczania konstrukcyj płaskich stropów maszyn.
- P** 1931 [634.012.4+693.55] : 728(438 Krakow)  
**B** Cement Nr. 8  
**T** POGANY WOJCIECH inż. Roboty żelbetowe przy budowie III-go domu mieszkalnego profesorów Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie 560 sl + 6 rys.
- P** 1931 666.8  
**B** Cement Nr. 8  
**T** JOHN LEO prof. Wyrób sztucznego kamienia 700 sl. + 6 rys.
- P** 1931 666.977  
**B** Cement Nr. 8  
**T** MASŁOWSKI MIKOŁAJ inż. Żużlobeton i pustaki żużlobetowe. 800sl. + 6 rys.
- P** 1931 624.012.3 (438 Nowogródek)  
**B** Cement Nr. 9  
**T** SZAYBO JANUSZ. Budownictwo betonowe w powiecie Nowogródzkim. 700 sl. + 5 rys.
- P** 1931 351.77(438): 624.012.3/4  
**B** Cement Nr. 9  
**T** THUŁE MAKSYMILJAN inż. dr. prof. Pol. Lwów. Uwagi do projektów przepisów, dotyczących konstrukcyj betonowych i żelbetowych 350 sl
- P** 1931 351.77(438): 624.012.3/4  
**B** Cement Nr. 9  
**T** KURYŁŁO ANDRZEJ inż. dr. prof. Pol. Lwów. Uwagi do projektów przepisów dotyczących konstrukcyj betonowych i żelbetowych. 1070 sl. + 2 rys.
- P** 1926 625.1(09)  
**B** Techn. Kol. Nr. 1  
**T** RÓDOLIŃSKI J. inż. Krótki zarys powstania i rozwoju kolejnictwa 3350 sl. + 16 rys
- P** 1926 625.1(438)  
**B** Techn. Kol. Nr. 1  
**T** Ródotliński J. inż. Koleje żelazne na ziemiach polskich. 1400 sl. + 3 rys + 1 mapka.
- P** 1926 697.15  
**B** Techn. Kcl. Nr. 1 i 2  
**T** W. P. Praktyczne wskazówki przy budowie kominów domowych. 1870 sl. + 6 rys.
- P** 1926 531.2  
**B** Techn. Kol. Nr. 1, 2, 4, 5, i 7  
**T** Wiadomości z mechaniki i statyki budowlanej. 4790 sl. + 14 rys.
- P** 1926 385(061)  
**B** Techn. Kol. Nr. 1  
**T** Z. K. Międzynarodowy Kongres Kolejowy w Londynie. 720. sl.
- P** 1926 625.17  
**B** Techn. Kol. Nr. 2  
**T** HUMMEL B. inż. Utrzymywanie torów za pomocą urządzeń mechanicznych 2240 sl. + 15 rys.
- P** 1926 525.2.013:614.8  
**B** Techn. Kol. Nr. 2 i 3  
**T** Sprzęgi automatyczne do wozów kolejowych i bezpieczeństwo pracowników kolejowych. 5090 sl. + 2 tabl.
- P** 1926 621.134  
**B** Techn. Kol. Nr. 2  
**T** M. No v rozrząd pary w parowozach. 1070 sl. + 2 rys.
- P** 1926 625.2.013  
**B** Techn. Kol. Nr. 3  
**T** SOKŁOWSKI WITOLD inż. Sprzęgi samoczynne do wagonów. 3360 sl. + 7 rys.
- P** 1926 637.22:625.142.2  
**B** Techn. kol. Nr. 3  
**T** NOWOTNY ROBERT inż. Wiedza Zdolność przewodzenia elektryczności pokładów drewnianych 690 sl.
- P** 1926 625.17  
**B** Techn. Kol. Nr. 3 i 4  
**T** Naprawa toru hektometrowa. 1200 sl. + 2 tabl.

---

Zarząd Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie  
podaje do wiadomości, że

# Walne zebranie

## Członków Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie

odbędzie się w dniu 16 grudnia 1932 r.  
w sali Wielkiej S-nia o godz. 8-ej wiecz.

### Porządek obrad

1. Zagajenie przez Prezesa lub jego Zastępcę.
  2. Wybór przewodniczącego, sekretarza, asesorów i skrutatorów.
  3. Odczytanie i zatwierdzenie protokołu z poprzedniego Walnego Zebrania z dnia 8 kwietnia 1932 r.
  4. Balotowanie kandydatów na członków Stowarzyszenia.
  5. Zatwierdzenie nowo opracowanego regulaminu obrad Walnych Zebrań.
  6. Zmiana regulaminu Rady Delegatów.
  7. Rozpatrzenie i zatwierdzenie preliminarza budżetowego na 1933 r.
  8. Wniosek kol. Gembarzewskiego, dotyczący wysokości spłaconej w 1928 r. przez Stowarzyszenie pożyczki rublowej, udzielonej w r. 1914 przez kol. G. na budowę szkoły im. Śtaszica.
  9. Komunikaty Zarządu
  10. Wolne wnioski do rozpatrzenia przez Zarząd oraz ewentualnego wniesienia na następne Walne Zebranie.
-