

Mariusz W. Majewski

## PRODUKCJA GUM JEZDNYCH W POLSCE W LATACH 1918–1939

Przemysł gumowy rozwinął się w Polsce dopiero po zakończeniu działań wojennych. Przed tragedią w Sarajewie, w granicach trzech rozbiorów, jedynym przedsiębiorstwem trudniącym się przerobem kauczuku było Olkuskie Towarzystwo Akcyjne Przemysłu Żelazno-Metalowego<sup>1</sup>. W oddziale tej fabryki, mieszczącym się w Wolbromiu, zainicjowano produkcję uszczelek gumowych. Nie była ona jednak w stanie zaspokoić nawet potrzeb rynku lokalnego. Po rozpoczęciu działań wojennych, wobec braku podstawowych surowców, wytwórnia została zamknięta.

Jednym z priorytetów w polityce gospodarczej rządu polskiego po odzyskaniu niepodległości było uniezależnienie się od dostaw z zagranicy. Rola przemysłu gumowego była bardzo ważna, gdyż dalszy rozwój innych branż, jak maszynowa, elektrotechniczna, środków transportu, farmaceutyczna, precyzyjna i obuwnicza, byłby praktycznie niemożliwy bez zainicjowania przetwórstwa kauczuku w kraju. Już w 1919 r. przystąpiono do prac nad rozwojem tej gałęzi produkcji. Załączki tych działań były niezwykle trudne ze względu na nieprzebierającą w środkach konkurencję zagraniczną, której podstawowym celem było niedopuszczenie do rozwoju w Polsce przemysłu gumowego<sup>2</sup>. Największą trud-

---

<sup>1</sup> Na ziemiach polskich pod zaborami funkcjonowały obce przedstawicielstwa trudniące się dystrybucją artykułów gumowych. Były wśród nich Rusko-Francuskie Fabryki Wyrobów Gumowych, Gutaperkowych i Telegraficznych „Prowodnik”, Towarzystwo Akcyjne „Kauczuk”, Towarzystwo Rosyjsko-Amerykańskie „Treugolnik”, Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha Compagne. Por. „Przemysł Krajowy” 1912, nr 21, s. 15; „Dziennik Poznański” 1913, nr 123, dodatek II, s. 1; *Zarządy przymusowe państwowe ustanowione w grudniu 1918 r. na mocy rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu*, „Monitor Polski” 1918, nr 223 i 234, 1919, nr 48.

<sup>2</sup> Szczególnie dużą aktywność wykazywały niemieckie przedsiębiorstwa przemysłu gumowego. Łącznie dokonały one odprawy celnej w latach 1923–1925 aż 98 580 ton wyrobów. W początkowej fazie kryzysu gospodarczego ogólna wartość przywiezionych gum jezdnych

ność sprawiał brak protekcjonizmu w zakresie ceł przywozowych. Opłaty graniczne wynosiły 70 groszy za kilogram sprowadzonych wyrobów gumowych. Nic dziwnego, że wobec tak niskich opłat celnych import był duży. Również brak zaufania odbiorców do wytwórców krajowych nie ułatwiał rozpoczęcia produkcji. Nie mniej ważnym czynnikiem, który powstrzymywał rozwój tej branży, był brak specjalizacji. Rodzime wytwórnie musiały wytwarzać te produkty, na które istniał zbyt. Niedostatki w wyborze profili jak zwykle w tych warunkach oddziaływały bezpośrednio na obniżenie jakości<sup>3</sup>.

Zmiany w polityce celnej spowodowały wzrost zainteresowania przerebem surowego kauczuku. Prace te były podstawą programów produkcyjnych reaktywowanej Fabryki Wyrobów Gumowych w Wolbromiu S.A. oraz nowo powstałych: Polskiego Przemysłu Gumowego „PEPEGE” S.A. w Grudziądzu, Angielsko-Polsko-Szwedzkiego Przemysłu Gumowego „Gentleman”, Łódzkiej Spółki Azbestowej i Gumowej „Trójkąt”, Fabryki Wyrobów Gumowych „Para”, Towarzystwa Fabryki Wyrobów Gumowych i Azbestowych „Leonit”, Towarzystwa Akcyjnego „F. W. Schweikert” z siedzibami w Łodzi. W ówczesnej Warszawie funkcjonowały następujące zakłady wyrobów gumowych: Bracia Ginzurg – Fabryka Wyrobów Gumowych „Brage”, Guma Rubber Zakłady Przemysłowe, Fabryka Wyrobów Gumowych „Wargum” S.A., Fabryka Przetworów Gumowych „Vulcanit”, Fabryka Wyrobów Gumowych „Inż. E. Hajne i S-ka”, Zakłady Kauczukowe „Piastów” S.A. Do pozostałych wytwórni zaliczyć można również Polską Fabrykę Wyrobów Gumowych „Berson” w Krakowie oraz Małopolskie Zakłady Gumowe WUDETA<sup>4</sup>.

Dla władz wojskowych podstawowe znaczenie miała produkcja opon samochodowych (pneumatycznych – wysokiego ciśnienia, masywów oraz dętek). Wobec całkowitego braku producentów w Polsce w początkowym okresie po odzyskaniu niepodległości doprowadzono do podpisania dużych zamówień z pro-

---

kształtowała się na poziomie 18,6 mln zł, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW), Oddz. I SG, I.303.3.554. Protokół konferencji w Biurze Ogólno-Administracyjnym MSWojsk. w sprawie programu rozbudowy przemysłu gumowego w Polsce z 26 V 1928; *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 514.

<sup>3</sup> S. Misztal, *Przemysł chemiczny w latach 1918–1939*, [w:] *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku. Studia i materiały*, red. I. Pietrzak-Pawłowska, Warszawa 1970, s. 373–374; *Spółka dla gumowego przemysłu i handlu – ATLAS*, „Przegląd Przemysłowo-Handlowy” 1921, nr 2, s. 14; *PEPEGE Polski Przemysł Gumowy Tow. Akc. w Grudziądzu*, „Świat” 1925, nr 46, s. 21; *Przemysł gumowy*, „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu” 1930/1931, s. 377–378; *Polski przemysł gumowy*, „Kupiec-Mechanik” 1939, nr 3, s. 70–71.

<sup>4</sup> *Przemysł gumowy w Polsce*, „Przegląd Przemysłowo-Handlowy” 1922, nr 2, s. 32; *Księga Adresowa Przemysłu, Handlu i Finansów*, red. A. R. Sroka, Warszawa 1922, poz. 7684–7748; J. Łunarski, *Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego*, [w:] *Przemysł maszynowy województwa rzeszowskiego*, red. K. Ocioś, Rzeszów 1967, s. 16–17; CAW, Biuro Administracji Armii, I.300.54.386. Referat dla I wiceministra spraw wojskowych – produkcja gum jezdnych z 8 VI 1928.

ducentami francuskimi, amerykańskimi i austriackimi<sup>5</sup>. Prawie całkowite podporządkowanie dostaw obcym producentom oraz znaczne obciążenie finansowe owymi zakupami spowodowały, że władze wojskowe, dążąc do zapewnienia swoich potrzeb, zaczęły rozważać uruchomienie produkcji krajowej (tab. 1).

Tabela 1

Wyposażenie Ministerstwa Spraw Wojskowych w gumy jezdne

Rodzaj gum jezdnych	Zdeponowane	Wymiana	Koszty jednostkowe w zł	Koszty całkowite w zł
Opony samochodowe	7 892	789	250	197 250
Opony motocyklowe	336	34	111	3 740
Opony rowerowe	3 426	342	10	3 420
Dętki samochodowe	7 892	789	50	39 450
Dętki motocyklowe	336	34	25	850
Dętki rowerowe	3 426	342	6	2 052
Masywy	7 302	730	600	438 000
Gąsienice	64	6	348	2 088
<b>Łącznie</b>	<b>30 674</b>	<b>3 066</b>	<b>1 400</b>	<b>686 850</b>

Źródło: CAW, Korpus Kontrolerów MSWojsk., I.300.16.310. Projekt preliminarza budżetowego Departamentu Inżynierii MSWojsk. na rok 1928/1929 z 11 VII 1927.

Na mocy porozumienia zawartego pomiędzy władzami wojskowymi i Towarzystwem Akcyjnym Fabryki Wyrobów Gumowych „Pneumatyk” 26 VII 1921 r. zobowiązano się wyprodukować: 2400 opon samochodowych, 3600 kiszek (dętek) oraz 1500 masywów (opon pełnych) rocznie<sup>6</sup>. W zamian za złożenie tak dużego zamówienia poznańska wytwórnia miała skompletować wyposażenie parku maszynowego<sup>7</sup>. W obrębie kontraktu ramowego podpisano także, w latach 1923–1925, kilka zamówień szczegółowych. Łączna ich wartość kształtowała się na poziomie 245 000 zł. Ze środków pozyskanych od władz wojskowych

<sup>5</sup> CAW, Departament Techniczny MSWojsk., I.300.41.52. Notatka szefa Departamentu Technicznego z podróży por. inż. Zbigniewa Powąły Niedźwieckiego do Wiednia z 23 II 1919; *ibidem*, Biuro Administracji Armii. I.300.54.96. Umowa przedwstępna gen. por. Kazimierza Sosnkowskiego z firmą Service Motor Truck Company Wabash (Indiana) z 27 VII 1921; *ibidem*, I.300.54.111. Wykaz stanu realizacji I raty 400 mln kredytu rządu Francji za czas 23 I – 5 V 1924.

<sup>6</sup> Fabryka Wyrobów Gumowych powstała w 1919 r. po wydzierżawieniu pomieszczeń byłej wojskowej wulkanizatorni. Początkowo nosiła nazwę „Sierżant”, a po zmianie – „Pneumatyk”. Siedziba zarządu mieściła się w Poznaniu przy ulicy Franciszka Ratajczaka 22. Natomiast oddział walcowni przy Drodze Urbanowskiej.

<sup>7</sup> CAW, Departament X Przemysłu Wojennego. I.300.55.28. Pismo Fabryki Wyrobów Gumowych „Pneumatyk” do szefa Departamentu X płk. Aleksandra Litwinowicza z 16 XII 1926.

wytwórnia zakupiła agregat do produkcji masywów firmy Max Müller, francuską prasę hydrauliczną firmy Société Emidecau, dwuwalcowe kalandry oraz formy do wyrobu opon. Opr c srodków pieniężnych dostarczonych przez władze wojskowe również Bank Gospodarstwa Krajowego udzielił poznańskiej firmie istotnego wsparcia. To ostatnie było obliczane na kwotę 600 000 zł. Pomimo tak znaczącej pomocy w poczatkach 1927 r. firma została zagrożona upadośc, co miało znacznie gebsze podłoże. Właściwości trakcyjne poszczegolnych partii opon pneumatycznych były niejednorodne. Próby ich trwały bez końca i zdecydowana większość została zwrócona do producenta. Podstawową wad gum jezdnych była szybka utrata właściwości jezdnych. Zaledwie po upływie potoej roku guma ulegała starzeniu, tracąc sprężystość i pękając<sup>8</sup>. Uzasadnione pretensje wzbudzała także jakość masywów. Po odbyciu rajdu samochodowego, w trakcie którego zostały wykorzystane wspomniane masywy, komisja wojskowa zauważyła nie tylko odkszalczenia dynamiczne, ale również zaskoczenie wywoływało to, że mieszanek gumową, z której zostały sporządzone, można było bez większego wysiku dziurawić i kroić. Opr c problemów z jakośc produkcji poznańska firma ponadto utraciła płynność finansową, co spowodowane było – podobnie jak w przypadku innych firm państwowych oraz prywatnych – procesami inflacyjnymi. Spadek wartośc złotego polskiego doprowadzi do tego, że podstawowy surowiec – kauczuk – nabywany na giełdach londyńskiej i hamburskiej by znacznie droższy. Również znaczne inwestycje kapitałowe, rozpoczęte w tym samym okresie, nie mogły przyczynić się do dalszego rozwoju. Kolejnym powodem niestabilnej sytuacji „Pneumatyku” stało się zmniejszenie ilośc taboru samochodowego użytkowanego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych oraz przeznaczenie kredytów radu Francji z I i II transzy na zakupy gum jezdnych<sup>9</sup>. Bolesław Gładyszewski, właściciel poznańskiego „Pneumatyku”, broniąc się przed ogłoszeniem upadośc, próbowa zachęcić władze wojskowe do zozenia kolejnych zamówień. Tumaczy jednocześnie niedostateczną jakość wyrobów wadami kauczuku naturalnego oraz bawełny, dostarczonej przez warszawską firmę Lessner i Karczewski. Pomimo zerwania współpracy i bezpośredniego zakupienia surowców na giełdzie w Hamburgu o poprawie jakośc nie było mowy. Wedle ocen szefostwa Administracji Armii bezpośrednią odpowiedzialnośc finansową zosta obciażony dyrektor „Pneumatyku”, któremu zarzucano

<sup>8</sup> CAW, Kancelaria Sztabu Głównego, I.303.2.18. Wykaz zamówień Departamentu Intendencji MSWojsk. za lata 1923–1925. Umowy zostały podpisane: 17 V 1923 na 300 opon i 600 dętek, 12 XII 1924 – 4000 dętek, 31 XII 1924 – 50 opon, 150 dętek i 200 masywów. Ostatni z odnalezionych kontraktów zosta zawarty 15 VI 1925. Łącznie dotyczy on 700 dętek i opon; CAW, Departament X Przemysłu Wojennego, I.300.55.28. Referat w sprawie prób masywów firmy Pneumatyk z 23 XI 1925.

<sup>9</sup> Ibid., I.300.55.28. Pismo prezesa BGK w sprawie zadłużenia Fabryki Wyrobów gumowych „Pneumatyk” z 20 IV 1925; CAW, Biuro Administracji Armii, I.300.54.385. Nietatowany referat dla szefa Administracji Armii w sprawie firmy „Pneumatyk”.

brak przygotowania fachowego<sup>10</sup>. W efekcie doszło do ogłoszenia upadłości. Urządzenia zakupione przez poznańską firmę z kredytów Banku Gospodarstwa Krajowego zostały zabezpieczone na poczet należności<sup>11</sup>. Nieruchomości zaś pozostałe z majątku wytwórni „Pneumatyk” przejęła Rada Miejska Poznania. Na przełomie 1928 i 1929 r. zostały one dostosowane do potrzeb budownictwa komunalnego. W pozostałych urządzono także Komisariat Policji Państwowej oraz ochronkę dla dzieci<sup>12</sup>.

Sytuacja władz wojskowych po ogłoszeniu upadłości przez poznańskie zakłady była dość skomplikowana. W pełni zdawano sobie sprawę, że ponowne wdrożenie produkcji gum jezdnych w oparciu tylko o prywatne kapitały będzie trudne do realizacji. Jednocześnie niepokój wzbudzało uzależnienie dostaw od producentów zagranicznych. Dlatego też, analizując potrzeby armii w zakresie wyposażenia w artykuły gumowe, zarówno w trakcie pokoju jak i działań wojennych, zdecydowano w gremiach ministerstw Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu o zwiększeniu ochrony rynku wewnętrznego w Polsce poprzez kolejne rozszerzenie taryf celnych, a także o podpisaniu wieloletniego kontraktu z producentem krajowym, który podolałby realizacji zamówień wojskowych. Jako podstawę do dalszych rozważań przyjęto również, że potrzeby zaopatrzenia armii w gumy jezdne będą w przyszłości wzrastały. Ówczesny szef Sztabu Generalnego gen. dyw. Tadeusz Piskor w opracowanym planie przewidywał zwiększenie nakładów na motoryzację armii<sup>13</sup>. Wedle tych zamierzeń, ilość samochodów z pneumatycznymi oponami kształtować się miała na poziomie 497, z maszynami – 292, z gąsienicami – 63, motocykli – 168 oraz rowerów – 582. Przewidywano w związku z tym stworzenie następujących zapasów, których amortyzacja miała nastąpić w okresie dziesięciolecia (tab. 2).

Istotne dla interesów państwa były plany podporządkowania firmy poprzez przejęcie części papierów wartościowych. W przeciwieństwie do uprzednio podpisanych umów, nowa miała zostać sygnowana przez dyrektorów Banku Gospodarstwa Krajowego. Oprócz dostarczenia środków pieniężnych na inwestycje i powiększenie kapitału obrotowego BGK miał zapewnić urządzenia przejęte od spółki „Pneumatyk”. Wstępnie rozważano także udogodnienia w nabyciu terenów inwestycyjnych na terenie Kielc. Wedle planów opracowanych przez władze wojskowe, zakładano stopniowe uruchamianie produkcji – początkowo opon rowerowych i dętek, następnie maszyn do samochodów ciężarowych,

<sup>10</sup> *Księga adresowa przemysłu*, Warszawa 1926, poz. 6528; CAW, Biuro Administracji Armii, I.300.54.385. Niedatowany referat dla szefa Administracji Armii w sprawie firmy „Pneumatyk”.

<sup>11</sup> CAW, Oddz. I SG, I.303.3.554. Protokół konferencji w Biurze Ogólno-Administracyjnym MSWojsk. w sprawie programu rozbudowy przemysłu gumowego w Polsce z 26 V 1928.

<sup>12</sup> *Sprawozdanie Zarządu Stołecznego Miasta Poznania za czas od 1 kwietnia 1929 do 31 marca 1930*, Poznań 1930, s. 63.

<sup>13</sup> CAW, Korpus Kontrolerów MSWojsk., I.300.16.310. Projekt preliminarza budżetowego Ministerstwa Spraw Wojskowych na rok 1928/1929.

a dopiero po uzyskaniu zadowalających rezultatów, w ostatnim stadium produkcji – opon i dętek samochodowych<sup>14</sup>.

Tabela 2

Roczne zapotrzebowanie Ministerstwa Spraw Wojskowych na wyroby gumowe

Instytucje wojskowe	Masa ogólna wyrobów gumowych (w kg)		Wartość ogółem (w złotych)		Ilość niezbędnego surowca (w kg)	
	w okresie pokoju	w okresie wojny	w okresie pokoju	w okresie wojny	w okresie pokoju	w okresie wojny
Departament Lotnictwa	13 335	18 558	561 345	929 461	9 617	10 619
Departament Uzbrojenia	21 738	25 211	1 245 439	1 483 735	13 792	11 775
Departament Sanitarny	493	961	33 970	63 410	493	961
Departament Inżynierii	52 396	151 826	787 499	2 277 390	27 478	80 712
RAZEM MSWojsk.	87 963	196 558	2 628 204	4 753 997	49 365	106 085

Źródło: CAW, Biuro Administracji Armii, I.300.54.385. Referat dla I wiceministra spraw wojskowych – rola wyrobów gumowych jako części składowych sprzętu wojskowego z 7 lipca 1928 r.

Najpewniej propozycje bliższej współpracy zostały złożone największym producentom wyrobów gumowych w Polsce. Pośród rodzimych firm były następujące: Polski Przemysł Gumowy „PEPEGE”, Fabryka Wyrobów Gumowych „Wolbrom” i Polska Spółka Akcyjna „Kauczuk”. Jakkolwiek zakłady te powoływały się na rodzime pochodzenie, to wkłady kapitałowe były przede wszystkim obcego pochodzenia. W przypadku „PEPEGE” – francuskie, a Wolbromia austriackie. Najstarsza spośród spółek wyraziła także zgodę na uruchomienie produkcji w nowo utworzonym oddziale w Krośnie. Interesujące jest przy tym, że zrezygnowano z pomocy finansowej Banku Gospodarstwa Krajowego. Wśród źródeł energetycznych planowano wykorzystanie gazu ziemnego. Oferty współpracy gospodarczej zostały skierowane, jak to już uprzednio podkreślono, do krajowych producentów. Były one także interesujące dla kapitalistów zagranicznych. Pośród firm obcych akces zgłosiły austriacko-amerykańskie Zakłady

<sup>14</sup> CAW, Oddz. I SG, I.303.3.554. Protokół konferencji w Biurze Ogólno-Administracyjnym MSWojsk. w sprawie programu rozbudowy przemysłu gumowego w Polsce z 26 V 1928; „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu” 1930/1931, s. 377–379.

Gumowe „Semperit”. Przedłożone władzom warunki współpracy dotyczyły: uzyskania wyłącznej koncesji na zakupy gum jezdnych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych i przedsiębiorstwa skomercjalizowane, a także udostępnienia subwencji i kredytów na cele obrotowe<sup>15</sup>.

Ostatecznie próby negocjacji z firmami krajowymi zakończyły się fiaskiem. Nową inicjatywę podjął zarząd Poznańskiej Kolei Elektrycznej. Nieznane są przyczyny, które spowodowały zaangażowanie finansowe tego przedsiębiorstwa. Niektórzy autorzy sugerują, że bezpośrednią przyczyną była konieczność wyposażenia taboru samochodowego<sup>16</sup>. PKE posiadała udziały w Autoruchu i Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym z siedzibą w Gdyni. Potrzeby wyposażenia w gumy jezdne tych obydwu przewoźników były jednak znikome w stosunku do planowanej produkcji. Dysponując częścią kredytu przyznanego przez Schweizerische Bank Geschlafen na rozwój PKE, przystąpiono po 16 października 1928 r. do realizacji planów<sup>17</sup>. Udziały w nowo powstałej spółce należały do: Poznańskiej Kolei Elektrycznej – 100 000 zł, Elektrowni Miejskiej – 60 000 zł, Wojewódzkiego Związku Komunalnego w Poznaniu – 60 000 zł, Gazowni Miejskiej – 40 000 zł, samorządu miasta Poznania – 20 000 zł, Wodociągów Miejskich – 20 000 zł. Prezesem rady nadzorczej wybrano dr. Pawła Głowackiego, a dyrektorem Pawła Nestrypke. Na gruntach wykupionej Fabryki Marmelad i Konserw Ruitera lokowano nową wytwórnię. Projekt wytwórni wykonali architekci: Brunon Pragier oraz Marian Pośpieszalski<sup>18</sup>.

Oprócz rozpoczęcia prac budowlanych przejęto także za kwotę 160 000 zł urządzenia pozostające w gestii BGK po zlikwidowanej spółce „Pneumatyk”. Prace organizacyjne zostały powierzone francuskiemu chemikowi inż. Robertowi Mathernowi. Początki nowej wytwórni, pod nazwą Wyroby Gumowe „Paragum” S.A., nie były łatwe<sup>19</sup>. Niedostatki kapitałów, brak doświadczenia oraz wsparcia merytorycznego ze strony zagranicznych wytwórców uzasadniały obawy przed

<sup>15</sup> CAW, Biuro Administracji Armii, I.300.54.380. Exposé urządzenia fabryki opon w Polsce przez Zakłady Gumowe „Semperit” z siedzibą w Wiedniu z 19 VIII 1929.

<sup>16</sup> W. Porzycki, C. Kuszewski, *Ze Stomilem w świat 1928–1978*, Poznań 1978, s. 10.

<sup>17</sup> *Skandaliczna polityka P.K.E.*, „Gazeta Poniedziałkowa” 1934, nr 2, s. 1; K. Wandelt, *Historia Zakładów „Stomil”*, „Kronika Miasta Poznania” 1959, nr 4, s. 56–57; A. Zarzycki, *Cyryl Ratajski (1875–1942). W latach kryzysu*, „Kronika Miasta Poznania” 1989, nr 3, s. 75–76; M. Mrugałska-Banaszek, *Budownictwo warsztatowo-przemysłowe na Starołęce do 1939 r.*, „Kronika Miasta Poznania” 2009, nr 4, s. 353–354.

<sup>18</sup> M. Mrugałska-Banaszek, *Budownictwo warsztatowo-przemysłowe...*, s. 353.

<sup>19</sup> W 1929 r. nastąpiła zmiana nazwy S.A. na Centralną Poznańską Fabrykę WYROBÓW GUMOWYCH. Kolejna zmiana nazwy nastąpiła dwa lata później – odtąd była to Fabryka Opon Samochodowych i Rowerowych Stomil S.A. Szerzej: *Triumf polskiego przemysłu gumowego*, „Samochód” 1929, nr 40, s. 9; *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 512–513; *Stomil Polska opona samochodowa na MWKT*, „Przegląd Komunikacyjny” 1930, nr 32, s. 19; „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu” 1938, poz. 5959; W. Porzycki, C. Kuszewski, *Ze Stomilem...*, s. 9–13.

stratami finansowymi<sup>20</sup>. Dopiero po dwuletnim okresie prób i doświadczeń produkty poznańskiej spółki zostały przedstawione na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Opony wówczas reklamowano jako samodzielne wytwory przemysłu gumowego w Polsce. Nie było to prawdą do końca, albowiem zarówno kauczuk, płótno, stalowy kord oraz chemikalia były obcego pochodzenia. Opony samochodowe były nabywane przez użytkowników samochodów z wątpliwościami. Pierwsze gумы jezdne, dostosowane zaledwie do kilku podstawowych rozmiarów, były koloru szarego, a bieżnik wycinany ręcznie. Zauważalne niedostatki rodzimych produktów mogły skutecznie zniechęcać do ewentualnych zakupów. W niewielkim stopniu zachętą dla potencjalnych nabywców było udzielanie gwarancji bezpiecznego użytkowania przez 20 000 km<sup>21</sup>. Każda ze sprzedawanych opon posiadała specjalną metryczkę. Gdy następowało zbyt szybkie jej zużycie, właścicielowi wypłacano różnicę w tzw. kilometrażu, a opona była poddawana dalszym próbom w laboratorium fabrycznym. Wobec problemów ze sprzedażą opon wytwórnia przynosiła w latach 1930–1932 straty finansowe. Podstawowy inwestor, zarząd Poznańskiej Kolei Elektrycznej, na wniosek dyrektora Pawła Nestrypke, uzupełnił braki w kapitale obrotowym do niebagatelnej kwoty 400 000 zł<sup>22</sup>.

Zakupienie przez Państwowe Zakłady Inżynierii licencji samochodów Saurer oraz Fiat wzmogły zainteresowanie władz wojskowych produktami poznańskiej spółki. W efekcie decyzji wypracowanych jesienią 1932 r. II wiceminister spraw wojskowych, gen. Felicjan Sławoj Składkowski, polecił dokonać koncentracji produkcji przemysłu gumowego w tych wytwórniach, które najbardziej odpowiadały stawianym wymaganiom. Równie ważne decyzje podjęto w sprawie specjalizacji produkcji, zabezpieczenia surowców na czas wojny oraz wdrożenia działań na rzecz uruchomienia wytwórczości gum jezdnych w innych placówkach. Jednocześnie władze wojskowe zaproponowały, aby w przyszłości wszystkie zakupy instytucji rządowych zostały skoncentrowane w poznańskim Stomilu<sup>23</sup>. Wypracowane założenia miały na celu ochronę rynku wewnętrznego i co ważniejsze – gwarantować miały zaspokojenie potrzeb władz wojskowych.

---

<sup>20</sup> CAW, SeKOR, I.303.13.197. List Charles'a Frériche do prezesa Zakładów H. Cegielskiego S.A. Seweryna Samulskiego w sprawie powstania fabryki gum jezdnych w Polsce z 16 IX 1930.

<sup>21</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Skarbu, 6472, k. 1–3. Pismo wytwórni Stomil S.A. do Izby Skarbowej w Poznaniu w sprawie odwołania od wymiaru podatku z 19 X 1937.

<sup>22</sup> CAW, Oddz. I SG, I.303.3.759. Referat Biura Ogólno-Administracyjnego MSWojsk. z 25 XI 1932 w sprawie sytuacji w wytwórni Stomil w Poznaniu.

<sup>23</sup> Wśród najważniejszych odbiorców opon samochodowych i rowerowych były: Państwowe Zakłady Inżynierii, Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia, Państwowe Zakłady Lotnicze, Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczo-Hutniczych S.A., Polski Fiat S.A., Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein, AAN, BGK, 395. Protokół z posiedzenia dyrektorów BGK z 2 XII 1937.



Wsparcie dalszego rozwoju zakładów planowane było poprzez udzielenie niskoprocentowanych kredytów rządowych, spłacanych produktami. Bardzo istotne z punktu widzenia przygotowań do konfliktu zbrojnego były wnioski w sprawie przeniesienia wytwórni do rejonu centralnego. Ostateczne zatwierdzenie decyzji wypracowanych nastąpiło w końcu stycznia 1933 r.<sup>24</sup>

Na mocy porozumienia podpisanego pomiędzy dyrektorem Fabryki Opon Samochodowych i Rowerowych Stomil S.A. dr. Janem Piotrkowskim oraz kierownikiem Zaopatrzenia Technicznego ppłk. Stefanem Kijakiem, władze wojskowe zaferowały szereg nowatorskich rozwiązań. Wszystkie instytucje wojskowe oraz zakłady skomercjalizowane miały zaopatrywać się w gumy jezdne w firmie Stomil<sup>25</sup>. Ocenom przydatności opon samochodowych podolać miała wspólna komisja powołana przez departamenty: Zaopatrzenia Inżynierii, Uzbrojenia, Lotnictwa oraz Państwowych Zakładów Inżynierii. Gremium to miało negocjować kwestie dalszych zamówień, a także koszty operacji finansowych w następnych latach. Jednocześnie w celu unowocześnienia parku maszynowego Stomilu władze wojskowe zaproponowały udzielenie pożyczki w wysokości 200 000 zł. W oparciu o te należności planowano zakupy m.in. trzech pras Summit do wytłaczania opon. Dla władz wojskowych szczególnie ważne w tej mierze było uruchomienie produkcji opon dla samochodów ciężarowych, a także lotniczych. W terminie pięcioletnim od zawarcia kontraktu przewidywano dyslokację wytwórni opon ze stolicy Wielkopolski do rejonu centralnego<sup>26</sup>.

Chociaż podpisanie wieloletniego kontraktu umożliwiałoby dalszy rozwój zakładów, to ich możliwości wytwórcze były znacznie wyższe niżli popyt krajowy. W rezultacie produkcja opon samochodowych zazwyczaj w ostatnim kwartale roku ulegała zawieszeniu. W niewielkim stopniu ilość zamówień wzrastała po złożeniu ofert przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów. Ich ceny były wyższe od 21 do 27% aniżeli analogiczne propozycje firm zagranicznych. Jeszcze inną niestandardową metodą pozyskania odbiorców było rozesłanie pod prywatne adresy użytkowników automobili ofert zakupu. Pomimo udzielanych rabatów, gwarancji i reklam produkty poznańskiej firmy nie mogły znaleźć wielu ewentualnych nabywców. Przeszkodą nie były wysokie koszty, bo te kalkulowane były na poziomie niższym od ofert renomowanych firm zagranicznych, ale przede wszystkim oszczędności czynione podczas eksploatacji pojazdów. Innym czynni-

<sup>24</sup> CAW, Oddz. I SG, I.303.3.554. Referat dla II wiceministra spraw wojskowych w sprawie przemysłu gumowego z 2 XII 1932.

<sup>25</sup> Przeciętne obniżki cen dla MSWojsk. w połowie lat trzydziestych kształtowały się na poziomie 21%. W związku z planami motoryzacji armii uchwalonymi przez Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu kolejne bonifikaty sięgnęły jeszcze 10%, CAW, SeKOR, I.303.13.197. Pismo zarządu wytwórni Stomil do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie uzupełnienia wniosku o koncesjonowanie produkcji opon samochodowych z 3 XI 1936.

<sup>26</sup> CAW, Korpus Kontrolerów MSWojsk., I.300.16.141. Umowa pomiędzy przedstawicielem firmy Stomil i Ministerstwem Spraw Wojskowych z 23 I 1933.

kiem powodującym nagle efekty sprzedaży była ustawa o państwowym podatku drogowym. W efekcie restrykcyjnych opłat wielu dotychczasowych użytkowników pojazdów mechanicznych pozbywało się ich<sup>27</sup>.

W oparciu o środki finansowe dostarczone przez władze wojskowe, a także fundusze głównego inwestora Poznańskiej Kolei Elektrycznej podjęte zostały próby rozbudowy starołęckiej wytwórni. W połowie lat trzydziestych wzniesiono trzy hale. Dwie z nich przeznaczono do produkcji opon rowerowych i dętek, a jedną – do opon samochodowych. Zmodernizowano również dotychczasowe pomieszczenia, które zostały przeznaczone na walcownię arkuszy kauczuku oraz konfekcjonowanie dętek samochodowych. Uruchomione prace inwestycyjne postępowały razem z podpisaniem porozumienia licencyjnego. W 1935 r. dyrektor Stomilu dr Jan Piotrkowski zawarł ją z menadżerem amerykańskiej firmy General Tire and Rubber Company Williamem F. O’Neilem. Produkty poznańskiej wytwórni do czasu podpisania wieloletniego porozumienia licencyjnego cechowały się – jak już uprzednio sygnalizowano – tym, że bieżnik, będący najważniejszą częścią opony, kształtowany był ręcznie poprzez wycinanie odpowiedniego wzoru za pomocą noży. W nabytych licencjach odciskany był on już na prasie. Kolejną nowinką zastosowaną w gumach jezdnych Stomilu było wprowadzenie niskociśnieniowych opon. Dotychczas opony pompowano do granic wytrzymałości. Ówczesni automobiliści byli zatem narażeni na wstrząsy i drgania, stąd też komfort jazdy pozostawiał wiele do życzenia<sup>28</sup>.

Prace konstrukcyjne nad nowymi prototypami opon samochodowych prowadziło laboratorium Stomilu w ścisłej współpracy ze swoim odpowiednikiem w Biurze Badań Technicznych Broni Pancernych. Z ramienia władz wojskowych nadzorował je dr Zygmunt Perkowski. Wstępnie opracowano sposoby chronienia gumy przed starzeniem, dostosowano mieszanki w gumach jezdnych do warunków atmosferycznych, przeprowadzono próby zastąpienia kordu bawełnianego lnianym, konopiami, a także sztucznym jedwabiem. Dokończono również zainicjowane w 1933 r. badania nad sadzą oponową. Prowadzono także próby regeneratu oraz kauczuku syntetycznego<sup>29</sup>. Te ostatnie prace prowadzono wspólnie

<sup>27</sup> AAN, Prezydium Rady Ministrów Komitetu Ekonomicznego Ministrów, 1349, k. 1. Wniosek inż. Franciszka Drzewieckiego w zastępstwie ministra Poczty i Telegrafów do Prezydium Rady Ministrów w sprawie podwyższenia cen za opony firmy Stomil z 8 X 1932; Archiwum Państwowe w Krakowie (dalej: APK), Dyrekcja Robót Publicznych, 29/309/662. Pismo Fabryki Opon Samochodowych i Rowerowych Stomil do Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie z 12 I i 11 IV 1934.

<sup>28</sup> W. Porzycki, C. Kuszeński, *Ze Stomilem...*, s. 15–17; *Stomil na Targach Poznańskich*, „Auto i Technika Samochodowa” 1936, nr 6, s. 6; *Rozwój przemysłu gumowego w Polsce*, „Przegląd Techniczny” 1938, nr 7, s. 240.

<sup>29</sup> Najważniejszą dostawcą kordu bawełnianego były Zakłady Bawełniane Krusche i Ender w Pabianicach, zob. *Niezależność w produkcji gum jezdnych. Kilka uwag o rozwoju Spółki Akcyjnej „Stomil” i budowie fabryki w Dębicy*, „Polska Zbrojna” (dod. spec.) 1939, s. 33; CAW, Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych, I.342.4.16. Plan badań laboratorium Biura Badań Technicznych Broni Pancernych na rok 1935.

z Chemicznym Instytutem Badawczym. Spektrum działań wynalazczych było szerokie – od zastosowania w oponach wielokomórkowych, półmasywach, dętkach, gąsienicach gumowych dla pojazdów terenowych, do siedzeń i oparcí samochodowych<sup>30</sup>. Swoistym poligonem doświadczalnym dla opon poznańskiej wytwórni był rajdy motocyklowe „Sto mil po Polsce”. Organizowano je począwszy od maja 1938 r. w trakcie Międzynarodowych Targów Poznańskich<sup>31</sup>.

Przed wybuchem działań wojennych w starołęckiej wytwórni produkowano w cyklu rocznym 118 000 opon samochodowych, 9000 motocyklowych oraz 524 000 rowerowych przy zatrudnieniu około 1200 osób. W zakres potencjalnych możliwości wytwórczych wchodziły również opony samolotowe, a także zestawy osiowe na pneumatykach dla pojazdów konnych. Ogółem wytwarzano opony w ponad 60 rodzajach<sup>32</sup>. Osiągnięcie pełnej samowystarczalności w produkcji gum jezdnych było dla przemysłu oponiarskiego w Polsce niemożliwe, ponieważ najwięksi producenci ogółem wytwarzali je w ponad 160 rozmiarach. Zapotrzebowanie w Polsce na produkty przemysłu oponiarskiego było stosunkowo skromne, gdyż nie uwzględniając samochodów wojskowych, w lipcu 1939 r. zarejestrowanych było zaledwie 62 245 pojazdów mechanicznych<sup>33</sup>. Przy tak skromnej ilości samochodów podaż gum jezdnych Stomilu przewyższała możliwy popyt. Ogółem pokrycie zapotrzebowania automobilistów na gumy jezdne szacowane było na 75%<sup>34</sup>. Spowodowało to konieczność poszukiwania nowych rynków zbytu. Dopiero w drugiej połowie 1937 r. Stomil, korzystając z pośrednictwa warszawskiej spółki trudniącej się eksportem sprzętu i uzbrojenia wojskowego – Sepewe – uzyskał zamówienie zagraniczne na swoje wyroby. Dla Sztabu Lotnictwa Wojskowego w Belgradzie zrealizowano dostawę opon i dętek o wartości 10 651 dinarów. Pośrednikiem tej transakcji był Banque Franco-Serbe. Pośród innych ofert eksportowych zwraca jeszcze uwagę propozycja zakupów 200 opon samochodowych przedłożona przez litewską firmę<sup>35</sup>.

Wprowadzenie nowych produktów, konkurencyjnych dla wytwórni niemieckich, spowodowało, iż firmy te zaniżały ceny produktów oponiarskich, mając na celu utrzymanie sprzedaży. Również przedstawicielstwa firm zagranicznych, które już uprzednio parały się przerobem kauczuku w Polsce, były także zain-

<sup>30</sup> CAW, Departament Dowodzenia Ogólnego MSWojsk., I.300.22.136, Sprawozdanie z prac laboratoryjnych Biura Badań Technicznych Broni Pancernych z 1 VI 1938.

<sup>31</sup> *Sto mil po Polsce. Drugi terenowo-szosowy rajd Luck–Poznań*, „Dziennik Poznański” 1939, nr 94, s. 9.

<sup>32</sup> „Stomil” na Targach Poznańskich, „Dziennik Poznański” 1938, nr 101, s. 7.

<sup>33</sup> *Wykaz pojazdów mechanicznych na 1 lipca 1939*, Dziennik Urzędowy Ministra Komunikacji, 1939, nr 32, poz. 168.

<sup>34</sup> CAW, SeKOR, I.300.13.197. Pismo dyrekcji Stomil do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 3 IX 1936; *Sprawozdanie Komisji Budżetowej o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Spraw Wojskowych na rok 1939/1940*. Sejm V kadencji, druk nr 100, część VI, s. 8–9.

<sup>35</sup> AAN, BGK, 395. Protokół z posiedzenia dyrektorów BGK z 8 XI 1937; *100 tys. opon sprzedano w Polsce*, „Tygodnik Poznański” 1939, nr 100, s. 29.

teresowane rozszerzeniem swoich profili o wyrób gum jezdnych. Propozycje takie zostały przedłożone przez Polskie Zakłady Gumowe Semperit oraz Polską Spółkę Obuwniczą Bata. Na wniosek poznańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, ale wbrew opiniom pozostałych zrzeszeń, Ministerstwo Przemysłu i Handlu skłoniło się do uzasadnień w sprawie ochrony rynku, przedkładając ostatecznie Komitetowi Ekonomiczemu Ministrów wniosek w sprawie wprowadzenia obowiązku koncesjonowania produkcji<sup>36</sup>. Zestawienie liczących się producentów wyrobów gumowych w 1938 r. przedstawia tabela 3.

Tabela 3

Zakłady przemysłu gumowego w Polsce w 1938 r.

Nazwa własna zakładów	Rok powstania	Kapitał w zł	Siedziba	Produkty
„Pepege” Polski Przemysł Gumowy	1923	3 000 000	Grudziądz*	dętki i opony rowerowe
Polskie Zakłady Gumowe S.A. Semperit	1929	1 000 000	Kraków	opony rowerowe
Małopolskie Zakłady Gumowe „Wudeta”	1928	1 000 000	Krosno	dętki i opony rowerowe
Fabryka Wyrobów Gumowych „Paragum”	1936	60 000	Warszawa	gumy jezdne do pojazdów konnych
Zakłady Kauczukowe „Piastów”	1929	800 000	Warszawa – zarząd Piastów – fabryka	opony rowerowe, części gumowe rowerów, wycieraczki samochodowe, dętki samochodowe, obręcze gumowe na koła
Przemysł Gumowy „Ardal” S.A.	1929	1 250 000	Lida – zarząd Lida i Grudziądz – zakłady	obuwie, dętki, opony rowerowe, przewody
Angielsko-Polskie Przemysł Gumowy „Gentleman” S.A.**	1929	4 000 000	Łódź	opony samochodowe i rowerowe

<sup>36</sup> CAW, SeKOR, I.303.13.197. Wnioski Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu w sprawie projektu rozporządzenia Rady Ministrów o koncesjonowaniu przemysłu gum jezdnych z 27 III 1936; AAN, PRM KEM, 1147, k. 7. Wniosek ministra Przemysłu i Handlu na KEM w sprawie koncesjonowania przemysłu wyrobu gum jezdnych z 6 IV 1937; *Postanowienie z 4 X 1937 ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z ministrami: Spraw Wojskowych oraz Skarbu w sprawie ulg dla przedsiębiorstwa Stomil S.A. w Poznaniu*, Dziennik Urzędowy Ministra Skarbu, 1937, nr 32, poz. 906, s. 1233–1234; *Rozporządzenie Rady Ministrów z 18 X 1938 o koncesjonowaniu przemysłu wyrobu gum jezdnych*, Dz.U. RP, 1938, nr 83, poz. 561; *Rozporządzenie ministra przemysłu i handlu Antoniego Romana w sprawie udzielania koncesji na przemysł wyrobu gum jezdnych*, Dz.U. RP, 1939, nr 36, poz. 238, s. 701.

Tabela 3 cd.

Nazwa własna zakładów	Rok powstania	Kapitał w zł	Siedziba	Produkty
Polska Spółka dla Przemysłu Gumowego „Sanok” S.A.	1931	2 000 000	Sanok	obcęże do kół pojazdów konnych, opony i dętki rowerowe, paski klinowe, gaśnice czołgowe i ciągnikowe
Fabryka Wyrobów Gumowych „Brage”	1918	–	Warszawa	uszczelki, dętki, części gumowe rowerów i motocykli
Fabryka Przetworów Gumowych „Vulcanit”	1922	50 000	Warszawa	amortyzatory, linki szybowcowe, przewody gumowe, materiały izolacyjne
Rysko-Warszawska Fabryka Wyrobów Gumowych S.A. „Rygawar”	1928	7 350 000	Warszawa	obuwie gumowe i galanteria
„Wolbrom” Fabryka Wyrobów Gumowych S.A.	1912	1 600 000	Wolbrom	opony i dętki rowerowe, taśmy napędowe do samochodów
Fabryka Opon Samochodowych i Rowerowych Stomil S.A.	1928	1 800 000	Poznań, Dębica	opony i dętki samochodowe, motocyklowe, samolotowe, rowerowe, pojazdów konnych

\* Zakłady w upadłości wydzierżawione przez Przemysł Gumowy „Ardal” S.A. w 1936 r.  
 \*\* Angielsko-Polskie Przemysł Gumowy „Gentleman” uzyskał koncesję w 1939 r. na produkcję licencyjnych opon Seiberling.

Źródło: „Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu”, 1938, poz. 5945–5975.

Uzależnienie przemysłu gumowego w Polsce od dostaw podstawowego surowca, a także niestabilne ceny kauczuku na giełdzie londyńskiej spowodowały zainteresowanie się Ministerstwa Spraw Wojskowych produkcją syntetyków<sup>37</sup>. Metody ich wytwarzania na skalę przemysłową zostały już opracowane

<sup>37</sup> Oprócz decyzji o wdrożeniu eksperymentów z kauczukiem syntetycznym zainicjowane zostały prace nad dywersyfikacją dostaw surowca. We wnioskach Komisji Migracyjno-Surowcowej Komitetu Obrony Rzeczypospolitej postanowiono ograniczyć pośrednictwo Holandii, Wielkiej Brytanii i III Rzeszy poprzez nabywanie surowca bezpośrednio u plantatorów, zakładanie polskich faktorii skupu w Singapurze i plantacji drzew kauczukowych w Angoli, Malajach, Kongu Belgijskim, Liberii oraz Francuskiej Afryce Równikowej, AAN, MSZ, 74, k. 10–17. Wnioski Komisji Migracyjno-Surowcowej Komitetu Obrony Rzeczypospolitej w sprawie wytycznych polityki dowozu podstawowych surowców dla obronności kraju z 30 VI 1937.

w Niemczech w okresie I wojny światowej. Odmierna sytuacja zaistniała już po zawarciu pokoju, niebagatelne koszty produkcji sztucznego kauczuku oraz spadek wartości surowca spowodowały zarzucenie dalszych badań. Dopiero w 1926 r. wobec wzrostu konsumpcji powrócono do pierwotnych eksperymentów. W Stanach Zjednoczonych były one finansowane przez firmę Du Pont de Nemours & Co., w ZSRR zostały zainicjowane przez Najwyższą Radę Gospodarczą, a w Niemczech przez Interessen-Gemeinschaft Farbenindustrie. We wstępnych założeniach zarówno w ZSRR, jak i w Stanach Zjednoczonych przewidywano wykorzystanie jako surowca do dalszych prac spirytusu etylowego. Ciekawostką może być również fakt, że naukowcy radzieccy planowali także założenie plantacji roślin zaliczanych do gatunku kauczukodajnych. W przypadku metody niemieckiej przewidywano zaś wykorzystanie acetylenu<sup>38</sup>.

Eksperymenty w Polsce zostały zlecone już w 1925 r. przez Ministerstwo Spraw Wojskowych dr. Stanisławowi Kielbaśkiemu. Wobec nieudanych prób syntezy erytrenu (butadienu) i jego polimeryzacji ze spirytusu zostały przekazane po upływie ośmiu lat przez Biuro Wojskowe w Ministerstwie Przemysłu i Handlu – Chemicznemu Instytutowi Badawczemu<sup>39</sup>. Dopiero opracowanie nowego katalizatora przez zespół inżynierów: Waława Szukiewicza, Kazimierza Cybulskiego, Witolda Klonowskiego i innych umożliwiło przeprowadzenie pierwszych udanych syntez<sup>40</sup>.

W listopadzie 1936 r. na konferencji u II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza zapadły decyzje w sprawie dalszego wykorzystania opracowania wynalazku. Spektakularny sukces polskich chemików został najpierw udostępniony Ministerstwu Spraw Wojskowych, a za jego pośrednictwem Zrzeszeniu Producentów Spirytusu. W końcu grudnia 1936 r. został podpisany przez mjr. dypl. Ryszarda Zyma i dr. Leona Jantę Połczyńskiego kontrakt w sprawie wdrożenia technologii produkcji sztucznego kauczuku. W myśl jego postanowień w okresie osiemnastu miesięcy od podpisania miała powstać najpierw mała wytwórnia doświadczalna, wytwarzająca na podstawie metody pół-

<sup>38</sup> „Buna” zdobywa uznanie na świecie, „Dziennik Poznański” 1938, nr 235, s. 14.

<sup>39</sup> Z inicjatywy profesora Politechniki Lwowskiej dr. Ignacego Mościckiego w listopadzie 1916 r. została zawiązana spółka „Metan”. Już po odzyskaniu niepodległości uległa ona przekształceniu w Chemiczny Instytut Badawczy. Prace badawcze prowadzono w zakresie paliw stałych, ciekłych, metalografii, elektrochemii i innych. Instytucja ta, mająca wielkie zasługi dla rozwoju chemii organicznej, została przejęta przez Ministerstwo Spraw Wojskowych w 1936 r. Prace instytutu publikowane były na łamach „Przeglądu Chemicznego”. Szerzej: B. R o g a, *Chemiczny Instytut Badawczy w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1928, nr 3, s. 40–43; AAN, Ministerstwo Skarbu, 5136, k. 269. Pismo zastępcy II wiceministra spraw wojskowych płk. Władysława Filipowskiego do Eugeniusza Kwiatkowskiego z 16 VI 1936.

<sup>40</sup> CAW, SeKOR, I.303.13.193. Pismo dyrektora Biura Wojskowego w MPiH mjr. dypl. Ryszarda Zyma do szefa Sztabu Głównego w sprawie syntezy kauczuku z 23 XII 1936; W. S z u k i e w i c z, *Widoki powstania i rozwoju przemysłu kauczukowego*, [w:] *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów*, cz. VI: *Sekcja przemysłów chemicznych i pokrewnych*, Warszawa 1938, s. 61–65.

technicznej do 10 ton keru. Dopiero po sprawdzeniu założeń w praktyce miały powstać na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego zakłady o produkcji rocznej do 1200 ton<sup>41</sup>. W zamian za przekazanie licencji na wyrób keru Chemiczny Instytut Badawczy otrzymywać miał 10% zysku<sup>42</sup>.

Wykorzystując dotacje Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Zrzeszenia Producentów Spirytusu, w łącznej kwocie 300 000 zł, wykonano w instytucie eksperymentalną partię keru. Próbkę tego kauczuku z warszawskich laboratoriów zostały następnie wprowadzone do wyrobów Stomilu, Sanoka oraz Wargum. Wszechstronne sprawdziany przy produkcji protektorów opon samochodowych oraz rowerowych, masek przeciwgazowych, węży gumowych, uszczeltek, tkanin podgumowanych i innych dały zaskakujące wyniki. Wytrzymałość keru na ścieranie, przepuszczanie gazów, pęcznienie i starzenie była większa niżli kauczuku naturalnego. Co więcej, w trakcie produkcji otrzymywano szereg ubocznych produktów. Wartościowe dla dalszych prac były zwłaszcza: erytrotyl, butylen, aldehyd octowy, eter<sup>43</sup>.

Potwierdzenie założeń technologicznych umożliwiło wdrożenie produkcji na skalę przemysłową. 6 XI 1937 r. powstały w Warszawie Zakłady Chemiczne Dębica S.A. Kapitał założycielski pochodził z następujących firm: Zrzeszenia Producentów Spirytusu oraz Fabryki Opon Samochodowych i Rowerowych Stomil S.A. Prezesem nowo utworzonej spółki został dr Leon Janta Połczyński. Dyrektorem natomiast mianowano inż. Józefa Milewskiego. Z ramienia władz wojskowych do zarządu zostali delegowani inż. Adolf Rerutkiewicz, mjr Edmund Schmitt oraz mjr Józef Macherski. Łączne koszty budowy wytwórni wyniosły 1 474 300 zł. Za kwotę tę zakupiono 10 ha w Dębicy i wyposażono zakłady. Teren, na którym planowane były inwestycje, stanowiły uprzednio pola uprawne pszenicy. Brak było nie tylko bocznic kolejowej, ale nawet polnej drogi<sup>44</sup>. Nowa wytwórnia miała się składać z trzech działów: polimeryzacji, erytrenu oraz produktów ubocznych. W przededniu wojny osiągnięto wydajność około 8 ton keru w skali miesiąca. Podstawowym surowcem był – jak to już uprzednio podkreślano – alkohol etylowy. Pozyskiwany był jednak, wbrew relacjom ówczesnej prasy, nie ze spirytusu wytwarzanego w gorzelniach m.in.

<sup>41</sup> CAW, SeKOR, I.303.13.113. Umowa z 23 XII 1936 w sprawie wdrożenia produkcji sztucznego kauczuku na instalacjach półtechnicznych; AAN, Prokuratoria Generalna, 2674. Projekt umowy ze Zrzeszeniem Producentów Spirytusu w sprawie produkcji fabrycznej sztucznego kauczuku z 21 IV 1937.

<sup>42</sup> CAW, Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych, I.342.4.59. Referat – Zagadnienia kauczuku syntetycznego i stan prac w chwili obecnej w Polsce i za granicą z 30 VIII 1936.

<sup>43</sup> J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000, s. 138–139; CAW, Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych, I.342.4.59. Preliminarz produkcji keru na instalacjach półtechnicznych; *ibidem*, Protokół posiedzenia w sprawie kauczuku syntetycznego z 19 V 1936.

<sup>44</sup> J. Winiewicz, *Artykuł entuzjastyczny*, „Dziennik Poznański” 1938, nr 275, s. 1.

z ziemniaków<sup>45</sup>, a głównie ze spirytusu melasowego, drożdżowego oraz odpadów konsumpcyjnych. Na wyprodukowanie 1 tony keru zużywano około 5 ton spirytusu<sup>46</sup>. Zakładom Chemicznym Dębica S.A. przyznane zostały ulgi podatkowe, a dla ochrony rynku wprowadzono koncesjonowanie produkcji kauczuku syntetycznego<sup>47</sup>.

Wraz z budową Zakładów Chemicznych zapadła decyzja w sprawie budowy nowej wytwórni gum jezdnych. Również w tym wypadku dokonano koncentracji produkcji na sąsiadujących z sobą terenach. Warunki bytowe nie sprzyjały lokacji nowoczesnych zakładów w Dębicy. Jak wynika z notatki informacyjnej sporządzonej w krakowskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej, na terenie miasta brak było brukowanych ulic, a zaopatrzenie w wodę było fatalne. Z płytkich studni pozyskiwano jedynie wody zaskórne. Powodowało to stałe odnawianie się epidemii tyfusu. Również placówki szkolne były przepelnione. Nauka w nich odbywała się na dwie zmiany. Potrzeby inwestycyjne w gospodarkę lokalową były zatem duże. Dla dziewięcioletniego miasta przewidywano budowę nowego gmachu szkoły, hali targowej oraz targowicy dla zwierząt<sup>48</sup>. Ważnym czynnikiem ograniczającym lokowanie nowoczesnych zakładów chemicznych w Dębicy był także brak wykształconych specjalistów<sup>49</sup>.

Podstawową kadrę inżynierów i techników skompletowano w oparciu o rodzime zakłady Stomil w Poznaniu. Częściowo również stanowiska średniego personelu technicznego powierzono w okresie rozruchu nowej wytwórni

<sup>45</sup> *Plantacje sztucznego kauczuku*, „Gospodarka Zachodnia” 1937, nr 14, s. 350; *Sztuczna guma*, „Przemysł Metalowy” 1938, nr 9, s. 101; *Opony z keru*, „Kupiec – Mechanik” 1939, nr 3, s. 102; *Opony z keru*, „Gospodarka Zachodnia” 1939, nr 37, s. 147; *Produkcja keru w COP*, „Polska Jutrzejka Gospodarcza” 1939, nr 19, s. 3; *Polskie opony z polskich ziemniaków*, „Dziennik Poznański” 1939, nr 100, s. 25; M. Wańkowi cz, *COP ognisko siły – Centralny Okręg Gospodarczy*, Warszawa 1938, *passim*.

<sup>46</sup> J. Gołębiowski, *COP...*, s. 138; B. Miśsała, *Perspektywy zbytu i produkcji spirytusu w Polsce*, „Przemysł Chemiczny” 1939, nr 3, s. 230–234; AAN, Ministerstwo Skarbu, 5701, k. 16–17. Statut S.A. Zakłady Chemiczne Dębica z 16 XI 1937; AP Kraków, Zarząd miasta Krakowa, 285, k. 273–277. Zestawienie szkód wojennych poniesionych przez Zakłady Chemiczne S.A. Dębica według cen z 1 IX 1939.

<sup>47</sup> AAN, Ministerstwo Skarbu, 5701, k. 13. Decyzja E. Kwiatkowskiego w sprawie przyznania Zakładom Chemicznym Dębica S.A. ulg podatkowych z 31 VIII 1938; *Postanowienie ministra przemysłu i handlu z 6 III 1939 w sprawie ulg podatkowych dla Zakładów Chemicznych Dębica S.A.*, „Monitor Polski” 1939, nr 61, poz. 121; *Rozporządzenie ministra przemysłu i handlu w porozumieniu z ministrami spraw wojskowych i skarbu w sprawie ulg podatkowych Zakładów Chemicznych Dębica S.A. z 7 III 1939*, Dz.U. RP, 1939, nr 17, poz. 130; CAW, SeKOR, I.303.13.113. Koncept pisma gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego do Biura wojskowego Ministerstw Przemysłu i Handlu w sprawie koncesjonowania produkcji sztucznego kauczuku z 2 I 1937.

<sup>48</sup> AP Kraków, Izba Przemysłowa Handlowa w Krakowie, I. 55. Dębica – notatka informacyjna (b.d.); K. Łomniewski, *Dębica – miasto COP’u*, „Kuryer Literacko-Naukowy” 1938, nr 42, s. VIII, (dod. do) „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” 1938, nr 287.

<sup>49</sup> K. Wandelt, *Historia Zakładów „Stomil”*, „Kronika Miasta Poznania” 1959, nr 4, s. 56–58.



srowadzonym na tę okoliczność do Dębicy pracownikom<sup>50</sup>. Budowę nowej placówki gum jezdnych rozpoczęto jesienią 1937 r. Teren, na którym planowane były inwestycje, był zupełnie nieprzygotowany. Na 30 hektarach rozpoczęto zatem prace od karczowania drzew i szeroko zakrojonych prac ziemnych. W realizacji tych działań wzięły udział głównie lokalne firmy budowlane, m.in.: Augustynowicza, Antoszewskiego, Dynowskiego, Krawczyka, Samsonowicza, Żmudzińskiego. Skomplikowane prace geodezyjne były dziełem firmy Kopczyńskiego z Poznania, natomiast fundamenty żelbetowe zostały wylane przez Elsnera i Poznańskiego z Krakowa<sup>51</sup>. Również w tym okresie ułożono wodociąg o długości ponad dwóch kilometrów z nieodległej Wisłoki oraz doprowadzono drogę. Kolejne prace budowlane zainicjowano w początkach kwietnia 1938 r. W bardzo szybkim tempie prowadzone działania umożliwiły już trzy miesiące później oddanie budynku planowanego jako hala główna. Poza tym wybudowano jeszcze kotłownię, wieżę ciśnień, stację elektryczną i pomp. Prace inwestycyjne w 1938 r. zamknięto po oddaniu biurów i magazynów. Ogółem zabudowano ponad 9500 m<sup>2</sup>. W kolejnym okresie rozpoczęto prace budowlane w kolonii mieszkalnej dla robotników. Nowa fabryka Stomilu została bogato wyposażona. Oprócz urządzeń sprowadzonych z Poznania i Warszawy zamówiono również prasy firmy Francis Shaw Co. LTD z Manchesteru. Nad wdrożeniem dokumentacji licencyjnej trudzili się Kazimierz Obrębski, Wiktor Piotrowski oraz Henryk Sagan. Pierwszą oponę wyprodukowano w Dębicy 30 III 1939 r. Pełny rozruch wytwórni nastąpił pięć dni później, a uroczystość rozpoczęcia produkcji zaszczylił swoją obecnością wicepremier Eugeniusz Kwiatkowski. Ogółem jeszcze przed wybuchem działań wojennych osiągnięto poziom produkcji około 350 sztuk opon na dobę. Zakłady w Dębicy zatrudniały w analogicznym okresie 260 robotników i 25 pracowników administracyjno-technicznych<sup>52</sup>.

Narodziny przemysłu oponiarskiego w II Rzeczypospolitej miały doniosły charakter. W rezultacie wielu zabiegów organizacyjnych oraz wyrzeczeń finansowych przede wszystkim władz wojskowych powstała nowa branża wytwórczości. Można dość ogólnie stwierdzić, że nie tylko podjęto produkcję gum jezdnych umożliwiających zaspokojenie podstawowych potrzeb motoryzacyjnych społeczeństwa polskiego, ale również nadwyżki produkcji mogły być skierowane na rynki bałkańskie. Podobnie jak w przypadku innych artykułów przemysłu chemicznego powstały także więzi kooperacyjne.

<sup>50</sup> *Poznań będzie szkolił rzemieślników na potrzeby COP*, „Dziennik Poznański” 1938, nr 78, s. 9.

<sup>51</sup> L. Mroczka, *Dębica w latach drugiej niepodległości*, [w:] *Dębica. Zarys dziejów miasta i regionu*. Praca zbiorowa, red. J. Buszko, F. Kiryk, Kraków 1995, s. 384.

<sup>52</sup> *Ukończenie budowy zakładów „Stomil” w Dębicy*, „Życie Gospodarcze” 1939, nr 12, s. 173; *Dorobek gospodarczy Centralnego Okręgu Przemysłowego w 1938 r.*, „Kupiec Polski” 1939, nr 2, s. 6–7; *Dwudziestolecie komunikacji...*, s. 513–514; J. Klusek, *Centralny Okręg Przemysłowy w gospodarce i obronności II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1992; L. Mroczka, *Dębica...*, s. 384; J. Gołębiowski, *COP...*, s. 140.

Niniejszy artykuł powstał z inspiracji śp. Prof. zw. dr. hab. Jerzego Gołębiowskiego, za co serdecznie dziękuję.

*Mariusz W. Majewski*

## THE PRODUCTION OF TIRE RUBBER IN POLAND BETWEEN 1918–1939

### Summary

This article focuses on the phenomenon of the development of the rubber industry in inter-war Poland. The building of factories that produced car and bicycle tubes and tires was very much connected with the defence policy of the Polish state. In the absence of adequate manufacturing facilities, the Polish government quickly imposed a tax and developed fiscal policies aimed at creating a national rubber industry. Due to constant problems with maintaining the quality of the manufactured products, in 1932 the Polish government made the decision to reform the industry, financing it with special bank loans and building new factories within the Central Industrial Zone (*Centralny Okręg Przemysłowy*, COP). In the 1930s, the production of tires was based on the technological advances made in the production of artificial rubber. The industry was concentrated in Warsaw, Poznań and, after 1937, in Dębica.

The development of Poland's rubber industry between 1918–1939 is an outstanding example of state interventionism and the development of statism during the Interwar Period. It was driven by military needs as well as the goal of creating a domestic industry in the name of economic self-sufficiency. However, the production capacity of the newly-built factories were never fully utilized due to the state's changing and chaotic fiscal policy in regards to the development of the Polish automotive industry.