Najstarszy tygodnik kupiecko-przemysłowy w Polsce

NR. 6 · Poznań-Warszawa-Lwów-Bydgoszcz-Katowice, 8 lutego 1930 · ROK XXIV

Kierownictwo redakcji niniejszego numeru „Kupca" spoczywało w rękach p. Leszka Gustowskiego.

Treść N-ru 6:

	Str.
Duszę może przynieść kupiectwo polskie, *minister inż. E. Kwiatkowski*	121
Ślubujemy morzu Czyn!	121
Morze i handel Rzeczypospolitej, *H. Strassburger*	122
Na najpewniejszej podstawie, *Władysław Grabski*	122
Każdy kupiec polski..., *Cz. Klarner*	123
W rękach kupiectwa..., *Michał Siedlecki*	123
Patrząc codziennie na opory naszego handlu morskiego..., *Marjan Turski*	124
Wzmocnienie siły ekonomicznej zaplecza Gdyni..., *Esden-Tempski*	124
Najprzedniejsza troska Polski Współczesnej, *Stanisław Wachowiak*	125
Przedewszystkiem potrzebnem jest..., *Inż. J. Rummel*	125
Balneologja ma głos! *Dr. Paweł Gantkowski*	126
Tam! — Nad Morze Polskie! — *E. Zegadłowicz*	126
Wszystko dla morza, *Inż. St. Celichowski*	127
Gdańsk, Gdynia a Polska, *Emil Ruecker*	127
Wskazania przeszłości dla kupiectwa polskiego, *Kazimierz Tymieniecki*	128
Z polskiej prasy zamorskiej, *L. G.*	128
Aktualne zagadnienie, *Inż. Rafał Mierzyński*	129
Stan kupiecki wobec nowych metod handlu, *Feliks Hilchen*	130
Na marginesie	131
Przyszłość polskiego kupca w handlu morskim, *Inż. Henryk Bagiński*	132
Statut Instytutu Bałtyckiego (wyciąg)	134
Precz z frazesem — Czyny na front..., *M. Winiarski*	135
Postulat kolonjalny Polski, *Leszek Gustowski*	138
KARTKI Z PODRÓŻY. Szlakiem naszej bandery	140
Piemont Polski zagrożony	144
Czasopisma morskie	146

5107

Generalna reprezentacja i skład na Polskę

BERNARD RATZ

Kraków, ul. Czarnowiejska 70. Tel. 4256

Rybnicka Fabryka Maszyn

Sp. z o. p.

Rybnik G.-Śl.

Budowa Maszyn • Odlewnia Żelaza

Konstrukcje żelazne

Wciągi towarowe i osobowe

o każdej nośności

Wagi wagonowe, wozowe i magazynowe wszelkiego rodzaju

Reprezentacja:

Adam Krysiewicz

Poznań, Św. Marcin 16/17, tel. 41-36

6021

SZMATY do czyszczenia maszyn

chemicznie czyste, pod gwarancją **dezynfekowane** i odkażone Liquorem cresoli saponatus „Sanizol" dostarcza w paczkach po 20 kg. a to:

Czysto białe	**po zł 1.85**	**za kg.**
Trykotowe białe	„ „ **1.60**	„ „
Jasne	„ „ **1.60**	„ „
Ciemne cienkie	„ „ **0.95**	„ „
„ **grubsze**	„ „ **0.70**	„ „

Hurtownikom udziela się odpowiedni rabat. 7837

6204

Leszczyńska Hurtownia Surowców

RUDOLF ŁASKA w Lesznie, tel. 152 lub

Oddział w Poznaniu, ul. Śpichrzowa (teren kolejowy) tel. 1530

KARTOWIST

Nowoczesna

KSIĘGOWOŚĆ

przebitkowa

„Kartowist"

Ostatni wyraz techniki buchalteryjnej

Oszczędza 50% pracy i mat.

1718 — 6203

Biuro Organizacyjne i Buch.-Rewizyjne

Wiktor Standé

Zaprzysiężony Rewizor Ksiąg - Znawca Sądowy.

Kraków — Tel. 0441 — PIJARSKA 5.

Towarzystwo Handlu Papierem

Bracia Turkieltaub

Spółka Akcyjna

Warszawa

ul. Przejazd nr. 5. Telefon 503-07, 261-23

Konto czekowe: P. K. O. nr. 18812

5138

URBANETA

EKSTRAKT

DO NAPOJI ORZEŹWIAJĄCYCH.

ZIMĄ

DO WODY WRZĄCEJ JAKO GROG

LATEM

DO WODY CHŁODNEJ JAKO LIMONIADA

WYTWÓRNIA SOKÓW PONCZY ORAZ EKSTRAKTÓW DO LIKIERÓW P. URBANOWSKI-POZNAŃ OSTRÓWEK

Wytwórnia soków, ponczy oraz prawnie zastrzeżonej „Urbaneta"

HURTOWNIA WIN

P. URBANOWSKI, POZNAN-OSTRÓWEK

KUPIEC

„THE MERCHANT“ (WEEKLY) | „LE MARCHAND“ (HEBDOMADAIRE) | „DER KAUFMANN“ (WOCHENSCHRIFT)

PRZEDPŁATA
kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10 - TEL. 22-77

Subscription rates: For 3 months (England) sh 5
„ „ „ (Germany) Gmks 4.50
„ „ „ (U. S. A.) Dol. 1.—
ADVERTISING-RATES:
Full page zł 150,— Half a page zł 80,— One fourth of a page zł 45,— One eighth of a page zł 25,— One sixteenth of a page 15,— Advertisements on Cover plus additional tee. Advertisements from abroad will be calculated according to special rates. In special editions the rates are different.

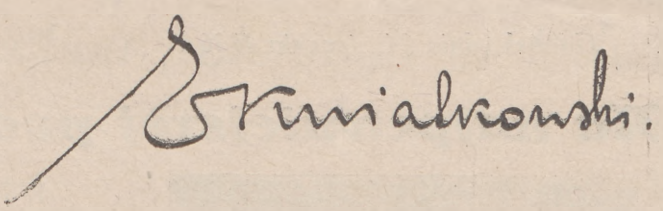
Nr. 6 **Poznań,** Warszawa-Lwów-Gdynia-Bydgoszcz-Katowice-Kraków **8 lutego 1930 r.** Rok XXIV

Duszę może przynieść kupiectwo polskie...

Budowa własnego portu w Gdyni, własnej floty handlowej, to program o wielkiej doniosłości państwowej. Istnieje też w całej Polsce zrozumienie, że program ten musi być kontynuowany z największą wytrwałością, zapałem i uporem. NIE MOŻE ODTĄD MINĄĆ ANI JEDEN ROK, BY KAPITAŁ NASZEJ PRACY NA MORZU NIE WZRASTAŁ.

Ale nawet najszybsza i najsprawniejsza rozbudowa urządzeń portowych i rozrost tonażu okrętowego — to dopiero połowa wysiłku. To dopiero warunki fizyczne i materjalne prawdziwej i efektywnej polityki morskiej. MUSZĄ ONE JESZCZE POSIĄŚĆ DUSZĘ, A DUSZĘ TĘ MOŻE PRZYNIEŚĆ HANDEL I KUPIECTWO POLSKIE.

Warszawa, 5 lutego 1930.



Ślubujemy morzu Czyn!

Pełne 6000 lat znanych nam dziejów ludzkości stwierdzają całe kapitalne znaczenie mórz, które zawsze wiernie zapewniały wielorakie korzyści i przodujące stanowisko polityczne przedewszystkiem NARODOM NA MORZU CZYNNYM.

I warto tutaj przypomnieć: że zawsze w dziejach były wszystkie morza zajęte. Zawsze cały obrót handlowy był opanowany przez kogoś, przez jednego monopolicznego władcę mórz i głównych szlaków, kędy przelewały się bezmiary bogactw...

A przecież Genuę i Wenecję zdystansowały Portugalja i Hiszpanja. Niederlandy pokusiły się o rozległy program morski właśnie w dobie prymatu morskiego portugalsko-hiszpańskiego i najostrzejszego współzawodnictwa Anglji. Dopiero w drugiej połowie 19-go wieku kładą Niemcy pierwsze zręby swej przyszłej potęgi na morzu. Królowa mórz — Anglja patrzyła z niedowierzaniem na niemieckie wysiłki, z których wnet rozwinąć się miało trzecie największe imperjum w koncercie potęg morskich świata.

...Więc postulat Polski Morskiej nie musi być utopją!

Olbrzymie liczby światowej floty handlowej i jej tonażu nie mogą nas od realizacji naszego własnego programu morskiego powstrzymać. Wprost przeciwnie! 32-miljonowe państwo, rynek — „hinterland“ okrągło 400 tys. klm. kw. powierzchni, ciążący zaledwie do 74-ch klm. morskiego wybrzeża, — przedstawia prawdziwie ŻYWIOŁOWĄ SIŁĘ NACISKU I PARCIA DO MORZA!

Dziś idą wici Polski Morskiej...

Rząd i Skarb dały nam najnowocześniej urządzony port na świecie — Gdynię. Sfinansowały także pierwszy zaczątek własnej bandery handlowej.

Nadeszła chwila, kiedy nasz program morski oprzeć należy na szerokiej podstawie inicjatywy prywatnej 32-miljonowego państwa.

Idzie tedy apel do kupca polskiego, bankowca i przemysłowca.

Idzie o to, aby rzeczywiście wszystkie i najszersze sfery gospodarcze Rzeczypospolitej w miarę przyczyniały się do zdrowej struktury zagranicznego naszego handlu.

Słowem: trzeba pospolitego ruszenia Polski Morskiej...

Przed 10-ciu laty w dniu 10 lutego 1920 r. odbyły się „zaręczyny" Polski z Bałtykiem.
DZIŚ IDZIE O — ŚLUBY.
A ślubować winna cała polska opinja gospodarcza. Ślubować morzu naszemu CZYN.
CZYN — w postaci dalszej wytrwałej i coraz to intensywniejszej aktywizacji własnego wybrzeża i portu, własnej floty handlowej.
Że nie dopuścimy nigdy do tego, by zmarniały te pierwsze czterykroć sto miljonów złotych, wydatkowanych w związku z programem morskim Rzeczypospolitej.
Śluby te będą najlepszym wyrazem wdzięczności naszej za ten ożywczy „wiatr od morza", jaki owionął gospodarstwo polskie od połowy 1925 roku. A wtedy i to nasze wąskie Morze Polskie darzyć nas będzie obficie temi korzyściami, które od wieków były zawsze i wszędzie udziałem narodów, uprawiających żeglugę morską.

ARTUR GUSTOWSKI — LESZEK GUSTOWSKI.

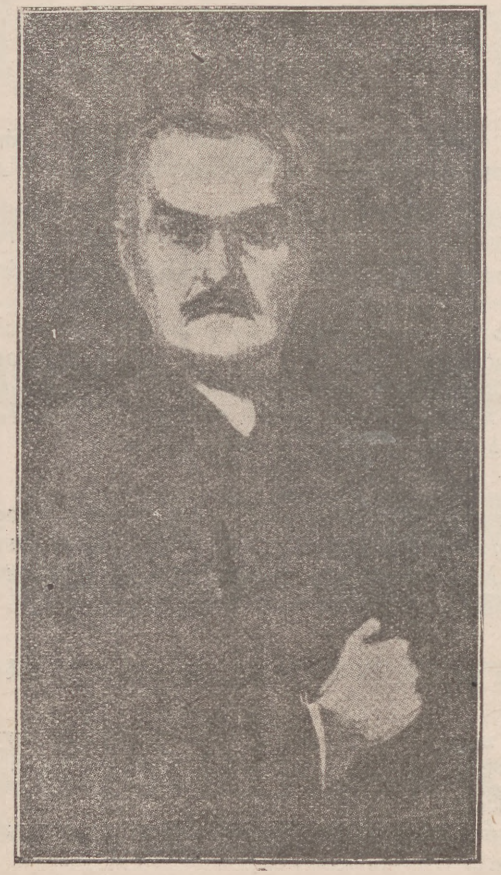
Morze i handel Rzeczypospolitej

Dowiaduję się, iż w dniu 7 lutego 1930 r. wchodzi „Kupiec" w 25-ty rok publikacyjny. Data ta zbiega się z 10-leciem odzyskania przez odrodzoną Polskę dostępu do morza.
Niechaj połączenie się tych dwóch dat nabierze dla kupca polskiego symbolicznego znaczenia.
Utrwalenie i wzmocnienie Polski nad Bałtykiem nastąpić powinno przez wytężoną pracę ekonomiczną, którą wyzyskać powinna w pełni dostęp Polski do morza i zbliżyć tą drogą Rzeczpospolitą Polską do krajów, z któremi nie posiada bezpośredniej granicy.
Państwo, pragnące zachować niezależność, nie może być związane ekonomicznie w przeważającej mierze z jednym tylko krajem, w szczególności, o ile posiada z nim różnice natury politycznej.
Dlatego też Polska powinna nietylko rozwijać swój handel z sąsiadującą z nią Rzeszą Niemiecką, lecz przez morze zbliżyć się do innych krajów, z któremi, jak dotychczas, nasz handel zamało jest jeszcze rozwinięty.
Życzę Tygodnikowi „KUPIEC" i jego Czytelnikom, aby w miarę swoich sił i możności przyczynili się do wykonania tego wielkiego zadania.

H. STRASSBURGER
Komisarz Generalny Rzeczyp. Polskiej w Gdańsku.

Gdańsk, dnia 21 stycznia 1930 r.

Na najpewniejszej podstawie...



WSZYSCY dziś mają świadomość tego, że największym błędem polityki gospodarczej dawnej Rzeczypospolitej Polskiej było niedocenianie znaczenia dostępu do morza i własnej po niem żeglugi.

Obecna Polska nie zaniedbała ani jednej chwili, by, gdy tylko było możliwem, przystąpić natychmiast do budowy własnego portu i własnej floty. Zrobiono dotychczas wiele, lecz bardzo dużo jest jeszcze do zrobienia.

Morze stwarza wielkie możliwości rozwojowe dla każdego kraju, który je posiada i umie wykorzystać.

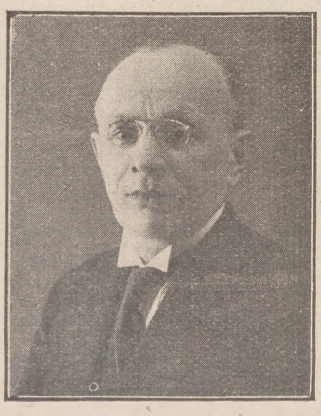
CAŁE ŻYCIE GOSPODARCZE naszego kraju na to wykorzystanie własnego dostępu do morza winno być NASTAWIONE.

Morze znakomicie hartuje siły rozwojowe gospodarcze. Więc dziś, gdy wszystkim w Polsce dokucza kryzys, paraliżujący siły rozwojowe, nie można zaniedbywać niczego, co siły te hartuje.

Wszystko, co zespala nasze życie gospodarcze z morzem, stanowi najwdzięczniejsze pole gruntowania naszej przyszłej potęgi gospodarczej na NAJPEWNIEJSZEJ PODSTAWIE.

WŁADYSŁAW GRABSKI,
b. Prezes Rady Ministrów i b. Min. Skarbu.

Każdy kupiec polski...



Najlepszą rękojmią powodzenia każdej sprawy publicznej jest pozyskanie dla niej opinji wśród najszerszych mas społeczeństwa.

Przez prasę i naukę, przez szkołę i rodzinę, przez organizacje społeczne, towarzyskie — słowem przez każdą zorganizowaną komórkę siejmy nieustannie świadomość, czem jest dla Polski Pomorze i skrawek wybrzeża morskiego, liczącego zaledwie 74 km.

Od najdawniejszych czasów narody, które potrafiły wykorzystać swój stan posiadania morskiego, osiągały znaczny rozkwit życia gospodarczego i powszechną zamożność swojej ludności dzięki rozwojowi handlu poprzez morza i oceany z całym światem. Potrafiły one skutecznie bronić i zachować swoją niezależność polityczną.

Jeśli na każdy kilometr naszego wybrzeża wypada przeszło 400 tysięcy mieszkańców z całej Polski, to ta liczba niechaj będzie miarą pracy gospodarczej, jaką możemy wykrzesać dla związania Pomorza z całą Rzeczpospolitą.

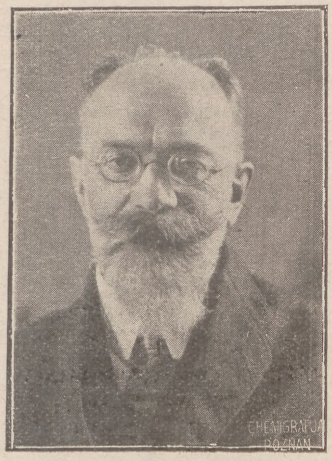
Każdy kupiec polski, który sprzedaję towary zagraniczne bądź wywozi towary polskie zagranicę, niechaj znajdzie się w pierwszym szeregu tych pracowników, którzy będą stale i wytrwale umacniać tę więź, ku pożytkowi własnemu i na dobro sprawy polskiej.

Warszawa, 26. I. 1930.

CZ. KLARNER,
Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej,
były minister.

Niema Gdyni bez kupiectwa polskiego w Gdyni!

W rękach kupiectwa...



Nie możemy wyobrazić sobie rozwoju naszych portów i naszej marynarki bez czynnego udziału całego kupiectwa polskiego.

Tak, jak wojsko, walczące na froncie bojowym, musi mieć zapewnioną pomoc, płynącą z całego kraju, tak dla walczących o rozwój naszego handlu morskiego i naszego znaczenia na morzu niezbędne jest współdziałanie sfer kupieckich, jednoczących w tym celu swe wysiłki na całym obszarze naszej Ojczyzny. Nie można pomyśleć sobie rozwoju naszego rybołóstwa bez uprzedniej organizacji handlu rybami w całej Polsce; flota handlowa nie będzie miała powodzenia, jeśli kupcy nawet w głębi kraju pracujący nie zechcą używać jej do przewozu towarów.

Port w Gdyni byłby bez znaczenia, gdyby nie było w nim coraz to zwiększającego się obrotu towarów i to płynących z całej Polski, lub do całego jej obszaru kierowanych!

W ręku kupców leży więc obowiązek nietylko rozwoju, ale i utrzymania naszego wybrzeża, jako żywej i wartościowej części Ojczyzny. Na to jednak, by spełnić to zadanie i odpowiedzieć godnie temu obowiązkowi, kupiec polski musi starać się zmienić w sobie psychologję mieszkańca z głębi lądu pochodzącego i przyzwyczajonego do wygodnych, a małych i łatwych spraw kupieckich — na żywy umysł przedsiębiorczego pracownika morza, ruchliwego i silnego, jak fala morska, nie znająca przeszkód niepokonalnych.

Wychować młode pokolenie, rozumiejące znaczenie handlu zomorskiego i przemysłu z morzem związanego, to znaczy dać pewną podstawę do utrzymania i wspaniałego rozwoju naszego dostępu do morza.

Kupiec i przemysłowiec Polski niejedną trudność umiał przełamać i zdołał utrzymać się mimo zmieniające się warunki. Niema wątpliwości, że potrafi on dostosować się także i do tych wielkich problemów, jakie przed nim stawia rozwój handlu zamorskiego.

MICHAŁ SIEDLECKI
Prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Patrząc codziennie na opory naszego handlu morskiego...

Narodowy handel zamorski znalazł się w Polsce na tem samem, pomiędzy czynnikami gospodarczemi, stanowisku, na jakiem zdawna jest gdzieindziej. Odnaleźliśmy ideę i zdołaliśmy szczęśliwie skupić koło niej wszystkie szczere wysiłki takich myśli, co powiodą gospodarstwo społeczne drogą, którą kierować się winny wszystkie wysiłki, mające już plan przed sobą jasny i świadomą celu podnietę.

Jest to bezwątpienia wielka zdobycz dla narodowej konstrukcji gospodarczej, zdobycz, o której przyszłe pokolenia wspominać będą ze czcią i podziwem.

Szybkie, zgoła niespodziewane zwycięstwo tej idei w dość biernej dotąd psychice narodowej świadczy, jak wysokocenną jest istota handlu zamorskiego i jak wiele przekonywujących zawiera w sobie momentów dla każdego gospodarstwa, dla każdego narodu, który poznał na własnej i cudzej historji, co znaczy samodzielna, własna, przez nikogo niekontrolowana droga handlowa, dla spokoju i trwałości podstaw gospodarczego istnienia.

Na drodze tej, jako drogowskaz, jak znak wiary narodu stanęła Gdynia. Naród sobie wybudował go i poświęcił. Z najlepszych serdecznych myśli urodził się czyn — niezapomniany, wielki polski czyn, będący *NASZĄ DUMĄ* a zazdrością obcych.

Czyż trzeba wielu słów, aby niemi wyznaczyć nasze obowiązki wobec tych praw, które stworzyliśmy sami, biorąc ich treść i formę z gorącej wiary w wielką i pokojową pracę Polski w dziedzinie międzynarodowych stosunków handlowych?

Jeżeli zaś dziś cały naród, bez różnicy warstw i przekonań, roztoczył nad Gdynią i naszą handlową banderą opiekę, to *PRYM W TYM PATRONACIE* należy się *BEZ KWESTJI POLSKIEMU KUPCOWI.*

Można bowiem tworzyć zręby morskiej pracy handlowej, można tworzyć program, można budować doki, magazyny, stocznie i statki, — nie będą żyły jednak te twory. *I bezduszne będą programy, jeżeli ich w rękę nie weźmie TWARDO, PRACOWICIE I BEZWZGLĘDNIE* — polski handel — *POLSKI KUPIEC.*

Nie jest to z mojej strony odświętne hasło, ukute na Rocznicę Pisma Waszego i Rocznicę powrotu do morza. Patrząc na te sprawy codziennie i widząc wszystkie opory i trudy, na które nasz handel zagraniczny, a szczególnie zamorski, napotyka, tkwiąc ciągle wewnątrz tego szerokiego horyzontu, który mamy przed sobą w postaci wielu niewyzyskanych możliwości, nasiąkłem tem głębokiem przekonaniem. Dlatego głęboko i *szczerze mu daję wyraz.*

Marjan Turski,
dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego.

Warszawa, 30. I. 1930.

Wzmocnienie siły ekonomicznej zaplecza Gdyni...

Powrót Polski nad Bałtyk był zrządzeniem Opatrzności — utrzymanie i pogłębienie obecnego stanu posiadania morskiego jest dziejowem zadaniem Polski, od którego należytego rozwiązania będzie zależał jej byt.

Pierwszym etapem na tej drodze było stworzenie własnego portu — Gdyni. Następnem zadaniem jest wzmocnienie siły ekonomicznej zaplecza Gdyni — POMORZA, przez skoordynowanie wysiłków rolnictwa, przemysłu i kupiectwa.

Siła gospodarcza Pomorza, obok siły ducha polskiego, czerpiącego swą moc z głębokiej miłości Ojczyzny i twórczej pracy, jest jednem z najmocniejszych wiązadeł, SPAJAJĄCYCH GDYNIĘ Z POLSKĄ.

DR. ESDEN-TEMPSKI
Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej.

Najprzedniejsza troska Polski Współczesnej

Centralnem zagadnieniem Polski Odrodzonej, to sprawa polskiego morza.

Bez morza i floty narodowej niemasz ani mocarstwowego rozwoju Państwa, ani szczęśliwej przyszłości Narodu.

Co z tego wynika?

Otóż to, że umocnienie polskiego morza winno być aksjomatem polityki polskiej, u inno być najprzedniejszą troską naszej generacji, przykazaniem narodowem.

Poznań, 28. I. 1930.

DR. STANISŁAW WACHOWIAK
b. Prezes Zarządu P.W.K.

...„Głównie ekspansji morskiej przez Gdynię i Gdańsk zawdzięcza gospodarka polska, że wyszła obronną ręką z wojny cłowej z Rzeszą"!

Przedewszystkiem potrzebnem jest...

Przedewszystkiem potrzebnem jest, aby cała struktura życia naszego kraju była nastawiona na danie możliwości przedsiębiorczym jednostkom uczciwego wzbogacenia się w dziedzinie przemysłu i handlu. Wówczas nie będą straszne żadne podatki i Państwo nie będzie odczuwało braku pieniędzy na inwestycje niezbędne dla dobrego zagospodarowania naszej obszernej Ojczyzny.

Wydaje się, że społeczeństwo polskie jak również nasze kupiectwo nie doszło jeszcze do praktycznego zrozumienia, jakiem silnem narzędziem gospodarczej polityki Państwa i jego rozkwitu jest oparta o własny port własna żegluga handlowa.

Trzeba, aby kupiectwo polskie to zrozumiało i sięgnęło wzrokiem poza granice kraju i miało ambicję zajęcia poważnego stanowiska w dużym handlu międzynarodowym, co jest możliwe tylko w oparciu się o morze, łączące kraje, które ono rozdziela.

Na podłożu handlu, który należy uważać za zajęcie najbardziej zaszczytne, wyrosły największe miasta i wzbogaciły się narody.

Centrum naszego handlu zamorskiego i jednem z ważnych centrów międzynarodowej wymiany towarów musi stać się Gdynia, związana polskiemi linjami okrętowemi z innemi światowemi centrami handlowemi — źródło przyszłego bogactwa Polski.

Urzeczywistnienie tego zależy tylko od naszej woli i wytrwałości.

Inż. J. RUMMEL.
dyrektor „Żeglugi Polskiej".

Balneologja ma głos!

Do cyklu: Niewyzyskane bogactwa morza

Dla celów leczniczych wyzyskać nam trzeba wybrzeże morskie i całe Pomorze.

Nad polskiem morzem pomieścić się może obecnie około 5.000 osób, podczas, gdy Sopoty np. same pomieszczają 30.000 osób. Wyzyskać trzeba i Szwajcarję Kaszubską i piękne leśne obszary na prawym brzegu Wisły między Brodnicą, Nowem Miastem i Jabłonowem z mnóstwem pięknych, malowniczych jezior i przebogatym krajobrazem — *teren dotąd nietknięty.*

Stanowczo zamało wyzyskaliśmy i wyzyskujemy klimat naszego polsk. wybrzeża Bałtyku; tłumaczy się to poniekąd tem, że dopiero w ostatnich latach zaczęto badać dane meteorolog. na naszem wybrzeżu. Lecz przekonany jestem o tem, iż właściwości klimatu naszego wybrzeża z biegiem czasu poznamy, a wówczas potrafimy je lepiej i wydatniej dla celów i leczniczych i turystycznych wykorzystać. Zaznaczę chociażby dziś już niedwuznacznie stwierdzony fakt, że naogół ciepłota powietrza nadbałtyckiego o wiele mniejszą przedstawia skalę wahań, czyli amplitudę, niż w innych częściach Polski; i tak np. na półwyspie Helskim od stycznia do lipca wzrasta ciepłota o przeszło 18 stopni, podczas, gdy na Podkarpaciu w południowej połaci kraju wynoszą wahania temperatury około 24 stopnie, czyli zima nad Bałtykiem nie jest bynajmniej tak sroga, jakby się to wydawało.

Potwierdza to moja obserwacja z czasów przedwojennych, gdym spędzał jakiś tydzień w styczniu w Sopotach; było wówczas powietrze tak wspaniałe, czyste i równe, że odczuwałem znakomicie korzystny jego wpływ na ustrój. Stąd też ucieszyłem się niezmiernie, gdym przed kilku laty czytywał feljetony z Helu literata Bandrowskiego, który na półwyspie tym spędził całą zimę — i aczkolwiek nie lekarz — znakomicie opisywał nietylko piękno przyrody zimowej, charakter i zwyczaje rybaków, lecz raz w raz dodatni wpływ meteorologicznych zjawisk na zdrowie; zaznaczył on, iż w czasie całej zimy było zaledwie kilkanaście dni o charakterze ostrym i burzliwym. Hel — tak mi się zdaje — winien zczasem, po wybudowaniu odpowiedniego sanatorjum, stać się stacją zimowego klimatycznego leczenia, oraz podstawą dla organizowania sportu zimowego nad morzem.

JESZCZE JEDNEJ pod względem leczniczym, nader ważnej okoliczności, nie wyzyskaliśmy nad morzem, a mianowicie możności urządzania długotrwałych przejażdżek po morzu, na statkach, zaopatrzonych w liczne leżaki, czyli urządzenia *„LEŻAKOWANIA NA MORZU“,*

Coprawda, organizuje „Żegluga Polska“, co podnosi się z uznaniem. ekskursje do Szwecji i Danji, bardzo zdrowe i polecenia godne, lecz korzystać z nich mogą jedynie wycieczkowcy zdrowi; ja mam na myśli ekskursje, w innych krajach już dawno (a tradycja ta sięga dawnych rzymskich czasów) urządzane, dla chorych: Otóż statek, należycie do tego urządzony, wyjeżdża na tydzień na morze i zarzuca gdzieś zdala od brzegu kotwicę, czy też błąka się w wolnem toczywie po morzu, dając sposobność podróżnym oddychania przez całą dobę świeżem, morskiem powietrzem, wolnem zupełnie od pyłu.

Ludzie skłonni do gruźlicy płucnej, zdenerwowani, przemęczeni pracą umysłową, anemiczni, ozdrowieńcy po długich, zakaźnych chorobach, mogliby tą metodą leczenia, u nas jeszcze nie spopularyzowaną, posługiwać się ze znakomitym skutkiem dla zdrowia, naturalnie, za poradą i wedle wskazań lekarza.

Dr. Paweł Gantkowski.
Prof. Uniwersytetu Poznańskiego.

Tam! — Nad Morze polskie!

O polskie morze! Wyśnione przez wieki
i wypełnione rzek polskich strumieniem!
Po twojej fali szła w bezkres daleki
tęsknota nasza — twem zwana imieniem!
O polskie morze — wrócone nam znowu —
bądź pozdrowione w szczęsny dzień połowu!

Oporne żaglom oceanu fale
jak skiby roli śrubami potniecie
i swe bandery zawiesicie w chwale
w najdalszych portach, kwitnących po świecie,
by imię polskie i znak orła biały
w braterstwie trudów narody uznały!

Dla naszej mocy — nowa świta era,
Odkąd na własnych zawisa parowcach
Oczekiwana od wieków bandera,
po oceanu wiodąca manowcach
naszych żeglarzy — Kolumbów przyszłości —
zdobywców śmiałych nieobjętych włości!

O polskie morze, Twa fala szalona
zdobywa szturmem piaszczyste wybrzeże
i w miłujące bierze je ramiona,
jako najdroższe naszych ziem rubieże —
a z portów naszych unosi okręty
i niesie cicho poprzez mórz odmęty.

Błogosławione niech będą twe szlaki —
dla polskiej pracy narozcież otwarte!
A u bram portów niech bojowe ptaki
staną i pełnią honorową wartę —
witając krzykiem — po długiej rozłące —
polskie bandery — do portu płynące!

(E. Zegadłowicz.

H. Szantkowski

E. Z.

Wszystko dla morza

Proszony przez Szanowną Redakcję „Kupca" o skreślenie kilku zdań, charakteryzujących najpilniejsze postulaty i zadania kupca i przemysłowca w stosunku do naszych zagadnień morskich, jestem w prawdziwym kłopocie.

Przedewszystkiem bowiem nie mogę sobie wyobrazić prawdziwego kupca, lub przemysłowca, któryby znaczenia morza dla mocarstwowego rozwoju Polski i swojej roli w tej dziedzinie jeszcze nie rozumiał.

Kupiec taki przynosiłby ujmę swemu zawodowi, on to bowiem w pierwszej linji z natury rzeczy powinien być głównym krzewicielem i propagatorem wszystkiego, co do wyzyskania dostępu do morza może się przyczynić, gdyż morze przedewszystkiem jest szlakiem handlowym, a port szeroko otwartą bramą dla handlu na cały świat. Z drugiej strony ułożenie nawet paru zdań o znaczeniu morza jest o tyle trudnem, że niema argumentów, któreby już nie zostały wypowiedziane — wszelkie zatem dalsze przekonywanie kupiectwa o znaczeniu morza byłoby tylko powtarzaniem rzeczy znanych.

Wydaje mi się zatem, że nie o słowa już obecnie winno nam chodzić, a o realne czyny.

Niech więc nasze morskie wybrzeże stanie się dla każdego kupca i przemysłowca ośrodkiem jego myśli gospodarczej, niech każda inwestycja na morzu stanie się przedmiotem jego troski i dumy narodowej, niech każdy wolny grosz będzie przeznaczony na zakup statku, niech wszyscy się skupią przy Komitecie Floty Narodowej w przekonaniu, że nawet *drobne — LECZ POWSZECHNE SKŁADKI* mogą w stosunkowo niedługim czasie zapewnić nam powstanie marynarki, odpowiadającej nieodzownym potrzebom i ambicji trzydziestomiljonowego narodu o świetnej przeszłości i dużych możliwościach rozwojowych; niech każdy pamięta, że aspiracje te tylko przez aktywizację naszego wybrzeża i rozwój floty narodowej mogą być zrealizowane!

A więc do czynu w imię hasła „Wszystko dla Morza!"

Toruń, dn. 30. 1. 1930 r.

Inż. St. Celichowski.
Naczelnik Wydziału Przem.-Handl. Województwa.

Gdańsk, Gdynia a Polska

Zaledwie kilka tygodni dzieli dziesiątą rocznicę w którą Polska ponownie weszła w posiadanie swego wybrzeża morskiego, od dziesięciolecia odłączenia Gdańska od Rzeszy Niemieckiej. Mam wrażenie, iż różnica wynikająca z treści tych dwóch obchodów posiada symboliczne znaczenie. Pozostawiając na uboczu pewną ich nacjonalistyczną przesadę, możemy stwierdzić, że manifestacje, jakie Gdańsk urządził 10-go stycznia 1930 r., miały charakter wybitnie retrospektywny; święto zaś, na które Polska przygotowuje się 10-go lutego, jest przedewszystkiem zapatrzeniem się w przyszłość, której Naród polski bez własnego morza wyobrazić sobie nie może.

Różnica ta jest podłożem psychologicznem obecnych stosunków polsko-gdańskich. Polak patrzy naprzód i liczy na pomoc tych wszystkich, którzy są dobrej woli przy rozbudowie własnego gmachu, będącego główną ostoją także pokoju wschodnio-europejskiego.

Z okazji podwójnego tego dziesięciolecia życzylibyśmy sobie, by Wolne Miasto mniej czerpało nieuzasadnionych podejrzeń i nieufności ze swej historji, natomiast miało, uzasadnione zresztą, zaufanie do tego, co będzie. Polska nie może i nie chce patrzeć wstecz, a więc Gdańsk winien patrzeć w przyszłość. Tam napewno spotkają się obie strony przy wspólnej twórczej pracy.

Dużo się rozprawia nad tem, czemu dać pierwszeństwo, co kogo uzależnia: polityka czy gospodarstwo. Nie odważyłbym się na rozstrzygnięcie tego sporu natury przeważnie teoretycznej. Co się jednak tyczy stosunków polsko-gdańskich, to chciałbym zatrzymać się przy słowach kiedyś wypowiedzianych przez przedstawiciela Najjaśniejszej Rzeczypospolitej w Gdańsku: *„WIĘCEJ GOSPODARKI, MNIEJ POLITYKI!"*

Ubiegłe lata stały pod znakiem tej dewizy; lata przyszłe stanąć powinny pod tym samym znakiem. Skoro Gdańsk cały sens tego powiedzenia zrozumie, to nie może nie zdać sobie sprawy z tego, że jest zarezerwowana dla niego rola pierwszorzędna w życiu gospodarczem Polski. Od niego tylko zależy przejęcie na siebie tej roli.

Sądzę, że tem samem jest, choćby pośrednio, wyczerpany temat stosunku Gdańska do Gdyni; Wolne Miasto zdobyć się musi na przesłanki psychologiczne takie, któreby z jego istnienia obok polskiego portu narodowego uczyniły nie — mniej lub więcej zazdrosną konkurencję, lecz zgodne, braterskie współzawodnictwo dla dobra wspólnego obszaru gospodarczego, a przez to samo, własnego.

Gdańsk, 4 lutego 1930 r.

Emil Ruecker,
naczelny redaktor „Baltische Presse".

Wskazania przeszłości dla kupiectwa polskiego

Zainteresowanie dostępem gospodarczym do morza sięga czasów bardzo odległych, niezawsze jednak objawiało się ono z równą siłą. W zaraniu dziejów nasi przodkowie słowiańscy obsiedli wybrzeże Bałtyku od ujścia Wisły do ujścia Odry i dalej jeszcze na zachód aż do Szlezwiku. Wytworzyli tutaj nawet ludne i ruchliwe podgrodzia handlowe, z których wyruszali na wyprawy kupieckie morzem, połączone zazwyczaj z korsarstwem. Słabą stroną tych podgrodzi był brak odrębnego stanu kupieckiego i właściwej organizacji kupieckiej. Te właściwości przynieśli ze sobą Niemcy, pozostający już od dłuższego czasu pod wpływem wyższej kultury zachodniej, wywodzącej się z Rzymu. Oni też stali się panami Bałtyku w późnem średniowieczu.

W miarę jednak postępów ogólnej kultury i gospodarstwa, a także uzyskiwania sukcesów politycznych, państwo polskie, rozwijające się pomyślnie od czasów Kazimierza Wielkiego i wchodzące w epokę rozkwitu za Jagiellonów, sięgnęło ponownie po panowanie na wybrzeżu. W ciągu zgórą lat trzystu wybrzeże Bałtyku w pobliżu ujścia Wisły pozostawało w polskiem władaniu. Usadowienie się w znaczeniu politycznem nie oznaczało jednak jeszcze gospodarczego opanowania wybrzeża. Społeczna struktura dawnej Polski była wybitnie ogarna i dlatego też z Polski na wybrzeże szedł towar polski, w szczególności zboże, ale nie przybywał tutaj kupiec polski, który mógłby doprowadzić do spolszczenia miast nad Bałtykiem. Rolę pośrednika handlowego odgrywał Gdańsk, który choć politycznie z Polską związany i wierny Polsce, pozostał jednakże miastem niemieckiem i nawet w dalszym ciągu germanizował napływającą w mury miasta ludność polską i kaszubską.

Brak polskiego programu gospodarczego nad Bałtykiem przyczynił się do osłabienia naszego stanowiska politycznego i był jednym z powodów katastrofy rozbiorów. Prusy, które posiadły Pomorze i Gdańsk w pierwszym i drugim rozbiorze, a następnie zachowały je w swem posiadaniu zgórą sto lat, usiłowały w tym czasie nietylko germanizować polską ludność Pomorza, co się im jednak nie udało, ale jednocześnie dążyły do zrobienia z Pomorza zwykłego pomostu, w znaczeniu gospod., prowadzącego z Niemiec do Prus Wschodnich i odebrania mu dotychczasowej roli łącznika między morskiem wybrzeżem i głębszym kontynentem.

Z odzyskaniem niepodległości wybrzeże odzyskało dawne swe znaczenie, a jednocześnie otwarło się przed kupiectwem polskiem zadanie spełnienia doniosłej historycznej roli, a mianowicie wzięcia w swe ręce całego handlu morskiego. Wyrównując zaniedbania przeszłości, kupiectwo polskie będzie jednocześnie pracować dla lepszej przyszłości całego naszego narodu.

Kazimierz Tymieniecki,
prof. Uniwersytetu Poznańskiego.

„Każdy poważniejszy kupiec winien być członkiem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu"

Z POLSKIEJ PRASY ZAMORSKIEJ

Nasze wychodźtwo a eksport z Polski

Mam przed sobą na biurku dwa numery (z grudnia 1929 r.) polskich dzienników, ukazujących się w Brazylji i Argentynie — kurytybską *„Gazetę Polską w Brazylji"* i argentyński *„Kurjer Polski"*.

Dużo już mówiono i pisano na temat roli, jaką odegrać winna nasza emigracja w dążeniach ekspansji handlowej Polski-Macierzy.

Wszyscy, którzy bliżej zagadnień tych stoimy, znamy najogólniej zarówno warunki i czynniki korzystne, jak i przeszkody specyficzne, uniemożliwiające oparcie *szerszych* możliwości handlowych Polski na własnem wychodźtwie osiadłem, zamorskiem.

Niemniej, od chwili aktywnej roli Gdyni, oraz powstania dwu regularnych linij morskich — dużo na lepsze się zmieniło. Mamy już sporadycznie zamówienia np. firm brazylijskich, które wykonujemy pod własną banderą i z własnego portu.

Rośnie też już przedewszystkiem świadomość i zainteresowanie się po stronie *polskich kolonistów południowo-amerykańskich*. Gazety polskie południowo-amerykańskie skrzętnie i gorliwie tę *misję gospodarczą* Polaka-emigranta w stosunku do Macierzy krzewią, pogłębiają i popularyzują.

Zaczęło się od *przedrukowywania* odnośnych wiadomości z prasy obcej i warszawskiej. Dziś każdy większy dziennik i pismo polskie w Ameryce Południowej pomieszcza swe własne, oryginalne wypracowania, poświęcone eksportowi z Polski do Brazylji, Argentyny, Urugwaju, Peru, Chile...

Równolegle rozszerza się we wychodźtwie naszem wieść o porcie w Gdyni i własnej polskiej banderze na morzach dalekich...

Rozwija się i gruntuje w ten sposób zaufanie do polskich wytworów.

* * *

Państwowy Instytut Eksportowy stwierdził w styczniu 1930 r. w swym komunikacie informacyjnym, że

Aktualne zagadnienie

Rozwój polskiej silnej floty handlowej, równorzędna budowa polskiego portu i miasta Gdyni polskiemi siłami, odpowiednio do potrzeb i stanu gospodarczego naszego państwa, jest zasadniczym problemem bytu Polski i da się przeprowadzić z powodzeniem, drogą Wisły, zbiorowym wysiłkiem całego Narodu, tak, jak tego nasze wyjątkowe położenie wymaga.

Wisła, która wraz z dopływami swemi obejmuje prawie całą Polskę — przez Niemen, kanał Królewski i Prypeć sięga za Pińsk i Wilno — przez San zaś dałaby się połączyć (koło Lwowa) z Dniestrem i Prutem, otwierając nam drogę z Bałtyku przez Polskę na Morze Czarne — obecnie wymaga przeprowadzenia kanału z Gopła na Wartę, by uprzemysłowioną Wielkopolskę i Poznań złączyć tanią drogą wodną z polskiem morzem oraz całą siecią dróg wodnych Polski.

Kosztem około 12.000.000 zł mamy możność zapoczątkować przez najludniejszą i najbogatszą część Polski (linją Warty) prostą drogę ze Śląska na Bałtyk, tego szlaku Bolesława Chrobrego, który 1000 lat temu wskazał Polsce drogę ze Śląska ku morzu.

Aby rozwinąć handel morski odpowiednio do wymagań Polski i z powodzeniem stawać do współzawodnictwa z innemi, już od wieków doświadczonemi narodami — Polska musi, tak jak one (np. Niemcy) jednocześnie z żeglugą morską koniecznie rozwijać żeglugę śródlądową. Ten najtańszy sposób komunikacji posłuży jednocześnie do eksploatacji i nagromadzania tanich masowych surowców po cenach konkurencyjnych, dla których przewóz koleją na dalsze odległości jest zbyt drogi.

POLSKA ma wszystkie atuty w ręku, aby ten handel morski w wolnej Polsce, w krótkim czasie jak najświeniej i lukraywnie prosperował. Polska ma węgiel, który stanowi podstawę handlu Anglji, i inne surowce oraz dotąd jeszcze niezbadane bogactwa natury, jak rzadko które państwo Europy. Polska ma już rozwinięty przemysł i dość wysoko postawione rolnictwo, ma wyjątkowo korzystne w Europie centralne położenie geograficzne dla bezpośredniej wymiany produktów między budzącym się do życia Wschodem a Zachodem, między Południem a Północą.

POLSKA posiada przed innemi z natury już samej bogatą i po kraju całym równomiernie oraz pomyślnie rozłożoną sieć wodną (16.400 km., z czego blisko ⅓ już obecnie gotowa do żeglugi). Polska ma stały półmiljonowy roczny przyrost ludności zdrowej, pojętnej, chętnej do pracy, cenionej przez innych jako wyjątkowo podatny materjał dla budowy gospodarczej państwa. Mamy lud, który należy tylko wyszkolić w handlu i przemyśle żeglarskim, a on żywiołowo opanuje nasze biegi wodne i zwycięsko pójdzie na morza i oceany, by z chlubą i wysoko nieść Banderę Polski.

Zadaniem kupca i przemysłowca polskiego jest obecnie stanąć silną nogą u Bałtyku, organizować import i eksport Polski w polskich portach.

Warszawa, w styczniu 1930 r.

Inż. *Rafał Mierzyński,*
dyr. główny Zarządu T-wa Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce.

...*piąty statek* z węglem polskiem *wyładowywany* jest w porcie *Rio de Janeiro*...

W związku z tem nie od rzeczy będzie powtórzyć in extenso, co pisze „Gazeta Polska w Brazylji" w artykule wstępnym numeru z daty 20 grudnia 1929 r. p. t. „Polski eksport do Ameryki Południowej".

Niezależny „Kurjer Polski" w Argentynie pisze:

„Gospodarcze sfery Polski zrozumiały wreszcie, że jednem z najważn. zagadnień chwili, to zorganizowanie polskiego eksportu do Ameryki Południowej, a w pierwszym rzędzie do Brazylji i Argentyny, jako najpojemniejszego rynku wielkiego kontynentu Ameryki. Zaznacza się przytem wybitna tendencja w kierunku uzależnienia się pośredników zagranicznych, pod których firmą eksportowaliśmy dotychczas swoje wyroby. Bezpośrednie zetknięcie się argentyńskiego konsumenta z polskim producentem umożliwia sprzedaż i kupno towaru na warunkach obustronnie korzystniejszych.

Z towarów eksportowych należy wymienić polski cement, którego najpoważniejsze ilości nabywa dotąd Brazylja, obecnie zaś i Buenos Aires, które zakupiło 1 000 tonowy transport tego produktu. Również rozpoczęto eksport kartofli polskich, których pierwsze ładunki już odeszły. Idą bezpośrednio dykty, naczynia emaljowane, towary tekstylne, platery, meble gięte, blacha, wyroby z żelaza i metalu i szereg innych artykułów w mniejszych ilościach. Obecnie przychodzi kolej na sól polską i parafinę, której pierwsze transporty są już w drodze. Oprócz tych Polska rozpoczęła wywóz węgla do Brazylji. Głównym odbiorcą są tam koleje państwowe i prywatne.

Jednem z najważniejszych wydarzeń eksportowych ostatnich dni, to zawarcie umowy Polskiego Monopolu Tytoniowego w sprawie eksportu polskich papierosów, cygar i tytoniu do Argentyny, Urugwaju, Paragwaju, Peru, Boliwji i Chile. Pierwsze transporty niebawem odejdą.

Niewątpliwie polskie papierosy będą nietylko mile widziane, lecz sprawią też swą wyborową jakością wielką przyjemność prawdziwym znawcom.

Stan kupiecki wobec nowych metod handlu

Atak na istnienie samodzielnego stanu kupieckiego w pojęciu instytucji, zawierającej tranzakcje na własny rachunek, prowadzony jest po wojnie systematycznie i metodycznie z dwóch stron: ze strony **konsumenta,** który organizuje potężne zrzeszenia, stara się wyeliminować kupca i nabywać towary bezpośrednio u producenta i ze strony **producenta,** który zrzesza się w syndykaty, nietylko wewnątrz kraju, ale tworzy porozumienia międzynarodowe, oparte na podziale rynków, wyłączając kupca ze współpracy przy dystrybucji towarów między konsumentami, w którym to celu tworzone są przez syndykaty danej branży producentów centrale sprzedaży, docierające bezpośrednio do konsumenta, a pracujące na rachunek producentów.

W tych warunkach znalazł się handel polski po wskrzeszeniu Państwa Polskiego. Nowe formy, nowe idee, wypływające z nowych haseł i nowych zadań gospodarki społecznej i racjonalizacji produkcji.

Nie jest tu miejsce na ocenianie krytyczne tych dążeń, chodzi nam jedynie o monograficzne przedstawienie **tego ciężkiego położenia w jakiem znalazł się stan kupiecki w Państwie Polskiem po jego wskrzeszeniu.**

W prawdziwem słowa tego znaczeniu, polski stan kupiecki, istniał jedynie w dawnym zaborze pruskim, mając za sobą i doświadczenie wieloletnie, i silnego, bezwzględnego nieprzyjaciela-nauczyciela i konkurenta w jednej osobie, kupca niemieckiego, a przedewszystkiem czerpiąc swe siły z istnienia w tym zaborze silnego **polskiego stanu trzeciego.** Tylko ten jedyny zabór, **posiadał polskie mieszczaństwo.**

Warunki historyczne i specjalne ukształtowały stosunki w dwóch innych zaborach daleko niekorzystniej dla rozwoju silnego kupiectwa polskiego, tem niemniej jednak z powstaniem nanowo Rzeczypospolitej Polskiej, wszystkie warstwy społeczne rzuciły się do handlu i zdawało się, że chcą powetować stracony przed wojną czas na wytworzenie silnego stanu kupieckiego w całej Polsce. Najazd bolszewicki, dwie dewaluacje pieniądza, kilka kryzysów gospodarczych, brak kapitału obrotowego, już w normalnych warunkach przyczyniły się do załamania tego ruchu.

Kupiec i handel samodzielny wogóle, robiący zakupy na własny rachunek, może być dopełnieniem przemysłu, jego buforem w stosunku do załamań konjunktury, tylko wtedy o ile będzie mógł finansować ataki producenta. Kupiec nie mający dostatecznego kapitału, w okresie gdy banki są również pozbawione gotówki, nie przedstawia dla producenta tego waloru, jaki miał w czasach normalnych, gdy ponosił część ryzyka załamań konjunkturalnych i pozwolił producentowi bez przerwy pracować i produkować. W tych warunkach w jakich polski handel po wojnie europejskiej się rozwijał, nic dziwnego, że atak, jaki na niego z dwóch stron prowadzono, t. j. ze strony konsumenta i ze strony producenta, okazał się daleko zgubniejszym dla kupca polskiego, niżeli w innych krajach, choć i tam kupiectwo przechodziło ten sam kryzys i tak samo jest do dziś **wypierane przez organizacje współdzielcze i centrale sprzedaży syndykatów producentów.** Do tych dwóch czynników wypierających stopniowo i systematycznie samodzielne kupiectwo, dochodzi

---

O wysokim poziomie polskich wyrobów tytoniowych świadczy najlepiej zainteresowanie się zagranicy. I tak: Niemcy zalane są szmuglowanemi papierosami: w pierwszorzędnych lokalach otrzymać można nasze „Egipskie specjalne" i „Nil". Holandja upodobała sobie specjalnie markę „Maden" i sprowadza je w dużych ilościach. Również i Francja importuje „Maden", „Złota Pani", „Egipskie" i „Egipskie Specjalne". Najciekawsze jednak, że na urządzonym w roku b. w Tokio przez tamtejszy monopol tytoniowy konkursie „Najlepszego papierosa w świecie", papierosy Polskiego Monopolu Tytoniowego zostały wyróżnione. Wobec tego Japończycy zamówili duże ilości tych wyrobów ze stałą dostawą. Na odbytej Powszechnej Wystawie Kraj. Polski Monopol Tytoniowy otrzymał złoty medal oraz szereg listów z uznaniem. Śmiało możemy powiedzieć pod adresem Rodaków naszych:

„Cudze chwalicie, swego nie znacie, sami nie wiecie, co posiadacie".

Tyle dosłowny tekst wypracowania w „Gazecie Polskiej w Brazylji".

Niewątpliwie, nie nalicza się w niem grup towarowych, które przedewszystkiem wchodzą w grę w przyszłym ożywionym eksporcie polskim do Ameryki Południowej. Mimo to spełniają wypracowania te pewną rolę.

Ten rodzaj propagandy daje nietylko dodatnie rezultaty, podtrzymując ducha narodowo-polskiego i przywiązanie do kraju macierzystego. Tworzy on także podstawy zaufania i potencjonalne widoki dla przyszłej *konsumcji towarów polskich* wśród rzesz kolonistów polskich w Ameryce Południowej.

L. G.

W latach od 1925—1929 przewieziono przez PORTY POLSKIE: GDAŃSK I GDYNIĘ ca. 25.000.000 TONN TOWARÓW. Towary te, przechodząc przez nasze porty zamiast przez porty naszych sąsiadów, — pozwoliły zaoszczędzić w naszym bilansie płatniczym kolosalną sumę ca. 625.000.000 zł. Poza tem mieliśmy na tych 25 miljonach tonn wielkie zarobki pośrednie i korzyści, które w cyfrach nie dadzą się ująć.

jeszcze trzeci **etatyzm,** wkraczający wszędzie tam, gdzie dany handel ma znaczenie ogólne i od jego tej czy innej polityki zależy dobrobyt szerokich warstw ludności. Wszędzie tam, słusznie, czy niesłusznie, wkracza państwo i chce regulować handel, albo przepisami, albo wprost bierze go w swe ręce przy pomocy koncesyj czy monopoli.

Bez przesady można powiedzieć, że handel hurtowy, na wielką skalę w pojęciu dawnych wielkich firm samodzielnych u nas nie istnieje, gdyż te firmy hurtowe, które pozostały w najgłówniejszych surowcach, jak: żelazo i wyroby żelazne, węgiel, cement, nawozy sztuczne i t. p. są uzależnione od centrali sprzedaży syndykatów producentów, i nasz kupiec hurtowy, zajmuje się tylko dystrybucją za określony procent komisowy po cenach narzuconych przez producenta.

W dziedzinie przetworów rolniczych, nawet poza objętemi przez monopole (spirytus, cukier), istnieją również związki i syndykaty wytwórców, używających kupca hurtowego jedynie do roli komisanta.

W dziedzinie handlu zagranicznego eksportowego, wszystko prawie jest zsyndykalizowane i sprzedawane za pośrednictwem swych centrali eksportowych (syndykat trzody, jajczarski, betonowy, puchowy, szczecinowy, maślany, cementowy, węglowy, żelazny i produktów branży żelaznej itp.).

Jedynie tylko jeszcze zostały na rynku wolne wyroby włókniste, bawełniane, jednak tutaj znowu poszczególne fabryki otwierają swe własne sklepy sprzedaży detalicznej.

Ramy działalności samodzielnego kupca się zwężają, rola jego coraz więcej schodzi do roli komisanta, pracującego na rachunek producenta za ograniczony procent komisowego.

Proces, który obecnie zachodzi, jest nieubłaganą konsekwencją reorganizacji i racjonalizacji produkcji i konsumcji.

Kupiectwo polskie nie może na ten stan faktyczny zamykać oczu i nie widzieć go. Musi ono umieć znaleźć formy dopasowania się do nowych warunków działania i nowej powstającej organizacji gospodarki krajowej.

Nie trzeba zapominać bowiem o jednym, że mogą się zmienić formy i warunki prowadzenia handlu, nie zmieni się jednak **istota samego handlu,** t. j. najcelowsza i najlepsza dystrybucja dóbr, jako dopełnienie samej produkcji, bez względu na to, na czyj rachunek jest ona prowadzona. Czy organizacje konsumentów dla wspólnego zakupu towarów i dystrybucji ich między swych członków, czy centrale sprzedaży syndykatów producentów, celem dotarcia do konsumenta, muszą być **organizacjami handlowemi, muszą prowadzić handel,** muszą posiadać fachowość i doświadczenie kupca, inaczej zginą lub nie odpowiedzą włożonemu na nich zadaniu.

W tej więc świadomości, że istota handlu w ustroju obecnym pozostanie zawsze dopełnieniem produkcji i jest czynnikiem nieodzownym dla gospodarki krajowej, powinno szukać nasze kupiectwo **sposobu obrony zagrożonego bytu własnego, starając się dopasować własne interesy do tych nowych form handlu,** jakie widzimy obecnie nietylko w Polsce, ale na całym świecie. Jest bowiem zupełnie pewnem, **że zwycięży i ustali się ta forma handlu,** która przyniesie **najwięcej korzyści dla zainteresowanych.** Jak również jest pewnem, **że inicjatywa prywatna ,obrotność i łatwość dopasowania się do producenta, jak i do konsumenta, wypadnie zawsze na korzyść kupca samodzielnego, w porównaniu z każdą organizacją wielką, biurokratyczną i ciężką.**

I dlatego kupiectwo nasze, chociaż ma i będzie miało wielkie trudności do przetrwania, musi o tem niezapominać a stale dopasowywać się do wymagań ducha czasu, gdyż w tem jest jego największa siła i gwarancja, że przetrwa, i potrafi przeorganizować swe warsztaty pracy.

Dr. Feliks Hilchen

Przewodniczący Polskiej Delegacji Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

NA MARGINESIE

Obchodzimy Dziesięciolecie ponownego posiadania dostępu do morza.
Mamy dwa największe porty na całym wschodnim i północnym Bałtyku.
Podnosimy banderę polską na pełnych sto tysiącach ton własnej floty handlowej.
Budujemy wielką magistralę kolejową, wybitnie „morską"...
NIE MAMY jednak dotąd ani jednej KATEDRY NAUK MORSKICH!

Jest to brak, którego w interesie dalszego pomyślnego rozwoju polskiego programu morskiego, tolerować dłużej niepodobna.

Nasze uniwersytety i czołowe wyższe uczelnie handlowe muszą corychlej znaleźć się w możności stworzenia takich katedr.

Albowiem: bez polskiej nauki o morzu i o ekspansji zamorskiej, — bez dalekoidącej specjalizacji w zagadnieniach portowych, giełd, frachtów i surowców zamorskich — nierychło wejdziemy do „rodziny narodów morskich".

Przyszłość polskiego kupca
w handlu morskim

Polska, zmagająca się od wieków z dwoma potężnemi smokami, z których jeden od zachodu przez swoje parcie na wschód („Drang nach Osten") wpija się w nasze trzewia, drugi od wschodu, w swoim niszczycielskim pochodzie na zachód tylokrotnie zadawał nam pchnięcie w plecy, zwracała się ku południowi i północy, by z dalekiego zachodu zaczerpnąć dla siebie świeżego powietrza kultury światowej i oprzeć swoje życie gospodarcze na pulsującym handlu morza Śródziemnego i Bałtyckiego, a od odkrycia Ameryki w r. 1492 — połączyć całkowicie swoje życie gospodarcze z wielkim handlem oceanicznym przez morze Bałtyckie.

Złota nić tego handlu, idącego z południa na północ, t. zw. szlakiem bursztynowym, wytworzyła wielkie składnice towarów w Kruszwicy, Gnieźnie i w Poznaniu, a następnie w Krakowie, by pierwszym Piastom ułatwić budowę polskiego państwa, mającego swoje wyjście na świat przez trzy porty na Bałtyku: *Wolin* (na północ od Szczecina) u ujścia Odry, *Gdańsk* u ujścia Wisły i *Truso* (dzisiejszy Elbląg) u ujścia prawego ramienia Wisły. Całe Pomorze od ujścia rz. Odry, aż do ujścia rz. Wisły należało do tego władztwa polskiego, idącego do współzawodnictwa politycznego i handlowego z Normanami skandynawskimi.

Dopiero od czasu śmierci króla Bolesława Krzywoustego w r. 1138 i rozdarcia Polski na dzielnice, żywioł niemiecki wdziera się przez Odrę od zachodu, a sprowadzony w r. 1225 przez Konrada Mazowieckiego zakon Krzyżaków od wschodu, by wreszcie w r. 1308 przez zdobycie Gdańska pozbawić Polskę dostępu do morza i opanować handel polski z zachodnią Europą.

Pomimo to, że Krzyżacy odcięli nas od Gdańska i Elbląga, a Brandenburczycy od Szczecina, drogi handlu polskiego były tak wyryte głęboko przez poprzednie dzieje potężnych Bolesławów, że pierwszem zadaniem odrodzonej państwowości polskiej za królów Łokietka i Kazimierza Wielkiego, a następnie Jagiellonów było *odzyskanie ponowne niekrępowanego dostępu do morza.*

Ileż to szykan znosić musieli kupcy krakowscy, poznańscy i gnieźnieńscy, wioząc swoje towary przez składnice krzyżackie do Gdańska, by stamtąd *na własnych okrętach* dostawać się ze zbożem, lnem, popiołem, bursztynem, miodem, woskiem, miedzią, ołowiem, skórami i mięsiwem, przywożąc z dalekiej Belgji (Flandrji) i Szkocji wspaniałe sukna flandryjskie i szkockie, wina, śledzie, korzenie i dzieła sztuki. Imiona tych kupców powinny być wskrzeszone i wypisane złotemi głoskami *), a nawet arcybiskup gnieźnieński Mikołaj Kurowski wysyłał w latach 1402 — 1411 okręty, naładowane zbożem i mięsiwem do Flandrji.

Pod Grunwaldem, dnia 15 lipca 1410 r. musiało przyjść do rozprawy orężnej z krzyżactwem, które tamowało stosunki handlowe Polski z Gdańskiem i Europą i ciągnęło wszystkie zyski z tego handlu wyłącznie dla siebie. Za pomoc, udzieloną Polsce przez Gdańsk w walce z Krzyżakami, król Kazimierz Jagiellończyk aktem z dnia 6 marca 1454 r. obdarzył Gdańszczan zbyt szczodremi przywilejami, a Gdańsk już sam ogłosił prawo, że obcy „gość", nieposiadający prawa miejskiego w Gdańsku, mógł sprzedać towar tylko mającemu to prawo. To też w wiekach 15, 16 i do połowy 17-go handel Polski, ze względu na jedyną drogę komunikacyjną rz. Wisłę z dopływami, wiodącą do Gdańska, musiał przechodzić w ręce Gdańska.

Kupiec polski stracił swoje prawa bezpośredniego handlu z cudzoziemcami, gdyż w tem wyręczał go Gdańszczanin. Polska wówczas była śpichlerzem Europy, lecz klucz od tego śpichlerza był w rękach Gdańska, który, bogacąc się na handlu wymiennym, utrudniał Polsce stworzenie własnej marynarki handlowej i wojennej, przez co Polska przegrała wojny ze Szwedami w wieku 17-ym, którzy ostatecznie przyczynili się przez pobieranie cła na Bałtyku do upadku polskiego handlu morskiego. Zaniedbanie rozbudowy własnej marynarki, oraz portów w okresie Jagiellonów, kiedy Polska posiadała przeszło 1 000 km. wybrzeża morskiego z portami w Gdańsku, Elblągu, Królewcu, Kłajpedzie, Rydze i Tallinie, przyczyniło się nietylko do upadku handlu polskiego przez morze Bałtyckie z Europą, lecz przedewszystkiem za upadkiem gospodarczym i niewolą handlową przyszła niewola polityczna i rozbiory państwa w r. 1772, 1793 i 1795.

Życie Polski potoczyło się trzema odrębnemi łożyskami do centrów handlowych niemieckich, austrjackich i rosyjskich. Rozbudowa komunikacyj w myśl interesów zaborców odbiła się początkowo niepomyślnie na samodzielności i kierunkach handlu polskiego po wyzwoleniu Polski w r. 1918 i odzyskaniu dostępu Polski do morza w r. 1920. Szukaliśmy jeszcze pomacku interesów przez Berlin i porty niemieckie i przez Wiedeń do Adrjatyku.

Dopiero bojkot Polski przez Niemców w połowie 1925 r. sprowadził handel Polski na odwieczne szlaki bałtyckie. Obroty towarowe Gdańska wzrastają nagle i o ile w r. 1925 wynoszą 2.712.747 t., to już w r. 1926 — 6.300.301 t., w r. 1927 — 7.574.576 t., w r. 1928 — 8.358.503 t., a w r. 1929 — 8.427.293 t.

W porównaniu z ruchem przedwojennym, np. w r. 1913, obrót portu gdańskiego wynosił zaledwie 2.111.101 t., co w porównaniu z rokiem 1929 daje wzrost *czterokrotny*. Z tego widzimy, że Gdańsk w składzie państwa niemieckiego był nędznym portem, drugorzędnym, gdyż cały ruch towarów i osobowy był celowo skierowany na porty Bremę, Hamburg i Lubekę, ażeby zabić polskość Gdańska i łączność z polskiem zapleczem (hinterlandem). Pomimo to, że Gdańsk pod względem politycznym nie stanowi jedności państwowej z Polską, to wystarczyła sposobność gospodarcza i komunikacyjna, ażeby Gdańsk stał się ośrodkiem handlu zagranicznego Polski. Najbardziej to potwierdza stosunek procentowy pomiędzy obrotami Gdańska, a ogólnym handlem zagranicznym Polski.

*) W dziełach Szelągowskiego i Kutrzeby dokładnie wymienione są te podróże kupców polskich morzem.

Obroty morzem przez Gdańsk wynosiły:

Rok	Wywóz	Przywóz
1923	6.2 proc.	20.5 proc.
1924	10.4 proc.	30.5 proc.
1925	15.0 proc.	20.3 proc.
1926	25.4 proc.	26.3 proc.
1927	30.7 proc.	27.1 proc.
1928	27.3 proc.	26.5 proc.
1929	32.6 proc.	30.7 proc.

Tymczasem budująca się jako samodzielny port polski Gdynia, od czasu uruchomienia, miała obroty w tonażu towarów:

W r. 1924 — 9.717 t., w r. 1925 — 51.728 t., w r. 1926 — 404.560 t., w r. 1927 — 896.141 t., w r. 1928 — 1.707.748 t., a w r. 1929 — 2.620.088 t., a więc Gdynia w bieżącym roku, w 10-tą rocznicę odzyskania dostępu Polski do morza uzyskała większe obroty towarowe, jakie miał Gdańsk przed samą wojną (w r. 1913 zaledwie 2.111.101 t.)

Dla Gdyni obroty towarowe wyrażają się procentowo:

Rok	Wywóz	Przywóz
1928	7.8 proc.	2.2 proc.
1929	11.4 proc.	4.3 proc.

Wobec czego obrót morski Polski wynosił:
W r. 1928 w wywozie 35.1%, w przywozie 28.7%
W r. 1929 w wywozie 44.0%, w przywozie 35.0%

Pesymiści twierdzą, że handel morski Polski przez Gdynię i Gdańsk, to handel towarów masowych, ciężkich, małowartościowych w porównaniu z obrotami przedwojennemi Gdańska. Temu niewłaściwemu ujmowaniu sprawy należy przeciwstawić odradzający się handel morski produktami kolonjalnemi, które i za czasów niemieckich miały swój główny ośrodek w portach niemieckich, jak Hamburg — herbata, kakao, kawa, bawełna, lub Brema — wełna, a Szczecin — ruda i nawozy sztuczne, z których Gdańsk otrzymywał niewielki udział jako przeładunek morski z tych portów. Teraz Niemcy starają się przez zniżkę taryfy kolejowej zatrzymać ten przywilej przyzwyczajenia poprzedniego kupca do Hamburga, lub Bremy i nie popierają wywozu przez Gdańsk.

Nasz handel wspomnianemi wyżej towarami musi się oprzeć bezpośrednio o nasze trzy porty w Gdańsku, Gdyni i Tczewie, o własną marynarkę handlową, polskiego robotnika i polskiego kupca. Ośrodkiem polskiego handlu zamorskiego staje się Gdynia.

Przez budowę np. łuszczarni ryżu w Gdyni uzyskaliśmy następujące obroty: przywóz ryżu do Polski w r. 1927 wynosił 69 511 t., w tem przez Gdańsk 6.280 t., co stanowi 9 proc., zaś w r. 1928 ogólny przywóz ryżu wynosił 100 900 t., w tem przez Gdańsk — 23.569 t., przez Gdynię — 51.427 t., razem morzem — 80.996 t., co stanowi *82.8 proc.* Jedno poważne posunięcie Polski przez budowę łuszczarni ryżu w Gdyni w ciągu jednego roku powiększyło ten handel morzem *z 9 proc.* w r. 1928 na *83 proc.* w r. 1929.

Zapytuję Was, Panowie, kupcy polscy, ile jeszcze mamy do zdziałania w Gdyni? Odpowiem na to znów statystyką. Moje żmudne wyliczenia doprowadziły mię do cyfry okrągło *75 proc. ogólnego handlu zagranicznego Polski, które powinno iść morzem przez porty polskie, a zaledwie 25 proc. drogą lądową i to na południe Polski.*)*

Dlaczego? Bo dotychczas osiągnęliśmy w obrocie towarowym morzem w wywozie *44 proc.*, w przywozie *35 proc.* ogólnego tonażu handlu zagranicznego w r. 1929, a z Niemcami handel waha się około 40 proc., więc ten handel lądem niemieckim z portów niemieckich należy przerzucić na Gdynię, jeżeli chcemy wyzwolić się z zależności gospodarczej od naszego zachodniego sąsiada.

Przedewszystkiem porty niemieckie zarabiają ogromne sumy na przywozie do Polski rudy, surowców włókienniczych (wełny, bawełny, juty), nawozów sztucznych, papieru, ryb, a szczególnie śledzi, artykułów kolonjalnych (kawa, kakao, herbata, owoce południowe), tytoniu i ryżu. Nie poruszam t. zw. wyrobów gotowych (manufaktura, części maszyn, środki chemiczne itd.), które możemy sprowadzać z Ameryki, Francji i Anglji, omijając pośrednictwo kupca niemieckiego.

Przyszłość zatem kupca polskiego polega na rozwoju handlu morskiego.

Lecz dotychczas jedynie rząd nam zbudował port w Gdyni i zapoczątkował marynarkę handlową.

BEZ KUPCA POLSKIEGO W GDYNI BĘDĄ STRACONE PIENIĄDZE PAŃSTWOWE, GDYŻ TAK JAK DAWNIEJ, ZNÓW OSIADĄ FIRMY NIEMIECKIE I CUDZOZIEMSKIE I BĘDĄ CIĄGNĘŁY ZYSKI ZA POŚREDNICTWO W HANDLU POMIĘDZY POLSKĄ A CAŁYM ŚWIATEM.

Ten błąd, który przyczynił się już w naszych dziejach do utraty Szczecina, Gdańska, Elbląga, Królewca i Kłajpedy, nie może się powtórzyć odnośnie Gdyni.

Rzucam hasła dla kupców polskich z okazji 10-ej rocznicy odzyskania wybrzeża morskiego — duże związki kupieckie w danych gałęziach handlu, obejmujące kupców polskich całej Polski, powinny tworzyć swoje centrale w Gdyni!

Bez polskiego kupca w Gdyni niema i nie będzie nigdy polskiego portu, polskiej marynarki i niezależnego handlu.

Inż. HENRYK BAGIŃSKI.

---

*) Szczegółowe cyfry są przytoczone za lata 1920—26 w mojej książce p. t.: **„Zagadnienie dostępu Polski do morza"** Warszawa 1927. Nakładem Związku Obrony Kresów Zachodnich str. 246, oraz za lata 1927 i 1928 w wydanej przez Instytut Bałtycki w Toruniu publikacji mojej p. t.: **„Gospodarcze podstawy polskiego handlu zamorskiego"** Toruń 1930.

PATENTY WZORY, ZNAKI
na wynalazki
w kraju i zagranicą — obrona spraw spornych, unieważnienia i t. d. 8271/5458

rzecznik patentowy przysięgły
Inż. dypl. Janusz Wyganowski
WARSZAWA, ul. Ordynacka 6, telefon 161-50

J. BOROWIK
Dyrektor Instytutu Bałtyckiego, zasłużony organizator Akademickiego Kursu o Pomorzu.

Statut Instytutu Bałtyckiego

Stow. wpisanego

(wyciąg)

Nazwa, cel i siedziba Towarzystwa.

§ 1. Towarzystwo rządzące się niniejszym Statutem nazywa się: „Instytut Bałtycki" T. z.

§ 2. „Instytut Bałtycki" ma za cel badanie stosunków gospodarczych, politycznych, narodowościowych i t. p. wybrzeża bałtyckiego pod kątem widzenia związanych z niemi interesów polskich. Środkami działania Towarzystwa są:

1. Gromadzenie i utrzymywanie w ewidencji materjałów naukowych, odnoszących się do wybrzeża bałtyckiego.
2. Wydawanie z tego zakresu dzieł i rozpraw naukowych oraz książek o użyteczności powszechnej, służących celowi obrony interesów polskich, związanych z Bałtykiem.
3. Informowanie o wynikach badań czynników rządowych, jak i organizacyj gospodarczych i obywateli polskich, trudniących się handlem i przemysłem w krajach bałtyckich.
4. Utrzymywanie pracowni, bibljotek i zbiorów popierających działalność naukową w zakresie spraw obchodzących Polskę nad Bałtykiem.
5. Urządzanie zebrań dyskusyjnych.

§ 3. „Instytut Bałtycki" wyłącza z zakresu swej działalności przedmioty odnoszące się do polityki partyjnej i religji.

§ 4. Siedzibą „Instytutu Bałtyckiego" jest Toruń. Instytut ustanawia jednak tam wszędzie swoje ekspozytury, gdzie uzna to za potrzebne.

Skład Towarzystwa.

§ 5. Towarzystwo noszące nazwę „Instytut Bałtycki" składa się z członków:

1. czynnych,
   a) zwyczajnych,
   b) dożywotnich,
2. honorowych,
3. korespondentów.

§ 6. Osoby fizyczne lub prawne ,a także ugrupowania osób fizycznych, które przez złożenie znaczniejszej ofiary pieniężnej (10.000 zł lub prawnie ważnego zobowiązania do płacenia rocznie przez lat 10 po 1 000) przyczyniły się do ustalenia bytu i rozwoju Towarzystwa noszą nazwę fundatorów.

Obowiązek i prawa członków.

§ 7. Członek czynny winien pracować dla celów Towarzystwa w myśl § 2 tego statutu.

§ 8. Każdy członek czynny jest obowiązany zapłacić 12 zł. rocznej składki.

§ 9. Kto Towarzystwu złoży odrazu 600 zł jest jako członek dożywotny czynny od rocznych składek zwolniony.

§ 10. Za wybitne zasługi Walne Zgromadzenie może mianować członków honorowych. Członkami honorowymi są też z reguły wszyscy fundatorzy Towarzystwa. Mogą być nimi również obywatele niepolscy.

§ 11. Członkowie honorowi składek nie płacą.

§ 12. Członków korespondentów mianuje Zarząd Towarzystwa z pomiędzy osób, które okazują wybitną chęć do współdziałania w zakresie prac podejmowanych przez „Instytut Bałtycki".

§ 13. Członkom honorowym i korespondentom przysługują prawa członków czynnych, ale ani członkowie honorowi ani korespondenci nie posiadają jakichkolwiek praw do własności i majątku Towarzystwa, ani też prawa głosowania na Walnych Zgromadzeniach i posiedzeniach wydziałowych, wyjąwszy w sprawach naukowych.

§ 14. Na Walnych Zgromadzeniach każdy członek ma jeden głos.

§ 15. Członkowie są uprawnieni podawać wnioski, korzystać z bibljoteki, archiwum i zbiorów według regulaminu wydanego przez Zarząd i odbierać bezpłatnie publikacje Towarzystwa.

§ 16. Członków czynnych przyjmuje Zarząd.

§ 18. Na wniosek Zarządu Walne Zgromadzenie może członka wykluczyć większością $^2/_3$ głosów obecnych. O uchwale takiej wykluczony winien zostać powiadomiony listem poleconym.

Kuratorjum.

§ 19. Kuratorjum składa się z pięciu osób.

Kuratorjum powołuje dyrektora Instytutu i kontroluje Zarząd w jego czynnościach.

Zarząd.

§ 20. Zarząd składa się z 7 osób, a mianowicie:

a) z prezesa i wiceprezesa,
b) dyrektora instytutu,
c) z sekretarza i jego zastępcy,
d) ze skarbnika i jego zastępcy.

§ 21. W zasadzie Walne Zgromadzenie wybiera Zarząd na lat trzy.

§ 23. Zarząd załatwia wszelkie sprawy Towrzystwa niewchodzące w zakres wyłącznej kompetencji Walnego Zgromadzenia a w szczególności zawiaduje majątkiem Towarzystwa, zastępuje Towarzystwo nazewnątrz, rozporządza funduszami towarzystwa i dba o jego działalność po myśli § 2 statutu.

Precz z frazesem — Czyny na front...

Zaszczytne wezwanie, wystosowane pod moim skromnym adresem, iżbym dla numeru „morskiego wydawanego przez „Kupca" z okazji 10-lecia posiadania przez Polskę własnego wybrzeża morskiego, skreślił słów kilka, przyszło do mnie w niezwykle podatnej ku temu chwili. Oto byłem właśnie, jak raz, pod wrażeniem artykułu p. Leszka Gustowskiego, rzuconego tylko co na wstępie trzeciego numeru „Kupca" a zatytułowanego: „Morze, flota, kupiectwo — na front!..."

Artykuł ten, napisany z niezwykłą swadą, treściwie a z rozmachem iście bojowym, odczytałem, przyznaję, po kilkakroć od początku do końca. W mojem przekonaniu, zawarł w nim autor, nawiasem mówiąc, jeden z najruchliwszych ekonomistów młodszej generacji zachodnio-polskiej —, mnóstwo materjału rzeczowego a tak sugestywnie zestawionego, iż zasługiwałby, iżby go rozplakatowano w Polsce całej, jako wezwanie propagandowe celem rozbudzenia szerokich mas, kraj nasz zamieszkujących, do jeszcze żywszego zajęcia się urzeczywistnianiem naszego programu morskiego...

Niestety, pośród rzesz, zamieszkujących niepodległy i odrodzony Lechistan, wielka jeszcze płynność, chwiejność i niezdecydowanie. Jeśli zaś już ewangelista stwierdzał, iż „nie każdy, który mówi: Panie, Panie..." — wejdzie do Królestwa Niebieskiego, a tylko spełniający wolę Ojca Niebieskiego —, to analogicznie do tego powiedzenia, niekażdy też, który wiele o „ważności naszej misji narodowo-morskiej" prawi, już tem samem moc potęgi Polski pod tym właśnie względem realizuje.

Jeśli bowiem w jakiej płaszczyźnie, to specjalnie na tej, uwidacznia się nader plastycznie nasz zasadniczy ogólnopolski błąd, iż — jak przestrzega przed tem tak wymownie cytowany p. L. Gustowski — *zbyt wiele jeszcze upajamy się frazesami, a zbyt mało niestety, kochamy się w czynach*, zapał nasz dla danej sprawy, realnie stwierdzających...

Nie będę w dowód tego przytaczał liczb, stwierdzających, *ilu* członków liczy nasza Liga Morska; lub *ilu* liczy prenumeratorów świetnie prowadzony miesięcznik propagandowo - informacyjny pod tytułem „Morze".

Nie będę przytaczał, ilu miljonów Polaków naszych jeszcze nie oglądało do tej chwili na własne oczy cudów wybrzeża polskiego, choć przecież podróż do tych naszych brzegów nie przedstawia dla nich trudności, niedających się pokonać przy większej odrobinie dobrych chęci. W tej mierze Polacy, zamieszkujący zwłaszcza centrum naszej Ojczyzny oraz jej bardziej wschodnie połacie, są dotąd beznadziejnie obciążeni tym grzechem zaiste pierworodnym.

Ale co tu mówić o szerokich naszych rzeszach, wśród których trzecia część to notoryczni jeszcze analfabeci, jak to stwierdza tragicznie nasza urzędowa statystyka.

Bez porównania gorzej sprawa tu się przedstawia z naszemi czynnikami oficjalnemi. Boję się też ogromnie, czy ta opieka, naprawdę fanatyczna, jaką te czynniki rozwinęły w kierunku rozbudowy t. zw. okna gdyńskiego, będzie dość ekspijacyjnym równoważnikiem, gdy się zestawi ogół zaniedbań oraz niedopatrzeń i wogóle grzechów, popełnionych przez wszystkie niemal rządy 10-lecia naszej niepodległości dotychczasowej, a spełnionych wobec właśnie Pomorza i jej ludności.

Dla tego Pomorza i dla tej jego ludności robi się zapewne *„COŚ"* stale. Robi się w pewnych fazach czasu nawet bardzo wiele, ale przyznając to, należy jednym tchem dodać i mocno zaznaczyć, iż robi się tu bez porównania mniej, nżby robić na ten temat zasadniczo należało, a co gorsza, *robi się to wszystko bez należytego i szeroko obmyślonego na lata i konsekwentnie wykonywanego planu.*

I to jest ten największy, w mojem przekonaniu, grzech, który Polska wobec Pomorza i jej ludności do tej chwili uparcie popełnia.

Ktoby mnie o przesadę w tem twierdzeniu posądzał, temu odpowiem, iż ową tezę mą, tak oskarżycielską i obciążającą, uzasadniają i podtrzymują, niestety, zbyt liczne jeszcze dotąd fakty i liczby.

Znajdziecie je we wszystkich choćby memorjałach, składanych tak cierpliwie i latami przez pomorskie rolnictwo, przemysł, kupiectwo zwłaszcza, któremu wytrwale i pracowicie przewodzi p. prezes Marchlewski z Grudziądza. Porównajcie postulaty, wyliczane w tych memorjałach, a ich realizację przez czynniki rządowe.

Czy mamy przypomnieć choćby sprawę nadmiernego obciążenia tego kupiectwa na Pomorzu przez podatki państwowe, samorządowe, kasy chorych, fundusz bezrobotnych itd.? Czy u nas, na tym Olimpie warszawskim, zakłopotał się kto dotąd zagadnieniem:

„Cóż nam przyjdzie z Gdyni, gdy kupiectwo polskie miast pomorskich, wyniszczone polityką fiskalną rządu i samorządów, nie znajdzie wprost dość sił gospodarczych, by w tej Gdyni się osiedlić i STĄD DLA POLSKI CAŁEJ PRACOWAĆ?

Czy mam też przypomnieć ów fakt bolesny, o którym nasz Minister Skarbu zdaje się uparcie wciąż dotąd zapominać, *że liczba globalna obciążenia podatkowego Pomorza, a zwłaszcza jego sfer kupieckich i przemysłowych, była przed wojną trzykrotnie mniejszą niż obecnie, liczba zaś płatników* znów *o jedną trzecią większa.* Gdy tedy *pompa ssąco-tłocząca Izby Skarbowej* grudziądzkiej z jej ekspozyturą w Bydgoszczy pracuje wciąż z taką siłą pary, nie dziw, iż kupiectwo tej tak drogiej nam krainy nadmorskiej coraz to bardziej „bokami robi"...

A cóż dopiero mówić o rolnictwie pomorskiem, które żywiło bez trudu przed wojną przemysłowe Niemcy i stąd cieszyło się ich naturalną opieką. To *rolnictwo*, o ile rzecz idzie o polskie gospodarstwa rolne, *ugina się dziś* pod brzemieniem podatkowem i opłat socjalnych i znajduje się w tem gorszem położeniu, *iż konkurujące z niem rolnictwo niemieckie* równolegle korzysta z wielomiljonowych pożyczek, docierających tu z Berlina drogą przez Gdańsk.

Słowem całą serję, długą i bardzo bolesną, możnaby wciąż przytaczać na dowód, iż w Polsce jeszcze dotąd nie mamy na większą skalę skonsolidowanego planu, według którego całe nasze, o znaczeniu wprost dziejowem zagadnienie ekspansji morskiej byłoby realizowane i harmonizowane z całokształtem reszty naszych zagadnień politycznych i gospodarczych.

Gdyby plan taki faktycznie istniał, czy *tak karłowaty w swych rozmiarach twór, jak województwo pomorskie,* karłowate *tak co do swego terytorjum* jak *i ludności,* mógłby być dotąd tolerowany? Ileżto dotąd zapisano na ten temat papieru, ile nawysyłano delegacyj i memorjałów i ile nauchwalano rezolucyj, mówiących o potrzebie natychmiastowego powiększenia województwa pomorskiego o 5 całych powiatów, a jednak dotąd sprawa ta leży odłogiem, a odnośne rezolucje butwieją pod suknem stolików centralno-warszawskich.

Każde województwo w Polsce ma zgórą po 2 miljony mieszkańców. Pomorskie ma ich niespełna jeden miljon. Ten jeden miljon musi ponosić ciężary administracji, które dwa miljony bez porównania łatwiejby przeniosły.

Czy opiekuńczy rząd warszawski, tak pięknie deklamujący stale przez swych ministrów i każdorazowego wojewodę, o swej życzliwości dla nadmorskiej krainy, tego „przedmurza naszej potęgi i chwały", pomyślał choć na jedną chwilę, by chociaż ten kardynalny postulat wobec „ukochanego" Pomorza spełnić?...

Słowem, gdzie ruszyć tylko, wychodzi jak szydło z dziurawego miecha krzyczący wyrzut, iż *wobec Pomorza i Pomorzan wiele się wciąż deklamuje, lecz mało w rzeczy samej działa...*

Moment 10-lecia, a więc rocznicy, znaczącej szmat czasu, od chwili, gdy nad morzem załopotała bandera Polski Niepodległej, uprawnia przedewszystkiem również do przypomnienia pod adresem właściwym, iż to Pomorze nasze „nie utyje" od powodzi frazesów, jakiemi je od szeregu lat oficjalnie i nieoficjalnie raczymy!

Zarówno ze strony społeczeństwa Polski jak i jej każdorazowego rządu należą się temu Pomorzu i jego ludności czyny mocne, konsekwentne, obliczone na daleką metę a realizowane nieustannie i pieczołowicie.

Dopiero wtedy, bez narażenia się na zarzut obłudy i bluźnierstwa, wolno nam będzie buńczucznie i z mocą wielką powtarzać i na wsze strony świata głosić, iż

...Mocne Pomorze, to mocna i niespożyta Polska!"

Bez tego Pomorza zatchnie się Ona i udusi zczasem, jak ptak, pozbawiony należytych przestworzy powietrznych...

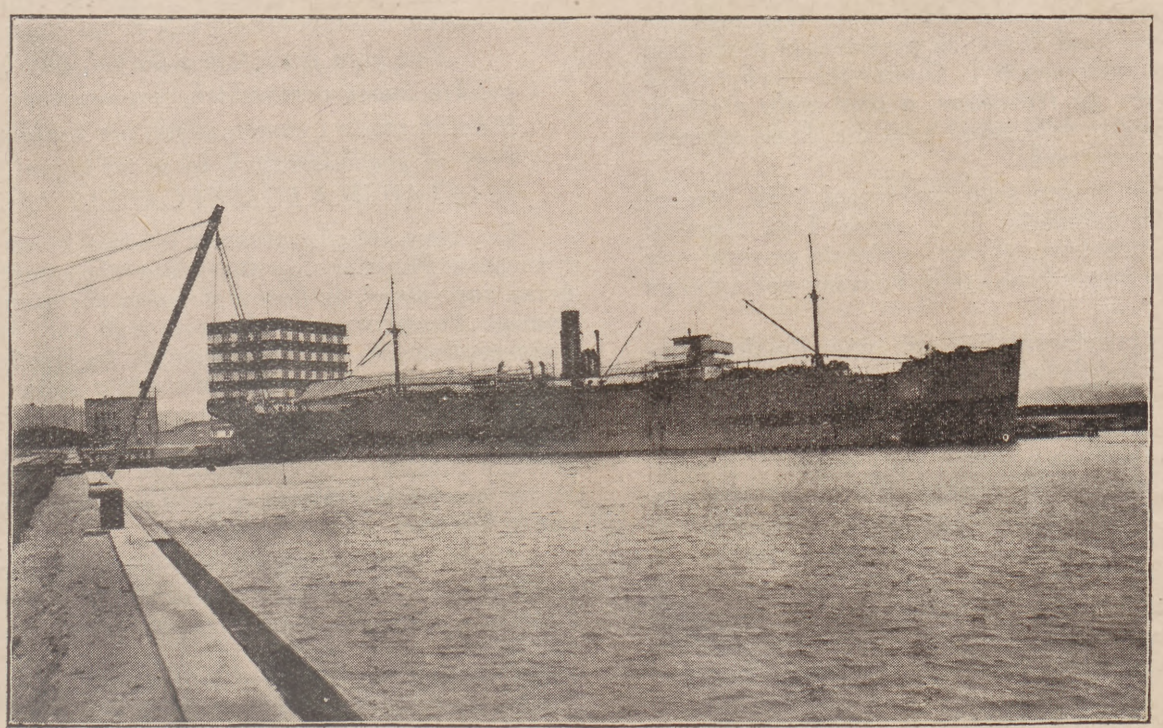
By do tego nigdy nie doszło, *KOCHAJMY MORZE NASZE I POMORZE NIE FRAZESAMI,* jak przeważnie dotąd, *ale* tylko i *WYŁĄCZNIE OFIARNYM I MOCNYM CZYNEM...*

Warszawa, 28. I. 1930 r.

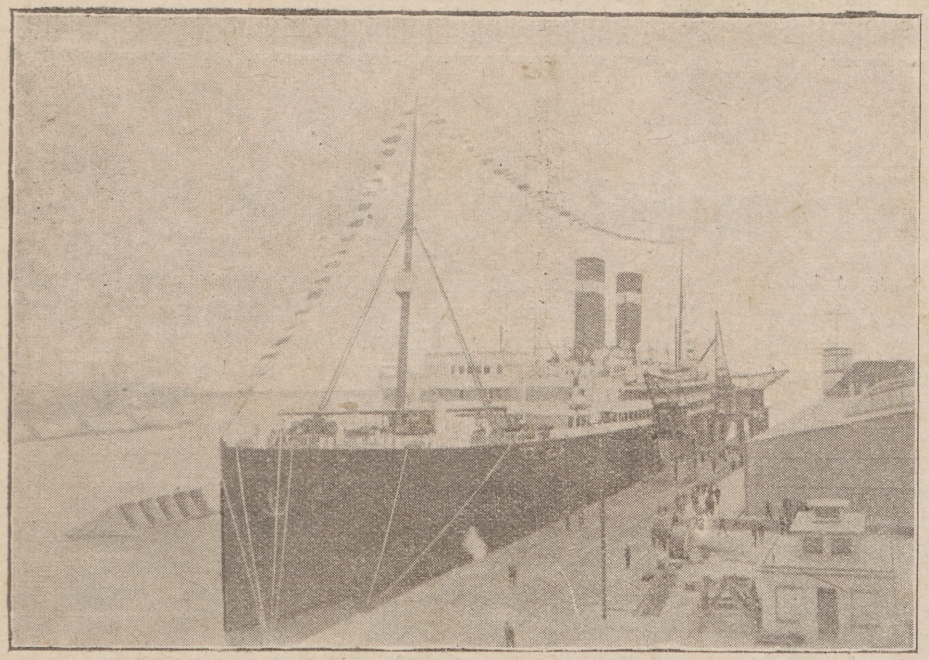
Dr. M. Winiarski.

Czy jesteś już członkiem Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce?

Siedziba w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 39—23



Statek angielski „Shakespeare", przybyły do Gdyni z ładunkiem ryżu dla miejscowej łuszczarni.
Zdjęcie z dn. 31 maja 1928 r., pojemność metr. sześc. brutt — 14084. Pojemność B. T. R. — 5030.



Statek angielski „Penland“ w porcie Gdyni.

Pojemność b. m. sz. 46191, pojemność b. tł r. 16332. Rok 1929.

...Mocarstwowy rozwój Rzeczypospolitej będzie postępował równolegle i w związku z rozwojem polskiej floty. Tak było, tak jest, i tak będzie.

inż. J. RUMMEL

Dźwig pływający firmy „Alldog“.

Nośność 50 ton.

REFLEKSJE PODRÓŻNICZE.

Postulat kolonjalny Polski

Wprawdzie posiadanie własnych kolonij i kondominjów zamorskich przez Polskę jest postulatem, że się tak wyrażę, *perspektywicznym* w naszej polityce zagranicznej oraz ekspansji ekonomicznej; niemniej przecież jest to zagadnienie żywotne i jak najpierwszej aktualności. Dziś, kiedy obchodzimy Dziesięciolecie Morza Polskiego, należy tyle jasno i wyraźnie stwierdzić: żądanie obszarów zamorskich dla Polski *nie jest* oderwanem hasłem jakiejś nielicznej grupy Polaków. Nie jest także przejawem wybujałych ambicyj wielkomocarstwowych Polski. Ani tem mniej imperjalizmu Odrodzonej Polski... Nawewnątrz, niepodobna tej kwestji przeciwstawić jakiegoś drugiego pilniejszego zagadnienia, w rodzaju „osuszenia błot poleskich" lub „konieczności intensyfikacji sieci dróg żelaznych i bitych".

Słowem, wchodząc w 11-ty rok panowania Rzeczypospolitej na Bałtyku, niedopuszczalnem jest patrzeć dłużej na tysiące Polaków, pionierów Polski kolonjalnej, jako na ofiary na ołtarzu utopji, a przyszłe dziesiątki miljonów złotych piętnować, jako wkłady w nigdy syte piaski i skwary krain, położonych pod Krzyżem Południa.

Niepodobna!

Albowiem „kolonje zamorskie dla Polski" — to *nietylko* część programu racjonalnej polityki emigracyjnej i populacyjnej Państwa Polskiego. Przyszłe kolonje zamorskie Polski to nietylko ważne narzędzie, przeciwstawiające się procesowi wynaradawiania się wychodźtwa naszego.

KOLONJE DLA POLSKI! — to zarazem podstawowe zagadnienie ekonomiczne i przemysłowe Polski.

Bez własnych kolonij zamorskich nikt poważny w Polsce nie może w perspektywie jakichś lat 30-tu nie wyobrazić sobie *BEZNADZIEJNEJ ZALEŻNOŚCI* naszej od rynków podstawowych surowców kolonjalnych!

Niepodobna też nie widzieć zupełnego prawie *ZASTANOWIENIA* naszego eksportu zamorskiego!

Niepodobna wreszcie nie spostrzec poważnego zahamowania w rozwoju własnej narodowej bandery handlowej!...

* * *

W związku z tem przypominają mi się słowa jednego z entuzjastycznych przyjaciół Polski w Algierji. Gdy razu jednego zeszła rozmowa nasza na bilans Pierwszego Dziesięciolecia Polski Niepodległej, z akcentem żalu tak dowodził:

— Gdyby wasz program mocarstwowej Polski *ZAMORSKIEJ* był równie dalekowidzący oraz uporczywie i konsekwentnie realizowany, jak w dziedzinie *OŚWIATY, — pracowałoby dziś już szósty* wzgl. *ósmy rok na zasadach KONDOMINJUM FRANCJI i POLSKI paręset osad kolonistów polskich w Afryce...*

A kiedy w odpowiedzi wysuwałem objekcje i obawy odnośnie celowości akcji takiej już wówczas, mój wybitny rozmówca trafnie zauważył:

— Nie mów Pan, że nie było się oprzeć na kim! Albowiem dzisiejsze kwitnące szkolnictwo wasze powstało z niczego!

...Nawet skromny zaczątek na tle wymowy rezultatów kolonistów waszych w Argentynie i Brazylji stanowiłby dziś ważki precedens.

— Tymczasem, w miarę, jak się *oddalamy* od Traktatu Wersalskiego i wchodzimy w ramy konwencyj okresu *Locarna*, sprawa kolonjalna Polski komplikuje się niepomiernie...

* * *

Dziś, kiedy wysiłki populacyjne i, co za tem idzie, kulturalne Francji rozpraszają się na olbrzymim obszarze 14 miljonów km. kwadratowych zamorskiego imperjum... Kiedy we wielu razach, wypadkach i dziedzinach celowo opóźnia się i odkłada aktywizację gospodarczą jednych posiadłości z uwagi na kolizję interesów z pozostałemi obszarami zamorskiemi... Gdy notoryczną jest rzeczą, że Francja-Macierz wyczerpała żywe siły swej ekspansji kolonjalnej, bez których jednakże nie da się pomyśleć racjonalna eksploatacja przeważnej części francuskiego dominjum w Afryce...

Na takiem tle łączy się w jedno postulat: *„KOLONJE DLA POLSKI"* z hasłami, realizującemi *NAJPEWNIEJ* misję cywilizacyjną i populacyjną Europy w stosunku do pewnych połaci ziem Czarnego Kontynentu.

Nie zwężamy przez to naszych zainteresowań kolonjalnych do Afryki.

Nad nową formułą kondominjów każe polityce polskiej pracować polskie osadnictwo południowo-amerykańskie.

Kiedy wybije na zegarze dziejowym *GODZINA PIERWSZEJ POSIADŁOŚCI ZAMORSKIEJ POLSKI* — trudno przesądzić. Tyle pewne, że powinna być bliska. Przewidująca polityka zagraniczna Rzeczypospolitej rozporządza znacznem arsenałem postulatywnym.

Polska współczesna nie może pozostawić rozwiązania sprawy kolonjalnej dla pokoleń następnych.

Postulat kolonjalny Polski — to niewątpliwie pęd i podświadomie wyczuwana potrzeba każdego współczesnego Polaka.

W tem dążeniu mieści się już dziś znakomita część dumy i samopoczucia obywatela Polski Niepodległej! W niem zawarły się cała przyszła pomyślność i rozkwit ekonomiczny Ojczyzny.

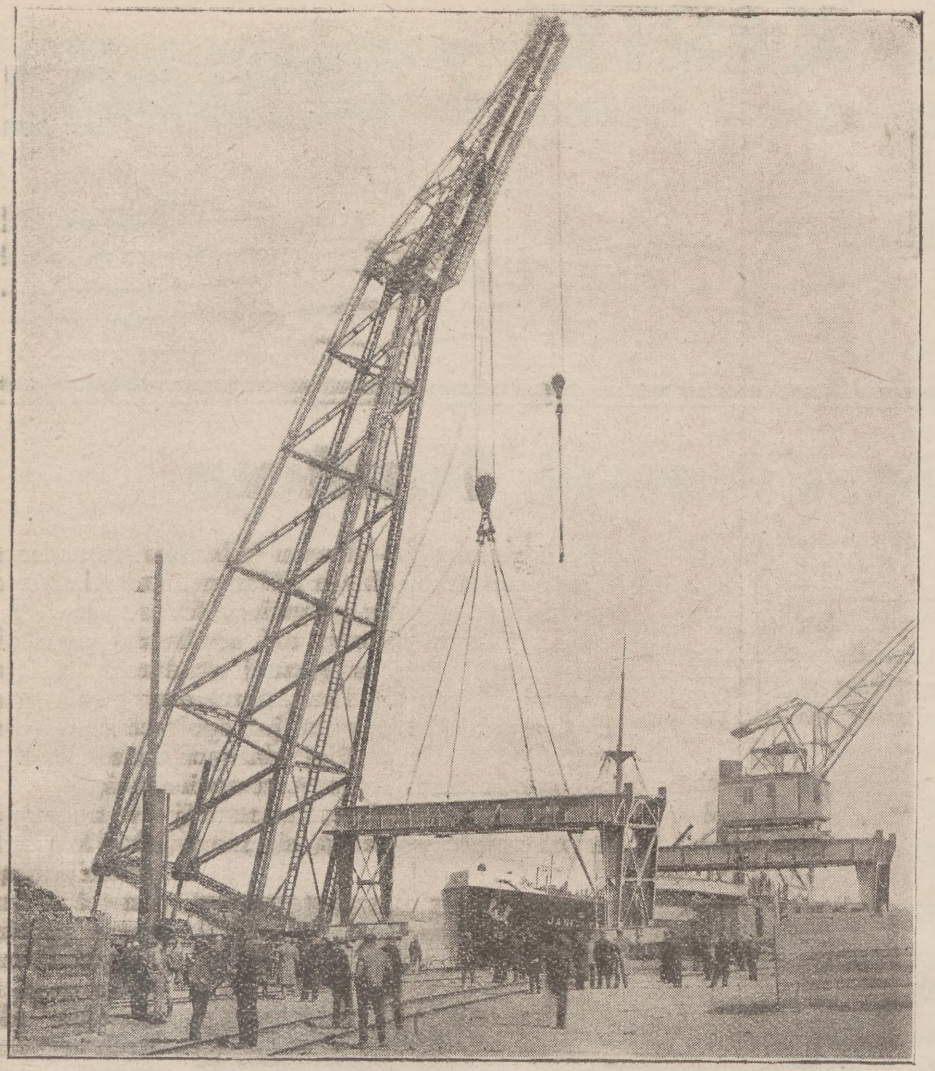
I nie może być inaczej.

A posiądziemy własne obszary wzgl. kondominja zamorskie tem pewniej, im więcej będzie w nas *TRADYCJI MORSKIEJ*. Im więcej będzie *ruchliwości* w naszej narodowej banderze handlowej!

Okażemy się godnymi piastunami mandatów zamorskich tem wcześniej, im więcej będzie w opinji polskiej *ŚWIADOMOŚCI KOLONJALNEJ!* Im więcej wśród Polaków , emigrantów i kolonistów będzie takich, których dobre imię, wyniki gospodarcze oraz zasługi cywilizacyjne na obszarach zamorskich pozwolą wysoko podnieść *banderę Polski Kolonjalnej.*

Słowem: nam potrzeba szybkiego tworzenia się polskiej tradycji morskiej i kolonjalnej.

Leszek Gustowski.

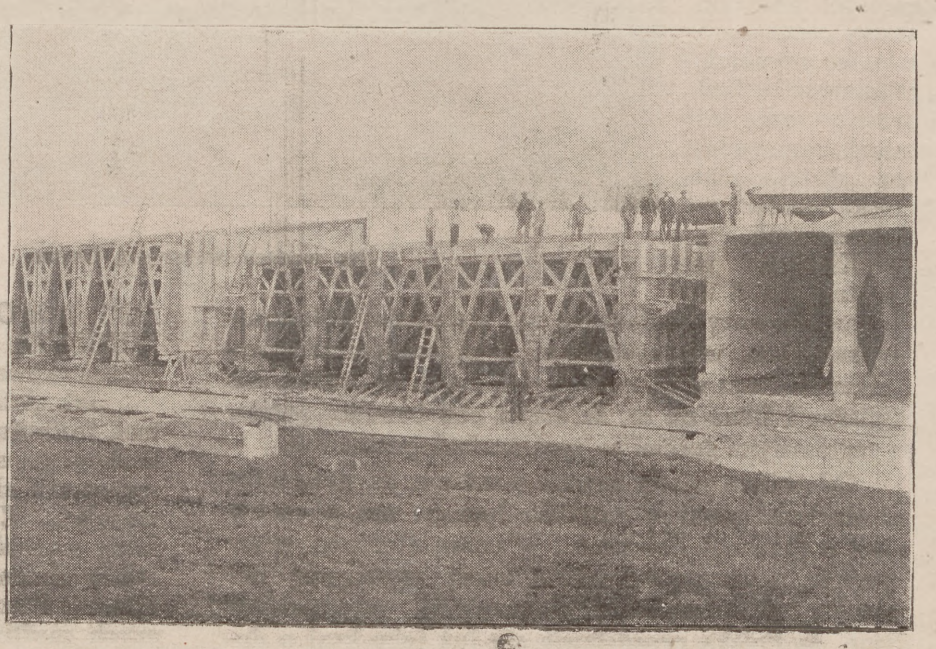


Ustawienie dźwigów firmy M. A. N. na nadbrzeżu polskiem.

Basen im. Marszałka Piłsudskiego w porcie Gdyni. Rok 1929.

Na przestrzeni lat 1923—1928

podniósł się nasz wywóz i przywóz drogą morską (Gdańsk i Gdynia) — 11-tokrotnie!



Szalowanie skrzyń żelazno-betonowych w parku kesonowym w Gdyni.

Leszek Gnatowski

KARTKI Z PODRÓŻY

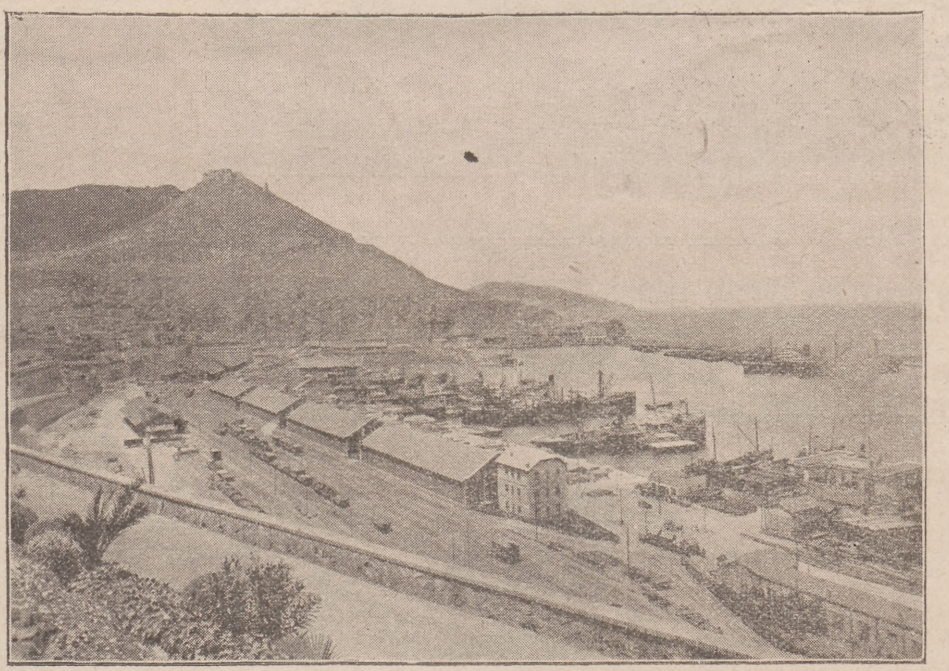
Szlakiem naszej bandery

Niniejsze wydanie „Kupca" przeznaczone jest morskim sprawom Rzeczypospolitej. Chcę więc pokrótce zreasumować to wszystko, co z zakresu skromnych moich obserwacyj, wrażeń i studjów północnoafrykańskich złączyć się da w kompleks zagadnień aktualnych polskiej ekspansji handlowej do Afryki Północnej.

Przy rozmaitej okazji, na przestrzeni moich „Kartek z podróży", zahaczałem o stan obecny polskiego handlu, zwłaszcza z Algierją. Jakkolwiek skromne jeszcze są liczby tych naszych obrotów, wymiana ta istnieje i w miarę rozszerza się i rozwija.

Rozwija się, idąc SZLAKIEM NASZEJ BANDERY.

Gdynia — Algier, (Gdańsk) Gdynia — Bône — Sfax, lub Gdynia — Casablanca, to zarazem nazwy *pierwszych szlaków morskich,* regularnie już prawie od lat trzech, przez własne statki, pod polską banderą uczęszczanych...



Na wodach portowych Oranu.

Kiedym w kwietniu 1928 r. po raz pierwszy znalazł się na wybrzeżu północnoafrykańskiem, wskazywano mi z widocznem zadowoleniem zarówno w zarządach portowych w Oranie, jak Algierze i Bône na to, że statki pod banderą polską są regularnymi gośćmi na tych wodach portowych.

Odnosiłem wtedy zawsze wrażenie, że wraz z temi statkami naszemi zawitała tam po raz pierwszy wieść o Państwie Polskiem... W miarę dłuższego przebywania, oraz nawiązywania coraz częstszych rozmów z Francuzami-Afrykańczykami wyczuwałem jasno, że Polska przedstawia się już jako kraj o dużych możliwościach — jako rynek o znacznej chłonności handlowej — słowem jednostka gospodarcza, z którą Francuska Afryka Północna ma wszelkie dane, by rozwinąć ożywioną wymianę towarową.

I nie są to pozory, ani złudzenia, powstałe w atmosferze jakiejś przyjaznej egzaltacji. Istnieje już wymowa obiecująca liczb, narazie w pięciu grupach towarowych. Możemy też już spojrzeć na pięciolecie tych obrotów. Na pięć lat własnych doświadczeń, prób i stopniowo coraz lepszego rozumienia się.

Ale co ważniejsze, ten rozwój i te nasze widoki na przyszłość wspierają się nie o jakąś konjunkturę przemijającą; niema też w tem naszem parciu do Afryki Północnej tylko chęci realizowania aktualnych wytycznych naszej polityki gospodarczej.

Nie. Trzeba i należy to zupełnie wyraźnie postawić:

OBRÓT TOWAROWY Z AFRYKĄ PÓŁNOCNĄ stanowi stałą potrzebę naszego gospodarstwa narodowego.

Same fosfaty tunisyjskie i marokańskie, których zakupujemy coraz poważniejsze ilości, stwarzają *PODWALINY ZDROWE I RAMY NATURALNE DO ROZWINIĘCIA SIĘ* wymiany towarów jaknajbardziej zróżniczkowanej.

Jak dotąd, rozwinęły się regularne dostawy tytoni, fosfatów, rudy cynku, trawy morskiej, kory dębu korkowego, skór suszonych, win... Cały legjon innych wytworów ziemi pn. afrykańskiej notuje już próbne wysyłki... Z Polski zapoczątkował się wywóz regularny wyrobów emaljowanych, tekstyljów, węgla, wyrobów drzewnych (meble gięte, klepki), także cukru i świec. Ponadto studjuje się od paru lat szereg dalszych możliwości rynkowych, zwłaszcza w Maroku i Algierji.

HANDEL IDZIE ZA BANDERĄ.

To nie pięknie brzmiący aforyzm — widzimy również jego urzeczywistnianie się, skoro śledzimy przyrost naszego obrotu towarowego z Afryką Północną od połowy 1927 roku. Wyjmuję parę liczb.

Przywóz w tysiącach złotych.

	1924	1925	1926	1927	1928	1929 (I—X)
Algerja	1 364	3 701	3120	6 031	2 753	3 324
Marokko	85	20		3 002	3 785	5 435
Tunisja	1 193	1 405		1 094	1 290	2 743

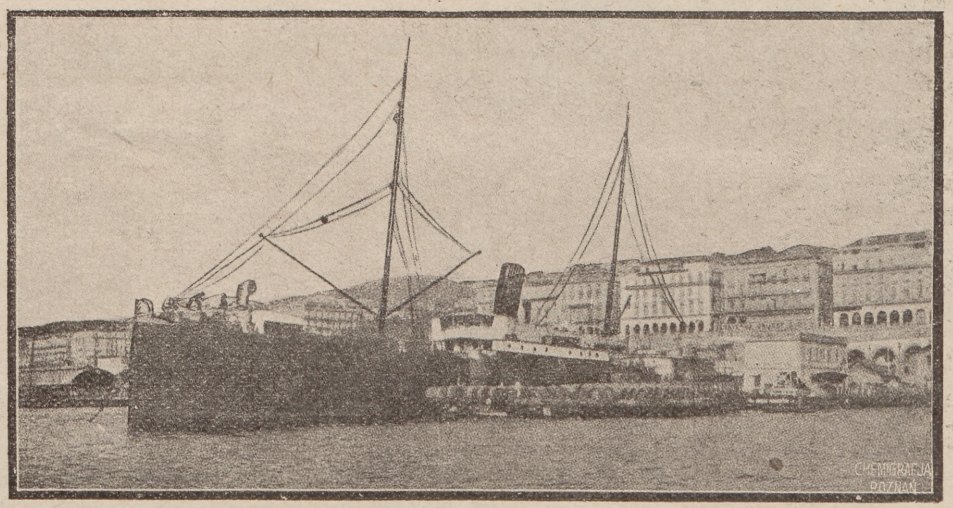
Wywóz w tysiącach złotych.

	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Algerja	28	370	180	966	641	580
Marokko	312	14		211	864	1 109
Tunisja	8	11		18	133	188

Rzecz oczywista, niepodobna całego przyrostu liczb naszego obrotu towarowego z Afryką Północną przypisywać rosnącej frekwencji własnego tonażu okrętowego w portach pn. afrykańskich.

Również zważyć trzeba na to, że statystyka naszego handlu z zagranicą dzięki zasadzie świadectw pochodzenia nie może dać dostatecznie przejrzystego obrazu o własnym handlu zamorskim. Podobnie i statystyki obu portów Gdańska i Gdyni nie będą nam mogły zawsze odpowiedzieć na pytanie, czy ładunki były wynikiem bezpośredniego obrotu z danym obszarem zamorskim.

Niemniej stwierdzenie ogólnej takiej tendencji jest poprawne i całkowicie uzasadnione. Bez dwu zdań, *handel nasz z Afryką Północną* idzie już *SZLAKIEM BANDERY!*



Port Algier. — Jak się odbywa masowy eksport win z Algierji do Francji.
(Bordeaux, Hawru, Rouen, Marsylji).

Ale dotychczasowe rezultaty żadną miarą zadowolić nas nie mogą.

Odwiedzając parokrotnie pokłady naszej *„WISŁY"* oraz *„Niemna"* podczas ich zakotwiczenia na wodach atlantyckich w Casablanca lub Sousse w Tunisji czy zwłaszcza także w Algierze, Bône i Oranie — konstatowałem przeważnie prawie zupełny brak *przesyłek drobnicowych.*

Pomimo cała systematyczność i regularność, z jaką obsługuje Żegluga Polska porty Afryki Północnej, — handel nasz postępuje dziwnie ospale za banderą.

Jakby kraj nie ufał jeszcze pionierskim szlakom bandery własnej. Prawie nikt u nas nie zainteresował się minjaturową giełdą naszych frachtów morskich. Zamało dotąd widać w kołach handlowo-przemysłowych inicjatywy a także wysiłków, aby podnieść opłacalność i częstość tej naszej pierwszej linji morskiej, przez pełniejsze wyzyskanie jej zdolności przewozowej.

Nie mamy zamiaru tłumaczyć stanu tego warunkami ogólnemi, z jakiemi początkujący obrót zamorski Polski niewątpliwie walczy.

Istota nikłej inicjatywy polskiego handlu morskiego tkwi w pierwszym rzędzie gdzieindziej, gdyż w braku wszelkiej *tradycji rodzimego handlu wielkiego w ogólności,* a zamorskiego w szczególności. Ten balast wielowiekowy psychiki polskiej niełatwo dziś przełamać.

Brak ekspansji handlowej morskiej to nie jest tylko zupełny brak kredytów eksportowych. Byłoby to jednocześnie i nazbyt beznadziejnem, ale może przedewszystkiem zbytniem *upraszczaniem zagadnienia.*

Nam brak zupełnie ambicji zdobycia nowych, napoły egzotycznych rynków. Ambicyj w sposób kupiecki pojętych! Dlatego nasze transakcje eksportowe zamorskie w niczem nie przypominają przedwojennej pracy ekspansji zamorskiej Niemiec, które nie cofały się przed podbijaniem każdej oferty; nie żałowały nawet paroletnich strat, jeśli przez to tylko usadowiło się było można na jakimś rynku zamorskim...

Dochodzi mała giętkość kupiecka i jakby niedocenianie czy nawet niechętne dostosowywanie się do zwyczajów handlowych, obowiązujących na danym obszarze. Polska technika kupiecka przeważnie nie zna i nie uwzględnia tych *usages locaux,* przez co niepomiernie w samych początkach zwęża sobie nowy rynek odbiorców.

Na paru konkretnych transakcjach polsko-algieryjskich stwierdziłem, że tylko naskutek tego ceny, zaofiarowane za towar polski, bywały niższe.

Warunki płatności, które firmy nasze proponują nawet najpoważniejszym na danym obszarze i całkowicie pewnym domom handlowym, są dla tychże nierzadko wprost obraźliwe, więc nie do przyjęcia, — stanowiąc prawdziwe curiosum. Piszę, com stwierdził naocznie. Widziałem, jak dostawca polski ubezpieczał się tylu gwarancjami, jakby zgóry liczył się z oszustwem, złą wolą i niewypłacalnością.

Z drugiej strony uderzało mnie zawsze, skąd bierze się tyle „inicjatywy kupieckiej" u tej garstki Polaków, którzy bądźto w Algierji i Maroku, bądź w Tu-

nisji czy Syrji, działają jako nasi reprezentanci handlowi. Stwierdziłem, że działali oni jakby „na własny rachunek". Wzamian jednak osiągali zawsze albo — mniejsze zamówienia, albo — niekorzystne ceny. Albowiem odbiorca algieryjski powątpiewał mocno w oryginalność ceny ofiarowanej przez reprezentanta a płaconą przezeń eksporterowi. Poza tem reprezentacja na własny rachunek prawie nigdy nie była tak poważna, żeby dawała rzeczowe i bankowe gwarancje dopełnienia umowy.

...Już tych kilka szczegółów powtórzonych dosłownie za karnetem podróżniczym, naświetla szereg dotkliwych bolączek naszej ekspansji handlowej morskiej, bez uciekania się do wywodów natury ogólno-ekonomicznej.

* * *

Trzeba z tego miejsca ponownie podkreślić, że możliwości naszej ekspansji handlowej do Afryki Północnej są całkowicie realne.

W porcie Bône — trzecim olbrzymie handlu morskiego Algierji.
Zawijają tu także polskie statki handlowe „Niemen" i „Wisła", zabierając m. i. ładunki tytoni dla Polsk. Monopolu Tytoniowego.

Zanotowałem również kilka wypadków, gdzie pogorszenie się gatunku towaru wskutek transportu morskiego musiało się oprzeć o orzecznictwo sądowe, zanim dostawca uznał odpowiednią bonifikację ceny.

Podobny zupełnie wypadek — bynajmniej nie odosobniony — zaszedł z powodu dostawy niezgodnej z próbką. Wogóle lekceważeniu sobie przez eksportera polskiego dostarczenia towaru według wzoru i jednolitego co do gatunku przypisać należy, dlaczego wiele poważniejszych zamówień nigdy powtórzone nie były. Wyrok sądowy, drogie składowe w portach oraz przetarg publiczny bywały częstym ich epilogiem.

A takie doświadczenia na handlu z Polską podcinają niepomiernie szanse uzyskania zamówień nowych. Psują także dużo krwi obu stronom, nie mówiąc już o tem, że bywają uogólniane i celowo rozdmuchiwane przez konkurencję.

....Raczej w korzystnym okresie zaczynamy ten nasz wyścig na rynkach zamorskich. W pomoc przychodzą nam aspiracje emancypacyjne kolonij odnośnie przebudowy racjonalnej swego handlu z zagranicą. Wszędzie hasło różniczkowania obrotów jest aktualnem i pilnem. Wszędzie lękają się polityczno-gospodarczych następstw z powodu nazbyt dużego udziału jakiegoś jednego rynku. My dla żadnego państwa nie jesteśmy groźnymi.

W dodatku forytując w przyszłości handel bezpośredni z zamorzem, z pominięciem Marsylji, Bordeaux czy Hawru, wciągamy Gdynię i Gdańsk coraz pełniej do giełdy frachtów międzynarodowych.

A właśnie w naszych warunkach trzeba, żeby każda nowa transakcja handlowa zamorska pomnażała tradycję naszego młodego samodzielnego eksportu i parcia na dalsze rynki zamorza.

Leszek Gustowski.

Color

Color-, Leim- u. Kittfabrik

G. m. b. H.

Gdańsk, Weidengasse 35/38

Telefon nr. 25330 Adres telegr.: „Color"

6190

Kleje roślinne ◆ Kity ◆ Artykuły chemiczno - techniczne ◆ Szkło wodne

POLSKI PRZEMYSŁ RYŻOWY

SP. Z O. O.

Kraków, Karmelicka 6

Telefon 4039 Adres telegr.: Polryż-Kraków

Wyłączna sprzedaż ryżu wszystkich łuszczarń krajowych

6192

ST. DYCZKOWSKI i S-ka

WIELKOPOLSKA FABRYKA FARB

Poznań, Plac Wolności nr. 17 Adres tel. Polfarb., tel. 2806

POLECA:

Zieleń wapienną
Zieleń brylantową
Błękit wapienny
Czerwień angl.

Ugry, umbry i inne
Zieleń chromową
Zieleń cynkową
Żółć chromową

Czerwienie sygnałowe
Czerwienie modne
Czerwienie berlińskie
Cynober imitow. i inne

oraz wszelkie inne farby dla handlu, przemysłu i rzemiosła

6152 **Firma nie należy do kartelu farb suchych** 9208

Piemont Polski zagrożony

Zarząd Główny Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, zebrany na pierwszem tegorocznem posiedzeniu plenarnem, poświęconem bilansowi ubiegłego roku, stwierdza na podstawie raportów swych Towarzystw Związkowych oraz sekcyj branżowych, że rok 1929 należy do najcięższych lat gospodarczych dla handlu i w stosunku do lat ubiegłych wykazuje dalsze, bardzo poważne pogorszenie położenia nietylko handlu, ale i całego stanu średniego ściśle z nim związanego. Nie jest to jak w innych dziedzinach gospodarczych objaw konjunkturalny, ale wybitnie strukturalny i trwa z coraz większem napięciem od lat, powodując powolny zanik sił żywotnych handlu. Przeżywany kryzys rolniczy stan ten jeszcze pogłębił, tem więcej, że kupiec w finansowaniu konsumcji miasta i wsi poważną odgrywa rolę. Dowodem wzrastającego wciąż kryzysu jest znaczny spadek obrotów — wzrost zaległości podatkowych i egzekucyj — niepokojąca wysokość protestowanych weksli — wzrost nadzorów sądowych i upadłości oraz redukcja personelu handlowego. W roku 1929 nie został żaden z postulatów handlu, zmierzających do ratowania polskich placówek handlowych na kresach zachodnich, zrealizowany ani w dziedzinie podatkowej, ani w dziedzinie kredytowej, ani w ramach ogólnopaństwowego, ani w ramach t. zw. specjalnego programu pomorskiego. Od lat 10-ciu kupiectwo pozostawione jest samo sobie, to też niewątpliwie siła potencjonalna handlu słabnie z roku na rok, przyczem najwięcej ucierpiały: handel bławatniczy, zbożowy, koncesyjny, żelaźniany i kolonjalny. Pewne pomyślne konjunkturalne objawy ubiegłych lat w przemyśle i wyniki finansowe przemysłowych towarzystw akcyjnych nic nie mają wspólnego z sytuacją naszego handlu, który pada ofiarą przeciążenia podatkowego i braku jakiejkolwiek kapitalizacji. Od pewnego czasu sfery handlowe łudzą się zapowiedzianą bodaj częściową reformą podatku przemysłowego i dlatego trwają na posterunku, jednak pomoc dla handlu a przedewszystkiem reforma podatkowa winna wyjść z zakresu rozważań teoretycznych i stać się rzeczą realną w najbliższych miesiącach, jeżeli nie ma przyjść za późno. Zarząd Główny, który z obowiązku stale informował i władze i społeczeństwo o postępach kryzysu, spełnia swój obowiązek, zapoznając ogół z trudnem położeniem handlu pomorskiego i apelując do wszystkich czynników powołanych, by doceniły powagę sytuacji, bowiem przed zrealizowaniem pomorskiego programu gospodarczego handel pomorski w stanie dzisiejszym nie może w zadowalający sposób spełnić wielkiej misji dziejowej, jaką mu narzuca geograficzne i polityczne znaczenie Pomorza dla Rzeczypospolitej.

Grudziądz, dnia 27 stycznia 1930 r.

Zarząd Główny
Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Opinja ta jest podpisana przez wszystkich członków Zarządu Głównego Zw. Tow. Kupieckich na Pomorzu z prezesem p. Marchlewskim na czele.

Wilhelm Lehmann

Fabryka konserw
w Gdańsku

Wytwórca znanych

marmelad, konfitur,
konserw owocowych

Dalszemi specjalnościami firmy są:

Cytronada, Oranżada,
Owoce do obkładania
marcepanów i tortów

6188

Kaiserakamfer piersiowe

9032 5989

Przez 40 lat
wypróbowany, pewnie działający
dietetyczny preparat,
jakoteż

znakomity środek ochronny
organów oddechowych.

Zarazem jest to środek wytwarzający
krew i pobudzający apetyt.

Prawdziwe tylko z marką ochronną
„3 Jodły"

Do nabycia we wszystkich aptekach i drogerjach.

PRZEDSTAWICIELSTWA
NA POMORZE: **Bracia Hubert, Chojnice**
NA POZNAŃ: **Roman Kurczewski, Św. Marcin 63**
NA BYDGOSZCZ: **Władysław Kaptur, Gdańska 163**
NA WOJ. WARSZAWSKIE: **Mieczysław Tuleja, Warszawa, Solec 48a.**

Czekolady, biszkopty, karmelki

WEDLA

najlepsze smaki 6155a
największy wybór
gustowne opakowanie

cieszą się uznaniem
Szanownych Odbiorców w całej Polsce

Szczegółowe cenniki wysyła na każde żądanie

Fabryka w Warszawie, Szpitalna 8

Telefon 20-43

Ed. Litwiński

TOWARZYSTWO AKCYJNE

ADR. TELEGR. TWO-LITWINSKO

POZNAŃ
UL. WARSZAWSKA 9/10

PAROWA FABRYKA
KARMELKÓW, CUKRÓW
CZEKOLADOWYCH, DRAŻETEK
I MARMELAD

PIEGI „AXELA"

ŻÓŁTE PLAMY,
OPALENIZNĘ,
USUWA POD GWARANCJĄ
APTEKARZA
JANA GADEBUSCHA
„AXELA" KREM
St. MAŁY - Zł. 2.50
St. DUŻY - Zł. 4.50
„AXELA" MYDŁO
1 szt. - Zł. 1.25
3 szt. - Zł. 3.50

T. z o. p.
POZNAŃ
UL. NOWA 7.

Fabryka perfum, mydeł toaletowych i kosmetyków.

Założ. w r. 1912 **Cenniki odwrotnie bezpłatnie!** Telefon 16-38

5889 6187

Szkliwo do kawy

(Kaffee - Glasuren)
Chemische Werke
Leopold Krawany & Co.
Bodenbach a/E. Czechy 2386

Czasopisma morskie

Pośród prasy specjalizowanej i fachowej, już od kilku lat posiadamy kilka czasopism poświęconych propagandzie morza i handlu morskiego oraz wyzyskaniu dla celów transportowych i przewozowych dróg wodnych w Polsce. Wszystkie te czasopisma utrzymane są na wysokim poziomie perjodycznej lektury fachowej i treścią swoją redakcyjną informują wszechstronnie o wszelkich sprawach zespolonych z powyżej wspomnianem zagadnieniem. Na niwie tej wydawniczej przoduje Liga Morska i Rzeczna. Każdy przeto kupiec, przemysłowiec i obywatel interesujący się problemem morskim, z obowiązku narodowego, niemniej w interesie własnym powinien popierać polską prasę morską bądź to przez prenumeratę wzgl. ogłaszanie.

Z polskich czasopism morskich wymieniamy następujące:

„Morze", ilustrowany miesięcznik, organ Ligi Morskiej i Rzecznej, ukazujący się pod redakcją p. **Henryka Tetzlaffa.** Prenumerata kwartalna wynosi 3,— zł, członkowie L. M. i R. otrzymują czasopismo bezpłatnie. Łącznie z dodatkiem dwutygodniowym **„Żeglarz Polski"** wynosi prenumerata roczna 20,— zł., natomiast członkowie Ligi Morskiej i Rzecznej w danych razach dopłacają jedynie 10,— zł. w stosunku rocznym. Zamawiać można wprost w Administracji w Warszawie, Elektoralna 2 lub Królewska 9, a także u przedstawiciela w Poznaniu (L. Hermel, pl. Stawny 7), w Katowicach (Plebiscytowa 1), w Gdyni (W. Downarowicz ul. Portowa) oraz we wszystkich księgarniach. Przy inkasowaniu należności za prenumeratę przedstawicielstwa pobierają dodatkowo 50 gr. tytułem zwrotu kosztów.

„Ryba", miesięcznik, poświęcony zagadnieniom praktycznego rybactwa oraz propagandzie spożycia ryb, wychodzi nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, pod odpowiedzialną redakcją p. Dr. Tadeusza Rzepeckiego. Redakcja i Administracja mieści się w Bydgoszczy, przy Nowym Rynku 8. Prenumerata kwartalna 4.— zł.

„Kurjer Morski", pismo codzienne, dostarcza wyczerpujących i najszybszych informacyj portowych, rzecznych i morskich, jest ono więc niezbędne dla firm żeglugowych, maklerskich, ekspedycyjnych i dla zainteresowanych instytucyj i osób. Okazowe numery wysyła Administracja „Żeglarza Polskiego" w Tczewie, przy ul. Hallera 12.

„Żeglarz Polski", przegląd dwutygodniowy, poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb żeglugi polskiej, wychodzi już ósmy rok, obecnie pod redakcją pp. J. R. Klejnota i inż. morsk. A. Ciechanowskiego. Redakcja i Administracja w Tczewie (Pom.).

Od Redakcji

Szan. czytelników naszych uprzejmie prosimy wybaczyć i wyrozumieć nam, iż z powodu nawału materjału, traktującego o naszych tak aktualnych zagadnieniach morskich, nie pomieściliśmy w niniejszym numerze „Kupca" działów: „Rynek pieniężny", „Postępy w przemyśle", „Rynek towarów kolonjalnych i spożywczych".

Uważaliśmy bowiem za pożyteczne i wskazane, zgromadzić w zapowiadanym przez nas, specjalnym **zeszycie morskim „Kupca"** — możliwie wszystkie nadesłane nam uprzejmie a wytrawne opinje znawców naszych spraw morskich.

Podobiznę i życiorys *ś. p. Dr. STANISŁAWA PERNACZYŃSKIEGO*, o którego zgonie dowiedzieliśmy się w ostatniej chwili, z powodu braku miejsca zmuszeni jesteśmy przeznaczyć do następnego numeru.

Prezydjum Izby przemysłowo-handlowej w Poznaniu w głębokim smutku zawiadamia, że

Dr. Stanisław Pernaczyński

Prezes Izby przemysłowo-handlowej w Poznaniu
Prezes Kuratorjum Wyższej Szkoły Handlowej w Poznaniu
Kawaler Krzyża Komandorskiego „Polonia Restituta"
Honorowy Konsul Holenderski

rozstał się z tym światem dnia 8 lutego br.

Pogrzeb odbędzie się we wtorek dnia 11-go z gmachu Izby przy ul. Mickiewicza 31 o godz. 15-tej.

Zmarły ś. p. Prezes Izby przemysłowo-handlowej, stojąc na jej czele od przejęcia jej przez władze polskie po dzień śmierci, pozostawia po sobie nieodżałowaną i wdzięczną pamięć instytucji, dla której tyle dobrego zdziałał oraz jej członków, których szacunek i miłość zaletami swego charakteru sobie zaskarbił.

6193

MYDŁO i PROSZEK DO PRANIA

»BLASK«

5566

zawsze najlepsze!

Polecamy również nasze wyborowe

MYDŁA TOALETOWE

Wielkopolska Wytwórnia Chemiczna „**BLASK**“ SPÓŁKA AKCYJNA

Poznań, Aleje Marcinkowskiego 5

nagrodzona na

POWSZECHNEJ WYSTAWIE KRAJOWEJ

ZŁOTYM MEDALEM.

Fabryka przetworów spożywczych **„SANITA“**

w Krakowie (biuro ul. Szewska 17, tel. 540)

poleca dla smakoszy

»Makaron Sanità«

Jakość nieustępująca najlepszym markom zagranicznym

Import z zagranicy niepotrzebny

Prosimy raz spróbować 5809

Zastępcy i agenci poszukiwani

Grzyby suszone

litewskie prawdziwe borowiki we wiankach, pomorskie prawdziwe krajane, poleca

Jan Słomiński, Rytel (Pomorze). Telefon 5

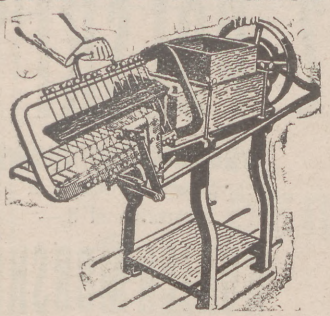
6151

Niebywała okazja! 6153

Do sprzedania z powodu stosunków familijnych w Bydgoszczy przy ulicy Sienkiewicza **nieruchomość** nadająca się na średnią fabrykę z mieszkaniem za cenę zł 32.000 — do objęcia trzeba zł 8.000 — reszta może pozostać na hipotece. Zgłoszenia proszę pod

Ed. Stefanowicz, Toruń 3, Batorego 9/11.

Dokładnie odważone kawałki masła



zdrowotnie, bez zarzutu (z uniknięciem dotykania rękoma) szybko i łatwo za pomocą

„BENHIL“

maszyny do formowania masła

Benz & Hilgers, Düsseldorf 10, (Niemcy).

5849

TŁOCZNIĘ HYDRAULICZNĄ

6205 beczki dębowe 300 do 2000 ltr. pojemności, kadzie i inne do fabrykacji win, sprzedam. Szarszewska, Poznań, Strzelecka 14

6195

Odznaczony złotym medalem Paryż 1928

Makaron włoski „KŁOS“

niedoścignionej dobroci

Fabryka: Lwów, ulica Janowska 31

Biuro sprzedaży: ul. Kościuszki 14

Telefon nr. 30-17, 26-57

Bryndzę lipiawską, **Kwargle** ołomunieckie złoto-żółte

oraz różne sery wysyła od 5 kg. wzwyż za pobraniem

Serownia i Bryndzarnia „LIPTO“

BIELSKO, P. Niecała 5. Telefon 25-87. 6022

Od Roku 1861 są znane i najwyższemi nagrodami wielokrotnie odznaczone **LIKIERY, KONJAKI I WÓDKI**

1614 5026

WINIAKI lepsze od konjaków zagranicz.

IWAN najlepszy likier żołądkowy

Fabryki **W. CZAJKA** dawn. **I. RUSSAK** KOŚCIAN (POZNAŃSKIE)

ROZWÓJ

przedsiębiorstwa zależny jest od pozyskania zaufania klijenteli. Ilość odbiorców i obrót w swem przedsiębiorstwie można zwiększyć, o ile się zważa na **jakość** towaru.

KAWA SŁODOWA KNEIPPA

teraz wytwarzana przez firmę **Henryka Francka Synowie S. A.** jest właśnie produktem, który ze względu na swe uszlachetniające właściwości, zasługuje na polecenie i poparcie Pana. Uczyni Pan tak, a będzie Pan miał **zysk**

ZAPEWNIONY!

6182

Wytwórnia konserw rybnych, wędzarnie i smażarnia ryb

„Nordia-Hawe"

Dziedzice (Śląsk Cieszyński)

poleca swe I-a produkty, a zwłaszcza codziennie świeże

Piklingi i śledzie opiekane

Fabryczne składy na Wojew. Poznańskie i Pomorze: Nordia Hawe, Poznań, Szyperska 7 i Ostrów (Wlkp.) u spedytora Buchwalda. 6180

PATENTY

wzory i znaki ochronne w Polsce i zagranicą

Skargi i obrona

MARCELI ZOCH

Inżynier dyplomowany, rzecznik patentowy.

Poznań, Przecznica 9

6206

Hurtownie **Baczność!** Detalicznie

Zielone śledzie szwedzkie i norweskie

z nadchodzących transportów codziennie świeże poleca po cenach bardzo korzystnych

POZNAŃSKA CENTRALA RYB

POZNAŃ, Aleje Marcinkowskiego 5. Telefon 2571

6194

Dla branży spożywczej

polecamy bardzo pożyteczny podręcznik inż. W. Kaczkowskiego

„Alfabetyczny Poradnik Towaroznawstwa"

Książka wartościowa, niezbędna dla każdego nowoczesnego i postępowego kupca, przeznaczona w pierwszym rzędzie dla handlu artykułami spożywczemi.

Cena egzemplarza broszurowanego zł. 6.—
Cena egzemplarza w oprawie . . . zł. 8.—
do tego dochodzi porto i polecenie . . . . zł. **1.20**

Do nabycia

w Księgarni „Kupca", Poznań, Wielka 10

TELEFON 22-77. TELEFON 22-77.

Książki wysyłamy tylko za poprzedniem nadesłaniem gotówki.

„ŻEGLARZ POLSKI"

tygodnik żeglugowy

Prenumerata roczna zł 12
kwartalna zł 3,—

KURJER MORSKI

(wyd. A)

Codzienna gazeta żeglugowa i handlowa

Prenum. kwartaln. zł 15,—
miesięczna zł. 5,—

494

jedyne w Polsce

pisma fachowe dla spraw żeglugi i ekspedycji morskiej i rzecznej oraz handlu morskiego.

Redakcja i Administracja: Tczew, Strzelecka 5

Filja w Gdyni: ul. S-to Jańska dom Polskiej Agencji Morskiej

„Kupiec"

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypie z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 200-021.

Redaktor naczelny przyjmuje od 12—13 z wyjątkiem soboty.

Hurtownia Towarów Kolonjalnych

B. Kentzer i S-ka, Bydgoszcz

Telef. 341 i 1315 Adres telegr.: Kolonjalka ul. Gdańska 149

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla kupców!

Specjalność: kawa - śledzie 5882

Zawsze wielki zapas w śledziach norweskich i szkockich.

Miód sztuczny
Syrop jadalny
Karmelki
Drażetki

UNAMEL-UNISŁAW, Pomorze

5844

Czekolady Kakao

„GOPLANA"

Poznańska Fabryka Czekolady

Tow. Akc. Poznań

Marcepany Cukry deserowe

Telefon 66-41 Telefon 66-41

2857

Lubońska Fabryka Drożdży dawn. G. Sinner Tow. Akc. Luboń-Poznań

poleca pierwszorzędnej jakości artykuły spożywcze

znaku „LUBA" jako to:

Budynie różnych smaków
Leguminę czekoladową z siekanemi migdałami
Galaretki deserowe o smaku owocowym
Lubomin, mączkę kukurydzianą do przyrządzania domowych legumin, zup owocowych sosów, itp.

Proszek do pieczywa i ciast (drożdżowy)
Proszek na sos waniljowy
Cukier waniljowy do pieczywa i ciast
Olejki do pieczywa: migdałowy i cytrynowy
Zaprawę do konserw

Artykuły te znalazły ogólne uznanie szerokich sfer konsumentów, wobec czego zapewniają **poważny obrót, a zatem zysk.**

5096 DO NABYCIA U PP. HURTOWNIKÓW. LUB WPROST U NAS.

Przedsiębiorstwo Państwowe „ŻEGLUGA POLSKA"

Adres telegr. „Polmorsk" **GDYNIA** Adres telegr. „Polmorsk"

Przewóz ładunków masowych - Miesięczne podróże do Oranu i Casablanca

Od wiosny roku 1930 przedsiębiorstwo uruchamia stałą linję co dwa tygodnie z Gdyni do Rygi, Tallin'u i Helsingforsu.

Własny skład w Gdyni

W ciągu sezonu letniego salonowe statki pasażerskie utrzymują linje regularne pomiędzy Gdynią, Gdańskiem, Sopotami, Helem, Jastarnią i Orłowem.

WYCIECZKI TURYSTYCZNE S. S. „GDYNIA" DO STOCKHOLMU i KOPENHAGI

Szczegóły na żądanie. Szczegóły na żądanie.

6192

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE SP. AKC.
POLISH-BRITISH STEAMSHIP COMPANY, LTD.
GDYNIA

Regularna tygodniowa komunikacja statkami pasażersko-towarowemi z Gdyni, Gdańska do Londynu i z Gdyni, Gdańska do Hull.

Wszystkie statki Towarzystwa są zaopatrzone w obszerne nowoczesne chłodnie dla przewozu bekonów, mięsa i t p

Odjazdy z Gdańska do Londynu i z Gdańska do Hull w każdy piątek.

INFORMACJI UDZIELAJĄ:

6189

w GDYNI: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe, ul. Portowa; adres telegr.: Polbrit Gdynia.
w GDAŃSKU: Ellermann & Wilson Lines Agency Co., Ltd, Grosse Gerberstr. 11/12; adr. telegr.: Wilsons Danzig.

P. A. M.

POLSKA AGENCJA MORSKA S. Z O. O.

Ul. Świętojańska GDYNIA — POLISH SHIPPING AGENCY LTD. — Langermarkt 15 DANZIG

Maklerstwo okrętowe

Odprawa oraz frachtowanie okrętów pod ładunki masowe i drobnicowe w obrocie

importowym i eksportowym

6181

Tow. Akc. Fabr. Ołówków

·Polonia·

St. Majewski i Ska

Pruszków pod Warszawą

Każdy Polak niech pisze polskim ołówkiem Majewskiego!
Każdy kupiec polski niech ma na składzie polskie ołówki!

Druk i nakład firmy „Kupiec" Wydawnictwo Gazet Fachowych, właśc. Artur Gustowski, Poznań, Wielka 10.
Za Redakcję i Administrację odpowiedzialny: Artur Gustowski w Poznaniu, ul. Wielka nr 10.