







# Jeszcze wystąpienia antyżydowskie

## Wczoraj profanowano groby w Sochaczewie i wyrzucano studentów z uniwersytetu w Poznaniu

### Otwarcie wyższych uczelni w sobotę. -- Rektorzy i poważne organizacje nawołują do opamiętania

#### Skandal w Sochaczewie

Warsz. koresp. „Głosu Porannego“ (Fr.) telefonuje:

Wczoraj stronnictwo narodowe zwołało w sali straży ogniowej w Sochaczewie wiec, na który przybyło kilkudziesięciu studentów z Warszawy. Po wiecu do żadnych ekscesów nie doszło, bowiem sala była otoczona przez policję.

W późnych godzinach wieczornych nieznanymi sprawcami dokonali niesłychanych profanacji grobów. Kilkadziesiąt nagrobków na tutejszym cmentarzu żydowskim zostało wyrwanych i połamanych.

W związku z tem nadeszło polecenie władz centralnych z Warszawy aby za wszelką cenę wykryć sprawców tego skandalicznego czynu.

#### „Śmierć żydom” w Poznaniu

Poznański koresp. „Głosu Porannego“ telefonuje:

Wczoraj odbyły się tutaj 2 wielkie wiece studenckie ze współudziałem rektorów. Uchwalono żądać „numerus nullus“ dla żydów, wznoszono okrzyki: „Śmierć żydom“. Jak wiadomo na uniwersytecie poznańskim żydzi stanowią pół procent słuchaczy, ogółem w liczbie 30.

Po wiecu studenci usuwali siłą z sal wykładowych studentów żydów.

#### Ostawiony Strzelecki działa w Sosnowcu

Katowicki koresp. „Głosu Porannego“ telefonuje:

W związku z wystąpieniami młodzieży szkolnej, skierowane mi przeciwko ludności żydowskiej, jakie miały miejsce w

ubiegły piątek w Sosnowcu, prowadzone są energiczne dochodzenia w kierunku ustalenia inspirowania demonstracji. Z dotychczasowego dochodzenia wynika, że niepoślednią rolę odegrał znany na terenie Zagłębia działacz endecki Strzelecki, emerytowany nadkomisarz policji

#### Próby wystąpień w Kaliszu

KALISZ, 18 listopada. (Pat.) We wtorek wieczorem po godzinie 21 w parku miejskim zebrało się około 200 uczniów na zainspirowany wiec w celu zorganizowania wystąpień antysemitycznych. Zebrani skierowali się pochodem do śródmieścia. Policja rozproszyła zebranych, do prowadzących 30 demonstrantów do komisariatu, skąd po wylegitymowaniu i odebraniu od niektórych demonstrantów broni, wypuszczono ich na wolność. Do żadnych dalszych zajęć nie doszło.

W dniu dzisiejszym w całym mieście panuje spokój. Władze administracyjne zwróciły się do kierownictw poszczególnych szkół z prośbą o interwencję. Kierownictwa szkół zapowiadają, że w razie powtórzenia się prób wywołania ekscesów, stosowane będą represje wobec uczniów aż do wydalenia włącznie.

Należy zaznaczyć, że próby wczorajsze wywołane były agitacją czynników zamiejscowych.

#### Odezwa rektorów

WARSZAWA, 18 listopada. — (Pat.) — Rektorzy uczelni akademickich stolicy wystosowali do młodzieży akademickiej następującą odezwę:

„Do młodzieży akademickiej uczelni warszawskich.

W trosce, by młodzież akademicka nie straciła roku studjów konferencja rektorów dnia 18 listopada 1931 roku uchwaliła wznowienie wykładów i zajęć dnia 21 listopada r. b., w sobotę. Rektorzy uczelni akademickich ufają, że zachowanie się młodzieży będzie wzorowe. Podpisano: Szezenicki, rektor politechniki, Biedrzycki, rektor S. G. W., Jackowski, rektor W. S. H. i w. z. Michałowicz, rektor uniwersytetu“.

KRAKÓW, 18 listopada. (Pat) Senat akademicki uniwersytetu Jagiellońskiego uchwalił wydać odezwę do młodzieży akademickiej, w której postanowiono:

1) otworzyć bibliotekę Jagiellońską w czwartek popołudniu, 2) podjąć wszystkie wykłady i zajęcia w całym uniwersytecie w poniedziałek, 23 b. m., 3) w razie jakiegokolwiek zakłócenia spokoju pracy i życia

na uniwersytecie ukarać winnych relegacją.

Senat przestrzega przytem, że w razie powtórzenia się zaburzeń, grozi młodzieży utrata semestru i nowe wpisy. Dalej senat zaznacza, że ma wielkie zaufanie do młodzieży i że młodzież we własnym interesie nie dopuści do tego, aby powtórzyła się jakiegokolwiek niepokoje na uniwersytecie. Wobec objawów spokoju i wyrażonej chęci powrotu do pracy, senat przekonany jest, że życie w uniwersytecie potoczy się odtąd normalnie ku zadowoleniu ogółu młodzieży.

Odezwa podpisana została przez rektora Michalskiego.

#### Rezolucja komitetu

Warsz. koresp. „Głosu Porannego“ (Fr.) telefonuje:

Na wczorajszym zebraniu komitetu dla zbadania potrzeb gospodarczych ludności żydowskiej w Polsce, przewodniczący dał wyraz swego głębokiego ubolewania z powodu ostatnich ekscesów antyżydowskich i zaproponował przyjęcie rezolucji uchwalonej jednomyślnie przez komitet.

Między innymi rezolucja mówi: „Komitet dla badania potrzeb gospodarczych ludności żydowskiej w Polsce, grupujący przedstawicieli zarówno pola-

ków jak i żydów, uważa za swój obowiązek dać wyraz potępienia ekscesów, wywołanych przez pewne grupy młodzieży, zwracając się z apelem do kierowników młodzieży o przyczynienie się do przywrócenia spokoju.

#### Odezwa „Zrębu“

W związku z ekscesami antyżydowskimi grupa nauczycielska „Zręb“ wydała następującą odezwę:

— W imię dobra Państwa!

„Zręb“, jako grupa nauczycieli, stojących na gruncie obrony interesów Państwa Polskiego, poczuwa się do obowiązku kategorycznie go potępienia udziału młodzieży w poławianiu godnych wypadkach, których terenem były wyższe uczelnie polskie, a ostatnio nawet niektóre szkoły średnie i powszechnie.

Wszelkie ekscesy antysemityczne, jako objawy egoizmu i nienawiści narodowościowych, wyznaniowych i społecznych, osłabiają potęgę i autorytet państwa nazewnątrz i zwartość jego wewnątrz. Nie licują one z poczuciem ludzkiej sprawiedliwości, z godnością polskiej młodzieży, której winny przyswiecać dawne polskie tradycje tolerancji i humanitaryzmu.

Wzywamy młodzież, aby zaniechała myśli, że drogą gwałtu i ucisku zdola rozstrzygnąć jakiegokolwiek antagonizmy i różnice, aby nie dała się używać jako narzędzie w grze partji politycznych dla ich ukrytych celów, aby stała na straży dobra Rzeczypospolitej.

Wzywamy gorąco wszystkich kolegów nauczycieli, oraz wszystkich rodziców do czuwania nad tem, by hasła nienawiści i walki nie przenosiły się na teren szkół, oraz do użycia całego wpływu dla uświadomienia młodzieży, jaką szkodę wyrządza ona państwu przez podobne postępowanie.

## Tysiące robotników bez pracy wskutek ograniczenia pracy w hutach

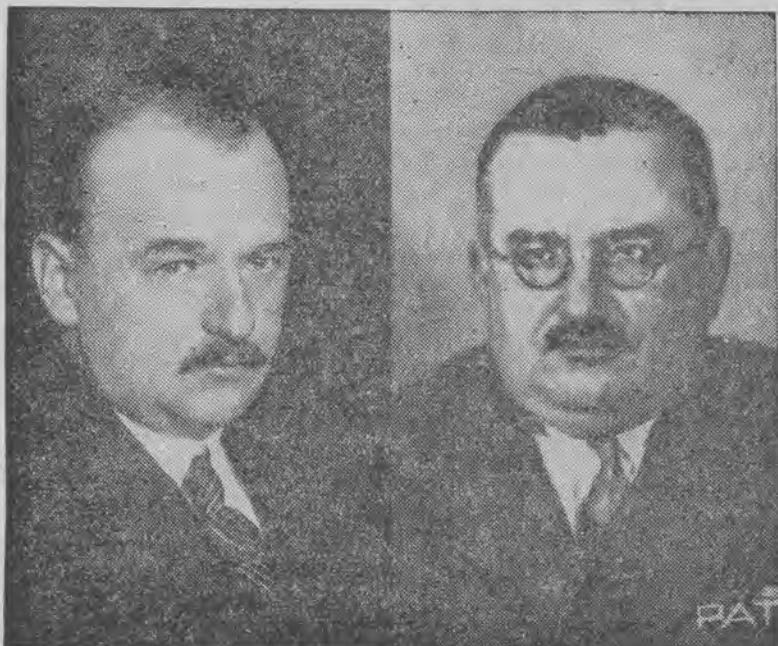
Katowicki koresp. „Głosu Porannego“ telefonuje:

Uchwały przyjęte na konferencji przemysłowców we Wiedniu odnośnie ograniczenia pro-

dukcji w hutach, tutejszy przemysł zaczyna wcielać w życie. W ubiegłym tygodniu huta „Półkój“ złożyła wniosek o redukcję 2.600 robotników. Dziś wpłynęły nowe wnioski huty „Laura“, „Silesia“, „Bismarcka“, „Marta“, „Hubertus“, „Falwa“ i „Królewska“, obejmujące około 6.500 robotników. Wiadomość o masowych redukcjach rozeszła się błyskawicznie wśród

robotników, wywołując przynęblający nastrój.

Pp. Stamirowski i Nakoniecznikow-Klukowski



zamienili się stanowiskami wiceministra spraw wewnętrznych i podsekretarza stanu w prezydium rady ministrów.

#### NIE SZKODZI...

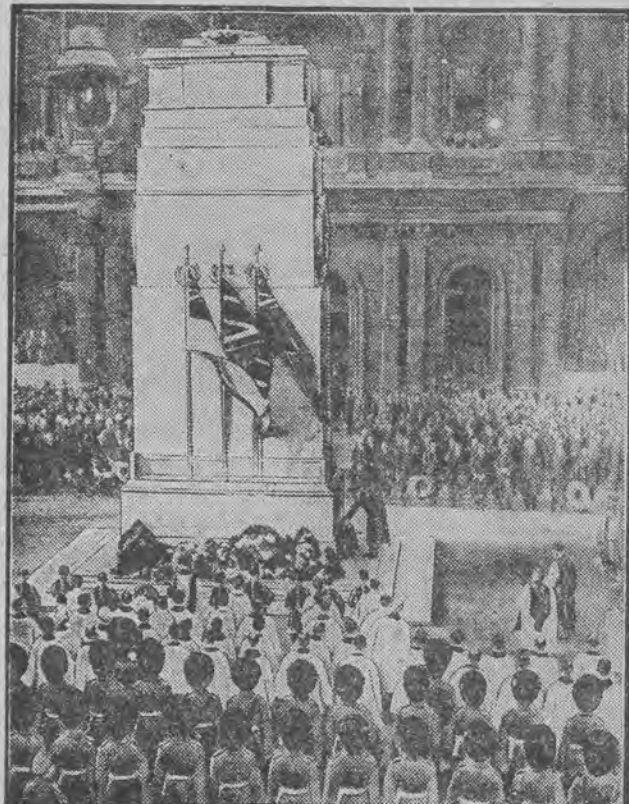
Do przedziału pierwszej klasy wsiada jegomość o zaniechanym stroju i wyglądzie. W przedziale siedzi elegancka dama z córeczką. Chcąc się pozbyć intruza, uprzedza go:

— Wybacz pan, że go niepokoję, ale uprzedzam, iż córeczka moja jest chora na tyfus...

— Nic nie szkodzi, odpowiada pasażer, ja i tak popełnię samobójstwo podczas przejazdu przez najbliższy tunel.

**Ułżyj nędzy bezrobotnych i głodujących**

#### W rocznicę rozejmu



księżę Walji składa wieniec pod pomnikiem Nieznanego Żołnierza w Londynie.



## Wiadomości bieżące

## Urzędowe bilety autobusowe obowiązują od 22 b.m.

Urzędowe bilety autobusowe, które wprowadzone miały być z dn. 15 b. m., obowiązują od 22 b. m.

Ministerstwo robót publicznych przekazało te bilety wszystkim urzędom wojewódzkim, które po rozsortowaniu ich, w dniu 19 b. m. rozpoczną sprzedaż biletów przedsiębiorcom autobusowym.

## Uczniowie na ulicach mogą się znajdować do godziny 7-jej

W porozumieniu z kuratorem o kręgu szkolnego łódzkiego, dyrekcje szkół średnich zakazały w dniu onegdajszym uczniom wychodzenia na miasto po godzinie 5 pop. Za przekroczenie wspomnianego zarządzenia uczęć może być usunięty ze szkoły. Zarządzenie to dotyczy uczniów klas niższych. Jeśli chodzi o uczącą się młodzież klas wyższych, to zarządzenie władz szkolnych zezwala im na przebywanie na mieście do godz. 7 wieczorem.

Władzom szkolnym chodzi o zapobieżenie możliwości wciągania młodzieży szkolnej do jakiegokolwiek ekscesów, gdyż w ubiegłym tygodniu stwierdzono, że takie próby uczynione były ze strony pewnych elementów w naszym mieście. (d)

## Domki drewniane gotowe będą w grudniu b. r.

Na podstawie uchwały rady miejskiej magistrat łódzki podjął przed kilku dniami w banku gospodarstwa krajowego pożyczkę w wysokości 200.000 zł. na kontynuowanie budowy domków drewnianych w Łodzi. Budowa drewniaków, jak nas informuje wydział budownictwa posuwa się na Mani i na Chojnach szybko naprzód. Obecnie wznosi się już ściany. Roboty zakończone zostaną w połowie grudnia r. b. i w tym okresie magistrat rozpocznie przyjmowanie ofert od przyszłych lokatorów drewniaków, którzy będą mogli zamieszkać w domach drewnianych jeszcze przed Nowym Rokiem. (d)

## Strejk piekarzy zlikwidowany

## 9-godzinna konferencja u starosty p. Dychdalewicz. — Audjencja w ministerstwie. — Podwyżka płac. — Podpisanie umowy

Strejk pracowników piekarskich trwający w Łodzi czwartą dzień został wczoraj wieczorem zlikwidowany. W ciągu dnia strejk się rozszerzył nieco. Do strejku przystąpił również czeladnicy, zatrudnieni w powszechnej spółdzielni spożywców, manifestując w ten sposób swą solidarność ze stanowiskiem związków zawodowych.

Mimo to prawie wszystkie piekarnie były czynne, a produkcja chleba odbywała się przy pomocy członków rodzin piekarzy. Oczywiście, że wskutek uszczuplenia personelu, wypiek chleba odbywał się w mniejszych rozmiarach, co odbiło się na rynku. Brak chleba dawał się odczuwać tylko w niektórych dzielnicach Łodzi i to w znacznie mniejszym stopniu, aniżeli pierwszego dnia strejku. Na przedmieściach można było dostać chleba w dowolnej ilości, albowiem sprzedawano tam pieczywo, dowożone do Łodzi z prowincji. Inspekcja pracy nie wszczęła kroków medjatorskich, ze względu na nieugięte stanowisko obydwu stron.

W godzinach południowych odbyły się zebrania pracowników w związku robotników przemysłu spożywczego. Na zebraniach tych stwierdzono, że pieczywo dowożone jest do Łodzi z okolicznych miasteczek i wezwano komisję strejko wną do wszczęcia kroków, celem skłonienia pracowników zatrudnionych na prowincji do porzucenia pracy i zgłoszenia akcesu do akcji strejkowej.

W cechach piekarzy również odbyły się wczoraj narady nad wytworzoną sytuacją. Sprawozdanie z interwencji u władz centralnych w Warszawie złożył p. Koczyński, który wczoraj powrócił do Łodzi.

Delegat piekarzy łódzkich wraz z delegacją głównego związku cechów w stolicy uzyskał audjencję w ministerstwie spraw wewnętrznych u wiceministra Korsaka. Piekarze złożyli w ministerstwie obszerny memoriał, przedstawiający szczegółowo sytuację, wytworzoną w naszym mieście. W memoriale tym cechy prosily władze o zmianę składu łódzkiej komisji cennikowej, oraz zmianę terenu na którym komisja ta obraduje. W

motywach piekarze uskarżają się na stronniczość komisji, która jest powodem nieporozumień.

Dalej memoriał charakteryzując agresywne stanowisko części strejkujących, prosi ministerstwo o wydanie ostrych zarządzeń, któreby ukroczyły samowolę pracowników piekarskich stosujących terror wobec pracujących, a przede wszystkim wobec piekarzy, którzy sami zajmują się w obecnym okresie przejściowym, wypiekami chleba.

Wiceminister Korsak po zapoznaniu się z treścią memoriału, przyrzekł delegacji zająć się poruszone mi przez producentów pieczywa, zagadnieniami, i wydać w najbliższym czasie podwładnym organom w Łodzi instrukcje, zmierzające do przyspieszenia zlikwidowania konfliktu w piekarniach łódzkich, a w pierwszym rzędzie w kierunku zapewnienia bezwzględnej bezpieczeństwa pracującym czeladnikom i piekarniom.

Jednocześnie w ciągu dnia wczorajszego władze administracyjne wszczęły starania mające na celu szybkie zlikwidowanie zatargu i strejku.

Naskutek interwencji kierownika wydziału aprowizacyjnego przy starostwie grodzkiem zwołana została wczoraj na godzinę 8 rano wspólna konferencja przedstawiciele

li cechów piekarskich z pracownikami. Konferencja odbyła się pod przewodnictwem starosty grodzkiego Dychdalewicz przy udziale kierownika Rajna i inspektora policji Elsesera Niedzielskiego. Konferencja trwała do godziny 5 popołudniu.

Na samym wstępie obrad p. starosta wezwał zebranych do pogodzenia się, stwierdzając, że stan jaki wytworzył się na terenie piekarni łódzkich jest wysoce niepożądanym i że cała akcja prowadzona przez związki przybrała nieodpowiednie formy. Z atakami terroru ze strony strejkujących robotników trzeba raz na zawsze skończyć i władze bezwzględnie wystąpią przeciwko ewentualnym ekscesom.

Co się zaś tyczy stanowiska piekarzy, to starosta Dychdalewicz stwierdził, że jest ono niewłaściwe, gdyż nie można uzależniać kwestii zawarcia umowy zbiorowej od podwyższenia cennika. Zmiana kalkulacji może nastąpić jedynie na podstawie dokładnych danych o kosztach produkcji, których dominującą część stanowią płace robotnicze.

Przedstawiciele związków zawodowych oświadczyli na to, że całkowicie zgadzają się ze stanowiskiem komisji cennikowej, która uzależniła ustalenie podwyższonego cennika na chleb i zmianę kalkulacji od likwidacji zatargu z pracownikami. Wreszcie delegacja związku oświadczyli, że gotowi są w każdej chwili odwołać strejk, jeśli piekarze zgodzą się na przywrócenie poprzedniej taryfy płac.

W rezultacie 9-godzinnych debat obydwie strony doszły do porozumienia i wyraziły gotowość zawarcia umowy zbiorowej na następujących warunkach: stawka tygodniowa dla pracowników piekarskich pierwszej kategorii wynosić będzie 80 zł. dla pracowników II kategorii zł. 70.— III — 60 zł. i IV — 40 zł.

W ten sposób uznano strejk za zlikwidowany i pracownicy oświadczyli, że niezwłocznie po podpisaniu umowy przystąpią do pracy w piekarniach. Na ten konferencję zamknięto.

Na godzinę 8 wieczór wyznaczono

na trybie pospieszonym wspólną konferencję w okręgowym insp. pracy. Na konferencji tej nastąpiło podpisanie umowy zbiorowej.

O godz. 9 wieczorem odbyły się zebrania w obydwu cechach piekarzy, na których złożono sprawozdanie z przebiegu konferencji.

O pół do 10 wieczorem odbyło się walne zebranie pracowników piekarskich, na którym przyjęto do wiadomości podpisanie umowy i postanowiono strejk natychmiast zakończyć.

O godz. 10 wieczorem pracownicy piekarzy udali się do piekarni i podjęli pracę.

Dzisiaj rano odbędzie się posiedzenie komisji cennikowej przy magistracie, na którym zrewidowana zostanie kalkulacja pieczywa i ustalona zostanie ostateczna cena pieczywa w Łodzi. (d)

Arceydzieło genialnego reżysera

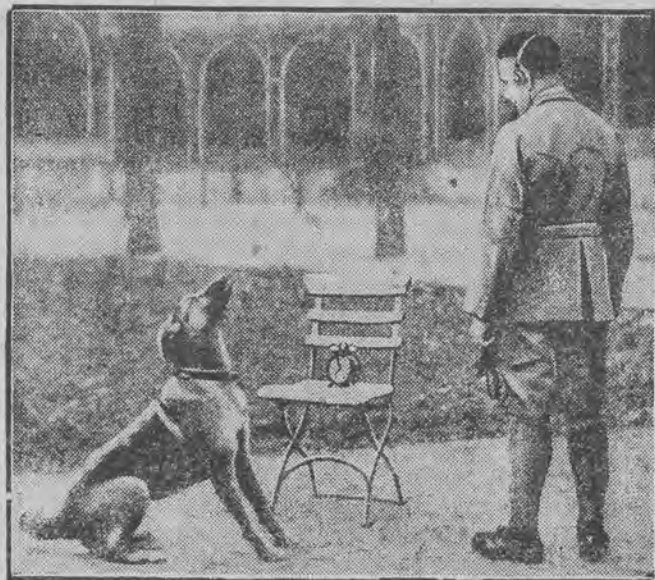
Cecilia B' de Mille'a

MADAM SZATAN

wkrótce

w Grand Kinie

## Tresowany pies



prowadzi swego głuchoniemego pana do budzika, gdy ten zaczyna dzwonić.

## Dr. med. REICHER

Specjalista chorób skórnych i wenerycznych  
leczenie dżatemiją i elektroterapią  
POŁUDNIOWA 28  
tel. 201-93  
Od 8—11 rano i od 5—8 w.  
W niedziele od 9—1

## Noene dyżury aptek

Dziś w nocy dyżurują następujące apteki: A. Dancerowej (Zgierska 57), W. Groszkowskiego (11 listopada 15), Sukc. S. Gorfeina (Piłsudskiego 54), S. Bartoszewskiego (Piotrkowska 164), R. Rembelskiego (Andrzeja 26), A. Szymańskiego (Przędzalniana 75).

## Pomnik Malmgreena



badacza strefy polarnej, który zginął podczas tragicznej katastrofy ekspedycji Nobilego, został odsłonięty w Upsali.

Dźwiękowy Kino-Teatr „CAPITOL”

Dzisiaj i dni następnych!

Wspaniałe arceydzieło dźwiękowe w języku czeskim. Reżyserji słynnego Karola Lamaca

C. i K. FELDMARSZALEK  
(Falszywy Marszałek)

Ucieszone miłośki austriackich szwejków. Dramat pełen szczerego humoru i ciętej satyry. W rolach VLASTA BURJAN oraz znany

głównych: Słynny czeski komik VLASTA BURJAN pisarz i satyryk Roda Roda

Nadprogram dźwiękowy dodatek i aktualności z kraju.

Początek w dni powsz. o 4.30, w soboty i niedziele o 12.30. Sala ogrzewana. Wentylacja nowoczesna. GENY POPULARNE

W dniu 17 listopada zmarł po ciężkich cierpieniach nasz najukochańszy

B. p.

# Herman Krotoszyński

przeżywszy lat 82.

Wyprowadzenie zwłok z domu żałoby przy ulicy Południowej 65, odbędzie się w czwartek, dnia 19 listopada, o godz. 12-ej w południe, o czym zawiadamia

**Stroskana Rodzina.**

B. P.

## Ignacy Kempieński

Emerytowany Szef Korespondencji  
i Prokurent Tow. Akc. „Zawiercie”

po długich i ciężkich cierpieniach zmarł w Zawierciu, przeżywszy lat 80 i tamże pochowany został, o czym zawiadamia w smutku pogrążona

**RODZINA**

Jutro, w piątek, dnia 20 listopada b. r. jako w pierwszą, bolesną rocznicę śmierci

## b. p. Arona Warchiwkera

odbędzie się o godz. 11-ej przed poł. na cmentarzu żydowskim odsłonięcie pomnika, na które zaprasza krewnych, przyjaciół i znajomych

**Rodzina.**

### Rehabilitacja kupca łódzkiego

We wrześniu r. b. sąd handlowy zatwierdził związek wierzycieli w sprawie upadłości firmy A. Bromberg w Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 31.

Następnie wobec zakończenia ścisłego postępowania upadłościowego sąd zakwalifikował Bromberga do przywrócenia mu czci kupieckiej i uznał go za zupełnie zrehabilitowanego.

Dr. med.

### J. Herszfinkiel

Chor. dzieci

przeprowadził się na ul. Zieloną 8-a, telef. 111-87.

## 14-letni komuniści

Dwaj malcy kolporterami bibuły

Sąd okręgowy w Łodzi był widownią niezwykle charakterystycznej rozprawy komunistycznej, której tło nie odbiega w najmniejszych nawet szczegółach, od szeregu podobnych spraw z oskarżenia o kolportaż bibuły komunistycznej. Niezwykłość wprowadzili bohaterowie procesu, dwaj chłopcy, z wyglądu wnioskując liczący po 12 lat. Obaj malcy odpowiadają z pewną chępliwością, że liczą po lat 14 i że są oskarżeni z art. 102 t. j. o

przynależność do partii zawiązanej celem obalenia istniejącego obecnie ustroju państwa polskiego w drodze zamachu.

Sąd pod przewodnictwem sędziego Kozłowskiego, w asystencji sędziów Halickiego i Balickiego po rozpoczęciu rozprawy odczytuje personalja oskarżonych, z których wynika, że jeden nazywa się Abram Lipszyca, liczy lat 14 (Kilińskiego 77), drugi zaś to 15-letni Chil Kalkstein (ul. Łagiewnicka 24). Rozprawa ze względu na wiek oskarżonych odbyła się przy drzwiach zamkniętych.

Z aktu oskarżenia wynika, że dnia 26 czerwca rb. Jakub Garfinkiel przy ul. Al. I Maja 9 w klatce schodowej tegoż domu zauważył dwóch malców, którzy zachowywali się podejrzanie. O spostrzeżeniu swem zawiadomił sąsiada Kazimierza Sikorskiego i obaj zatrzymali malców, pytając ich gdzie podziabili paczkę, którą zauważył u nich Garfinkiel. Podejrzewali bowiem chłopców o kradzież. Malcy wykrętnie tłumaczyli się, lecz paczkę znaleziono w piecu na korytarzu i oddano wraz z zatrzymanymi policji. W paczce znaleziono 80 odezwo do dzieci szkół powszechnych, treści wybitnie komunistycznej. Chłopcy wyjaśnili, że znaleźli ją i podobał się im czerwony kolor więc się bawili.

Sąd okręgowy wydał wyrok uzniewinniający Abrama Lipszycę i Chilę Kalksteina, wychodząc z założenia, że nie mogli oni jeszcze zrozumieć treści odezwo. (a)

przytem, iż z zamierzeń swoich nie zrezygnuje, a jeśli Horak zgodzi się, to niech poda ogłoszenie w jednym z niemieckich pism treści następującej: „AURELA, ZGADZAM SIĘ — PRZYJDZ”.

P. Horak pierwotnie przejął się listem, jednak mimo gróźb zwrócił się do komendy policji, prosząc o ochronę i wyjaśnienie co ma w dalszym ciągu czynić.

Nadkomisarz Lange powiadomiony o niesłychanym szantażu, postanowił nie pójść ptaszka, i w tym celu zalecił p. Horakowi zamieszczenie wskazanego ogłoszenia, a równocześnie wydał cały szereg zarządzeń, mających na celu ujęcie szantażysty.

W odpowiedzi na umieszczone ogłoszenie, przybył w piątek, dnia 13 bm. posłaniec stojący przy Grand Hotelu z listem, w którym szantażysta oświadcza, że przeczytał ogłoszenie i teraz PROSI O WYZNACZENIE MIEJSCA ROZMOWY CELEM WRĘCZENIA WSPOMNIANYCH 2,000 DOLARÓW.

P. Horak wyznaczył miejsce spotkania, poczem wręczył list posłańcowi, którego śledzili odpowiedni funkcjonariusze.

Posłaniec z listem stanął przed Grand Hotelem, jednak nikt się nie zgłaszał po odbiór. Dopiero na drugi dzień t. j. w sobotę, dnia 14 bm. o godzinie 13-ej do posłańca zwróciła się jakaś niewiasta, która po uprzednim opłaceniu otrzymała list przeznaczony dla zamachowca. Niewiasta ta po otrzymaniu listu schowała go do sakiewki, po-

czem ul. Piotrkowską skierowała się do Placu Reymonta.

W ślad za nią udali się funkcjonariusze policji. Gdy nieznajoma znalazła się na Piotrkowskiej obok posesji 128, przystanęła przed jedną z wystaw, wyjęła list, otworzyła i poczęła czytać. W tym momencie przystanął również przy wystawie JAKIŚ OSOBNIK, PRYZWOICIE UBRANY I POCZAŁ DAWAĆ JEJ NIEDWUZNACZNE ZNAKI.

Niewiasta weszła do bramy wspomnianego domu, a w ślad za nią podążył wspomniany jegomość. W tym momencie wkroczyli funkcjonariusze policji, którzy paręk przez wzięli do wydziału śledczego. Zatrzymaną okazała się prostytutka Apolonja Kowalska, zam. przy ul. Piotrkowskiej 232, osobnikiem zaś zatrzymanym znany kupiec łódzki K. Zarówno prostytutka jak i kupiec zaskoczeni byli aresztowaniem ich i wyjaśnili, że są niewinni. Kowalska stwierdziła, że przed 2 dniami mi przybył do niej jakiś osobnik, który za dobrą zapłatę PROSIŁ, ABY ODEBRAŁA LIST OD POSŁAŃCA podanego numeru, gdyż on jako człowiek żonaty nie chce się kompromitować. List pochodzić miał od pewnej dziewczynki z Rudy Pabj. Kowalska wyjaśniła dalej że nazwiska ani adresu osobnika nie zna. Kupca K. poznała właśnie w chwili zatrzymania i nigdy przedtem z nim się nie widywała. Mimo tych tłumaczeń prostytutkę i kupca zatrzymano w areszcie i przeprowadzono REWIZJE W ICH MIESZKANIACH, które jednak

nie pozytywnego nie przyniosły. Wobec takiego stanu rzeczy kupca i Kowalską zwolniono, poddając ich jednak dalszej obserwacji.

Tymczasem w poniedziałek, dn. 16 b. m. dyr. Horak około godziny 10 rano zawiadomiony został telefonicznie przez szantażystę, aby wyznaczył mu miejsce spotkania celem wręczenia mu 2,000 dolarów.

Oświadczone tajemniczemu osobnikowi, że dyr. Horaka nie ma, a równocześnie powiadomiono policję. Około godziny 1 w południe szantażysta wezwał ponownie Horaka do telefonu, domagając się wyznaczenia mu miejsca spotkania. W tym momencie z drugiego aparatu dyr. Horak powiadomił nadkomisarza Langego, który po ustaleniu numeru telefonu skąd prowadzona była rozmowa w towarzystwie funkcjonariuszów policji udał się na miejsce.

W jednej z łódzkich cukierni przy aparacie zastano osobnika, rozmawiającego z dyr. Horakiem, który CELOWO ROZMOWĘ PRZEDŁUŻAŁ. Na widok wkraczającej policji osobnik rzucił się do ucieczki, jednak został zatrzymany. Tajemniczym SZANTAŻYSTĄ OKAZAŁ SIĘ 48-LETNI HOFMAN EDWARD, ZREDUKOWANY MAJSTER TKACKI, zamieszkały przy ul. Granitowej 22.

Hofman przyznał się, iż szantażował dyr. Horaka, żądając 2,000 dolarów pod groźbą wysadzenia jego fabryki. Dalej stwierdzono, że Hofman pracował w jednej z łódzkich firm i przed 8 miesiącami został zwolniony z pracy, przyczem prowadząc hulawcze życie odszedł od żony i postanowił w łatwy sposób zrobić majątek. Hofmana po wstępnym badaniu osadzono w więzieniu przy ul. Kopernika do dyspozycji władz śledczych. (a)

Tryumfy powodzenia

święci wszędzie światowy film

# „MARADU”

ŁÓDZ, PIOTRKOWSKA  
Klischeo 100  
27-11-17 r.







# VISTRA -- PRODUKT POLSKI

wymaga ochrony celnej i troskliwej pieczy w naszej polityce gospodarczej

Nowy surowiec włókienny, jakim niewątpliwie jest vistra, otrzymuje się analogicznie do przędzy wiskozowej sztucznego jedwabiu. Te same materiały wyjściowe, dokładnie ta sama metoda produkcji — sprawiają, że wszystkie fabryki sztucznego jedwabiu, pracujące metodą wiskozową, mogą bez żadnych trudności przejść w bardzo krótkim czasie na produkcję vistry. Różnica między vistrą a przędzą sztucznego jedwabiu polega tylko na tym, że pierwsza składa się z krótkich włókien, których przedzenie odbywa się podobnie do przedzenia bawełny, zaś przędza sztucznego jedwabiu jest włóknem długim, nie mającym właściwie początku ani końca. Z różnicy tej wynikają pewne konsekwencje, mianowicie przędza otrzymywana z vistry jest równiejsza i miększa niż przędza sztucznego jedwabiu, natomiast jest włochata i mniej błyszcząca, dzięki czemu inne efekty osiągnąć można przy stosowaniu vistry, niż sztucznego jedwabiu. Często też używa się vistry wspólnie z przędzą sztucznego jedwabiu.

Z uwagi na analogiczne metody wytwórczości Polska, produkująca jedwab sztuczny metodą wiskozową, może też wytwarzać vistrę. Co więcej, jedna z polskich fabryk sztucznego jedwabiu produkuje już od paru miesięcy ten artykuł w wysokości około 6.000 kg. miesięcznie. Ponieważ zaś — jak to już wskazaliśmy — bez większych trudności można przedstawić produkcję fabryki z przędzy sztucznego jedwabiu na vistrę, nie więc dziwnego, że stopniowo wzrastająca w Polsce produkcja vistry może być doprowadzona z łatwością do 100.000 kg. miesięcznie. Polska vistra jakościowo odpowiada najprzedszywniejszym gatunkom za granicą. Może być używana wszędzie tam, gdzie dotychczas stosowano produkt importowany, a więc w mieszaninie z bawełną, z wełną, ze sztucznym jedwabiem itd., dając interesujące, a nowe efekty włókiennicze.

Dlatego też wydają się być nieuzasadnione deklaracje przemysłu włókienniczego, który protestuje przeciwko doprowadzeniu stawek celnych na vistrę do wysokości, odpowiadającej potrzebom ochrony tej gałęzi produkcji w kraju naszym. Tem więcej, że przed podwyższeniem stawki celnej importowano do Polski znacznie większe ilości vistry, której zapasy oceniane są na co najmniej 200.000 kg., zaś przez niektórych znawców rynku włókienniczego szacowane są w jeszcze znaczniejszej wysokości 500.000 kg.

Podwyższenie stawki celnej na vistrę było niezbędne nie tylko jednak z punktu widzenia opieki nad tą młodą w Polsce gałęzią przemysłu. Zauważyć bowiem należy, że vistra zastępować może w pewnych wypadkach przędzę sztucznego jedwabiu. Wytwarza się przeto paradoksalna sytuacja, że na miejscu polskiej przędzy sztucznego jedwabiu przemysł włókienniczy wprowadza importowaną vistrę. W tym stanie rzeczy stawka celna na vistrę jest niczym innym, jak ochroną rynku krajowego przed zalewem zastępczego towaru. Istotnie, równoległe ze wzrostem importu vistry można było zaobserwować spadek sprzedaży krajowego sztucznego jedwabiu. Niska stawka na vistrę pozwalała bowiem na import w dowolnych

ilościach, stwarzając tem samem sytuację niesłychanie trudną dla polskiej wytwórczości przędzy sztucznego jedwabiu. Chroniony stawkami celnymi w zakresie produkcji zasadniczego artykułu — był jednak odsłonięty na dumpingowe ataki ze strony produktu zastępczego. Nie więc dziwnego, że w imię utrzymania dotychczasowego stanu posiadania polski przemysł sztucznego jedwabiu musiał i musi stać na stanowisku takich stawek celnych na vistrę, które odpowiadają w swej wysokości stawkom celnym na sztuczny jedwab.

Znaną jest rzeczą, że nadprodukcja sztucznego jedwabiu w całym świecie doszła do niebywałych rozmiarów. Zapasy na składach przekroczyły roczną konsumpcję jedwabiu. Eksportowy dumping nie tylko ze strony krajów europejskich, lecz również z Ameryki, wywołał anarchię i chaos na wszystkich prawie rynkach świata, zarówno w zakresie cen wewnątrz krajowych, jak również innych, związanych z eksportem i importem. W tej sytuacji — rozbijanie naszego przemysłu przez obniżanie stawek celnych doprowadziłoby do zagłady polską wytwórczość sztucznego jedwabiu, mogłoby zaś przynieść korzyść jedynie zagranicznym producentom sztucznego jedwabiu, już obecnie

pracującym w korzystniejszych od naszych warunkach.

Należy wreszcie bardzo poważnie liczyć się z niebezpieczeństwem dumpingowego przywozu sztucznego jedwabiu z Rosji sowieckiej, która na wielką skalę rozbudowuje produkcję jedwabiu sztucznego i która — w ramach planu pięcioletniego ma zamiar dojść w roku 1932/33 do produkcji 35 milionów kilogramów przędzy sztucznego jedwabiu. Ponieważ przemysł całego świata nastawia się obecnie na produkcję vistry, jest więc rzeczą jasną, że import rosyjski obejmować będzie przede wszystkim vistrę i dlatego też niezbędna jest odpowiednia ochrona celna na ten artykuł.

Obniżenie stawek celnych na vistrę niewątpliwie spowodowałoby: ruinę polskiego przemysłu sztucznego jedwabiu,

pogorszenie ogólnych interesów naszego kraju, w związku z załamaniem poważnej gałęzi przemysłu polskiego, znaczny wzrost importu zarówno vistry, jak — w dalszej konsekwencji przędzy sztucznego jedwabiu,

zwiększenie ilości bezrobotnych, ze wszystkimi socjalnymi i gospodarczymi skutkami tego zjawiska.

Dlatego też należy z całą stanowczością przeciwstawić się tendencjom obniżenia obecnych

stawek na vistrę, jako godzących w podwaliny działalności i istnienia naszej produkcji sztucznego jedwabiu.

W całokształcie sporu na tle podwyższenia stawek celnych na vistrę i odpadki sztucznego jedwabiu, należy na uwagę jeszcze jedna okoliczność. Bezpośrednio po ogłoszeniu właściwego rozporządzenia, przemysł włókienniczy wzmógł gwałtowną przeciw niemu kampanię, dowodząc, że odpadki sztucznego jedwabiu, taryfikowane celnie analogicznie do vistry — potrzebne są w znacznych ilościach przemysłowi przetwórczemu, że wytwórczość krajowa może nie nadażyć za wzrastającym zapotrzebowaniem, że wreszcie ceny krajowe odpadków niewątpliwie wzrosną. Cóż się jednak stało? Ceny, oczywiście, w górę nie poszły, zaś zapotrzebowanie krajowe okazało się tak nikłe, że w tym stanie rzeczy nie pozostało nic innego, niż wywieźć zagranicę nagromadzone zapasy odpadków.

Alarm przemysłu włókienniczego — jak w wielu zresztą wypadkach — okazał się płonny. Tak samo nieuzasadnione i bezpodstawne są badania pokrzywdzonego rzekomo przemysłu włókienniczego w związku ze stawkami celnymi na vistrę.

A.

## Wywóz manufaktury przez Gdynię

Eksporterzy łódzcy ponoszą również winę za trudności transportowe

W uzupełnieniu informacji naszych o trudnościach przy eksporcie manufaktury przez port gdyniński uzyskaliśmy z ich przem.-handlowej następujące wyjaśnienie: Pomimo energicznej kilkukrotnej interwencji izby przemysłowo-handlowej trudności w eksporcie trwają. Celem opanowania tego chaosu linie okrętowe wyznaczyły ostatnio kontyngenty, określające dokładnie ilość każdego rodzaju transportów do Londynu.

Eksporterzy łódzcy musieli jednak przy wysyłaniu towaru złożyć deklarację, iż w razie nie możliwości wyładowania, towary na rachunek ich odstawić będą do Gdyni.

Dla uniknięcia tej groźnej konsekwencji eksporterzy łódzcy zamówili barki transportowe, co oczywiście naraziło ich na dodatkowe koszty.

Wreszcie niektóre firmy ekspedycyjne łódzkie zmuszone były około

30 tonn manufaktury wysłać drogą okrętową przez Hull do Londynu.

Podkreślić jednak należy, że trudności te w pewnej mierze spotęgowane zostały postępowaniem samych eksporterów manufaktury,

którzy wysyłają towar z Łodzi w ostatniej prawie chwili, co uniemożliwia wcześniejsze dokładne określenie potrzebnego tonnażu.

Ze względu na ten pośpiech towar przychodził ostatnio do

Gdyni nieocelony, gdyż wysyłany był w olbrzymich ilościach samochodami. Rewizja celna następuje więc w Gdyni, co wobec szczupłego aparatu urzędni ków celnych opóźnia wszystkie manipulacje.

Z tych więc względów niezbędne jest, aby stosownie do kilkakrotnie zwracanych eksporterom przez izbę uwag, towar był na miejscu w Gdyni w środę w nocy, a zamówienie tonnażu następowało w czwartek rano.

**Prywatne**  
**POGOTOWIE LEKARSKIE**  
Zielona 6. **12-333**  
Telefon:

Udziela doraźnej pomocy lekarskiej we wszelkich wypadkach nagłych o każdej porze dnia i nocy. Lekarska pomoc akuszersko-ginekologiczna.

Sądzić należy, że wypadki ostatnich dni spowodują u eksporterów łódzkich rewizję dotychczasowych metod transportu manufaktury, które winny być przystosowane do możliwości Gdyni.

Z drugiej strony również i na terenie portu winny być przeprowadzone takie zarządzenia, które umożliwiłyby

przepuszczanie każdej zgłoszonej we właściwym czasie ilości drobnicy,

której w pierwszej połowie listopada wywieziono do Anglii kilka tysięcy tonn.

**Dla Pamięci**  
**P. T. Publiczności!**  
POLECAMY  
Bezkonkurencyjny repertuar Dźwiękowego Kina  
**„CAPITOL“**  
**„Hai-Tang“**  
Najpiękniejsza kreacja wielkiej i genialnej chiniki  
**ANNY MAY WONG**  
**Dawid Golder**  
Film, który wstrząsa nerwami i wzrusza do łez wszystkich ludzi, wszystkich ras.  
Dalszy ciąg repertuaru w jutrzejszym numerze!

## Uzdrowienie rynku włókienniczego

Projekt wspólnej konferencji przemysłu i handlu

W najbliższych dniach projektowane jest zwołanie wspólnej konferencji przedstawicieli przemysłu i handlu włókienniczego. Konferencja ta odbędzie się pod hasłem sanacji na rynku łódzkim. Jak się bowiem okazuje, samodzielne próby, podejmowane przez poszczególne organizacje przemysłowe nie dały pozytywnych rezultatów i chaos organizacyjny w dalszym

ciągu powoduje na rynku łódzkim olbrzymie straty w związku z zaostreniem się kryzysu i malejącym zbytem.

Przedmiotem dyskusji ma być polityka sprzedaży wielkich firm przemysłu bawełnianego, które przez t. zw. ramstwo spowodowały wydatne zwiększenie momentu niepewności na rynku. Poza to ma być omówiona sprawa kredy-

tów, polityki produkcyjnej, zastosowanej do potrzeb rynku i postulatów kupiectwa itd. Gdyby na konferencjach tych osiągnięte zostało porozumienie w zasadniczych sprawach, uzdrowienie rynku łódzkiego, na którym panuje ostatnio znowu zupełny chaos w dziedzinie produkcji i sprzedaży, mogłoby nastąpić w krótkim czasie.

**Dr. med.**  
**S. Niewiażski**  
Specjalista chorób skórnych wenerycznych i moczopłciowych elektroterapia, diatermia, badanie krwi i wydzielin  
**Andrzeja 5. telef. 159-40**  
Przyjmuje od 8-11 i 5-9 w. w niedziele i święta od 9-1  
Oddzielna poczekalnia dla pań

**Użyj nędzy bezrobotnych i podupiecznych**





# GŁOS PORANNY

SPECJALNY DODATEK  
EKSPEDYCJA I TRANSPORT

Łódź, 19 listopada 1931 r.

## TREŚĆ DODATKU

### Wspólny front.

Brak silnej organizacji ułatwia niesolidnym firmom konkurencję.

Umowa konwencyjna podstawa sanacji stosunków w branży ekspedycyjnej.

Bołączki podatkowe ekspedytorów.

Rozwój ruchu ładunków zbiorowych.

### Samochód i kolej.

Doniosła rola ekspedytorów w rozwoju eksportu konfekcji przez Gdynię.

Rozwój kredytu warrantowego zapewnia włókiennictwu równomierną produkcję.

Porozumienie kolei z ekspedytorami ułatwi zwalczanie konkurencji samochodowej.

Kolejowe przedsięwzięcia do wozowe mają być utworzone według wzorów zachodnio-europejskich.

### WYKAZ OGŁOSZEŃ

Centrala Zbiorowych Ładunków.

Ellas Fajgenbaum — Dom Handlowo - Ekspedycyjny.

Jelin i Rudomin — Dom Transportowo-Ekspedycyjny.

Leinkauf Józ. J., Międzynarodowe Transporty.

Międzynarodowe Towarzystwo Transportów i Żeglugi.

Polski Lloyd, Międzynarodowe Transporty.

Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne.

Przedborski H. i S-ka, Dom Ekspedycyjno - Handlowy.

Rothand Leon, Dom Handlowo - Ekspedycyjny.

Rubinstein D., Biuro Ekspedycyjno - Transportowe.

Rubinsztajn St. i S-ka, Transporty Międzynarodowe.

Schenker i S-ka. S. A. dla Transportu Międzynarodowego.

Spedom. Zjednoczone Ekspedycyjne Domy Handlowe.

Warrant. S. A. Składy towarowe.

Zjednoczeni Ekspedytorzy, Dom Ekspedycyjno - Transportowy.

Dodatek ekspedycyjny rozesłany zostanie ministerstwu gospodarczym, izmom przemysłowo-handlowym w kraju i zagranicą polskim placówkom konsularnym oraz instytucjom związanym z komunikacją i transportem.

## WSPÓLNY FRONT umożliwi branży ekspedycyjnej przetrwanie i przezwyciężenie kryzysu

Poświęcając w okresie szalonego kryzysu gospodarczego specjalny dodatek zagadnieniom komunikacji i transportu, czynimy to z całego szeregu ważkich powodów.

Przedewszystkiem niedoceniam potrzeb komunikacyjnych i transportowych takiego ośrodka gospodarczego jakim jest Łódź w dziedzinie odpowiednich połączeń osobowych i towarowych — niewłaściwa polityka taryfowa w odniesieniu do przewozów włókienniczych na rynku wewnętrznym i przy eksporcie — była jedną z głównych pobudek zajęcia się tą palącą sprawą. Dzisiaj nikt już nie neguje znaczenia komunikacji i transportu dla życia gospodarczego każdego państwa. Spreczył to min. komunikacji inż. Kühn w pracy zbiorowej, poświęconej 10-leciu gospodarczemu Polski, stwierdzając, iż środki komunikacyjne są w państwie nowożytnym nie tylko jednym z najważniejszych czynników życia gospodarczego, ale i wskaźnikiem kultury narodu. Uzupełnieniem tego wywodu w

dziedzinie praktycznej są zdumiewające wprost olbrzymie wysiłki bolszewików, którzy w realizacji planu 5-letniego na jedno z pierwszych miejsc wysunęli zagadnienia transportów. Dzisiaj, kiedy przy realizacji tego planu zaczynają się wyłaniać poważne trudności, za główną przyczynę tych niedomagań uważane są niedociągnięcia w dziedzinie transportu. Tak więc rozwój komunikacji i związane go z nim przemysłu ekspedycyjnego jest niezwykle czułym barometrem koniunktury gospodarczej, a dane statystyczne przewozów kolejowych — najdokładniejszym odbiciem sytuacji ekonomicznej. Bez transportu nie da się zrealizować żadnej inicjatywy, załame się każdy eksport i każde poczynanie gospodarcze. Problemem centralnym polskiego eksportu węglowego jest dzisiaj jedynie i wyłącznie kwestja transportu. Budowa magistrali kolejowej Górny Śląsk — Gdynia jest właśnie przejawem tych konieczności gospodarczych.

Ale prócz tych czynników na

tury ogólnej cały szereg innych momentów w inicjatywie naszej niepoślednią odegrał rolę. Mamy tu na myśli obecną sytuację branży ekspedycyjnej i rolę dla życia gospodarczego. — Wzgląd właśnie na konieczność przeprowadzenia doniosłych i głębokich zmian organizacyjnych był jednym z bodźców w tej sprawie. Ekspansja gospodarcza Łodzi, abstrahując od obecnego kryzysu koniunkturalnego oprócz się musi o dobrze zorganizowany i na wysokim poziomie postawiony przemysł ekspedycyjny. W sposób wyczerpujący bołączki wynikające z chaosu organizacyjnego przedstawione zostały poniżej w całym szeregu artykułów i omówienia pochodzących od wybitnych przedstawicieli tej branży. Dlatego też nie zamierzamy w artykule niniejszym wyczerpująco omówić bołączek ekspedytorów i transportowców łódzkich, zwrócimy tylko uwagę na pewne charakterystyczne momenty.

Wszelkie bołączki mogłyby być usunięte tylko przez zwały

i świadomą swych celów organizację związkową. W ramach takiej organizacji podzielonej na poszczególne sekcje powinny się znaleźć wszystkie firmy celne, transportowe i przewozowe. Wzmocniłoby to znakomicie sytuację przedsiębiorstw w odniesieniu do klientów, którzy nie zdają sobie sprawy na jak wielkie niebezpieczeństwo naraża swój majątek oddając to wary do przewozu nieodpowiedzialnym placówkom. Należy zdać sobie sprawę z tego, że dzisiaj, w okresie silnej konsolidacji organizacyjnej nie tylko narodowej, ale i międzynarodowej w okresie powstawania potężnych karteli i syndykatów, nie ma miejsca na rozbięcie organizacyjne. To jest w najwyższym stopniu szkodliwe i niebezpieczne. Z drugiej strony silna organizacja zapewni ekspedytorom realizację szeregu żywotnych postulatów w odniesieniu do czynników miarodajnych. Problemy taryfowe, celne, transportowe, podatkowe, całokształt tych spraw może być rozwiązany tylko przez utworzenie nie zwałtego frontu. Niewłaściwa polityka wydziału taryfowo-handlowego warszawskiej dyrekcji kolejowej, nie licząca się zupełnie z potrzebami życia gospodarczego i lekceważąca żywotne sprawy branży ekspedycyjnej mogłaby również ulec zmianie, gdyby ekspedytorzy przeciwstawili jej zwały frontu. Wreszcie i konkurencja banków prywatnych, które w związku z zanikiem operacji dyskontowych rozwinęły ostatnio operacje warrantowe, które do niedawna skutecznie dawały ekspedycyjne — mogłaby stać się przedmiotem źródłowej dyskusji i silną przeciwwagą.

Poruszyliśmy ubocznie szereg palących problemów, których rozwiązanie oprócz się winno o konsolidację organizacyjną branży ekspedycyjnej, odgrywającej tak olbrzymią rolę w dziedzinie towarowej wymiany. To jest nie tylko program doraźny na dzień dzisiejszy, na złagodzenie i przetrzymanie kryzysu, ale i wytyczne, które doprowadzą do opanowania trudności koniunkturalnych i umożliwią intensywny rozwój tej gałęzi życia gospodarczego.

REDAKCJA.

## Brak silnej organizacji ułatwia niesolidnym firmom konkurencję

Wiadome jest, że jako łącznik między przemysłem i kupiectwem odgrywa poważną rolę ekspedytor, którego funkcje nie ograniczają się jedynie do odbioru czy dostawy towaru, lecz ciąży na nim jeszcze obowiązek wykonywania różnego rodzaju zleceń w postaci pobierania należności za towary całkowicie, lub też nawet częściowo przy wydaniu odpowiedniej ilości towaru, wydawania towarów za okazaniem wykupionych weksli względnie po podpisaniu weksli przez odbiorcę na należności, wypływające z tytułu zawartych transakcji pomiędzy firmami wysyłającymi, a odbiorcami.

Pozatem czynności ekspedytora związane są jeszcze z różnego rodzaju innymi, dość skomplikowanymi, poleceniami, za które ponosi oczywiście ekspedytor pełną odpowiedzialność.

Tego rodzaju zleceniami były w okresie przedwojennym, obar-

czane t. zw. biura transportowe a biura przewozowe miały za obowiązek jedynie zwieźć towary i dostarczyć firmie wysyłającej jako dowód wykonanej ekspedycji wtórnik listu przewozowego na każdą poszczególną przesyłkę.

Te uproszczone manipulacje są jednakże w okresie obecnym zupełnie wykluczone, gdyż również i na biura przewozowe nakłada się obowiązek dostarczenia towaru klientowi na warunkach zgóry ustalonych zgodnie z zawartą transakcją pomiędzy firmą wysyłającą a odbiorcą.

Czynności te wykonują zarówno biura ekspedycyjne, posiadające własne oddziały w kraju i zagranicą i wykupujące świadectwa przemysłowe I kategorii, jak również biura przewozowe, które nabywają świadectwa przemysłowe II i o wiele niższej kategorii, co w głównej mierze przypisać należy faktowi, że

firmy ekspedycyjne nie są zrzeszone,

tak, że nic nie stoi na przeszkodzie do tworzenia nowych podobnych placówek przez osoby odpowiedzialne.

Wskutek takich anormalnych stosunków kupiectwo samo ponosiło już i ponosi nadal będzie dotkliwie straty, o ile sfery odpowiedzialne nie przyczynią się do umiarkowania tej sprawy w ten sposób, aby ekspedycje towarów powierzano li tylko firmom solidnym, zasługującym na pełne zaufanie które wywiązują się należycie ze swych obowiązków.

Trudno tu omówić wszystkie metody, jakimi kierują się stale nowopowstające przedsiębiorstwa, aby, przy jednoczesnym zastrzeżeniu konkurencji, pokryć zaledwie własne koszty, nie licząc się bynajmniej z interesami zleceńodawców, a tem samem narażają kupiectwo na bardzo znaczne straty.

# Rozwój kredytu warrantowego

umożliwi włókiennictwu utrzymanie równomiernej produkcji

Słaby dotychczasowy rozwój kredytu warrantowego w Polsce tłumaczyć należy w pierwszym rzędzie

nieznajomością całokształtu zagadnień z warrantami związanymi oraz trudnościami, jakie w związku z brakiem zaufania na tem tle się wylaniały.

Ostatnio zagadnienie to przybrało realniejsze formy, wobec zainteresowania się ze strony banków państwowych oraz rządu, który dąży do unormowania stosunków w tej dziedzinie.

Utworzony niedawno związek domów składowych publicznych w Polsce podjął pertraktacje z bankami państwowymi w sprawie kredytów warrantowych.

Stanowisko rządu w sprawie form organizacyjnych kredytu warrantowego nie jest jeszcze ostatecznie sprecyzowane, gdyż omawiane są najrozmaitsze projekty i koncepcje.

Jeden z projektów rządowych idzie w kierunku powołania specjalnych komisarzy, którzyby każdy wniosek opiniowali.

Ze względu na to, iż ta manipulacja opóźniałaby znacznie transakcje, rząd wysunął ostatnio projekt powołania

komisarzy rejonowych.

Przeciwko tej koncepcji wypowiedzi się związek ze względu na to, że byłoby to swego rodzaju

etatyzacja działalności domów składowych publicznych i wpływ ujemny na elastyczność operacji warrantowych.

Analizując całokształt sytuacji w tej dziedzinie rozróżnić

należy dwie kategorie placówek kredytu warrantowego: instytucje operujące kredytami zagranicznymi oraz opierające się na kapitałach krajowych.

Jako niezwykle ciekawe zjawisko ostatnich paru lat rozwinęło się na rynku łódzkim dyskonto świadectw warrantowych,

które wobec niepewnych koniunktur w przemyśle i handlu wyeliminowało zupełnie zwykłe dyskonto pieniężne. Te transakcje bowiem posiadały zapewnienie w towarze potrójnej wartości. Bank Polski i Bank Gospodarstwa Krajowego do transakcji tych odnosił się bar-

dzo niechętnie, bo nie znał wartości tych papierów, które znajdowały się w rękach prywatnych. Zagranicą sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej:

banki zagraniczne, które są w kontakcie z kupiectwem opierają swe czynności w 90 proc. na tych transakcjach towarowych.

Banki polskie nie zdawały sobie najwidoczniej sprawy z olbrzymiej wartości transakcji warrantowych dla życia gospodarczego i tem tłumaczy się drogie żyro banków prywatnych na warrantach, realizowa-

nych przez domy składowe.

Całokształt zagadnień prawnych dotyczących warrantów reguluje rozporządzenie prezydenta Rzplitej 28.II.1924 r. Stanowisko banków znajduje również uzasadnienie w tem, że banki nie miały własnych składow. Musiały więc one posługiwać się składami prywatnymi swych klientów, uzyskujących kredyt warrantowy. Powodowało to jednak cały szereg komplikacji natury prawnej, akty najmu,

kosztowne umowy, które mogą być zastąpione przez warranty. Dyskonto warrantów rozwinęło się zwłaszcza od roku

1929 w związku z wzrastającą niepewnością na rynku włókien niczym. Stopa dyskontowa tych transakcji obracała się w wysokości stopy bankowej plus obciążenia z tytułu damna, obrotu, składowania i asekuracji, razem około 21 proc. W późniejszym okresie rozwinęło się również dyskonto t. zw. kwitów składowych. Jeżeli chcielibyśmy wysunąć pewne czynniki, które mogłyby się wydatnie przyczynić do rozwoju tej ważnej dziedziny obrotu gospodarczego, to stwierdzić należy, że najbardziej aktualne postulaty życia gospodarczego, sprecyzować można następująco:

bezpośrednie załatwianie transakcji kredytowych między domem warrantowym, a klientem;

bezpośredni kontakt Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego i PKO. z danym domem;

udzielanie kredytu na świadectwa warrantowe z terminem do 6 miesięcy z ew. dwurazową prolongatą.

W ten sposób stwarzamy kapitał obrotowy, a nie lombard. Odpada tu dyskonto własnych akceptów, a bank ma większe zabezpieczenie. Olbrzymim plusem dla przemysłu jest to, że ma on możliwość korzystania z warrantów w razie nadmiernej produkcji, co umożliwi utrzymywanie wytwarzości na jednolitym poziomie w sposób

równomierny bez wstrząsów, tak niepożądanych zwłaszcza w obecnym okresie ze względu na sytuację na rynku pracy.

## Sanacja przedsiębiorstw ekspedycyjnych

może być przeprowadzona tylko przy współdziałaniu rządu

Obecne fatalne warunki w branży ekspedycyjnej wypuklają się w całej ich anormalnej jaskrawości na tle porównania z okresem przedwojennym.

W okresie tym na terenie b. zaboru rosyjskiego istniało kilka wielkich firm ekspedycyjnych, które były reprezentacjami tychże przedsiębiorstw rosyjskich.

Jeżeli porównać 180-miljonową Rosję, dla której olbrz. potrzeb gospodarczych wystarczyły te kilka wielkich firm o dużych kapitałach, o poważnych gwarancjach wobec rządu i klientów — z dzisiejszymi naszymi warunkami w tej dziedzinie,

wówczas dojść musimy do wniosku, że sytuacja wymaga szybkich i radykalnych posunięć, które uzdrowiłoby wreszcie zabagnione stosunki w tej dziedzinie o tak wielkiej doniosłości dla życia gospodarczego Polski.

Z jednej strony legjon drobnych bezmiennych ekspedytorów bez żadnych kwalifikacji, bez przygotowania, bez personelu, często bez patentów — dezorganizuje rynek przez chaotyczne stosowanie wszelkich stawek.

Z drugiej zaś drobne te firmy, pracując najwidoczniej ze stratami, muszą odbijać to sobie na klienteli, która często traci powierzone ekspe-

dytorowi takiemu towar. Stąd brak zaufania do nas ze strony zagranicy w branży ekspedycyjnej.

Dążenie do rewizji działalności przedsiębiorstw ekspedycyjnych coraz częściej wysuwane jest przez solidne firmy tej branży, jako palący postulat.

Jednocześnie winny czynniki miarodajne, którym również powinno zależeć na uzdrowieniu stosunków w tej ważnej gałęzi gospodarstwa, podjąć takie zarządzenia, które

zapobiegłyby na przyszłość powstawaniu olbrzymiej ilości drobnych przedsiębiorstw, przy noszących życiu gospodarczemu więcej szkód niż korzyści.

Spółka Akcyjna dla Międzynarodowego Transportu

# SCHENKER i S-ka

Łódź, Południowa 44

Tel. 112-16, 128-11, 214, 71, 130-19, 161-84

Adr. Teleg. „Frachtschenker“ „Osfschenker“.

Firma posiada 364 oddziały na kontynencie oraz we wszystkich większych ośrodkach przemysłowo-handlowych Państwa Polskiego.

Ekspedycja lądowa i morska, cłenie, transport, asekuracja, magazynowanie.

Przyśpieszony ruch do Anglii, Francji, Belgii i Holandji

Własny dom składowy publiczny.

# SAMOCHÓD i KOLEJ

## na tle konkurencji w dziedzinie transportu

Szybki wzrost automobilizmu oraz duże postępy w komunikacji lotniczej dają asumpt niektórym publicystom, zbyt pochopnym do wyprowadzania przedwczesnych wniosków, stawiania horoskopów o rzekomym schyłku kolei żelaznych, które spełniły już swoją rolę w ewolucji transportu i winny, jakoby ustąpić miejsca tym nowoczesnym środkom komunikacyjnym.

Czy tak jest istotnie? Czy koleje rzeczywiście nie czynią już zadość nowym wymaganiom w zakresie transportu? A jeżeli nie czynią, to czy ruch samochodowy, uzupełniony przez lotnictwo komunikacyjne, może zastąpić koleje żelazne i uczynić zbędnym ich istnienie?

Że dla chwili obecnej, kiedy przewozy, dokonywane obu nowymi środkami komunikacyjnymi, są jeszcze względnie do ogólnego ruchu osób, a zwłaszcza towarów, nieznaczne, odpowiedź na wszystkie te pytania musi wypaść przecząco — jest jasne dla każdego bezstronnego badacza.

Ale stan obecny nie może, oczywiście, przesądzać o przyszłości i, być może, że właśnie dalszy rozwój automobilizmu i lotnictwa zapewni zwycięstwo tym nowym środkom komunikacyjnym i zmusi złożyć przestarzały aparat kolejowy do lamusa.

Odpowiedź na taką prognozę otrzymać można tylko w drodze rozumowania, opartego na możliwie ścisłej analizie warunków pracy każdego z tych rodzajów komunikacji. Dla ułatwienia zadania wyłączamy z tej analizy lotnictwo, jako najmłodszą i jeszcze niedość skryształizowaną i usamodzielnioną gałąź komunikacji, pielęgnowaną tymczasem przez rządy wszystkich państw ze względów raczej obrony państwa, niż jako środka transportu, a porównamy tylko koleje z ruchem samochodowym, na który zresztą przypada prawie 95 proc. ruchu lądowego pozakolejowego.

Jakież są warunki pracy, zapewniające dziś ruchowi samochodowemu możliwość współzawodnictwa z koleją?

W ruchu towarowym do tych przychylnych dla przewozu samochodowego właściwości należą: mniejsze formalności nadawczo - odbiorcze, niż na kolei, mającej do czynienia z setkami tysięcy klientów i zmuszonej wobec ponoszenia całkowitej odpowiedzialności za całość i terminowość przesyłek — zapewnić każdemu z tej rzeszy klientów możliwość późniejszego dochodzenia swych praw; odbiór przesyłki od nadawcy i dostarczenie jej odbiorcy bezpośrednio z domu do domu, a więc bez kosztownej i kłopotliwej czynności dowozowo - odwozowej; szybsza dostawa przesyłki do miejsca przeznaczenia z uwagi na brak koniecz-

ności zatrzymywania się na stacjach pośrednich.

Do warunków, nie stanowiących dodatnich właściwości przewozu samochodowego, a zapewniających mu jednak możliwość współzawodniczenia z koleją, należy szereg uprzywilejowań, z których przewóz ten korzysta dziś jedynie wskutek nieprzystosowania obowiązujących ustaw i przepisów do nowego, po wojnie dopiero powstałego, środka komunikacyjnego.

Są to: zwolnienie całkowite lub częściowe tylko obciążenie samochodów kosztami na budowę i utrzymanie dróg, niszczone przez nie gruntownie. Nie poddanie w wielu wypadkach samochodów zarobkujących obowiązkowi uzyskania koncesji, co powoduje powstanie linii wyraźnie współzawodniczących bądź z koleją, bądź z dawniej już istniejącymi przedsiębiorstwami samochodowymi, z równoczesnym zaniedbaniem obszarów zupełnie nie posiadających komunikacji; zwolnienie przedsiębiorstw samochodowych od regulaminowej odpowiedzialności za całość i terminowość dostawy przesyłki oraz od ustawowych świadczeń społecznych na rzecz pracowników.

Do tych uprzywilejowań natury prawnego - skarbowego, ułatwiających powstanie nowych przedsiębiorstw samochodowych i umożliwiających prowadzenie ich z nakładem minimalnym, przybývają jeszcze brak przymusu przewozu, obowiązującego koleje żelazne, co powoduje możliwość wybierania przez samochody przewozów najbardziej rentownych z poźnawieniem kolei tanich prze-

wozów masowych, a nadto u nas w Polsce przybývają jeszcze dwa momenty specjalne, a mianowicie: wysoki podatek miejski, pobierany tylko od przesyłek kolejowych, oraz prawo urzędów skarbowych do korzystania z ksiąg stacyjnych dla określania obrotów poszczególnych firm i wymierzania na tej podstawie podatku obrotowego, które to momenty służą jakby do rozmyślnego odstraszania przewozów z kolei na rzecz innych środków przewozowych. Otóż kiedy uprzytomniłszy sobie odmienne warunki pracy obu środków komunikacyjnych, spróbujemy teraz wyobrazić sobie dalszą ich równoległą działalność.

Przedewszystkiem więc pogodzić się należy z faktem, że dotychczasowe uprzywilejowanie prawnego - skarbowego ruchu samochodowego, tolerowane dotąd jedynie z uwagi na nowość tej komunikacji i w uznaniu potrzeby osiągnięcia przez nią pewnego stopnia rozwoju, utrzymać się nadal nie da. W większości krajów europejskich i w wielu pozaeuropejskich pociągnięto już ruch samochodowy do poważnych świadczeń na rzecz utrzymania dróg, a równocześnie rozciągnięto na linie samochodowe zarobkowe przymus uzyskania koncesji, ograniczającej dowolność w wyborze kierunku linii i zobowiązującej do regularności ruchu, do ogłaszania taryf, do zapewnienia publiczności określonej wygody i bezpieczeństwa. Nie ulega wątpliwości, że zarządzenia te zastosowane będą w najbliższym czasie powszechnie i że znikną również specjalnie polskie uprzywilejowania ruchu samochodowego w posta-

ci obciążenia przewozów kolejowych podatkiem na rzecz miasta oraz kontroli władz skarbowych dla celów fiskalnych. Co do konieczności tych zmian opinia władz jest u nas zgodna i jedynie chętny moment przesilenia gospodarczego wstrzymuje ich urzeczywistnienie.

Co się tyczy właściwości naturalnych ruchu samochodowego, to koleje żelazne uznają całkowicie ich znaczenie dodatnie w ewolucji transportu i właśnie dlatego nie tylko nie przeciwstawiają się im, ale, odwrotnie, starają się w miarę możliwości przyswoić je własnemu aparatowi kolejowemu. W tym celu obok ogólnego przyspieszenia pociągów, dla obsługi małego ilościowo, ale częstotliwego ruchu osobowego wprowadzone są wagony motorowe, lub krótkie pociągi lokalne, dla przewozu zaś przesyłek drobnych tworzone są specjalne szybkie pociągi drobnicowe, wprowadzony jest przewóz tych przesyłek w osobnych skrzyniach kolejowych (containers) i organizowany ze pośrednictwem stacji miejskich lub prywatnych przedsiębiorstw do wóz i odwóz przesyłek bezpośrednio od nadawców i do odbiorców.

W tych warunkach niedaleki jest czas, kiedy dotychczasowe uprzywilejowanie komunikacji samochodowej, powstałe zarówno wskutek jej właściwości naturalnych, jak i wskutek protekcji ustawowej, będzie, jeżeli nie zupełnie zniwelowane, to w każdym razie bardzo znacznie osłabione i przyrównane do warunków pracy kolei. Jakże wówczas wyglądać będzie działalność przewozowa o-

bu tych środków komunikacyjnych.

Możliwość przejścia przez ruch samochodowy przewozu towarów jest bardzo problematyczna. W pierwszej linii fizycznie niemożliwy do wykonania jest przewóz samochodami towarów masowych, a tanich, jak węgiel, ruda, kamienie, materiały drzewne, żwir, piasek itp., wymagających użycia olbrzymiej ilości jednostek samochodowych, dla przepustu których istniejąca dziś sieć dróg bitych nie byłaby wystarczająca, a których pracę nie mogłyby pokryć opłaty, uiszczane dziś kolejom według specjalnie niższych taryf?

Towary powyższe stanowią np. na kolejach polskich 70 proc. ogólnego przewozów, a więc do podziału pomiędzy koleje i samochody pozostaje już tylko 30 proc. ogólnej ilości towarów. Ale i z tego odsetka opaść powinny w znacznym stopniu przewozy masowych towarów sezonowych, acz droższych i opłacających wyższą od poprzednio wyliczonych towarów taryfę, jak np. zboże, buraki, ziemniaki, materiały budowlane (cegła, wapno, cement), wreszcie nawozy sztuczne, przewóz których odbywa się tylko w ciągu kilku miesięcy roku, co pociąga za sobą długotrwałe unieruchomienie taboru samochodowego w konsekwencji nie rentowność przedsiębiorstwa.

Tak wypada w świetle analizy teza o przeżyciu się kolei i możliwości zastąpienia jej przez inne, bardziej nowoczesne środki.

J. G.

(Artykuł powyższy jest wyrazem opinii czynników oficjalnych).

Międzynarodowe T-wo Transportów i Żeglugi  
**„MITRANZA”** Sp. Akc.

**Łódź, Wólczańska 17**  
 telefon biura 196-80 (3 linje)  
 składów 105-44

**Ekspedycja . Import . Eksport**

PRZEPROWADZANIE FORMALNOŚCI: CELNYCH  
 PRZYWOZOWYCH i WYWOZOWYCH

**Dom Składowy Publiczny**

z prawem wystawiania dowodów składowych i warantowych na zasadzie uprawnień rządowych.

**Magazynowanie**

wszelkich towarów w obszernych, suchych i widnych składach w centrum miasta.

**FACHOWA, SZYBKA i TANIA OBSŁUGA.**

**Informacje co do eksportu oraz importu bezpłatnie.**  
 Korespondenci we wszystkich większych miejscowościach kontynentu.

## TRANSPORTY MIĘDZYNARODOWE

**Stanisław Rubinsztajn i S-ka**

Właściciel Stanisław Rubinsztajn

**ŁÓDŹ**

ul. Moniuszki Nr. 7. Telef. 111-84, 210-22

Adres telegraficzny „INTRAG“

SKŁADY WŁASNE: ul. Gdańska Nr. 92

**ODDZIAŁY:**

w GDAŃSKU, Stadtgraben 13. Tel. 259-46

LESZNO

FRAUSTADT

NEU-BENTSCHEN.

**Clenie. Asekuracja. Magazynowanie.****Doniosła rola ekspedytorów  
w rozwoju eksportu konfekcji przez Gdynię**

Artykuł powyższy oparty został na materiale informacyjnym, udzielonym nam przez firmę „H. Przedborski i S-ka”, która w rozwoju eksportu włókienniczego przez Gdynię odegrała pionierską rolę i zajęła dominujące stanowisko.

Omawiając eksport konfekcji, który zwłaszcza w ostatnich miesiącach rozwija się w amerykańskim tempie, podkreślić należy doniosłą rolę tych firm ekspedycyjnych, które podjęły współpracę z portem gdyńskim, celem realizowania transportów włókienniczych drogą morską do Anglii.

Kiedy w r. 1929 izba przem.-handlowa zajęła się badaniem możliwości zbytu dla konfekcji łódzkiej na rynku angielskim, któryby zastąpił chłonny do tego czasu rynek rumuński, wyłonił się niezwłocznie problem transportu morskiego. Szereg firm ekspedycyjnych z inicjatywą firmy „H. Przedborski i S-ka” zapoczątkował wówczas mozolne nawiązywanie stosunków i począł nastawiać swoją działalność na tę zupełnie jeszcze wówczas leżącą odległością dziedzinę pracy spedycyjnej.

Ta pionierska rola ekspedytorów łódzkich w rozwoju eksportu konfekcji winna być bezwzględnie podkreślona, jako przejaw dużej prężności organizacyjnej sfer gospodarczych Łodzi.

Wówczas też wyłoniła się kwestia transportów morskich, gdyż linie okrętowe, utrzymujące ruch statków pomiędzy Gdynią i portami angielskimi, nie były zupełnie przystosowane do potrzeb transportu manufaktury, ani też w tym kierunku zainteresowane.

Na skutek energicznej interwencji łódzkich firm ekspedycyjnych oraz izby przemysłowo-handlowej, czynnik miarodajnie zainteresowały się tą sprawą, wskutek czego linie okrętowe przystosowały dla transportu manufaktury swe stawki do stawek Hamburga, który wobec tego nie posiadał już dla eksporterów manufaktury swej dotychczasowej siły atrakcyjnej.

Systematyczny wzrost eksportu odzieży z Łodzi doprowadził jednak w dziedzinie transportu morskiego do sytuacji, zagrażającej

bardziej poniekąd temu eksportowi.

Wzrost wywozu do Anglii spowodował bowiem takie przeciążenie okrętów Towarz. Polsko-Brytyjskiego i United Baltic Corporation, że

ostatnio transporty manufaktury przetrzymywane są w porcie gdyńskim.

gdyż pierwszeństwo dawane jest wywożonym do Anglii artykułom hodowlanym. Jest jednak nie do pomyślenia, by ten stan rzeczy, w którym przedsiębiorstwa okrętowe zgadzają się zabierać 10 wagonów manufaktury tygodniowo — zamiast dostarczanych do Gdyni z Łodzi, Bielska i Białogostoku 25 wagonów, mógł się na dłuższą metę utrzymać. Wymaga to natychmiastowej ingerencji czynników miarodajnych i wywarcia nacisku na linie okrętowe, które korzystają z wydatnej pomocy rządu. Jeżeli bowiem walczy się ze względów państwowych o Gdynię i stara się przeciwnie ładunki z portów niemieckich, to przecież nie w tym celu, aby po pewnym czasie ładunki te miały być przejęte z powrotem przez porty niemieckie, skutkiem niedołęstwa organizacyjnego i braku energicznej inicjatywy. Jeżeli państwo nie cofa się przed dużymi ofiarami na rzecz linii Gdynia-Ameryka narazie bezwzględnie deficytowej i utrzymywanej ze względów prestiżowych, to tem

bardziej powinno się znaleźć poparcie dla ruchu, przynoszącego zyski. Jest to

zagadnienie nie tylko Łodzi, ale i całego państwa, bo wiążące się z naszym bilansem handlowym. Czynniki miarodajne winny sobie zdać sprawę z doniosłości eksportu odzieży, której produkcja przechodzi przez kilka stadów, dając zatrudnienie robotnikom w całym szeregu gałęzi wytwórczości. Eksport manufaktury łódzkiej może i musi kierować się przez Gdynię, o ile sprawa ta znajdzie zrozumienie czynników miarodajnych.

W związku z eksportem manufaktury przez Gdynię wysuwa się cały szereg innych momentów.

Należy z nich poruszyć w pierwszym rzędzie niedostatecznie dotąd docenianą sprawę ładunków drobnicowych, do których należy manufaktura.

Przy budowie portu w pierwszym rzędzie zwrócono uwagę na ładunki masowe, ale obecnie sprawa drobnicowa coraz silniej domaga się załatwienia. Należy, tak jak to ma miejsce w portach niemieckich, wydzielić magazyny specjalnie dla drobnic, przeznaczonej do transportu morskiego, gdyż w obecnych warunkach transporty narażone są na uszkodzenia ze względów atmosferycznych, a statki nie zwracają na ten stan rzeczy najmniejszej uwagi. Obok składowania drobnic domaga się również załatwienia sprawa nieokreślonych ładunków w portach polskich stawek

przeładunkowych dla drobnic.

Do bolączek, związanych z eksportem włókienniczym należy również

brak odpowiednich połączeń portów polskich

z Dalekim Wschodem, Bliskim Wschodem, Francją i Belgią. Dałoby się temu zaradzić przez uruchomienie linii, któreby przyjmowały towary z przeładunkiem przez jeden z portów holenderskich lub angielskich i odciążyłaby te transporty od Hamburga.

Tak np. Rotterdam jest portem o znaczeniu światowym i zapomocą bezpośrednich konsumentów transporty mogłyby być kierowane do różnych państw via Rotterdam — Gdynia.

Oczywista dla tych przesyłek manufaktury, które zamiast do Hamburga szłyby na Rotterdam, musiałaby być wprowadzona specjalna wyjątkowa taryfa, która umożliwiła transport według stawek niższych od stawek opłacanych przy transporcie przez Hamburg.

Brak linii stoi temu na przeszkodzie.

Współpraca rządu z przedsiębiorstwami ekspedycyjnymi, które nastawiły swoją działalność na Gdynię, umożliwiłaby wydatne ożywienie tranzytu przez Polskę z Czech, Włoch, Austrii, Węgier, Rumunii i krajów skandynawskich, bo te przedsiębiorstwa ekspedycyjne, które w okresie swej paroletniej pracy oparowały znakomicie znajomość nowej w Polsce dziedziny transportu, mogłyby

stworzyć poważny aparat propagandy na rzecz tranzytu przez porty polskie. To byłaby praca bezwzględnie pozytywna, stwarzająca dodatnie saldo w bilansie handlowym, bo realizująca szerszej pojęty eksport.

Ułocznie już poruszyć należy sprawę, związaną z eksportem odzieży i manufaktury. Mamy tu na myśli sprawę opakowania, na które dotychczas eksporterzy nie zwracali specjalnej uwagi. Skutkiem tego opakowanie to, składające się ze skrzyń, wykonanych z dykty lub cienkich desek, podlegało uszkodzeniom, powodując również uszkodzenie samego towaru. Specjalna konferencja w izbie przem.-handlowej wysunęła postulat kontroli transportów konfekcji przez urząd celny w Łodzi. Wchodzi tu w grę jeden jeszcze moment. Otóż od powiednio trwale i estetyczne opakowanie stanowi ważki czynnik propagandowy, akcentuje on w pewnej mierze wygląd i jakość towaru. Dotychczas fatalne opakowanie eksportowanej konfekcji wytworzyło w Londynie i Paryżu opinię o tym towarze, jako o bardzo lichym, skoro nie jest on nawet wart właściwego opakowania. Eksporterzy nie zdają sobie może wcale sprawy, jaką ujmę dla wywozu polskiego stanowią ten stan rzeczy. Niemcy oddawna już zwróciły szczególną uwagę na opakowanie przesyłek eksportowych, które zdobyły sobie w stosunkach międzynarodowych pierwszorzędną markę. Radykalne uzdrowienie tej bolączki mogłoby nastąpić przez

ustalenie klauzuli, uzależniającej zwrot cła od właściwego opakowania.

Poruszyliśmy całokształt zagadnień, związanych z pionierską rolą ekspedytorów łódzkich przy eksporcie konfekcji. Zagadnienia te wymagają szybkich i stanowczych decyzji, gdyż ostra walka konkurencyjna z portami niemieckimi może być wygrana tylko przy współdziałaniu poważnych przedsiębiorstw ekspedycyjnych.

M. K.

**DOM HANDLOWO-EKSPEDYCYJNY****L. ROTBAND, Łódź**

UL. ZIELONA Nr. 6, TEL. 121-19.

Warszawa, Poznań, Bydgoszcz, Gdańsk, Kraków, Lwów, Katowice, Zbąszyń, Stentsch, Leszno, Fraustadt.

**Zastępsia na wszystkich pograniczych**Korespondenci we wszystkich ośrodkach handlowych w kraju i zagranicą.  
Ekspedycja. — Clenie. — Inkaso. — Magazynowanie i ubezpieczenie transportów.



# Umowa konwencyjna

## podstawą sanacji stosunków w branży ekspedycyjnej

Uwagi poniższe oparte są na informacjach, udzielonych nam łaskawie przez wicekonsula Z. Bruna, dyrektora firmy Schenker i S-ka w Łodzi.

Sytuacja niepomyślna i w porównaniu z ub. rokiem uległa poważnemu pogorszeniu, co przedewszystkiem tłumaczyć należy pogorszeniem się sytuacji gospodarczej kraju wogóle. Zaznaczyć należy, że za równo import towarów do Łodzi, jak i eksport z Łodzi w r. b. poważnie zmalał, nie więc dziwnego, iż obroty u ekspedytorów również poważnie się zmniejszyły. Z drugiej strony, na pogorszenie się sytuacji wpłynęła niewątpliwie duża i niezdrowa konkurencja. Firmy ekspedycyjne nie przebierają w środkach, byle tylko otrzymać klient. Często klienci ponosili już poważne straty dlatego, że niektórzy ekspedytorzy, chcąc im przypodobać się, wydawali towary za zaliczeniem, bez pokrycia lub za weksle. Przy wyborze ekspedytora powinno w pierwszym rzędzie odgrywać rolę zaufanie do ekspedytora, gdyż powierza mu się poważne kwoty. Nie ulega wątpliwości, że poprawa w branży tej może nastąpić jedynie wtedy, gdy firmy ekspedycyjne, znajdujące się w Łodzi, w zrozumieniu ciężkiej sytuacji i powagi chwili, przystąpią same do sanacji stosunków. Należy więc z największą energią dążyć do tego, aby wszystkie firmy ekspedycyjne

zrzeszone w związku zawarły umowę konwencyjną, której zadaniem byłoby przeprowadzenie sanacji stosunków, do tej pory w branży tej panujących. Chodzi tutaj jednak o to, by, o ile umowa taka zostanie zawarta, stosowały się do niej wszystkie bez wyjątku firmy zrzeszone, zaznaczyć bowiem należy, że w żadnej branży umowa taka nie jest łatwiejszą do ominięcia, jak właśnie w branży ekspedycyjnej, czego najlepszym dowodem jest fakt, że przecież na terenie Łodzi istniał już związek ekspedytorów, który jednak został rozbity

właśnie z powodu nieprzestrzegania przez poszczególne firmy uchwał, które miały firmy ekspedycyjne obowiązywać. W obecnym długotrwałym i ciężkim kryzysie, ekspedytor przyjął na siebie rolę bankiera, który finansować musi nie tylko koszty przewozu i cła, lecz częstokroć też i towary, a przy eksporcie w obecnej chwili nawet zwroty cła za barwniki (premie eksportowe) z góry. Wymagania stawiane większemu ekspedytorowi równają się często wymaganiom stawianym bankierom, a sumy, które wchodzą tu w rachubę,

przy obecnych transakcjach są pięciocyfrowe. Klient, który nie wiąże się ze swych zobowiązań wobec jednego ekspedytora, wykorzystując zabagnione obecnie stosunki w branży ekspedycyjnej, zwraca się do ekspedytora innego itd., narażając na takie same straty pozostałych ekspedytorów, co byłoby rzeczą niemożliwą w wypadkach solidarnego występowania wszystkich ekspedytorów. Z tych względów, nakazem chwili winno być obecnie utworzenie związku oraz zawarcie umowy konwencyjnej.

## Dom Ekspedycyjno-Transportowy ZJEDNOCZENI EKSPEDYTORZY

Ł ó d ź

ulica Kilińskiego № 61, tel. 111-44

Clenie, magazynowanie w własnych składach, ubezpieczanie transportów.

Transportowanie: zbiorowymi ładunkami wagonowymi oraz własnym taborem samochodowym w różnych kierunkach Rzplitej.

## Bolączki podatkowe ekspedytorów

Dowolność wymiarów rujnuje najsilniejsze firmy

Sytuacja obecna ekspedytorów jest bardzo ciężka. W pierwszym rzędzie podkreślić należy, że sytuację pogarsza chaos, jaki zapanował ostatnio w tej branży w związku z dziką konkurencją drobnych firm, albo furmanów, którzy mają możliwość nabywania aut ciężarowych na raty, odbierają towar wprost od nadawcy i dostarczają odbiorcy, częstokroć nie ponosząc żadnych świadczeń i nie dysponując żadnymi lokalami biurowymi. Klientela nie zdaje sobie zupełnie sprawy z tych stosunków i powierza swe transporty w niepowołane ręce, co powoduje i powodować musi dla kupiectwa poważne straty.

Ekspedytorzy uzależnieni są ściśle od koniunktur w całym włókiennictwie łódzkim, z którego rekrutuje się ich klientela.

Bieżący sezon zimowy wypadł, jak wiadomo w Łodzi fatalnie i w tym samym stosunku, w jakim obserwujemy spadek obrotów w przemyśle i handlu włókienniczym — mamy również odbicie tego zmniejszenia transakcji w ekspedycji.

Do tych momentów natury ogólnej, związanych z koniunkturą dodać jeszcze należy szereg specyficznych bolączek podatkowych branży ekspedycyjnej.

90 proc. przedsiębiorstw nie prowadzi ksiąg handlowych. Nie jest to bynajmniej wina tych przedsiębiorstw, ale raczej spowodowane zostało ogólną sytuacją, jaka panuje w przemyśle i handlu w związku z płaceniem podatku obrotowego. Z tych właśnie względów przedsiębiorstwa ekspedycyjne płacą z tytułu podatku obrotowego sumy niewspółmiernie wysokie do realizowanych obrotów, gdyż stawka tego podatku wynosi 2 i pół procent.

Urzędy skarbowe opierając się na tak niepewnym materiale, jaki stanowią informacje kolejowe, zapominają o tem, że na podstawie obowiązujących ustaw ekspedytor płacić powinien podatek tylko od przewoźni. Prowizja ta nie przekracza 2 zł. od 100 kg. Władze skarbowe obliczają jednak zupełnie do wolnie, a w wielu wypadkach nie uznają zapłaconych przewoźni.

Jeżeli naprzykład dwaj ekspedytorzy ładują do spółki wagon, to jeżeli jeden z nich miał pewną sumę, którą księguje u siebie jako przewoźni, to tych pozycji urząd nie chce uznać bez listu przewozowego którego jednak obie ładujące firmy mieć nie mogą, ponieważ list przewozowy może być wystawiony tylko na jedną firmę.

Bezpośrednią tego konsekwencją jest anormalnie wysokie opodatkowanie od dochodów, wahaające się w granicach od 20 do 25 proc. podatku obrotowego.

Wreszcie cały szereg bolączek lokalnych — jak niespotykany zapewne nigdzie dziwoląg, że w Łodzi dwie stacje kolejowe pobierają odrębne zupełnie opłaty z tytułu podatku miejskiego od ładunków — stwarza dla ekspedytorów sytuację podatkową nieznośną. W tej ostatniej sprawie na skutek akcji zainteresowanych ekspedytorów izba przemysłowo-handlowa podjęła akcję u czynników miarodajnych. Akcja ta jednak nie dała pozytywnych rezultatów.

## Rozwój ruchu ładunków zbiorowych

W roku 1926 powołana została do życia przez ministerstwo komunikacji, jako instytucja koncesjonowana, Centrala Zbiorowych Ładunków, z siedzibą główną przy ul. Andrzeja 6 i biurami kolejowymi na obdywach dworcach łódzkich.

Dzięki specjalnym przywilejom, przesyłki, wysyłane za pośrednictwem Centrali Zbiorowych Ładunków, nie ulegają zatrzymaniu na węzłach kolejowych, i bez segregacji oraz przeładunków dochodzą do stacji przeznaczenia w terminach bardzo szybkich. Jako przykład stanowią mogą przesyłki do Warszawy, które — będąc nadawane Centrali Zbiorowych Ładunków do godziny 6-ej wieczór, nadchodzą do Warszawy o godzinie 3 min. 30 w nocy i stawiane są do dyspozycji odbiorców wczesnym rankiem.

Centrala Zbiorowych Ładunków pobiera za dokonywane przewozy jedynie opłaty ściśle według taryf kolejowych, nie licząc za swe czynności ani prowizji, ani komisowego.

Centrala Zbiorowych Ładunków ładuje do wszystkich większych ośrodków Rzplitej Polskiej, jako to: do Białegostoku, Bielska, Bydgoszczy, Częstochowy, Gdyni, Katowic, Krakowa, Lwowa, Poznania, Wilna itp. po parę razy w tygodniu, oraz do Warszawy codziennie.

Szerokie rzesze fabrykantów i eksporterów, korzystające ze świadczeń Centrali Zbiorowych Ładunków, już z samego początku istnienia tej instytucji zdołały się przekonać o solidności załatwiania ich poleceń, oraz o terminowej dostawie powierzanych jej transportów.

Przytłaczająca większość klientów łódzkiej w zrozumieniu doniosłości korzyści, wynikających z nowoczesnego przewozu kolejowego, i połączoną z tem gwarancją i bezpieczeństwem towarów — rezygnuje z pozornych wygod innych środków lokomocji towarowej.

W rzeczywistości odpowiedzialność kolei, którą obsługuje się Centrala Zbiorowych Ładunków, winna być uważana za nieograniczoną ze względu na środki finansowe, pod którym to względem żadne przedsiębiorstwo prywatne równać się nie może.

Orientacja w tym kierunku klientów łódzkiej znalazła swój wyraz w stałym i systematycznym powiększaniu się ilości towarów, ładowanych za pośrednictwem Centrali Zbiorowych Ładunków, we wszystkich kierunkach Rzeczypospolitej.

Zdrowe podstawy działalności i egzystencji Centrali Zbiorowych Ładunków, pozwalają przypuszczać, że instytucja ta zapanuje głębokie korzenie w organizmie przemysłu i handlu łódzkiego.

## Dom ekspedycyjny Elias Feigenbaum

Dom Handlowo-ekspedycyjny Elias Feigenbaum należy bezsprzecznie do najpoważniejszych przedsiębiorstw tej branży na terenie Łodzi. Już sam fakt, że firma istnieje pięćdziesiąt kilka lat, rozwijając się pomyślnie i zyskując sobie coraz większe zaufanie szerokich rzesz klientów, świadczy najlepiej o wysokiej wartości przedsiębiorstwa. Na czele firmy stoją ludzie, którzy wykazała się mogą przeszło czterdziestoletnim doświadczeniem. Już z tego wynika, że obsługa klienteli jest postawiona na wysokim poziomie fachowym a pod względem szybkości, tak ważnej w dziedzinie ekspedycji i transportu, kroczy na czele swej branży.

Godzi się zaznaczyć, że oddział łódzki posiada obszerne, suche i doskonale zabezpieczone składy i piwnice we własnym gmachu, co znakomicie ułatwia wykonywanie wszelkich skomplikowanych zleceń transportowych.

# Polski Lloyd | Józef J. Leinkauf

Spółka Akcyjna

Spółka Akcyjna

Kilińskiego 45

Międzynarodowe Transporty.

CENTRALA: Warszawa, Marszałkowska 130.

STAŁY RUCH ZBIOROWYCH WAGONÓW KRAJOWYCH i ZAGRANICZNYCH

Własne składy towarowe.

BUSH SERVICE CORPORATION

NEW YORK

BOSTON

MONTREAL (Kanada)

## Transporty międzynarodowe

Stanisław Rubinsztajn i S-ka

Założycielem firmy istniejącej od r. 1921 jest p. Stanisław Rubinsztajn, długoletni prokurent jednej z największych firm przedwojennych branży ekspedycyjnej „Leon Rappaport i S-ka”.

Firma rozwinęła się niezwykle szybko dzięki sprawnym organizacyjnym i solidnemu wywiązywaniu się

z poruczonych przez klientów zadań. Głównymi działami pracy są: import i eksport.

Za pośrednictwem firmy tej sprowadzane są do Łodzi w dużych ilościach maszyny i towary z całego szeregu krajów, w pierwszym zaś rzędzie z Anglii, Szwajcarii, Włoch i Francji (maszyny). Poza tem firma załatwia cenie, asekuracje i magazynowanie, posiada własne składy oraz szereg oddziałów w kraju i na pograniczach. Na podkreślenie zasługuje dział zbiorowych ładunków, wykazują-

cy pomimo kryzysu wydatny rozwój.

Przedsiębiorstwo cieszy się zaufaniem wielkiego przemysłu włókienniczego, z którego rekrutuje się w dużej mierze jego klientela, to też polecane jest przez zagraniczne domy specjalnie w dziale inkasa.

Solidne załatwianie poleceń, punktualność i racjonalne prowadzenie wszystkich działów, reprezentowanych przez firmę wysunęło ją w szeregu najpoważniejszych przedsiębiorstw.

### H. Pszedborski i S-ka Dom Ekspedycyjno-Handlowy

W okresie rozwoju eksportu manufaktury do Anglii firma podjęła niezwykle energiczne wysiłki celem odciążenia tych ładunków z portów niemieckich i przetrucenia ich na port gdański.

Dzięki tej inicjatywie wzrósł bardzo znacznie eksport manufaktury przez port gdański na okrętach linii bałtyckiej (przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska”), której firma otrzymała reprezentację na Łódź w charakterze agentów frachtowych.

Ruch eksportowy ładunków pośpiesznych kieruje się na wszystkie większe szlaki handlu międzynarodowego. Transporty do państw północnych i krajów nadbałtyckich zostały silnie skoncentrowane w rękach firmy.

Pionierska rola przedsiębiorstwa winna być podkreślona jako czynnik rozwoju polskiego handlu zagranicznego.

Zajęcie czołowego stanowiska przez firmę szeregu przedsiębiorstw transportujących towary przez port polski jest przejawem na szerszą skalę zakrojonej inicjatywy, która znalazła właściwą ocenę i przyjęcie wśród klienteli oraz uznanie czynników miarodajnych na terenie Łodzi i polskiej polityki morskiej.

Poza działem eksportu firma załatwia solidnie, szybko i dokładnie wszystkie czynności w zakresie ekspedycji wchodzące, a mianowicie: cenie, transportowanie, magazynowanie, asekurację i inkaso.

Firma istniejąca od wielu lat, posiadając reprezentację we wszystkich miastach Polski i w m. Gdańsku, prócz załatwiania przesyłek kolejowych, bagażowych i pocztowych, ubezpieczenia transportów i t. d., wprowadziła regularną dostawę transportów własnym taborem samochodowym, kursującym codziennie na trasach Łódź — Warszawa i Łódź — Poznań, osiągając w tej dziedzinie poważne sukcesy

dzięki solidnemu prowadzeniu przedsiębiorstwa, przyczem ładunki te są ubezpieczone od wszelkiego ryzyka, jak od ognia, wypadku samochodowego (auto - casco), rabunku i t. d.

Ostatnio uruchomione zostały 2 nowe placówki w Krakowie i Gdańsku, które przyczyniają się do rozwoju działalności ekspedycyjno-transportowej tego solidnego przedsiębiorstwa.

## Ekspedytorzy łódzcy

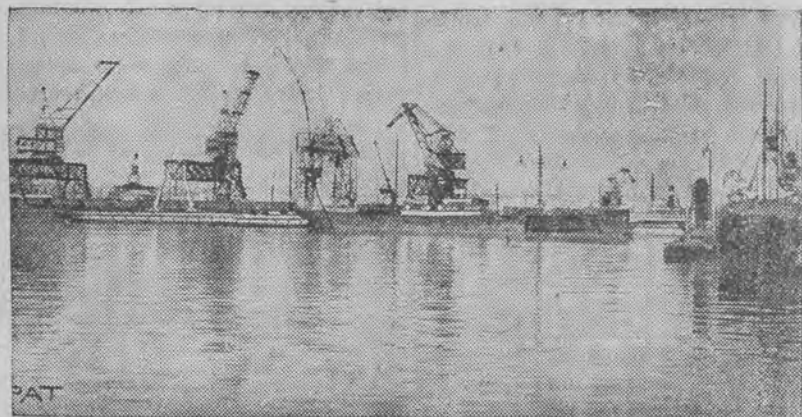
przeciwko nowym taryfom

Wczoraj wieczorem odbyło się w Towarzystwie kupców m. Łodzi walne zebranie ekspedytorów transportowych przy udziale przedstawicieli 40 firm. Przedmiotem obrad, którym przewodniczył prezes p. Rotband była sprawa projektowanej przez ministerstwo komunikacji nowej taryfy na drobnicę. Zebrani wypowiedzieli się przeciwko projektowi ministerstwa, wysuwa-

jąc postulat taryf ulgowych dla Łodzi.

P. Rotband złożył sprawozdanie z przebiegu interwencji u ministra komunikacji, a w wyniku ożywionej dyskusji zebrani postanowili przyjąć sprawozdanie do wiadomości i polecić zarządowi prowadzenie w dalszym ciągu starań niewprowadzenia na terenie Łodzi instytucji transportu przesyłek od domu do domu.

### Rozbudowujący się port w Gdyni



Nowe dźwigi węglowe na nadbrzeżu śląskim.

### Sp. Akc. Schenker i S-ka

Działalność spółki akcyjnej dla międzynarodowego transportu Schenker i S-ka opiera się na znakomicie rozbudowanej sieci licznych oddziałów w kraju i kilkuset oddziałów na całym kontynencie. Praca tego przedsiębiorstwa obejmuje wszystkie działy ekspedycji, a mianowicie ekspedycji lądowej i morskiej, cenie transportu, asekuracji, magazynowania. Własny dom składowy publiczny sprzyja rozwojowi operacji wariantowych, które dotychczas w życiu gospodarczym nieznaczną odgrywały rolę, a które są poważnym czynnikiem rozwoju życia gospodarczego.

Własne obszerne magazyny ułatwiają magazynowanie dużych ilości towarów i stanowią poważne udogodnienie dla klienteli.

Na szczególne podkreślenie zasługuje intensywna działalność spółki w kierunku rozwoju transportu ładunków manufaktury i konfekcji przez port gdański.

W transportie tym, który waleńnie przyczynia się do rozwoju wywozu włókienniczego, firma zajmuje jedno z przodujących miejsc. Doskonała organizacja tych transportów, oraz przyspieszony ruch do Anglii, Holandji, Francji i Belgji przyczynił się wydatnie do rozwoju spółki.

Eksport włókienniczy w poczynaniach przedsiębiorstwa otoczony jest specjalną opieką przez co działalność spółki wiąże się ściśle z życiem gospodarczym okręgu łódzkiego. Na podkreślenie zasługuje również szeroko rozbudowany dział importu.

### Biuro Ekspedycyjno-Transportowe D. RUBINSTEIN, Łódź

Piotrkowska 85 Al. Kościuszki 28

TELEFONY:

224-23 i 147-88

WARSZAWA, R. Szejtelman, Gęsia 16,

Tel.: 238-31 i 751-86.

POZNAŃ

KRAKÓW

Kozia 21, tel. 22-53.

Komito i Kalisz, Miodowa 16

GDAŃSK i KATOWICE

Reprezentacje we wszystkich miastach R. P.  
Specjalny dział załatwiania przesyłek bagażowych i pocztowych.

Ekspedycja. Inkaso. Ubezpieczenie transportów oraz wszelkiego rodzaju zwózka własnym taborem samochodowym i konnym.

### D. Rubinstein

Biuro Ekspedycyjno-Transportowe

### DOM HANDLOWO-EKSPEDYCYJNY

# ELIAS FEIGENBAUM

Oddział Łódzki: Wólczańska 7. Tel.: 107-26, i 187-17

Centrala w Warszawie: Zielna 9. Telef.: 609-78, 685-31 i 749-31

załatwia cenie, magazynowanie, inkasso oraz **wszelkie ekspedycje, wchodzące w zakres międzynarodowych transportów.**

SZYBKA i FACHOWA OBSŁUGA!

FIRMA EGZYSTUJE OD 1878 R.

**!! Własne składy !!**

## „SPEDOM”

Zjednoczone Ekspedycyjne Domy Handlowe S. A.

Oddział w Łodzi

ul. Prezyd. Narutowicza 28, tel. 115-45.

Adres telegraficzny „SPEDOM”.

Centrala:

Warszawa, ul. Chmielna 20, telef. 250-60.

Oddziały: Gdańsk, Katowice, Leszno, Sosnowiec

Przedstawicielstwa we wszystkich ośrodkach przemysłowych w kraju i zagranicą.

# DOM EKSPEDYCYJNO-HANDLOWY HERMAN PRZEDBORSKI i S-ka

**Łódź, Zachodnia 68. • Adres telegr. „Hermabor“  
Telefony: 214-10, 129-25, 168-83.**

**ODDZIAŁY:** Warszawa, Geśia 6, tel. 171-04  
Skład: Nalewki 18, tel. 265-74  
Gdańsk — tel. 263-82.

**Korespondenci we wszystkich  
większych miastach  
w kraju i zagranicą.**

**Agenci frachtowi Państwowego Przedsiębiorstwa  
„Żegluga Polska” w Gdyni.**

**DZIAŁY: Importu, eksportu i ekspedycji międzymiastowej.**

Pospieszne ładunki zbiorowe do Anglii, Holandji, Francji, Belgji, krajów skandynawskich i nadbałtyckich.

**Transport ładunków Łódź—Gdańsk—Gdynia  
własnym taborem samochodowym.**

**Bezpłatne informacje z zakresu międzynarodowego transportu.**

## Kolejowe przedsiębiorstwa dowozowe mają być utworzone według wzorów zachodnio-europejskich

W tych dniach odbyła się w Ministerstwie Komunikacji konferencja, poświęcona sprawie kolejowych przedsiębiorstw dowozowych. Przewodniczył dyr. departamentu handlowo-taryfowego dr. Taszycki, obecni byli przedstawiciele szeregu firm transportowych i ekspedycyjnych z całej Polski.

Institucja kolejowych przedsiębiorstw dowozowych rozpowszechniona jest szeroko na Zachodzie, a opiera się ona na udzieleniu poszczególnym firmom przez koleje koncesji na dowózkę i odwózkę towarów po cenie zgóry ustalonej. Institucja ta rozbudowana została na wielką skalę zwłaszcza w Niemczech, gdzie koncesjonariusze pracują jako t. zw. Bahnspediteure; u nas jest ona znana jedynie w b. dzielnicy pruskiej. Ministerstwo komunikacji dąży do uregulowania tej sprawy na całym obszarze państwa, celem zrationalizowania przewozów drobnicy i celem umożliwienia publiczności łatwego nadawania i odbioru przesyłek, — co w rezultacie powinno zwerbować dla kolei takie ładunki, które obecnie przewożone są samochodami.

Na wspomnianej konferencji zarysowała się różnica zdań pomiędzy poszczególnymi firmami, ubiegającymi się o koncesje na przedsiębiorstwa dowozowe. Szczególne zaniepokojenie obudziło oświadczenie przewodniczącego, że w Ministerstwie Komunikacji pertraktuje jedna z firm w sprawie ewentualnego objęcia przez nią przedsiębiorstwa dowozowego we wszystkich ważniejszych miastach w Polsce. Firmy transportowe zaprotestowały przeciwko tym planom, których

realizację uważałyby za monopolizację przedsiębiorstw dowozowych.

W odpowiedzi dr. Taszycki zaznaczył, że Ministerstwo Komunikacji monopolu na czynności dowozowe żadnej firmie udzielić nie zamierza — życzyłoby sobie natomiast zgodnej współpracy wszystkich zainteresowanych dla osiągnięcia celów, wytkniętych przez władze. Na wniosek zebranych postanowiono przenieść dalsze obrady na teren pozaministerjalny i odbyć

z firmą wymienioną konferencję porozumiewawczą bez udziału Ministerstwa Komunikacji. Za zgodą ogólną, powierzono organizację i przewodnictwo przyszłych narad w tej materii p. Arnoldowi Perlmutterowi, dyrektorowi Północnego Towarzystwa Transportowego i Ekspedycyjnego. Dyr. Perlmutter należy do najlepszych w Polsce znawców zagadnień komunikacyjnych, a zarazem cieszy się wielkim zaufaniem branży, to też zarówno

W związku z projektami Min. Komunikacji w sprawie utworzenia kolejowych przedsiębiorstw dowozowych otrzymujemy z poważnych kół ekspedycyjno-transportowych następujące uwagi:  
Projekt Min. Komunikacji w sprawie udzielenia firmie ekspedycyjnej celnej (Zollspediteur), która nie ma nic wogóle wspólnego z transportem lokalnym, koncesji na dowózkę i odwózkę towarów, nie może być w odniesieniu do Łodzi uznany za właściwy. Tutaj ze względu na specyficzne warunki racje bytu ma tylko przedsiębiorstwo ekspedycyjno-transportowe. Wiemy bowiem, że dotychczas klientela firm ekspedycyjnych przesyła do transportu po parę sztuk bez opakowania. Gdyby kupiec chciał te niewielkie ilości opakowywać, wówczas poniosłby pewien koszt i opóźniłby transport przynajmniej o 24 godziny. W obec-

nych warunkach natomiast, gdy transport ten uskuteczni sobie kupiec zapomocą samochodu, ma on możliwość nadawania towaru znacznie dłużej niżby to miało miejsce w urzędach o określonych godzinach pracy, a jednocześnie komunikacja samochodowa daje mu gwarancję dostawy towaru na miejsce przeznaczenia w ciągu 12 godzin, czego kolej zagwarantować mu nie jest w stanie. Należy więc uznać za wątpliwę czy kolej uzyska te wysokotaryfowe ładunki, jakimi są tkaniny.

Oo się tyczy ładunków przychozących do Łodzi, to instytucja odwózkowa uprzywilejowana mogłaby mieć racje bytu tylko jako instytucja prywatna sprężyste kierowana przez fachowców branży ekspedycyjno-transportowej, a nie przez zrutyzowanych urzędników. Potwierdzeniem tego służyć może działalność stacji miejskiej.

władze jak i firmy zainteresowane spodziewają się, że uda mu się stworzyć podstawy zgodnej współpracy między Ministerstwem Komunikacji i przedsiębiorstwami.

Sądzić należy, że obawy zainteresowanych co do zmonopolizowania przedsiębiorstwa dowozowego w rękach jednej tylko firmy okażą się płonne, gdyż Ministerstwo Komunikacji zdać sobie winno sprawę ze skutków, jakie monopolie tego rodzaju mógłby za sobą pociągnąć.

Działalność ta oparta o aparat typowo urzędniczy nie może się bynajmniej poszczycić specjalnie imponującymi wynikami swej pracy. Nie liczy się ona, tak jak by to czy niło prywatne przedsiębiorstwo ekspedycyjno-transportowe z konkurencyjnymi, z koniecznością racjonalizowania tych stawek itd. Czyż nie byłoby pożądanym i racjonalnym, aby całe miasto podzielić na pewne okręgi i w zależności od położenia danej firmy w pewnym okręgu opłacałaby ona odpowiednio zróżniczkowane wyższe lub niższe stawki odwózkowe za transport.  
Wreszcie instytucja prywatna w celu zwiększenia obrotów i przyciągnięcia nowej klienteli udzielałaby w tej czy innej firmie kredytu, co w dzisiejszych warunkach posiadałoby dla kupiectwa również dodatnie znaczenie. Tego jednak planu nie realizuje.

**SPEDOM.**  
Zjednoczone ekspedycyjne  
Domy Handlowe

W skład firmy „Spedom” Zjednoczone Domy Handlowe” wszedł m. in. znany wielki przedwojenny dom ekspedycyjny „H. Reicher i S-ka”.

Firma posiada własne oddziały i składy w Warszawie, Łodzi, Gdańsku, Katowicach, Lesznie i Sosnowcu oraz przedstawicielstwa we wszystkich ośrodkach przemysłowych kraju i zagranicą.

Dyrektorem zarządzającym oddziału łódzkiego, mieszczącego się przy ul. Prez. Narutowicza 28 jest sędzia handlowy, radca izby przetransportowej Łodzi, p. Ludwik Korał.

## Porozumienie kolei z ekspedytorami ułatwi zwalczenie konkurencji samochodowej

Institucja odwózkowa o charakterze prywatnym musi mieć dużą elastyczność i iść na rękę klienteli. Pamiętać jednak należy w tych poczynaniach o dużej roli, jaką odgrywa przy transporcie ładunków zbiorowych dom ekspedycyjno-transportowy, który jest pierwszym łącznikiem między przemysłem, kupiectwem a koleją. Gdy więc kolej chce uzyskać swą siłę konkurencyjną i zdobyć utracone ładunki wysokotaryfowe, to musi sobie zdać sprawę z konieczności porozumienia z firmami ekspedycyjno-transportowymi. Wszelkie ładunki zbiorowe mogą być przez koleje odzyskane tylko przez współpracę z odpowiedzialnymi firmami ekspedycyjno-transportowymi, które pójdą koleji na rękę przy uzyskiwaniu tych ładunków, stwarzając silną konkurencję dla rozwijającego się ruchu towarowego samochodami.

**SKŁADY TOWAROWE „WARRANT” Spółka Akcyjna**  
**w Łodzi, ul. Piotrkowska 56.**

**Magazynowanie — Ekspedycja — Clenie — Ubezpieczenie — Inkaso.**

**Udzielanie pożyczek pod zastaw towarów.**

Składy zwykłe i wolnocłowe połączone własną bocznicą ze stacją kolejową Łódź - Fabryczna.

**PÓŁNOCNE TOWARZYSTWO  
 TRANSPORTOWE i EKSPEDYCYJNE**

SPÓŁKA AKCYJNA

Łódź, ul. Andrzeja 6.

Adres telgr.: „Nordak” Łódź.

TELEFONY: Biuro i Składy: 196-86, 196-87

Składy Wolnocłowe 136-66

**Centrala: Warszawa, Widok 6**

**Własne składy wolnocłowe i tranzytowe z bocznicą kolejową oraz Domy Składowe Publiczne.**

**Ekspedycja. Clenie. Magazynowanie. Inkaso.**

**Oddziały własne:**

Częstochowa, II Aleja 33, tel. 1-68  
 Gdańsk, Krebsmarkt 4-5, tel. 217-00  
 Lubliniec Dworzec  
 Rosenberg, G.-S. Dworzec

**Korespondenci własni we wszystkich ważniejszych miastach i pograniczach oraz w miejscowościach portowych w kraju i zagranicą.**

**CENTRALA ZBIOROWYCH ŁADUNKÓW W ŁODZI**

SP. Z O. O.

Biuro Centralne ul. Andrzeja 6. Tel. 196-86 i 196-87

„ na Stacji Łódź-Fabr. Towar „ 152-31

„ „ „ Łódź-Kal. „ „ 161-52

Adres telegraficzny: „NORDAK”.

Adres telegraficzny: „NORDAK”.

**Zbiorowy ruch transportowy**

**do wszystkich większych miast Polski.**

**Dział informacji i reklamacji kolejowych.**

**Dom Transportowo - Ekspedycyjny  
 S. JELIN i I. RUDOMIN Spółka Akcyjna**

**Centrala: Łódź, Piotrkowska 62; tel.: 102-07, 224-69.**

Własne Składy — Wólczańska 73, tel. 220-07; Skład Miejski — Piotrkowska 43, tel. 193-78.

ODDZIAŁY:

Warszawa

Lwów

Równe

Białystok

Śniatyń-Zalucze

Czerniowce

Jassy

Galac

Reprezentacje we wszystkich większych miastach w kraju i zagranicą.

**Transporty krajowe i zagraniczne. Udzielanie pożyczek pod zastaw towarów**

**CLENIE — MAGAZYNOWANIE. — INKASO — ASEKURACJA.**