

ZYCIE NOWOGRODZKIE

DZIENNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM ZIEMI NOWOGRODZKIEJ

Komunistyczne opary w szkolnictwie żydowskim

Przed kilku dniami ukazał się w prasie wileńskiej komunikat Kuratorium Szkolnego Wileńskiego w sprawie zawieszenia żydowskiej szkoły powszechnej im. pisarza Fruga, istniejącej od 23 lat oraz zamknięcia żydowskiego seminarjum naukowo-filozoficznego, zastrajającego szkolnictwo żydowskie nowymi silnymi pedagogicznymi. Powodem tego drakońskiego zarządzenia władz szkolnych było stwierdzenie, niedopuszczalnego z punktu widzenia państwowego fakt, że we wspomnianych żydowskich zakładach naukowych część młodzieży została opanowana przez wpływy komunistyczne. Między innymi aresztowano w grudniu r. roku 20 uczniów seminarjum żydowskiego, których przylapano na formalemin komunistycznym zebraniu.

reaguj: samorzutnie, ani nawet po zwróceniu uwagi na zjawisko naty przeciwpaństwowej, nje może istnieć w myśli elementarnych pojęć o interesie państwa i elementarnych przepisach szkolnych".

Ale — mówi dalej p. kurator — „uznają prawo wychowania dzieci w języku, którego używają rodzice. Szkoły wszystkie oceniali za stanowiska rzeczowego, to jest według ich wartości wychowawczej i naukowej”

W końcu: „Sprawy wychowawcze, jak w ogóle sprawy kulturalne traktują za stanowiska państwowego. Jedynym właściwym dla mnie kątem widzenia jest wychowywanie młodzieży na członków społeczeństwa i obywateli państwa bez uwagi na takie, czy inne zjawiska religijne, językowe, czy narodowe wychowanków”

z drugiej. To jest wręcz prawo naty. Nas interesuje w danym wypadku to zagadnienie na tle szkolnym. Otóż, doskonale potwierdzeniem tej tezy jest sytuacja „szkolnictwa żydowskiego w Rosji Sowieckiej”. Otóż Sowiety dały żydom pełną swobodę w zakładaniu żydowskich szkół z językiem wykładowym hebrajskim lub t. zw. „jargonem” i cóż się okazało? To, że w rezultacie szkolnictwo żydowskie w Rosji nie istnieje. Gdy owoc szkolny nie był zakazany, nikt po niego nie szedł. Żydzi w Rosji nie domagają się szkół żydowskich posyłają dzieci do szkół ogólnych. Podobne zjawisko obserwuje się ostatnio w Polsce. Dzieci żydowskie opuszczają masowo szkoły t. zw. „Zargonem” jako językiem wykładowym i wstępują do szkół państwowych. Żydzi starają się to tłumaczyć pauperyzacją społeczeństwa żydowskiego, które nie będąc w stanie uiścić opłat za naukę w szkołach prywatnych żydowskich, po-

siła dzieci do szkół państwowych, w których naukę pobiera się za darmo. Podobne użyczenie tego ciekawego zjawiska nie wytrzymuje krytyki. Proces przeobrażenia dzieci żydowskich do szkół państwowych ma swoje źródło w liberalizmie władz szkolnych w kierunku do szkolnictwa żydowskiego. Podobnie jak w Rosji, ówczesny dyktator przestał być.

W tem oświetleniu zrozumiałem stanie dla nas fakt, dlaczego prasa żydowska podniosła taki alarm i powołała koniecznego zarządzenia Kuratorium. Ten alarm był potrzebny dla ratowania stanu posiadania w szkolnictwie żydowskim. W tej sytuacji użyliśmy nawet, że takli wyproboszeni demokraci jak dr. Szabad mógł dać się uwieść mimowoli szowalistycznym prądowi pewnej części społeczeństwa żydowskiego i dopatrzył się w zarządzeniu Kuratorium działania do likwidacji żydowskich kulturalno-światowych zdobyczy.

Pomoc dla powodzian

(Tel. od wt. kor. z Warszawy)

Na konferencji odbytej wczoraj przez przedstawicieli miastostw Pracy i Opieki Społecznej, Skarbu, Robót Publicznych, Rolnictwa i Spraw Wewnętrznych rozpatrywano rozpiętość pomocy rządowej dla ofiar powodzi na terenie województwa wileńskiego, nowogródzkiego i białostockiego. Pomoc ta będzie się wyrażała w formie ulg podatkowych, drzewa na odbudowę zniszczonych budynków, dróg i mostów. Byłoby to zadanie chlebne będące rozkładem poszkodowanym, oraz zboże pod zasiew. Poza tem rząd dąży do zabezpieczenia ludności przed rozszerzeniem się epidemii duru brzusznego, spowodowanego często przez pięknę wody zanieczyszczonej i nieprzefiltrowanej. Rząd dotychczas wypłacił 116 tysięcy złotych na pomoc dla ofiar powodzi.

Podpisanie pożyczki szwajcarskiej

PARYŻ, 9 V. Londyńskie rokowania morskie rozbrajały się wobec niemożności ostatecznej kompromisu w sprawie budowy nowych jednostek. Prace rzeczoznawców przerwano. Przedstawiciel Francji opuścił Londyn. Rokowania mają być podjęte w Genewie podczas obrad Rady Ligi Narodów.

Przerwa w rokowaniach morskich

BRZYSLA, 9 V. Oczekiwane nastąpiło tu podpisanie polsko-szwajcarskiej pożyczki w wysokości 10 milionów franków szwajcarskich, które mają być przeznaczone na renowację i budowę dróg polskich. Ze stro-

ny polskiej stronę podpisał dyrektor fabryki „Portland-Cement” inż. Kurten. Powstała w tym celu firma polsko-szwajcarska z siedzibą w Brześciu i główną filią w Warszawie.

Pożyczka francuska dla Jugosławii

BIAŁOGROD 9 V. Według doniesień z zupełnie miarodajnego źródła, które znalazły echo w prasie jugosłowiańskiej i zagranicznej, miało nastąpić oświadczanie w Paryżu sfinalizowanie jugosłowiańskiej pożyczki państwowej. Pożyczkę udzieliłaby grupa banków francuskich, w skład których wchodzić miały inoimi Credit Lyonnais, Banque de Paris et de Pays Bas.

PRZESZŁO 500 ZABITYCH, 10000 RANNYCH i 20.000 BEZDOMNYCH

W ciągu jednej minuty „Sodomy i Gomory” na Kaukazie

MOSKWA, 9 V. Jak donoszą z Moskwy, ostatnie trzęsienie ziemi na Kaukazie i w południowej Armacji pochłonięło 500 ofiar w zabitych i ponad 1000 rannych osób. Liczba bezdomnych wynosi około 22.000. Niektóre wioski w południowej Armenii zniknęły całkowicie z powierzchni ziemi, zasłaniając się w kupy ruin.

Uprowadzenie redaktora „Aktivist”

HELSINGFORS, 9 V. Wczoraj rzedniami dotychczas sprawcy uprowadzili i zamordowali redaktora gazety „Aktivist”, Piotra Kivinen. Jak się okazało 4 osobników ubranych w niebiesko-czerwone barwy w hełmach uprowadziło samochodem redaktora Kivinen i po silnym pobiciu wyrzucił z samochodu w okolicy wsi Lepto.

Wylew Dniepru

MOSKWA, 9 V. Z Ukrainy donoszą, że Dniepr i jego dopływy wystąpiły z brzozeów, zaeważając ogromne obszary. Około 100 wsi zostało zupełnie zalanych wezbraną wodą. W miejscie Kremczak woda dochodziła do wysokości 2 metrów. Kijów, Cerkassy i inne miasta zostały zalane, szczególnie w niższej położonej części i przedmieściach. Straty wynoszą kilka milionów rubli.

OTWARCIE SEZONU

na lody, wody, napoje. Lody wyrabiamy w nowoczesnych maszynach — konserwatorach. Suki do wód i obojętów z prasowanych świętych owoców. Lody w oryginalnych formach litowych na obstatunek.

Pałata Cukiernia Nowogródek

UWAGA: Porcja lodów tylko 40 gr.

Czytajcie „Życie Nowogródzkie”

Przed nadzwyczajną Sesją Sejmową

Przygotowania nowych projektów ustaw

(Tel. od wt. kor. z Warszawy)

W związku z mającą się rozpocząć w końcu maja r. b. nadzwyczajną Sesją Sejmu i Senatu prawie wszystkie ministerstwa przygotowują szereg ustaw, które stana się przedmiotem obrad parlamentu. Między innymi poza małą ustawą samorządową o rez pragmatyka urzędnicza, ministerstwo reform rolnych przygotowuje szereg ustaw, o ogromnym znaczeniu dla procesu przebudowy ustroju państwa. Przedwzysytkiem ustawy o niepodzielności granic włościańskich, wprowadzająca bardzo ważne zmiany, dalej ustawa ramowa o uwłaszczeniu drobnych dzierżawców, tak niezmienne ważne szczególnie jeżeli chodzi o ziemie wschodnie. Poza tem jeszcze kilka ustaw ostatecznie do osadnictwa, do parcelacji w Małopolsce Wschodniej i t. d.

Nie będzie redukcji pracowników na P.K.P.

(Tel. od wt. kor. z Warszawy)

Wbrew niepokojącym pogłoskom o rzekomych zamiarach władz kolejowych dalszej redukcji personelu, że źródła miarodajnego komunikują, że obecny skład losowości pracowników Polskich Kolei Państwowych pozostanie bez zmiany. Żadne dalsze redukcje zatem nie są przewidywane.

Wskutek redukcji przeprowadzonej w roku ub., ilość pracowników stałych na PKP. zmniejszyła się w czwartym kwartale roku 1930 o 9.817 osób w porównieniu ze stanem liczebnym personelu PKP. w kwartale trzecim tego samego roku.

Obecnie Polskie Koleje Państwowe zatrudniają 164.620 osób persczelu stałego.

Inspekcja portu gdyńskiego

(Tel. od wt. kor. z Warszawy)

W dniu wczorajszym minister przemysłu i handlu Prystor wyjechał w towarzyszywie nacelnika wydziału morskiego Hilchens, wydziału ekonomicznego Janczewskiego, prezydjalnego inż. Archyńskiego i tegulowego Kostkowskiego do Gdyni celem przeprowadzenia inspekcji portu gdyńskiego, oraz budowy portu rybackiego w okolicy Wielkiej wsi nad otwartym morzem.

Przygotowania do konferencji rozbrojenkowej

LONDYN, 9.5. Wobec terminu rokowań morskich angielsko-francusko-wileńskich, bardzo wątpliwe jest zdaje, czy Międzynarodowa konferencja rozbrojenkowa odbędzie się w czasie oznaczonym 1. j. w lutym 1932 r. Wątpliwości te pogłębia jeszcze ogólna sytuacja polityczna w Europie. Przewo-

dobnie prowadzącym konferencję zostanie brytyjski minister spraw zagranicznych Henderson. Zresztą Wielka Brytania wszelkimi siłami dąży do doprowadzenia do skutku konferencji, ze względu na to, że wchodził tu w grę jej prestige mocarstwowy.

Gdy władze szkolne zwróciły uwagę kierownictwa oświatowego zakładu na ten niedopuszczalny fakt, kierownictwo miało pozbyć się niepożądanego w zakładzie elementu, ograniczyło się do upomnienia, które, zwążywszy stwierdzenie wręcz antypaństwowości większej grupy uczniów, nie pozostało, najobiektywniej rzecz biorąc, w żadnym stosunku do wymagań, jakie w podobnym wypadku stara się kierownictwo naukowe zakładu. Taka była geneza drakońskiego, jakby na pierwszy rzut oka wyglądało, zarządzenia Kuratorium Szkolnego Wileńskiego.

Zarządzenie Kuratorium wyłożyło w społeczeństwie żydowskim wrzenie. Prasa żydowska w Wilnie upraszczając sobie zagadnienie, dopatrzyła się w stanowisku kuratora Kuratorium wrogiego aktu w stosunku do żydowskich zdobyczy kulturalno-światowych zmieniając w ten sposób incydent, który, jak to wynika z oświetlenia p. kuratora Szlagowskiego, ma podjąć wyłączenie natury pedagogicznej. P. kurator Szlagowski udzielił bowiem „Kurjerowi Wileńskiemu” we wczorajszym numerze wywiadu, w którym wyczerpująco oświetlił powody, które go skłoniły do zamknięcia dwóch żydowskich zakładów.

Nie zagłębiając się w szczegóły, które podaliśmy w ogólnych zarysach na wstępie artykułu stwierdziliśmy tylko, że jak wynika z wywiadu, stanowisko p. kuratora Szlagowskiego cechuje się daleko idący szlachetny liberalizm wobec postulatów kulturalno-światowych mniejszości narodowych i wysoki poczucie państwowej racji stanu, której wstawia się takim odstępem, jak niebezpieczeństwo komunistyczne, muszą się podporządkować wszystkim odmy bez różnicy narodowości.

Zakład — mówi w tej mierze p. Kurator Szlagowski — istnieje od roku pedagogiczna nie

Korzyści nasze z miliardowej pożyczki francuskiej

Omawia p. Genadjusz Szymonowski

W prasie opacyjnej tyle o-karano się swolnych komen-tary do tak zwanej pożyczki francuskiej pożyczki kolejowej, tyle się spożyło tendencyjnego ujęcia warunków tej pożyczki, a z drugiej strony jest tak do-łóżka obecnej sytuacji i gospodarstwa politycznego, że nie od ręki będzie jasne, na ile ona rzeczywiście będzie przynosiła korzyści naszymu krajowi.

Przedewszystkiem co do za-rzutu rzekomego poślęcia w zawarcia umowy. Stwierdzić więc wypada, że parętykta trwały około 9 miesięcy i wa-runki transakcji, omówione zo-stały przez strony nie tylko do-kładnie, ale wprost drobiazgo-wo. Po zawarciu umowy przez rząd, chodzilo przedewszystkiem o wyszczególnienie sezonu budowlanego. Miał być to francuski rok planowania naj-większymi latami dla wyzna-czenia wszelkiego rodzaju po-życzki dygnamentalnych. Jeżeli polska pożyczka kolejowa nie mogła być wyłożona we Francji w maju, to trzeba było by czekać aż do jesieni, gdyż inne pożyczki zagraniczne są na rynku francuskim aktualne. W razie więc, jeżeliby ustawa o oddaniu do eksploatacji spół-ki francusko-polskiej kolei Gór-ny Śląsk—Gdynia i udzielenie poręki rządowej nie mogła się ukazać przed 1-ym maja, zre-alizowanie pożyczki musiałoby być odłożone co najmniej na kilka miesięcy, a tem samem straciłaby sezon budowlany, co przecież, przy obecnym bez-robociu i dekadzie kryzysu, byłoby nie do darowania.

Przechodząc do omówienia skutków, jakie będzie miała po-życzka w życiu ekonomicznym kraju, zaznaczmy od zastano-wienia się nad skutkami natury ogólniejszej.

Do użyczenia sobie prze-dewszystkiem należy, że niepo-dzielnie drogi kosztowała kraj. Zadłużenie państwa, z tytułu ciężarów sukcesyjnych, i inne ciężary z rozrachunków między-narodowych, a także dług, za-ciążający na wojnę bolszewicka, wyniosły przeszło 3.000 milio-nów złotych. Długi zaciągane na odbudowę gospodarki narodo-wej, a więc pożyczki stabiliza-cyjne, Dillonowska, włoska ty-tanowa i inne, wyniosły około 1.500 mil. złotych, razem więc około 4.500 mil. złotych. Rzecz-nie obciążenie budżetu państwo-wego z tytułu spłat tych zadłu-żeń niedługo będzie wynosiło 50 mil. dolarów. Jasna rzecz, że na spłatę tych ciężarów trzeba mieć dużo wycieczek zasobów pieniężnych, czego my, nie mamy, gdyż społeczeństwo jest biedne, a kapitalizacja węgierka nie postępuje w dostatecznym stopniu. Jedynym bodź-cem więc rozumem wyliczając ją, jest konieczność kapitalizacji węgierki, zaciąganie nowych kredytów, ale takiej opozycji wycieczek od poprzednich. Ostatnia pożyczka kosztowała nas be-dzie 9,37 proc. rocznie, wobec 9,45 proc. kosztów pożyczki sta-bilizacyjnej i 9,44 proc. pożyczki zapalczej. Chodzi tu tylko o zachowanie jednego wa-żaku, mianowicie, by nowy kredyt, użyty był racjonalnie.

A czy może być bardziej ra-cjonalne użycie kredytu w dobie obecnej, jak budowa linii kolej-owej, ułatwiająca zbytni natu-ralny bogactw kraju i umożli-wiająca im kontynuację na ry-nku zagranicznych? Skoro dzie-łamy kryzys gospodarczy, jest przedewszystkiem kryzysem zdy-łajacym do ułtwierzenia zbytu, nie tylko udrażniając sytuację obec-ną, ale równocześnie są zapo-bieganiem ostróżki następnych kryzysów.

Magistrat Śląsk—Gdynia roz-poczęto budowę w 1925 roku. Koszt budowy miał wynosić oko-ło 276 mil. złotych, przy 11-letnim okresie. Do roku 1931 wy-ważono na budowę z sum budowlanych około 130 mil. złotych i z grubszą wyliczono dwa końcowe odcinki, na których właśnie z o zdolności prze-prowadzić II parę pociągów na do-bę. Przy zupełnym wykończe-

niu całej linii, zdolność prze-pustowa miała wynosić 24 pociągów do doby, co jednak nie byłoby dostatecznym, by ta nieprzerwanie linia przewieźć cały transport aszowego węgla do portów bałtyckich. Procz tego, przy obecnej sytuacji i gospodarstwa politycznego, rząd nie mógłby wyde-ktować z normalnych budżetów sumy przeszło 140 mil. zł. potrze-bnej na wykończenie linii w ciągu 2—3 lat, tylko co naj-mniej w ciągu 5—6 lat.

Otóż Spółka francusko-polska, na mocy zawartej umowy, winna wybudować dwutorową linię i oddać ją do eksploatacji z końcem roku 1933-go, przy-czem przewidywany koszt bu-dowy ma wynosić około 360 mil. złotych. Zdolność przepus-towa linii, przy dwóch torach i odpowiedniej robotowatności, w słow i stacji kolejowych, wynie-sie 72 pociągów na dobę, a w zupełności wystarczy do odtransportowania nietylko całego węgla, ale i górnolaskich wyrobów hutniczych, przy naj-

bardziej wzmożonej produkcji. Dalej, prócz głównej linii, spół-ka zobowiązała się wybudować boczną linię Czeszochowa—Śmie-kowice, która da ujście do Bał-tyku węgłowi z zagłębi Dąbrow-skiego i Krakowskiego, i wybu-dować od stacji Karzinsko-bocz-nej w stronę Łodzi i Kalisza, która skróci przebieg węgla górnolaskiego o 100 km. Będzie to więc pierwsza ma-gistrala kolejowa, wybudowana pod kątem widzenia interesów gospodarczych Państwa, gdyż wszystkie dotychczasowe były budowane przez zaborców pod kątem widzenia ich interesów, czy to gospodarczych, czy stra-tegicznych. To też wpływ jej na nasze życie gospodarcze będzie bardzo duży. Trasa kolei przez to-więżone jest linie i wyność wykończenia i zagłębi Katowickiego 552 km. i skróci się o 100 km. co przecież będzie mia-ło pierwszorzędne znaczenie nie tylko dla naszego węgla, ale również dla wyrobów hutniczych i innych artykułów eksportowych

z południowo-zachodniej części Kraju, gdyż przez obniżenie kosztów transportu, wydatki się podnieśli ich zdolność konkuren-cyjności na rynkach zagranicz-nych. Nie miałoby to jednak wpływu na obniżenie wartości rudy żelaznej i stali, masowo im-portowanych dla górnolaskiego przemysłu hutniczego, przez Gdynię i Gdańsk. Północna część tej linii, omijając terytorjum woloego miast Gdańsk, wychodził będzie bezpośrednio do Gdyni, co nie tylko ułtwor-ził nas może od wszelkiego rozrzu-ku sytyku Gdańska, ale i zna-komicie przyspieszy się do dal-szego rozwoju Gdyni.

Oddanie tej linii do budowy i eksploatacji Spółce będzie miało więc pierwszorzędne zna-czenie. Przedewszystkiem termin wykończenia linii przyspieszony będzie o 3—4 lata, i już jesie-niu tego roku ma być otwarty przewoźniczy ruch na całej linii w ilości II par pociągów na dobę. Nastąpi, po ukon-

czeniu budowy, zdolność prze-pustowa linii będzie trzykrotnie zwiększona (72 par pociągów zamiast 24 par), nie to było przewidywane w planie budowy własnym źródłami. Dalej, za-władając wypracowaniem przez Spółkę wieloletnich kapitałów, mogliśmy się stać budowa boczną linię Czeszochowa — Śmiekowice i boczny w stronę Łodzi, korzyści których pod-kreśliłmy już poprzednio.

Z uzyskanych z pierwszej, te-gorocznej, transzy pożyczki w sumie 130 mil. złotych (400 mil. franków), około 100 mil. zł. użytych zostanie w ciągu bieżącego sezonu budowlanego. Roboty będą prowadzone bardzo intensywnie, i przy budowie linii załad zatrudnieni nie tylko całe rezerwy bezrobotnych, ale i szereg był szelazny i fabryk, gdyż nie tylko wszelkiego ro-żadzu materiały niezbędne do budowy i wywierzenia, stali, urządzeń technicznych, ale i ca-ły labor kolejowy, a więc para-wozy, wagony motorowe, oso-

bowe, węgierski wagony towaro-we etc. spółka wina zakupić w polskiej wytwórniach. Reszta pierwszej transzy pożycz-ki, około 30 mil. zł. pozostawie na będzie, aby z początkiem przyszłorocznego sezonu rozpo-cząć roboty, nie czekając, aż nadejdzie druga transza, której realizacja ma nastąpić w maju 1932. Dalej, oddanie Spółce linii do budowy zważy około 140 mil. zł., które musiałoby być wyło-żone przez Stab Państwa na dokończenie budowy w ciągu najbliższych lat, i to wplynie dodatnio na budżety państwo-we roku bieżącego i lat następ-nych. Następnie Rząd w osobie Ministra Komunikacji zwróci za-ważenie na R. bud. i na nastę-pujący rok, a to w celu za-żądania przemysłu i niedo-pięcia do zwiększenia bezro-bocia. Dział to opada, gdyż za-mówienia na labor, stany, kon-strukcje mostowe etc., jakie Spółka będzie musiała naszymu przemysłowi poczynić, zwołnia Rząd od tego obowiązku. Za-mówienia te obliczane są na około 100 milionów złotych.

Ponadto Spółka wina wpła-cić do Skarbu Państwa 90 mil-ijonów franków, z czego 65 mil. w ciągu roku bieżącego, tytułem zwrotu kosztów badań, sportażenia projektów budowy i innych czynności przygotowaw-czych, i opłacać roczny czynsz w kwotę 12 milionów.

Termin eksploatacji podług umowy, trwać ma do 31 grud-nia 1975 r., jednak po upływie lat 20 od zawarcia umowy. Rządowi przysługują prawo wczesniejszego wykupu kolei z eksploatacji Spółki.

Po ekspirowaniu umowy, lub przedterminowo, przewidzia-niem umową jej rozwiązanie, cały majątek kolejowy przecho-dzi na własność Państwa, bez jakiegokolwiek opłaty. Po ukon-czeniu terminu eksploatacji, Spółka będzie musiała zostawić Rządowi polskiemu 25 mil. fr. kapitału obrotowego dla kolei.

Władze Spółki, która jest spółką akcyjną, ukonstytuowane są w ten sposób, że w Radzie 815 miejsc mają Francuzi i 714 Polacy. W Zarządzie Francuzi i Polacy mają miejsce po połowie, po 4, jednak przewodniczącym Zarządu jest francuz.

Cyły personel kolejowy nowej kolei, aczkolwiek przyjmowany i zwalniany będzie przez Spół-ke, to jednak podlegać będzie naszemu Ministerstwu Komunikacji, gdyż na wniosek Ministra Spółka będzie musiała zwolnić każdego pracownika kolei, nie wyjąwszy naczelnego dyrektora. Umowa przymusza, że cały personel musi składać z obywateli polskich, że wyjątkiem kilku osób przelajemy.

Jednym z najpoważniejszych zarzutów opozycji przedkwo-umowa jest, że Rząd zgwa-rentował Spółce minimum do-chodu z nowej kolei. Istotnie Rząd zagwarantował Spółce 6 proc. dochodu rocznego. Ale jest to zupełnie zrozumiałe, skoro Rząd pozostał w swoim reku przy pożyczce. Jeżeli bo-wiem, dla względów polityki gospodarczej, Rząd kiedykol-wiek uzna za wskazane zasto-sować tak niskie taryfy przewo-żowe, że kolej nie będzie da-wała chwiloowo, czy przez pe-wien czas, dochodu, to Spółka nie może ponieść strat z racji polityki Rządu polskiego, i wy-musiłaby sobie gwarancję 6 proc. dochodu rocznego.

Wreszcie, jeśli zwyczaj, że po-dany na wzięty koszt pożyczki w wysokości 9,37 proc. rocznie składa się z 6 proc. samego oprocentowania, a 2,47 proc. kosztów samej pożyczki, jak po-datk francuskiej, koszt emalii obligacji, amortyzacja różnicy kursowej, prowizja etc., i z 0,90 dodatkowych kosztów, jakie zwią-za się z tem, że kolej będzie w obecnej eksploatacji, a nie we własnym zarządzie, to przynęca należy, że pożyczka ta faktycznie należy do rządu najtja-szych, jak w ostatnich czasach zostały zrealizowane na rynkach międzynarodowych.

Przewodniczącym komitetu o-brano pana doktora Kozubow-skiego.

Genadjusz Szymonowski.

Przedewszystkiem należy, że niepo-dzielnie drogi kosztowała kraj. Zadłużenie państwa, z tytułu ciężarów sukcesyjnych, i inne ciężary z rozrachunków między-narodowych, a także dług, za-ciążający na wojnę bolszewicka, wyniosły przeszło 3.000 milio-nów złotych. Długi zaciągane na odbudowę gospodarki narodo-wej, a więc pożyczki stabiliza-cyjne, Dillonowska, włoska ty-tanowa i inne, wyniosły około 1.500 mil. złotych, razem więc około 4.500 mil. złotych. Rzecz-nie obciążenie budżetu państwo-wego z tytułu spłat tych zadłu-żeń niedługo będzie wynosiło 50 mil. dolarów. Jasna rzecz, że na spłatę tych ciężarów trzeba mieć dużo wycieczek zasobów pieniężnych, czego my, nie mamy, gdyż społeczeństwo jest biedne, a kapitalizacja węgierka nie postępuje w dostatecznym stopniu. Jedynym bodź-cem więc rozumem wyliczając ją, jest konieczność kapitalizacji węgierki, zaciąganie nowych kredytów, ale takiej opozycji wycieczek od poprzednich. Ostatnia pożyczka kosztowała nas be-dzie 9,37 proc. rocznie, wobec 9,45 proc. kosztów pożyczki sta-bilizacyjnej i 9,44 proc. pożyczki zapalczej. Chodzi tu tylko o zachowanie jednego wa-żaku, mianowicie, by nowy kredyt, użyty był racjonalnie.

A czy może być bardziej ra-cjonalne użycie kredytu w dobie obecnej, jak budowa linii kolej-owej, ułatwiająca zbytni natu-ralny bogactw kraju i umożli-wiająca im kontynuację na ry-nku zagranicznych? Skoro dzie-łamy kryzys gospodarczy, jest przedewszystkiem kryzysem zdy-łajacym do ułtwierzenia zbytu, nie tylko udrażniając sytuację obec-ną, ale równocześnie są zapo-bieganiem ostróżki następnych kryzysów.

Magistrat Śląsk—Gdynia roz-poczęto budowę w 1925 roku. Koszt budowy miał wynosić oko-ło 276 mil. złotych, przy 11-letnim okresie. Do roku 1931 wy-ważono na budowę z sum budowlanych około 130 mil. złotych i z grubszą wyliczono dwa końcowe odcinki, na których właśnie z o zdolności prze-prowadzić II parę pociągów na do-bę. Przy zupełnym wykończe-

niu całej linii, zdolność prze-pustowa miała wynosić 24 pociągów do doby, co jednak nie byłoby dostatecznym, by ta nieprzerwanie linia przewieźć cały transport aszowego węgla do portów bałtyckich. Procz tego, przy obecnej sytuacji i gospodarstwa politycznego, rząd nie mógłby wyde-ktować z normalnych budżetów sumy przeszło 140 mil. zł. potrze-bnej na wykończenie linii w ciągu 2—3 lat, tylko co naj-mniej w ciągu 5—6 lat.

Otóż Spółka francusko-polska, na mocy zawartej umowy, winna wybudować dwutorową linię i oddać ją do eksploatacji z końcem roku 1933-go, przy-czem przewidywany koszt bu-dowy ma wynosić około 360 mil. złotych. Zdolność przepus-towa linii, przy dwóch torach i odpowiedniej robotowatności, w słow i stacji kolejowych, wynie-sie 72 pociągów na dobę, a w zupełności wystarczy do odtransportowania nietylko całego węgla, ale i górnolaskich wyrobów hutniczych, przy naj-

bardziej wzmożonej produkcji. Dalej, prócz głównej linii, spół-ka zobowiązała się wybudować boczną linię Czeszochowa—Śmie-kowice, która da ujście do Bał-tyku węgłowi z zagłębi Dąbrow-skiego i Krakowskiego, i wybu-dować od stacji Karzinsko-bocz-nej w stronę Łodzi i Kalisza, która skróci przebieg węgla górnolaskiego o 100 km. Będzie to więc pierwsza ma-gistrala kolejowa, wybudowana pod kątem widzenia interesów gospodarczych Państwa, gdyż wszystkie dotychczasowe były budowane przez zaborców pod kątem widzenia ich interesów, czy to gospodarczych, czy stra-tegicznych. To też wpływ jej na nasze życie gospodarcze będzie bardzo duży. Trasa kolei przez to-więżone jest linie i wyność wykończenia i zagłębi Katowickiego 552 km. i skróci się o 100 km. co przecież będzie mia-ło pierwszorzędne znaczenie nie tylko dla naszego węgla, ale również dla wyrobów hutniczych i innych artykułów eksportowych

z południowo-zachodniej części Kraju, gdyż przez obniżenie kosztów transportu, wydatki się podnieśli ich zdolność konkuren-cyjności na rynkach zagranicz-nych. Nie miałoby to jednak wpływu na obniżenie wartości rudy żelaznej i stali, masowo im-portowanych dla górnolaskiego przemysłu hutniczego, przez Gdynię i Gdańsk. Północna część tej linii, omijając terytorjum woloego miast Gdańsk, wychodził będzie bezpośrednio do Gdyni, co nie tylko ułtwor-ził nas może od wszelkiego rozrzu-ku sytyku Gdańska, ale i zna-komicie przyspieszy się do dal-szego rozwoju Gdyni.

Oddanie tej linii do budowy i eksploatacji Spółce będzie miało więc pierwszorzędne zna-czenie. Przedewszystkiem termin wykończenia linii przyspieszony będzie o 3—4 lata, i już jesie-niu tego roku ma być otwarty przewoźniczy ruch na całej linii w ilości II par pociągów na dobę. Nastąpi, po ukon-

czeniu budowy, zdolność prze-pustowa linii będzie trzykrotnie zwiększona (72 par pociągów zamiast 24 par), nie to było przewidywane w planie budowy własnym źródłami. Dalej, za-władając wypracowaniem przez Spółkę wieloletnich kapitałów, mogliśmy się stać budowa boczną linię Czeszochowa — Śmiekowice i boczny w stronę Łodzi, korzyści których pod-kreśliłmy już poprzednio.

Z uzyskanych z pierwszej, te-gorocznej, transzy pożyczki w sumie 130 mil. złotych (400 mil. franków), około 100 mil. zł. użytych zostanie w ciągu bieżącego sezonu budowlanego. Roboty będą prowadzone bardzo intensywnie, i przy budowie linii załad zatrudnieni nie tylko całe rezerwy bezrobotnych, ale i szereg był szelazny i fabryk, gdyż nie tylko wszelkiego ro-żadzu materiały niezbędne do budowy i wywierzenia, stali, urządzeń technicznych, ale i ca-ły labor kolejowy, a więc para-wozy, wagony motorowe, oso-

bowe, węgierski wagony towaro-we etc. spółka wina zakupić w polskiej wytwórniach. Reszta pierwszej transzy pożycz-ki, około 30 mil. zł. pozostawie na będzie, aby z początkiem przyszłorocznego sezonu rozpo-cząć roboty, nie czekając, aż nadejdzie druga transza, której realizacja ma nastąpić w maju 1932. Dalej, oddanie Spółce linii do budowy zważy około 140 mil. zł., które musiałoby być wyło-żone przez Stab Państwa na dokończenie budowy w ciągu najbliższych lat, i to wplynie dodatnio na budżety państwo-we roku bieżącego i lat następ-nych. Następnie Rząd w osobie Ministra Komunikacji zwróci za-ważenie na R. bud. i na nastę-pujący rok, a to w celu za-żądania przemysłu i niedo-pięcia do zwiększenia bezro-bocia. Dział to opada, gdyż za-mówienia na labor, stany, kon-strukcje mostowe etc., jakie Spółka będzie musiała naszymu przemysłowi poczynić, zwołnia Rząd od tego obowiązku. Za-mówienia te obliczane są na około 100 milionów złotych.

Ponadto Spółka wina wpła-cić do Skarbu Państwa 90 mil-ijonów franków, z czego 65 mil. w ciągu roku bieżącego, tytułem zwrotu kosztów badań, sportażenia projektów budowy i innych czynności przygotowaw-czych, i opłacać roczny czynsz w kwotę 12 milionów.

Termin eksploatacji podług umowy, trwać ma do 31 grud-nia 1975 r., jednak po upływie lat 20 od zawarcia umowy. Rządowi przysługują prawo wczesniejszego wykupu kolei z eksploatacji Spółki.

Po ekspirowaniu umowy, lub przedterminowo, przewidzia-niem umową jej rozwiązanie, cały majątek kolejowy przecho-dzi na własność Państwa, bez jakiegokolwiek opłaty. Po ukon-czeniu terminu eksploatacji, Spółka będzie musiała zostawić Rządowi polskiemu 25 mil. fr. kapitału obrotowego dla kolei.

Władze Spółki, która jest spółką akcyjną, ukonstytuowane są w ten sposób, że w Radzie 815 miejsc mają Francuzi i 714 Polacy. W Zarządzie Francuzi i Polacy mają miejsce po połowie, po 4, jednak przewodniczącym Zarządu jest francuz.

Cyły personel kolejowy nowej kolei, aczkolwiek przyjmowany i zwalniany będzie przez Spół-ke, to jednak podlegać będzie naszemu Ministerstwu Komunikacji, gdyż na wniosek Ministra Spółka będzie musiała zwolnić każdego pracownika kolei, nie wyjąwszy naczelnego dyrektora. Umowa przymusza, że cały personel musi składać z obywateli polskich, że wyjątkiem kilku osób przelajemy.

Jednym z najpoważniejszych zarzutów opozycji przedkwo-umowa jest, że Rząd zgwa-rentował Spółce minimum do-chodu z nowej kolei. Istotnie Rząd zagwarantował Spółce 6 proc. dochodu rocznego. Ale jest to zupełnie zrozumiałe, skoro Rząd pozostał w swoim reku przy pożyczce. Jeżeli bo-wiem, dla względów polityki gospodarczej, Rząd kiedykol-wiek uzna za wskazane zasto-sować tak niskie taryfy przewo-żowe, że kolej nie będzie da-wała chwiloowo, czy przez pe-wien czas, dochodu, to Spółka nie może ponieść strat z racji polityki Rządu polskiego, i wy-musiłaby sobie gwarancję 6 proc. dochodu rocznego.

Wreszcie, jeśli zwyczaj, że po-dany na wzięty koszt pożyczki w wysokości 9,37 proc. rocznie składa się z 6 proc. samego oprocentowania, a 2,47 proc. kosztów samej pożyczki, jak po-datk francuskiej, koszt emalii obligacji, amortyzacja różnicy kursowej, prowizja etc., i z 0,90 dodatkowych kosztów, jakie zwią-za się z tem, że kolej będzie w obecnej eksploatacji, a nie we własnym zarządzie, to przynęca należy, że pożyczka ta faktycznie należy do rządu najtja-szych, jak w ostatnich czasach zostały zrealizowane na rynkach międzynarodowych.

Przewodniczącym komitetu o-brano pana doktora Kozubow-skiego.

Genadjusz Szymonowski.

Przedewszystkiem należy, że niepo-dzielnie drogi kosztowała kraj. Zadłużenie państwa, z tytułu ciężarów sukcesyjnych, i inne ciężary z rozrachunków między-narodowych, a także dług, za-ciążający na wojnę bolszewicka, wyniosły przeszło 3.000 milio-nów złotych. Długi zaciągane na odbudowę gospodarki narodo-wej, a więc pożyczki stabiliza-cyjne, Dillonowska, włoska ty-tanowa i inne, wyniosły około 1.500 mil. złotych, razem więc około 4.500 mil. złotych. Rzecz-nie obciążenie budżetu państwo-wego z tytułu spłat tych zadłu-żeń niedługo będzie wynosiło 50 mil. dolarów. Jasna rzecz, że na spłatę tych ciężarów trzeba mieć dużo wycieczek zasobów pieniężnych, czego my, nie mamy, gdyż społeczeństwo jest biedne, a kapitalizacja węgierka nie postępuje w dostatecznym stopniu. Jedynym bodź-cem więc rozumem wyliczając ją, jest konieczność kapitalizacji węgierki, zaciąganie nowych kredytów, ale takiej opozycji wycieczek od poprzednich. Ostatnia pożyczka kosztowała nas be-dzie 9,37 proc. rocznie, wobec 9,45 proc. kosztów pożyczki sta-bilizacyjnej i 9,44 proc. pożyczki zapalczej. Chodzi tu tylko o zachowanie jednego wa-żaku, mianowicie, by nowy kredyt, użyty był racjonalnie.

A czy może być bardziej ra-cjonalne użycie kredytu w dobie obecnej, jak budowa linii kolej-owej, ułatwiająca zbytni natu-ralny bogactw kraju i umożli-wiająca im kontynuację na ry-nku zagranicznych? Skoro dzie-łamy kryzys gospodarczy, jest przedewszystkiem kryzysem zdy-łajacym do ułtwierzenia zbytu, nie tylko udrażniając sytuację obec-ną, ale równocześnie są zapo-bieganiem ostróżki następnych kryzysów.

Magistrat Śląsk—Gdynia roz-poczęto budowę w 1925 roku. Koszt budowy miał wynosić oko-ło 276 mil. złotych, przy 11-letnim okresie. Do roku 1931 wy-ważono na budowę z sum budowlanych około 130 mil. złotych i z grubszą wyliczono dwa końcowe odcinki, na których właśnie z o zdolności prze-prowadzić II parę pociągów na do-bę. Przy zupełnym wykończe-

niu całej linii, zdolność prze-pustowa miała wynosić 24 pociągów do doby, co jednak nie byłoby dostatecznym, by ta nieprzerwanie linia przewieźć cały transport aszowego węgla do portów bałtyckich. Procz tego, przy obecnej sytuacji i gospodarstwa politycznego, rząd nie mógłby wyde-ktować z normalnych budżetów sumy przeszło 140 mil. zł. potrze-bnej na wykończenie linii w ciągu 2—3 lat, tylko co naj-mniej w ciągu 5—6 lat.

Otóż Spółka francusko-polska, na mocy zawartej umowy, winna wybudować dwutorową linię i oddać ją do eksploatacji z końcem roku 1933-go, przy-czem przewidywany koszt bu-dowy ma wynosić około 360 mil. złotych. Zdolność przepus-towa linii, przy dwóch torach i odpowiedniej robotowatności, w słow i stacji kolejowych, wynie-sie 72 pociągów na dobę, a w zupełności wystarczy do odtransportowania nietylko całego węgla, ale i górnolaskich wyrobów hutniczych, przy naj-

bardziej wzmożonej produkcji. Dalej, prócz głównej linii, spół-ka zobowiązała się wybudować boczną linię Czeszochowa—Śmie-kowice, która da ujście do Bał-tyku węgłowi z zagłębi Dąbrow-skiego i Krakowskiego, i wybu-dować od stacji Karzinsko-bocz-nej w stronę Łodzi i Kalisza, która skróci przebieg węgla górnolaskiego o 100 km. Będzie to więc pierwsza ma-gistrala kolejowa, wybudowana pod kątem widzenia interesów gospodarczych Państwa, gdyż wszystkie dotychczasowe były budowane przez zaborców pod kątem widzenia ich interesów, czy to gospodarczych, czy stra-tegicznych. To też wpływ jej na nasze życie gospodarcze będzie bardzo duży. Trasa kolei przez to-więżone jest linie i wyność wykończenia i zagłębi Katowickiego 552 km. i skróci się o 100 km. co przecież będzie mia-ło pierwszorzędne znaczenie nie tylko dla naszego węgla, ale również dla wyrobów hutniczych i innych artykułów eksportowych

z południowo-zachodniej części Kraju, gdyż przez obniżenie kosztów transportu, wydatki się podnieśli ich zdolność konkuren-cyjności na rynkach zagranicz-nych. Nie miałoby to jednak wpływu na obniżenie wartości rudy żelaznej i stali, masowo im-portowanych dla górnolaskiego przemysłu hutniczego, przez Gdynię i Gdańsk. Północna część tej linii, omijając terytorjum woloego miast Gdańsk, wychodził będzie bezpośrednio do Gdyni, co nie tylko ułtwor-ził nas może od wszelkiego rozrzu-ku sytyku Gdańska, ale i zna-komicie przyspieszy się do dal-szego rozwoju Gdyni.

Oddanie tej linii do budowy i eksploatacji Spółce będzie miało więc pierwszorzędne zna-czenie. Przedewszystkiem termin wykończenia linii przyspieszony będzie o 3—4 lata, i już jesie-niu tego roku ma być otwarty przewoźniczy ruch na całej linii w ilości II par pociągów na dobę. Nastąpi, po ukon-

Z uzyskanych z pierwszej, te-gorocznej, transzy pożyczki w sumie 130 mil. złotych (400 mil. franków), około 100 mil. zł. użytych zostanie w ciągu bieżącego sezonu budowlanego. Roboty będą prowadzone bardzo intensywnie, i przy budowie linii załad zatrudnieni nie tylko całe rezerwy bezrobotnych, ale i szereg był szelazny i fabryk, gdyż nie tylko wszelkiego ro-żadzu materiały niezbędne do budowy i wywierzenia, stali, urządzeń technicznych, ale i ca-ły labor kolejowy, a więc para-wozy, wagony motorowe, oso-

bowe, węgierski wagony towaro-we etc. spółka wina zakupić w polskiej wytwórniach. Reszta pierwszej transzy pożycz-ki, około 30 mil. zł. pozostawie na będzie, aby z początkiem przyszłorocznego sezonu rozpo-cząć roboty, nie czekając, aż nadejdzie druga transza, której realizacja ma nastąpić w maju 1932. Dalej, oddanie Spółce linii do budowy zważy około 140 mil. zł., które musiałoby być wyło-żone przez Stab Państwa na dokończenie budowy w ciągu najbliższych lat, i to wplynie dodatnio na budżety państwo-we roku bieżącego i lat następ-nych. Następnie Rząd w osobie Ministra Komunikacji zwróci za-ważenie na R. bud. i na nastę-pujący rok, a to w celu za-żądania przemysłu i niedo-pięcia do zwiększenia bezro-bocia. Dział to opada, gdyż za-mówienia na labor, stany, kon-strukcje mostowe etc., jakie Spółka będzie musiała naszymu przemysłowi poczynić, zwołnia Rząd od tego obowiązku. Za-mówienia te obliczane są na około 100 milionów złotych.

Ponadto Spółka wina wpła-cić do Skarbu Państwa 90 mil-ijonów franków, z czego 65 mil. w ciągu roku bieżącego, tytułem zwrotu kosztów badań, sportażenia projektów budowy i innych czynności przygotowaw-czych, i opłacać roczny czynsz w kwotę 12 milionów.

Termin eksploatacji podług umowy, trwać ma do 31 grud-nia 1975 r., jednak po upływie lat 20 od zawarcia umowy. Rządowi przysługują prawo wczesniejszego wykupu kolei z eksploatacji Spółki.

Po ekspirowaniu umowy, lub przedterminowo, przewidzia-niem umową jej rozwiązanie, cały majątek kolejowy przecho-dzi na własność Państwa, bez jakiegokolwiek opłaty. Po ukon-czeniu terminu eksploatacji, Spółka będzie musiała zostawić Rządowi polskiemu 25 mil. fr. kapitału obrotowego dla kolei.

Władze Spółki, która jest spółką akcyjną, ukonstytuowane są w ten sposób, że w Radzie 815 miejsc mają Francuzi i 714 Polacy. W Zarządzie Francuzi i Polacy mają miejsce po połowie, po 4, jednak przewodniczącym Zarządu jest francuz.

Cyły personel kolejowy nowej kolei, aczkolwiek przyjmowany i zwalniany będzie przez Spół-ke, to jednak podlegać będzie naszemu Ministerstwu Komunikacji, gdyż na wniosek Ministra Spółka będzie musiała zwolnić każdego pracownika kolei, nie wyjąwszy naczelnego dyrektora. Umowa przymusza, że cały personel musi składać z obywateli polskich, że wyjątkiem kilku osób przelajemy.

Jednym z najpoważniejszych zarzutów opozycji przedkwo-umowa jest, że Rząd zgwa-rentował Spółce minimum do-chodu z nowej kolei. Istotnie Rząd zagwarantował Spółce 6 proc. dochodu rocznego. Ale jest to zupełnie zrozumiałe, skoro Rząd pozostał w swoim reku przy pożyczce. Jeżeli bo-wiem, dla względów polityki gospodarczej, Rząd kiedykol-wiek uzna za wskazane zasto-sować tak niskie taryfy przewo-żowe, że kolej nie będzie da-wała chwiloowo, czy przez pe-wien czas, dochodu, to Spółka nie może ponieść strat z racji polityki Rządu polskiego, i wy-musiłaby sobie gwarancję 6 proc. dochodu rocznego.

Wreszcie, jeśli zwyczaj, że po-dany na wzięty koszt pożyczki w wysokości 9,37 proc. rocznie składa się z 6 proc. samego oprocentowania, a 2,47 proc. kosztów samej pożyczki, jak po-datk francuskiej, koszt emalii obligacji, amortyzacja różnicy kursowej, prowizja etc., i z 0,90 dodatkowych kosztów, jakie zwią-za się z tem, że kolej będzie w obecnej eksploatacji, a nie we własnym zarządzie, to przynęca należy, że pożyczka ta faktycznie należy do rządu najtja-szych, jak w ostatnich czasach zostały zrealizowane na rynkach międzynarodowych.

Przewodniczącym komitetu o-brano pana doktora Kozubow-skiego.

Genadjusz Szymonowski.

Przedewszystkiem należy, że niepo-dzielnie drogi kosztowała kraj. Zadłużenie państwa, z tytułu ciężarów sukcesyjnych, i inne ciężary z rozrachunków między-narodowych, a także dług, za-ciążający na wojnę bolszewicka, wyniosły przeszło 3.000 milio-nów złotych. Długi zaciągane na odbudowę gospodarki narodo-wej, a więc pożyczki stabiliza-cyjne, Dillonowska, włoska ty-tanowa i inne, wyniosły około 1.500 mil. złotych, razem więc około 4.500 mil. złotych. Rzecz-nie obciążenie budżetu państwo-wego z tytułu spłat tych zadłu-żeń niedługo będzie wynosiło 50 mil. dolarów. Jasna rzecz, że na spłatę tych ciężarów trzeba mieć dużo wycieczek zasobów pieniężnych, czego my, nie mamy, gdyż społeczeństwo jest biedne, a kapitalizacja węgierka nie postępuje w dostatecznym stopniu. Jedynym bodź-cem więc rozumem wyliczając ją, jest konieczność kapitalizacji węgierki, zaciąganie nowych kredytów, ale takiej opozycji wycieczek od poprzednich. Ostatnia pożyczka kosztowała nas be-dzie 9,37 proc. rocznie, wobec 9,45 proc. kosztów pożyczki sta-bilizacyjnej i 9,44 proc. pożyczki zapalczej. Chodzi tu tylko o zachowanie jednego wa-żaku, mianowicie, by nowy kredyt, użyty był racjonalnie.

A czy może być bardziej ra-cjonalne użycie kredytu w dobie obecnej, jak budowa linii kolej-owej, ułatwiająca zbytni natu-ralny bogactw kraju i umożli-wiająca im kontynuację na ry-nku zagranicznych? Skoro dzie-łamy kryzys gospodarczy, jest przedewszystkiem kryzysem zdy-łajacym do ułtwierzenia zbytu, nie tylko udrażniając sytuację obec-ną, ale równocześnie są zapo-bieganiem ostróżki następnych kryzysów.

Magistrat Śląsk—Gdynia roz-poczęto budowę w 1925 roku. Koszt budowy miał wynosić oko-ło 276 mil. złotych, przy 11-letnim okresie. Do roku 1931 wy-ważono na budowę z sum budowlanych około 130 mil. złotych i z grubszą wyliczono dwa końcowe odcinki, na których właśnie z o zdolności prze-prowadzić II parę pociągów na do-bę. Przy zupełnym wykończe-

niu całej linii, zdolność prze-pustowa miała wynosić 24 pociągów do doby, co jednak nie byłoby dostatecznym, by ta nieprzerwanie linia przewieźć cały transport aszowego węgla do portów bałtyckich. Procz tego, przy obecnej sytuacji i gospodarstwa politycznego, rząd nie mógłby wyde-ktować z normalnych budżetów sumy przeszło 140 mil. zł. potrze-bnej na wykończenie linii w ciągu 2—3 lat, tylko co naj-mniej w ciągu 5—6 lat.

Otóż Spółka francusko-polska, na mocy zawartej umowy, winna wybudować dwutorową linię i oddać ją do eksploatacji z końcem roku 1933-go, przy-czem przewidywany koszt bu-dowy ma wynosić około 360 mil. złotych. Zdolność przepus-towa linii, przy dwóch torach i odpowiedniej robotowatności, w słow i stacji kolejowych, wynie-sie 72 pociągów na dobę, a w zupełności wystarczy do odtransportowania nietylko całego węgla, ale i górnolaskich wyrobów hutniczych, przy naj-

bardziej wzmożonej produkcji. Dalej, prócz głównej linii, spół-ka zobowiązała się wybudować boczną linię Czeszochowa—Śmie-kowice, która da ujście do Bał-tyku węgłowi z zagłębi Dąbrow-skiego i Krakowskiego, i wybu-dować od stacji Karzinsko-bocz-nej w stronę Łodzi i Kalisza, która skróci przebieg węgla górnolaskiego o 100 km. Będzie to więc pierwsza ma-gistrala kolejowa, wybudowana pod kątem widzenia interesów gospodarczych Państwa, gdyż wszystkie dotychczasowe były budowane przez zaborców pod kątem widzenia ich interesów, czy to gospodarczych, czy stra-tegicznych. To też wpływ jej na nasze życie gospodarcze będzie bardzo duży. Trasa kolei przez to-więżone jest linie i wyność wykończenia i zagłębi Katowickiego 552 km. i skróci się o 100 km. co przecież będzie mia-ło pierwszorzędne znaczenie nie tylko dla naszego węgla, ale również dla wyrobów hutniczych i innych artykułów eksportowych

Przekrój ściany podwójnej. - Wert. ciepła = 100 cm muru.

12 X 12 cm. grub. 23 cm.

25 DO 30% TANIEJ NIŻ Z CEGŁY, ZAS O WIE DROŻEJ, NIŻ Z DRZEWA

KALKULUJE SIĘ OGNIOPORNE, TRWAŁE, SUCHIE, CIEPŁE, ŁATWE I SZYBKE

Budownictwo Heraklitowe Wg. racjonalizowanego syst. szkieletowego

Budownictwo heraklitowe obejmuje budowle: mieszkalnicwe, gospodarcze, przemysłowe, sportowe, publiczne etc. - pęty rowe, jedno i wielopiętrowe - o szkieletach drewnianych, żelaznych lub żelbetonowych.

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO

NA WOJ. WILENSKIE, NOWOGRODZKI, POLESKI I WOLYŃ.

BIURO T.-H. G. PIOTROWSKI WILNO-HOLENBERGIA 2 M. 2

TLGR. CERAMIKA TLFN. 13-96.

Ogłoszenie

Komornik Sądu Powiatowego w Baranowiczach Leon Paderewski zamieszkały w Baranowiczach przy ul. Narutowicza 57 na zasadzie art. 1030 U.P.C. ogłasza, iż w dniu 13 maja 1931 r. o godz. 10 rano w Baranowiczach przy ul. Orzeszkowej Nr. 3 odbędzie się sprzedaż przez licytację ruchomości należących do Kłosa Kładziwa, składających się z mebli i innych przedmiotów i kosztowanych na sumę 930 zł.

Ogłoszenie

Komornik Sądu Powiatowego w Baranowiczach Leon Paderewski zamieszkały w Baranowiczach przy ul. Narutowicza Nr. 57 na zasadzie art. 1030 U.P.C. ogłasza, iż w dniu 11 maja 1931 r. o godz. 10 rano w Baranowiczach na rynku 3-go maja odbędzie się sprzedaż przez licytację ruchomości należących do Magistra m. Baranowiczach, składających się z mebli i kosztowanych na sumę 690 zł.

Ogłoszenie

Komornik Sądu Powiatowego w Baranowiczach Leon Paderewski zamieszkały w Baranowiczach przy ul. Narutowicza Nr. 57 na zasadzie art. 1030 U.P.C. ogłasza, iż w dniu 11 maja 1931 r. o godz. 10 rano w Baranowiczach przy ulicy Szosowej pod Nr. 6 odbędzie się sprzedaż przez licytację ruchomości, należących do Juliana i Hipolita Zambrzyckich, składających się z mebli i innych rzeczy urzędowe domowe, oraz urządzenia mechaniczne, 2-letni samochód do pakowania jajka, sprzątki do robienia śniegu i motora elektrycznego i kosztowanych na sumę 2561 zł.

OBWIESZCZENIE

Komornik Sądu Grodzkiego w Nowogrodzie i rew. zamieszkały w Nowogrodzie przy ulicy 3-go Maja 7 obwieszcza, że na zaspokojenie należności przypadających na rzecz Urzędu Gminy Rubieżewickiej w sumie 2400 zł. kapitałowego długu z proc. i kosztami w dniu 13 października 1931 r. o godz. 10 rano odbędzie się w sali posiedzeń Wydziału Cywilnego Sądu Okręgowego w Nowogrodzie przy ulicy Kordeckiej publiczna sprzedaż przez drogą licytację nieruchomości ziemskiej, położonej we wsi Warakasy, gminy rubieżewickiej pow. stołpeckiego, wojew. nowogrodzkiego, należącej do dłużnika Józefa Pleśzawskiego, składającej się z 9 pól działek różnego użytku gruntu w 9 uroczyskach, oraz zabudowań drewnianych, a mianowicie: domu mieszkalnego krytego gontem, siodły krytej częściowo gontem częściowo słomą i połowy chłamu krytego słomą, szczegółowo wskazanej w opisie w dniu 20 czerwca 1930 r. sporządzonym.

Przyproszenie wojskowe kobiet

Ostatnio odbył się w Warszawie IV-ty Walny Zjazd Organizacji Przyproszenia Wojskowego Kobiet. W całej Polsce wzburzył on duże zainteresowanie, gdyż sama organizacja wzniosła się do rangi państwowej, a nie do zwykłego stowarzyszenia. W ciągu dwóch lat ilość ich lokalnych wódek dwukrotnie. Największe ilości ich przypada na okręgi: łowicki, przemyski, poznański i warszawski. Również w innych okręgach ilość ich, zwłaszcza na Kresach, powiększyła się w ostatnich roku znacznie, co świadczy o coraz większym zainteresowaniu pracą przyproszenia Kobiet do służby obronnej kraju. Tembardziej nie brak jeszcze

ROZMAITOCI

Romansy wszechświata. Według dociekań jednego z czołowych współczesnych astronomów, W. de Sittera, dyrektora obserwatorium Leyden, kosmos nie jest bynajmniej nieskończony, lecz posiada pewne określone, jakkolwiek bardzo odległe granice. Jest on w ten sposób skończony, gdyż do przestępowania i rozciągania się sobą związanych. Zbiorkowiska te stanowiące jednostki składowe kosmosu, nazwane ze względu na ich charakter "wszechświatami wyspiarnymi". Są one od siebie oddzielone ogromnymi pustkami przestrzennymi. Owe matwie pustynie kosmiczne, rozciągające się między jedną taką wyspą na oceanie bezkiesiu a sąsiadną, wyznacza przeciętnie 1 milion lat świetlna (t) odległość jaką światło pokonuje będąc z szybkością 300 tysięcy kilometrów na sekundę w ciągu jednego miliona lat. Każda więc taka wyspa to odrębny wszechświat. Astronomowie zbiorowiska obecnie już około 1 miliona takich wszechświatów. Z dociekań Sittera wynika, że kosmos jako całość, posiada ogromnie istotną liczbę światła - 2 miliardów lat świetlna średnicy. Objętość jego wynosi osiem miliardów sześciennych lat świetlna. A że na każdy sześcienną przestrzeń kosmosu występuje 1 miliona światła przypada średnio jeden wszechświat, przeto ilość wszechświatów w kosmosie wynosi około 8 miliardów. Takie więc byłoby rozmiary oraz konstrukcja kosmosu według rozważań astronoma Sittera.

RADJO-PROGRAM

- WARSZAWA dnia 1411
Niedziela 10 maja
10.15. Nabożeństwo z Wilna.
12.00. Przemówienie p. Prezydenta Rzeczypospolitej.
12.30. Poranek symf.
14.00. Odczyt roln.
14.20. Pieśni ludowe.
14.30. Odczyt.
15.00. Sprawa sądowa i omówienie konwersji.
15.40. Program dla dzieci.
16.10. Skrzynka pocztowa.
16.30. Muzyka z płyt gramofon.
16.40. Odczyt.
16.55. Płyty gramofonowe.
17.05. "Wilhelm i Eliza".
17.25. Feljton.
17.40. Koncerti reprezent.
19.00. Rozmaitości.
19.25. Feljton.
19.40. Program na dz. nast.
19.45. Kom. "Z przedziału".
19.50. Muzyka z płyt gramof.

CHOROBY WĄTROBY - KAMIENIE ŻÓŁCIOWE
CHOROBY PRZEMIANY MATERJI
leczą CHOLEKINAZA
H. NIEMOJEWSKIEGO
Obawy Kamieni Żółciowych:
poczłakowy: Ból w bokach i dołu podsercowym (gdzie schodzą się żebra). Pobolewanie w wątrobie, skłonności do obrzęków, świąk obfity, odbijanie gazami. Gorączka i niesmak w ustach. Wzdęcie i burczenie w kiszce. Bóle i zawrót głowy.
Podczas ataków: w dołku i wątrobie silny ból, który się rozchodzi ku stronie tylniej - w pasie - krzyżu sięga aż do łopatek. Wzdęcie brzucha, rozpadanie się pacierci na kiszce stołcowej. Niechęć wymioty żółta, zimne poty, śliska skóra.
Blizsze szczegóły kuracji w broszurze.
Dr. med. T. NIEMOJEWSKIEGO
Do nabycia w Laboratorium (iz) - chemicznym "CHOLEKINAZA" Warszawa, ul. Nowy Świat 5 - tel. 504-96 (na prowincję wysyła pocztą) oraz w aptekach i składach aptecznych. 426-4
Cena pudełka zł. 2,60.

OBWIESZCZENIE
Komornik Sądu Grodzkiego w Nowogrodzie i rew. zamieszkały w Nowogrodzie przy ulicy 3-go Maja Nr. 7 obwieszcza, że na zaspokojenie należności przypadających na rzecz: S i K firmy Spadkobiercy J. Papiernajstra Browar i Tarak w Lidzie oraz na rzecz: Mejlacha Pukpo w ogólnie sumie 2100 zł. kapitałowego długu z proc. i kosztami w dniu 15 września 1931 r. o godz. 10 rano odbędzie się w sali posiedzeń Wydziału Cywilnego Sądu Okręgowego w Nowogrodzie przy ulicy Kordeckiej publiczna sprzedaż przez licytację nieruchomości ziemskiej, położonej w m. Stópcach przy Placu Koscielnym pod Nr. 28 pow. stołpeckiego, wojew. nowogrodzkiego, należącej do dłużnika Arona Hienberga, składającej się z placu siedzielnego o powierzchni 660 mtr. kw., oraz domu murowanego z cegły, krytego gontem partowego, o 4 pokojach, szczegółowo wskazanej w opisie w dniu 3 lutego 1931 roku sporządzonym.

OBWIESZCZENIE
Komornik Sądu Grodzkiego w Nowogrodzie i rew. Stanisław Hładki zamieszkały w Nowogrodzie przy ulicy 3-go Maja 7 obwieszcza, że na zaspokojenie należności, przypadających na rzecz: Mowszy Lewina w sumie 224 zł. długu z proc. i kosztami i na rzecz: Mowszy Stefczyka w Łubczy 620 zł. długu z proc. i kosztami w dniu 16 czerwca 1931 r. o godz. 10 rano odbędzie się w sali posiedzeń Wydziału Cywilnego Sądu Okręgowego w Nowogrodzie przy ulicy Kordeckiej publiczna sprzedaż przez licytację nieruchomości ziemskiej, położonej we wsi Kuchliki, gminy Lubieszki, pow. i wojew. nowogrodzkiego, należącej do dłużnika Bazyliego Kapłana, składającej się z 2 pól siedzielnymi (miejscowej) ziemi ornej w jednym kawałku, szczegółowo wskazanej w opisie w dn 29 stycznia 1931 r. sporządzonym.

- Wtorek 12 maja
11.40. Przegląd prasy kraj. P.A.T.
11.58. Sygnal czasu z Warsz.
12.10. Płyty gram.
12.30. Płyty gram.
14.15. Kom. gospodarczy.
14.35. "Chwilka łobuzia".
15.30. Odczyt dla maturzystów.
16.10. Kom. dla tegulugi i rybaków.
16.15. Program dla dzieci.
16.35. Muzyka z płyt gramof.
17.15. Odczyt.
17.45. Koncert z Łowca.
18.45. Rozmaitości.
19.10. Skrzynka poczt. roln.
19.25. Płyty gramof.
19.35. Program na dz. nast.
19.40. Pras. dziennik. radiowy.
19.55. Płyty gramof.
20.00. Agencja buchaltera.
20.15. Odczyt.
20.30. Tr. koncertu.
22.00. Feljton.
22.15. Koncert z płyt gramof.
22.50. Kom. mełsołr., polic., sport.
23.00. Muzyka tan.

DZWIKOWE KINO
"POGON"
w Nowogrodzie

DZIŚ I DNIA NASTĘPNYCH
Demonstrowany przy otwarciu pierwszego w Warszawie dzwinkowego kina "Splendit" p.t.
"Spiewający błazen"
W roli tytułowej: Bożyszcze tłumów obu półkul, śpiewak o akamitym głosie "Al Jolson Sonny Boy" słynna piosenka wyk. przez Al Jolsona
Wkrótce
"Zaklęta rzeka"
Betty Compton Rychard Barthelmes

KINO-TEATR
MIEJSKI
w Nowogrodzie

Dziś wielka premiera!
Największy film świata. Film który poruszył miliony widzów p.t.
"KARJERA CHAPLINA"
W roli głównej arcy-mistrz ekranu CHARLIE CHAPLIN
Śmiech to zdrowie. Humor niewyczerpany. Humor to majątek.
Wkrótce: "Wampiry Warszawy"
Dramat salony - z życia Warszawy. Polski Valentino, Igo Sym i Ląbedzka.

Fantazja dziennikarska. Nowożytność w tych dniach w pałacu Charlottenburg w Berlinie wystawa dzieł znanego malarza Raucha, daje sposobność jednemu z korespondentów prasy paryskiej do popamiętania pomyłki, którą obecnie prasa całego świata wesoło komentuje. Jeden z najpóźniejszych dzienników paryskich donosił ostatnio, że w Berlinie otwarto muzeum połączone z wystawą "pałacy". Dalej opisywano tam oborne wazelki cenne przedmioty, zbierane w ostatnim czasie w nowym warszawskim muzeum, podkreślając zarazem piękność historycznych tabelek popędzających starożytnego i bawiającego poleniowca, zbiegających przez szosę w tym właśnie dniu, o którym korespondent wspominał, wystawę zbiorową dzieł malarza Raucha, zmarłego w r. 1856, a którego dzieła cieszą się wielkim powodzeniem w świecie artystycznym. Jak wspomnieliśmy, nie wiadomo, natomiast otwarto tam wystawę w tym właśnie dniu, o którym korespondent wspominał, wystawę zbiorową dzieł malarza Raucha, zmarłego w r. 1856, a którego dzieła cieszą się wielkim powodzeniem w świecie artystycznym. Jak wspomnieliśmy, nie wiadomo, natomiast otwarto tam wystawę w tym właśnie dniu, o którym korespondent wspominał, wystawę zbiorową dzieł malarza Raucha, zmarłego w r. 1856, a którego dzieła cieszą się wielkim powodzeniem w świecie artystycznym.

Tapicer-dekorator z Wilna pow. Postaw. wiadectwa: i rekomendacje. Zgłoszenie. W. Omiński Nowogrodzki sier. poczt. 78. 431-1

Psy wszelkich ras truszone - niebieskowane, lanchowane, pokojowe, myśliwiec, sportowe, polca światowej sławy firm. "CANISPORT" Kraków skrytka pocztowa 299. Również kupuje i zamienia. Za prospekt dołączyć czekami 50 groszy.

obywateli i jak ciężarnie potrafiły stawiać do pracy w twardej służbie wojskowej! A jednak - jakże często - najlepsze chęci kobiet rozbiły się wówczas o brak należytego wykształcenia. Jak znakoma była ilość wykształconych sanitariuszek, Intendentek, wydawczyń, a nawet pracownic, któreby w biurach, telefonach i t. p. mogły zastąpić pracę mężczyzn. Ten stan zmuszal do promowania wojennego szkolenia kobiet przetrwać często istnienie "zapal" awantur. Ale z życia płynęło doświadczenie: - na przyszłość koniecznym było przygotowanie kobiet na wypadek wojny, - terminują, że w przyszłości wojna przynosiła przedstawicieli będzie już nie jako walka wojska przeciw wojsku, ale jako walka całego narodu przeciwko całemu narodowi. Wystarczy zająć sobie sprawę z faktu, że nawet w perspektywie nowy cywilizm, w

dłużyczasowych wojnach prawiła i eszany - walka gazowa i obrona przeciw-niel. Być może - jest to niepowinno silnieżem pragmatyzm rzesz kobiecych, niż mężczyźni, - że się nie wojny wcale nie dojdzie. Czyż można bardziej pragnąć czegoś, niż tego, aby świat uniknął w przyszłości najstraszliwszego kataklizmu? Przyproszenie Wojskowe Kobiet nie chce bynajmniej paćca ani łamać tej najlepszej części ludzkiej, a może specjalnie kobiecej natury; miłości bliźnich i pokoju między narodami świata. Ale opierając się mocno na rzeczywistości, mówi o wypadku wojny, - która jako najmniejsza jest podłożem wym obowiązkiem obywatelstwa wszystkich.

ci" lub chęci odebrania kółka nie-pracy samarytańskiej w znaczeniu zarówno fizycznym, jak duchowym. Przyproszenie Wojskowe chce tylko do tej właśnie roli przygotować kobiety i ułatwić jej spełnienie. Niezależnie jednak od tej pracy ma organizacja Przyproszenia Kobiet jeszcze inne zadanie, które uważa za słerniej ważne. Chce ono wyehować nowe pokolenie kobiet obywatelek, które wyrastając na trzejdziesiąt lat kobiet polskich o niepodległości na wszystkich niemieckich dniach tenach, byłoby przesiąknięte duchem obywatelstwa, zahartowane wobec trudności i ofiar, wymaganych przez miłość, dopiero rozwijając się państwo o' każdego obywatela. Przyproszenie Kobiet do tej roli nie chce i nie może nieuczynić w nich cech kobiecych, ale przeciwnie, - chce rozwijać w duszach młodych dziewcząt tężyz-

nę i odporność i w ten sposób zwalczyć brak samodzielnosci i nadwrażliwości, które wciąż jeszcze utrudniają kobiecie możliwość pracy i pełnego rozwoju charakteru. To też nie dziwne, że organizacja Przyproszenia Kobiet zwraca się przede wszystkim ku młodemu pokoleniu, obejmując swymi wpływami szkoły powszechne, średnie, ogólnokształcące, zawodowe daleki wyższe zakłady naukowe, szkoły dokształcające oraz młodzież pozastatkową, częściowo robotniczą, organizując wszędzie jednostki oświatowe. Ogólna liczba członkin organizacji, wynosiła dziś około 14 tysięcy. Na wszystkich terenach Polski jest ona - duża, wyłącznie ochotnicza. Wydaje ona pismo - tygodnik o p. t. "Dzie Przyszłości". Dr. Anna Minikowska.