

## Walka z kryzysem

## Węgiel polski

Sprawa polskiego węgla wylądowała w Londynie nie przestając zajmować uwagi prasy angielskiej.

Niewątpliwie ładunek 1600 ton ma znaczenie raczej „symboliczne”. Ilość ta w naszym handlu zagranicznym nie odgrywa żadnej roli. Warto jednak zastanowić się nad sytuacją, panującą obecnie w eksporcie węgla.

Anglicy wywożą węgiel do Gdańska, przdestynacowany tamże na Pomorze. My dostarczamy węgiel już od pół roku do Irlandii, ostatnio dostarczaliśmy partię węgla na Gibraltar i do Londynu.

Na rynkach skandynawskich toczy się zawzięta walka między węglem angielskim i polskim. Zdawało się, że Anglia umocniła tam swoje pozycje, uzyskując 60 — 70 proc. kontyngentów. Okazuje się jednak, że zdobyte te nie są takie pewne. Kraje skandynawskie nie są zadowolone z angielskiego węgla, woła polski tańszy i nie gorszy. Walka konkurencyjna trwa.

W tych warunkach wydaje się rzecz dziwną, dlaczego dotychczas nie doszło do porozumienia? Kto zna stosunki, wie, że winę za ten stan rzeczy ponosi Anglia. Kosztuje ją to znacznie więcej, niż Polskę, gdyż eksportuje ona węgiel, a nie importuje. Nie przesadzmy napewno, twierdząc, że w razie dojdzenia do porozumienia w sprawie eksportu węgla między Anglią i Polską ceny osiągnęłyby przy eksporcie wzrosnąć co najmniej o 50 procent, a może i o 100 procent.

W tych warunkach brak porozumienia przy eksporcie węgla jest dowodem krótkowzroczności angielskiego przemysłu węglowego, który ludzi się wciąga, że zdoła nas usunąć z rynków skandynawskich.

Jak fałszywe są te nadzieje, zrozumieć łatwo. Wszak możemy nawet zrezygnować na rok, dwa czy trzy z eksportu węgla do tych krajów, a mimo to potencjalna możliwości naszego wywozu psuć będzie kalkulację eksportową Anglii.

W. Z.

## Handel kompensacyjny

Związek Iz Przemysłowo-Handlowych przedłożył zainteresowanym czynnikom projekt reorganizacji handlu kompensacyjnego. Projekt Związku Iz przewiduje oddanie pośrednictwa w transakcjach kompensacyjnych Polskemu Towarzystwu Handlu Kompensacyjnego, które objęłoby również funkcje powiernicze. Równocześnie ma być powołana Rada handlu kompensacyjnego, oraz delegatura Związku Iz Przemysłowo-Handlowych, której celem byłoby kontrolowanie czynności Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego.

## William Locke

## Chwalcy bałwanów

Przekład L. Ciechanowieckiej

— Bydło! Bydło! Tchórzliwe bydło! Gerard zatrzymał kuce. Stały drżące, okryte pianą, robiąc bokami. Zanim zdolał przemówić do Minny, wysiadła z powozu.

— Nie zostanę z tobą ani chwili dłużej. Wracam piechotą do domu: choćbym miała umrzeć.

Mówiąc to, potknęła się na śliskim stopniu i runęła na ziemię.

— Zdaje się, że wykreciłam sobie nogę — rzekła ponuro. Była blada z bólu i irytacji. Kapek szczyprzył się jej na głowie, a jedna z rękawiczek pękła na dłoni. Złoty kostium pokryty był kurzem.

Gerard zaczął niezręcznie oczyszczać jej spódnice, ale Minna wyrwała mu ją z rąk.

— Proszę mnie nie dotykać — rzekła gniewnie. Stała wtedy naprzeciwko niej i, wsunawszy ręce w kieszenie, roześmiała się obelżywie.

— Bardzo mi przykro, ale jeżeli pani istotnie wykreciła sobie nogę, to muszę okazać pomoc. Nie może pani zostać tutaj, na drodze.

— Wolę zostać — szepnęła. — Proszę mnie zostawić w spokoju... Wróć do domu sama.

Spróbowała poruszyć zbolalą nogą i oprzeć się na niej całym ciężarem. Nagle wydała mimowolny okrzyk i zachwiała się. Byłaby upadła, gdyby nie to, że Gerard ujął ją pod ramię.

— Zdaje się, że będzie pani musiała pozostać pod moją opieką — zauważył kpiąco.

## Czołgi — najlepsze na „polskie drogi”

## Interesiki autobusowo-koncesyjne

Wczoraj odbyła się konferencja prasowa w Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P., w czasie której dano wyraz obawom przed wprowadzeniem w życie już wkrótce, bowiem 18 kwietnia b. r., systemu koncesyjnego w komunikacji autobusowej.

System koncesyjny, o ironio losu, zaproponował władzom sam Związek, lecz nie przypuszczał, by udzielanie koncesyj miało być tak przeprowadzane, jak obecnie, gdy nie jest brana pod uwagę ani fachowość przedsiębiorcy, ani dobro społeczeństwa, co podrywa i niszczy dotychczasowe placówki.

Sprawa komunikacji autobusowej traktowana jest u nas w Polsce w sposób dość oryginalny. Mimo fatalnego stanu dróg naszych, a skutkiem tego niesłychanie szybkiego niszczenia wozów, mimo cen samochodów o 100 proc. wyższych, niż na Zachodzie, przedsiębiorstwa autobusowe niedość, że nie są subsydiowane, ani przez Ministerstwo Komunikacji (jak jest we Francji), ani przez zainteresowane gminy, lecz uważane są za źródła dochodów, wyliczając się ostatnio soki z przedsiębiorstw, a w tym stanie rzeczy trudno wymagać, by ci przedsiębiorcy znaleźli jeszcze środki na remontację taboru.

Przedsiębiorstwa, obsługujące Kresy Wschodnie, są w tym jeszcze dodatkowo gorszym położeniu, że pracują sezonowo, przez pół roku przejeżdżają, bo tylko wtedy stan dróg pozwala na jaką taką komunikację. Jeśli mówi się o typie samochodu najbardziej przystosowanego do naszych warunków drogowych, to bez-

względnie będzie to... Kegress-czołg. Ale żarty na bok, niemniej jednak nie możemy myśleć o wygodnych, dużych maszynach, gdyż stan dróg na to nie pozwala. Może to pozornie dziwnie brzmi, bo coż ma droga do ciężaru wozu? A tymczasem tak jest, choć nie zdajemy sobie sprawy z niebezpieczeństwa, na jakie się narażamy, wygodnym Saurerem o nośności 5,7 czy 12 ton, przejeżdżając przez jeden z wielu mostków drogowych, których dopuszczalne obciążenie wynosi 3 tonny.

Dziwne historie dzieją się u nas z benzyną. Można by sądzić, że jesteśmy w tym szczęśliwym położeniu, że nasze skarby naturalnie pozwalają na produkcję benzyny, a tymczasem benzyna, ta sama, którą eksportujemy po 10 gr. za litr, u nas kosztuje średnio 70 gr.

Czyż można w tych warunkach myśleć o zdemokratyzowaniu samochodu? Warunki, w jakich pracują przedsiębiorstwa samochodowe, są bardzo ciężkie, zyski minimalne, a że taka komunikacja jeszcze istnieje, przypisać to należy przede wszystkim temu, że olbrzymia większość przedsiębiorców — to szczerzy, przywiązani do swego fachu, do swych maszyn.

Alc co z nimi będzie po dniu 18 kwietnia?

A teraz nieco pikanteryj „komunikacyjnych”.

## Historia linii

## Tomaszów — Łódź

Uzyskała ją spółka, doradzącą zawiązaną, o kapitale 400.000 zł., na czele której stoją pp. Martini i Toloczko (b. Min. Kom.). Wzajemnie otrzymując koncesję, spółka ta zob-

owiązuje się do wybudowania drogi pasowej na tym odcinku, ale... za pożyczoną od Funduszu Pracy sumę zł. 2 i pół miliona.

Fundusz Pracy oczywiście nie może lekkożylnie szafować groszem publicznym, więc zabezpiecza pożyczkę na... koncesji.

Przyjrzyjmy się teraz bliżej kalkulacji tego nowego przedsiębiorstwa komunikacyjno-budowlanego. Zysk na robotach drogowych, jak informowano nas, wynosi około 25 proc., a zatem spółka zarabia w tak łatwy sposób około 650 tys. zł. O spłatach pożyczki mowy być nie może, bo z czego płacić, gdy uwzględnić konieczność spłaty nowego taboru? Cóż więc spółka uczyni? Najprościej w świecie: po roku zrezygnuje z koncesji i zarobi na czysto 250 tysięcy (650 minus 400).

Okazuje się, że są jeszcze możliwości łatwego zarobku w Polsce...

## Apteka subwencjonuje linię autobusową

Dzieje się to w promieniu 50 km. od stolicy. „Wielka” linia autobusowa Stanisławów — Mińsk Mazowiecki, na której frekwencja jest, jak łatwo się domyślić, kolosalna: 8 — 10 podróży w ciągu dnia. Ale linia istnieje, postawił to sobie bowiem za punkt honoru aptekarz stanisławowski, którego własnością jest linia. Nie to, że zysków żadnych nie ma, lecz posiadanie własnej linii komunikacyjnej jest jego chlubą. Ktoś mógł przewidzieć, że i jego przedsiębiorstwo potraktują władze na równi z innymi przedsiębiorstwami tego typu o większej frekwencji, obłożą wszelakimi podatkami, na które autobus zapracować nie mógł. Przyszła konieczność, by zyskami z ap-

teki łączyć straty linii komunikacyjnej, lecz po pewnym czasie znużyło się to aptekarzowi, czy też apteka nie dawała tak dużych zysków, doświadczył wstawił do garażu, przerywając dotychczasową komunikację.

## Jak trasować linię autobusową

Fakt, który miał miejsce w Poznaniu, gdy zwrócono się do władz o koncesję. Władze, po stwierdzeniu, że projektowana linia przebiegała w dwóch miejscach z torem kolei, dały do wyboru albo poprawienie trasy lasem (zamieszkałym licznie przez zwierzynę wszelaką) lub też uruchomienie linii w dwóch odcinkach: do miejsca pierwszego przecięcia z torem kolei, gdzie pasażer autobusowi musiałby wsiąść do pociągu, przejechać 80 km. kolejną, a następnie znów przesiąść się do autobusu przy drugim przecięciu trasy. W ten sposób na odcinku 80 km. pasażer trzykrotnie przesiadałby się. W sprawie tej koncesji porozumienia nie osiągnięto.

## Uregulowanie opłat w porcie gdyńskim

Na posiedzeniu Rady Ministrów przyjęty został projekt ustawy o morskich opłatach portowych. Ustawa ta będzie miała na celu stworzenie dla Gdyni warunków rozwoju i eksploatacji, podobnych do istniejących w portach zagranicznych.

Port gdyński jest jednym z nielicznych portów europejskich, posiadających administrację państwową. Ta forma zarządu spowodowała, że dotychczas obowiązująca ustawa o opłatach portowych z dn. 25 lipca 1924 r. nie tylko określiła kategorie opłat, ale również ustaliła ich wysokość, zasady pobierania i ścisłe wypadki zwalniania.

Minister Przemysłu i Handlu wprowadził uzyskał prawo zmieniać taryfy, lecz tylko co do wysokości stawek bez możliwości stosowania ulg lub zwolnień, w zależności od wypadków gospodarczej konieczności. Procedura ustalania opłat, wymagająca porozumienia z Ministrem Skarbu i zastosowania formy rozporządzeń, publikowanych w Dzienniku Ustaw, utrudnia racjonalną politykę taryfową.

## Grunty za zaległe podatki. Reguła i wyjątki

Ogłoszono rozporządzenie wykonawcze do ustawy o przejmowaniu na własność państwa gruntów za zaległości podatkowe. Rozporządzenie postanawia, że grunty za należności te przejmowane będą, jeżeli egzekucja majątku ruchomego dłużnika nie dała pozytywnych wyników, oraz jeżeli dłużnik nie zapłacił dwóch kolejnych rat przypadających na niego według rozłożenia długu

## W KILKU WERSZACH

## KONTROLA DZIAŁALNOŚCI CECHÓW

ma być przeprowadzona w najbliższym czasie na terenie Warszawy. Władze administracyjne sprawdzą będą księgi, kasowości, protokoły zebran, zarządów i t. p.

## KARTEL FABRYK MEBLI GIĘTYCH

ma być niedługo zorganizowany. Podobno głównym celem utworzenia krajowego kartelu fabryk mebli giętych ma być uregulowanie eksportu i zawiązanie porozumienia międzynarodowego w przemyśle mebli giętych w Czechosłowacji, Jugosławii, Rumunii i na Węgrzech.

## ZWIĄZEK ROLNIKÓW Z WYŻSZYM WYKSZTAŁCENIEM

organizuje w czwartek dn. 25 stycznia b. r. o godz. 5 popołudniu w Łokalu Ziemianek w Warszawie (Marszałkowska 149, II p.) zebranie dyskusyjne Oddziału Warszawskiego. Na porządku dziennym dwa referaty: p. Marjana Rapackiego na temat „Nowelizacja ustawy o spółdzielczości i jej społeczno-gospodarcze znaczenie” i p. Zygmunta Chrzanińskiego na temat „Zagadnienie stabilizacji cen zbóż”.

Mniej chorych w „ubezpieczalniach”  
Jak się pobiera opłaty?

Wczoraj rozpoczęło się pobieranie opłat za wizyty u lekarzy w Ubezpieczalniach Społecznych. Opłaty te wynoszą 20 gr. za wizytę u lekarza, lub też wizytę lekarza w domu, 10 gr. za lekarstwo, za specyfik 20 gr., a za zabieg leczniczy 30 gr.

Jak nas poinformowano w Ubezpieczalniach Społecznych wyjątki, w których nie pobiera się opłat za wizytę lekarza i za lekarstwo, są tak liczne, że przypuszczalnie obejmą około 50 procent wypadków. Zresztą rozpiętość między opłatą za leczenie w Ubezpieczalni i u lekarzy prywatnych jest tak wielka, że, zdaniem Ubezpieczalni nie powinno to wpłynąć wyraźnie na frekwencję.

A jednak okazało się, że wielu ludzi odstrasza 20-groszowa opłata. Frekwencja w Ubezpieczalniach zmniejszyła się o 20 — 30 proc. Jak to będzie miało następstwa dla zdrowotności członków w Ubezpieczalni Społecznej — pokaże przyszłość.

Ubezpieczalnia Społeczna wprowadziła oryginalny system pobierania opłat za leczenie. Mianowicie lekarz wezwany do chorego robi adnotację na receptce, że należy pobrać za lekarstwo i wizytę.

Czy właścicielom domów  
Wolno pobierać odstępne

Od jednego z Czytelników — właścicieli domów, otrzymaliśmy poniższe uwagi:

W 13 numerze ABC z dnia 14 stycznia 1934 r. w artykule p. t. „Aktualna nieaktualność”, Prof. S. G. wysuwa twierdzenie, że pobieranie odstępnych za lokale jest czynem niemoralnym i nawet karalnym.

Z takim postawieniem sprawy zgadzamy się zupełnie. Nie możemy się jednak zgodzić z rozważaniem kwalifikacji tego czynu, jaką przeprowadza prof. S.

Podobny system stosowany jest przy wizytach w ambulatoriach Kasy Chorych. Niewiadomo tylko, co się będzie robiło, gdy lekarz nie przepisze żadnego lekarstwa?

G., uzależniając ją od osoby, która pobrała odstępne. A mianowicie Prof. S. G. twierdzi, że pobranie odstępnych przez lokatora „może być jeszcze wytłumaczone tym czy innym względem...”, natomiast surowo potępia pobieranie odstępnych przez właściciela domu.

Przedewszystkiem musimy zaznaczyć, że Ustawa o Ochr. Lok. nie uzależnia zakazu pobierania odstępnych tylko w stosunku do właściciela domu. Pobieranie odstępnych wogóle jest przez nią zabronione.

sejour du Soleil”. Przed domem, pod ażurowym dachem, pokrytym dzikim winem stały sosnowe stołki i stoły. Pusto tutaj było, tylko kilka kur przechadzało się po podwórku i chuda koza. W cieniu altany siedziała „patronne” i męła kawę.

Tragarze postawili Minnę na ziemi. Wsparła się na jednej tylko nodze, podnosząc drugą jak ptak. Na widok kulejącej damy patronne zerwała się z krzesła i podbiegła naprzeciw gości.

— Potrzebuję pokoju, na godzinę, albo dwie — rzekła Minna. — Muszę odpocząć, zanim przyślą po mnie powóz z Nicei. Ten pan mi go sprowadzi.

Patronne włożyła się do wnętrza domu, a Minna spojrzała przeciągle na Gerarda i rzekła:

— Nie potrzebuję pan czekać.

— Chciałbym się upewnić, że pani tu będzie wygodnie — odrzekł, usadawiając się na nieheblowanej ławie.

Po chwili w drzwiach ukazała się gospodyni. — Pokój jest gotowy i czeka na Madame. — Kruczolosi wieśniacy dźwignęli znowu złotą damę i zanieśli do domu, skąd wyszli po dłuższej chwili. Gerard skinął im lekko głową gdy zaczęli się gubić w podziękowaniach i unosić nad wspaniałomyślnością Monsieur et Madame. Był wściekły na Minnę. Przemierzał więc podwórko wielkimi krokami, mrucząc przekleństwa. Powinien był prosto chwycić ją w objęcia, gwałtem usadowić w powoziku i zawiązać do Nicei. Kłął siebie w duchu, że uległ jej niemądremu kaprysowi. No, ale teraz pogada z nią przed odjazdem i postara się wyperswadować jej, że powinna dać pokój całej tej komedii. Idiotka. Cała Riviera przeżywa ją lekceważąc królową Sabą, a ta awanturę się o parę pocałunków. Na twarzy Gerarda wykwitł ironiczny uśmiech. Swoją drogą czuł lekki wyrzut sumienia, że nie okazał jej dość współczucia. (C. d. n.).

## Dziś na giełdzie

Waluty: Dolar 5.52; frank francuski 34.86; frank szwajcarski 171.80; funt szterling 27.75; marka niemiecka 210; szyling austriacki 98; korona czeska 25.25.

Monety: Dolar złoty 8.97; rubel złoty 4.64.

Dewizy: Berlin 210.75; Belgia 123.90; Gdansk 172.90; Holandia 357.55; Londyn 27.80; Nowy Jork 5.54; Nowy Jork (kabel) 5.56; Paryż 34.89; Praga 26.57; Sztokholm 143.50; Szwajcaria 172.22; Włochy 46.67.

Papiery procentowe: 3 proc. Poż. Budowlana 41; 4 proc. Poż. Dolarowa 51.50; 4 proc. Poż. Inwestycyjna 106.50; 5 proc. Poż. Konwersyjna 54.50; 5 proc. Poż. Kolejowa 51; 6 proc. Poż. Dolarowa 62; 8 proc. Poż. Julionowska 73.25; 7 proc. Poż. Stabilizacyjna 57.50; 7 proc. Poż. Dolarowa 54.25; 7 proc. Poż. Śląska 54.50; 4,5 proc. Listy Zast. Ziemskie 50; 7 proc. Listy Zast. Ziem. Dolar 40.50; 4,5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 57.50; 5 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 64; 8 proc. Listy Zast. m. Warszawy 54; 6 proc. Obligacje m. Warszawy VI em. 50.50.

Akcje: Bank Polski 84; Lipol 10.80; Starachowice 10.25; Warsz. Tow. Akc. Fabr. Cukru 18; Ostrowiec 20.50; Modrzewów 3; Haberbusch 39.50.