

Warszawa—Kraków kolejną w... 2 godz. 30 minut

Przewrót w kolejnictwie?

Pociągi o szybkości 190 klm. na godzinę

W kolejnictwie zanoszą się na wielki przewrót. W Stanach Zjednoczonych wkrótce uruchomiony zostanie pierwszy pociąg aerodynamiczny między Chicago a San Francisco.

Co to jest pociąg aerodynamiczny? Po prostu — nie nowego, tylko zespolenie wielu ulepszeń, które doprowadza do rewelacyjnych rezultatów.

Parowóz zastąpiony jest wagonem motorowym o motorach Diesla. Oczywiście wagon taki ma zupełnie inną kształt od parowozu. Jego linie „aerodynamiczne”, to jest przystosowane do jaknajkorzystniejszego przeciwdziałania oporowi powietrza, dają nazwę nowemu pociągowi.

Cały pociąg wraz z wagonem motorowym zbudowany jest ze stopu aluminiowego, przypominającego duraluminium, służący do budowy samolotów. Dzięki zastosowaniu tego materiału uzyskuje się trzy razy mniejszą wagę całego pociągu. Pierwszy pociąg aerodynamiczny może bez zatrzymywania przebywać 2.000 kilometrów. Do napędu tego pociągu używane będą motory Diesla o sile 900 koni.

Zysk na ciężarze pociągu umożliwia olbrzymi postęp w szybkości jego biegu. Oto pociąg aerodynamiczny rozwijać będzie szybkość do 190 kilometrów na godzinę. Rozpiętość między szybkością maksymalną a t. zw. szybkością handlową, t. j. przeciętną szybkością na dłuższych dystansach, z uwzględnieniem przystanków, będzie bardzo niewielka, gdyż dzięki małej wadze pociąg w bardzo krótkim czasie rozwinąć może pełną szybkość.

Warto zaznaczyć dla przykładu, że np. pociąg aerodynamiczny trasę Warszawa — Kraków mógłby przebyć w 2 godz. 30 minut.

Wymagania stawiane torom kolejowym przy zastosowaniu pociągów aerodynamicznych są mniejsze, a to dlatego, że pociąg ten waży znacznie mniej i nawet słabsze linie mogą wytrzymać jego wielką szybkość.

Interesująca będzie jeszcze sprawa ceny pociągu aerodynamicznego. Pierwszy tego typu pociąg, złożony z wagonu motorowego i trzech wagonów osobowych, kosztuje 200.000 dolarów, t. j. około miliona złotych. Trzeba przyznać, że nie jest to dużo, jeżeli zwrócimy uwagę na jego walory techniczne.

Jeżeli informacje o pociągu aerodynamicznym, jakie nas doszły nie są przesadzone, to trzeba stwierdzić, że w kolejnictwie nastąpić może duży przewrót. Szybkość pociągu aerodynamicznego jest przeszło dwukrotnie większa od najszybszej komunikacji samochodowej po najlepszych autostradach. Poza tym szybkość handlowa pociągu aerodynamicznego będzie

niemal równa szybkości handlowej samolotu.

Jak doniósł „Kurjer Poranny”, Min. Komunikacji rozpatruje projekt wprowadzenia w Polsce pociągów aerodynamicznych między Warszawą a Gdynią.

Jak jednak wynika z dotychczasowych informacji, nie będzie to pociąg

aerodynamiczny w całym tego słowa znaczeniu, gdyż będzie ciągnięty parowozem. Szybkość tego pociągu wynosić będzie maksymalnie 140 kilometrów na godzinę, co odpowiadałoby szybkości handlowej 90—100 klm. na godzinę.

Nowy pociąg miałby kursować na trasie Warszawa — Gdynia, którą przebywałby z jednym postojem w ciągu 3 i pół godzin, jednakże najkrótszą drogą t. j. przez Prusy Wschodnie.

Jak oszukano skarb na 160.000 zł.

Niebywała afeta „woreczkowa”

Bankowi Polskiemu sprzedano 400.000 „fałszywych” woreczków

Bilon wypłaca się często w woreczkach po 1000 sztuk. Ale woreczek coś kosztuje, trzeba więc za niego zapłacić. Bank Polski pobierał za to 60 gr. od woreczka. Było wiele sarkania: każdy wołałby dostać banknoty. Nikt nie rozumiał dlaczego ma płacić 60 groszy za to, że dostaje pięćdziesiąt groszów w niewygodnej do noszenia formie.

Ale wiadomo, że inkasujący pieniądze nie bardzo taprysza. Więc płacono po 60 groszy za woreczek, pocieszając się tem, że można za woreczek dostać z powrotem 60 groszy w Banku Polskim.

W ten sposób woreczek z 1000 pięćdziesięciogroszów stał się odrębną jednostką monetarną o wartości 500.60 zł, a pusty woreczek...

monetą o wartości 60 gr. Na tę sprawę zwrócili uwagę dwaj spryciarze z północnych dzielnic Warszawy. Jakież pomysły nie rodziły się na tych terenach! Na czym tam nie robiono interesów! Można więc spróbować szczęścia i na woreczkach. Kombinatorzy dowiedzieli się, że woreczki używane do bilonu mogą być po 20 gr. za sztukę.

Przystąpiono więc do interesu. Zamówiono 400.000 woreczków po 20 groszy i założono warsztaty do... niszczenia. Warki mięto, brudzone, niszczone i za-

to niszczenie pobierano po... 40 groszy od woreczka, sprzedając worki zniszczone Bankowi Polskiemu. Co dzień kilkunastu żydów przychodziło z woreczkami „o bilonu”. Proceder ten uprawiano przez kilka miesięcy. Dopiero niedawno zwrócono uwagę na nadmierną ilość woreczków, przynoszonych do okienek banku. Po nitce trafiono do kłębka. Po cichu załatwiono sprawę, zmieniając regulamin.

Ale co kombinatorzy zarobili, to zarobili! Podobno około 160 tysięcy złotych!

Taryfy kolejowe są za wysokie

Czynnik, który hamuje rozwój życia gospodarczego

Sprawa reformy taryf towarowych P. K. P. nie przestaje być jednym z najaktualniejszych zagadnień gospodarczych naszego kraju. Stan dzisiejszy jest po prostu niemożliwy. Taryfa pozostaje bez zmiany od roku 1929, a więc od czasu, gdy kraj żył jeszcze dobrą koniunkturą lat poprzednich. Istnieją dwie opinie co do metod reformy tej przestarzałej taryfy, jedna radykalniejsza, domagająca się globalnego obniżenia wszystkich stawek, druga, domagająca się tylko obniżenia częściowego, połączonego z nowym zróżnicowaniem taryf.

W komisji fachowej Ministerstwa Komunikacji zwyciężyła opinia druga i postanowiono stosować metodę reformy „poziomej”. Sprawiedliwe i słuszne przeprowadzenie obniżki poszczególnych taryf jest jednak pracą b. trudną. Między cenami poszczególnych towarów istnieje ścisła współzależność, która zmienia się w ciągu tych długich 5 lat obowiązywania obecnej taryfy. Jak pisał „Gazeta Polska”: „w r. 1929 wysokość taryfy dla nawozów sztucznych pozwalała w pewnej mierze wyznaczyć wysokość stawki na zboże w ten sposób, że w całym danym komplecie towarów kolej globalnie nie ponosiła straty. W 1934 r. przy zmienionym układzie cen wewnątrz danego współzależnego kompleksu towarów, zastosowanie jednolitej, procentowej zniżki taryfy

przewozowej — nie dałoby tej gwarancji nieponiesienia strat absolutnych i z punktu widzenia zasad racjonalnej gospodarki kolejowej byłoby niewłaściwe”.

Przy ułożeniu więc nowej taryfy praca będzie nielada i należy tylko wyrazić życzenie, żeby była ona wykonana możliwie przed ko.

Dalsze przedłużanie egzystencji taryfy obecnej, jest wielką krzywdą, wyrządzoną całemu naszemu gospodarstwu, a między innymi także i kolejom, które coraz gorzej znośną koniunkturę transportu kolejowego. W związku z możliwymi, daleko idącymi zmianami w polityce motoryzacyjnej, konkurencja ta może się stać dla P. K. P. bardzo dotkliwa.

Pamiętać trzeba o tych możliwościach transportu motorowego również przy układaniu nowej taryfy; jeśli taryfy na towary wysokowartościowe będą zbyt wysokie, to wówczas ucieszą ich z P. K. P. będzie zupełnie pewna.

„Gazeta Polska” pisze: „Rozumiemy, że koleje mają nader trudne zadanie do rozwiązania. Redukcja ich kosztów stałych jest w dużym stopniu utrudniona. Jednakże pozostanie faktem niezaprzeczonym, że tylko zwiększenie przewozów pozwoli obniżyć udział kosztów stałych. Osiągnięć zaś to będzie można dzięki wydajnej i racjonalnej obniżce taryfy”.

Może fakt, że sprawą zajął się „Gazeta Polska” świadczy o tem, że toczą się przygotowania do obniżki taryf?

Krytyczne położenie urzędników państwowych

N'e możemy utrzymać tak licznej administracji

Zebranie zarządu głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych uchwaliło opracować projekt kodyfikacji przepisów uposażeniowych. Projekt ma być przedstawiony odpowiednim władzom.

Pozatem uchwalono jednomyślnie wniosek domagający się obniżki komornego dla urzędników państwowych co najmniej o 20 proc.

Postulat ten motywowano fatalnym położeniem ekonomicznym szerokiego mas pracowniczych, które zadłużenie sięga 600.000.000. Podczas gdy wszyscy razem zarabiają rocznie zaledwie około 1.200.000.000. Istnieją nawet wypadki, że zadłużenie sięga do wysokości całorocznej pensji.

Stan więc jest zupełnie krytyczny i oczywiście musi się przyczyniać do ponurych nastrojów i obniżenia wydajności pracy naszych urzędników.

Zmiany wydają się być naprawdę konieczne, szczególnie jeśli się zważy, że dzisiaj przy tak głodowych pensjach, stanowią one su-

mie koło 50 proc. naszego budżetu. Czy jest do tolerowania w dalszym ciągu administracja bardzo liczna, bardzo źle płatna i dzięki temu bardzo niewydajna w swojej pracy?

Clearing towarowy niemiecko-norweski

BERLIN, 7. 9. (PAT.). Wczoraj podpisana została umowa o spłatach w obrocie towarowym między Niemcami a Norwegią. Obrachunek następuje za pośrednictwem kont rozrachunkowych, otworzonych w Banku Rzeszy oraz w Państwowym Banku Norweskim.

Równocześnie nastąpiło podpisanie umowy dodatkowej od niemiecko - belgijskiego traktatu handlowego z r. 1925 oraz umowy rozrachunkowej w obrocie towarowym między Niemcami a Unją gospodarczą belgijsko - luksemburską.

W KILKU WERSZACH

PRZYPIŁY W ZŁOTA W BANKU SZWAJCARSKIM

Bilans Szwajcarskiego Banku Narodowego na ultimo sierpnia r. b. wykazuje dalszy wzrost zapasu złota o 34,8 milj. fr. do sumy 1.734,5 milj. fr. oraz spadek zapasu dewiz o 13,1 milj. fr. do 21,1 milj. fr. Portfel wekslowy wzrósł o 15,3 milj. fr. do sumy 51,5 milj. fr. Wzrosły również kredyty zastawowe o 5 milj. fr. do 74,6 milj. fr.

Obieg banknotów wzrósł o 56,4 milj. fr. do 1.369,5 milj. fr. Natychmiast płatne zobowiązania spadły o 14,4 milj. fr. do 519,1 milj. fr. Pokrycie złotem i dewizami obrotu biletów i natychmiast płatnych zobowiązań wynosiło 92,95 proc.

USTAWODAWSTWO GOSPODARSTWO

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 79 z dnia 6-go września r. b. opublikowane zostały m. in. następujące rozporządzenia o charakterze gospodarczym:

Rozp. Ministra Skarbu z dnia 14-go sierpnia r. b., wydane w porozumieniu z ministrami: Przem. i Handlu oraz Rolnictwa i R. R. W sprawie wyznaczenia prowizorycznych kontyngentów cukru na czas 1-go października 1934 r. do 30-go września 1935 r. (poz. 739);

Rozp. Ministra Rolnictwa i R. R. z dnia 22-go sierpnia 1934 r., wydane w porozumieniu z ministrami: Skarbu, Sprawiedliwości oraz Przem. i Handlu w sprawie określenia, jakie gospodarstwa rolne uważa się za prowadzone w większym rozmiarze (poz. 740);

Rozp. Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 29-go sierpnia 1934 r. o budowie i stanie technicznym wytwornic acetylenowych (poz. 741).

Na giełdach

GIEŁDA PIENIĘŻNA

Waluty: Dolar 5.19.5; frank francuski 34.85; frank szwajcarski 172.40 funt szterling 26.08; marka niemiecka 191.50; szyling austriacki 99.60; korona czeska 21.50.

Monety: Dolar Złoty 8.91.25; rubel złoty 4.58.25.

Dewizy: Berlin 210; Belgja 124.08; Holandia 358.05; Londyn 26.11; Nowy Jork (kabel) 5.22.25; Paryż 34.87; Praga 21.98; Szwajcaria 172.60; Szwajcaria 134.60; Włochy 45.37.

Papiery procentowe: 3 proc. Poż. Budowlana 45.80; 4 proc. Poż. Dolarowa 52.60; 4 proc. Poż. Inwestycyjna 118; 5 proc. Poż. Konwersyjna 85.25; 6 proc. Poż. Dolarowa 70.5; 8 proc. Poż. Dillonowska 82.5; 7 proc. Poż. Stabilizacyjna 71.25; 7 proc. Poż. Śląska 64.50; 4.5 proc. Listy Zast. Ziemi. Dolarowe 45.25; 8 proc. L. Z. T. K. m. Warszawy 61.25; 6 proc. Obligacje m. Warszawy VIII i IX em. 58.25.

Akcje: Bank Polski 89.50; Lilpop 10; Starachowice 11.30; Warsz. Tow. Akc. Fabr. Cukru 23; Ostrowiec 21.5; Modrzejów 3.60; Haberbusch 37.

GIEŁDA ZBOŻOWA

WARSZAWA, 6. 9. — Giełda zbożowa franco Warszawy za 100 kg. Zyto I standard 17.00 — 17.50; pszenica jedn. stara i nowa 748 gl. 20.00 — 21.00; pszenica zbierana stara i nowa 737 gl. 19.00 — 20.00; owies jednolity 468 gl. powy 14.75 — 15.75; owies jednolity stary 17.00 — 17.50; owies zbierany 438 gl. nowy 14.25 — 14.75; owies zbierany stary 16.00 — 16.50; jęczmień przem. 632 gl. 17.00 — 18.00; jęczmień browarowy 20.50 — 22.00; groch polny z workiem 30.00 — 32.00; groch Wiktorja z workiem 47.50 — 50.00; wyka 23.00 — 24.00; peluska 24.00 — 25.00; rzepak i rzepak zimowy 42.00 — 44.00; rzepak i rzepak letni 38.00 — 40.00; lubin niebieski 9.00 — 9.50; lubin złoty 10.50 — 11.50; koniczyzna biała surowa o czystości 97 proc. 90.00 — 120.00; koniczyzna biała surowa 70.00 — 90.00; mak niebieski z workiem 46.00 — 50.00; ziemniaki fabryczne 3.75 — 4.00; mąka pszena I B 34.00 — 36.00 I C 32.00 — 34.00; I D 30.00 — 32.00, I E 28.00 — 30.00; gat. II B 26.00 — 28.00; II D 25.00 — 26.00; II F 24.00 — 25.00; II G 1.00 — 24.00; gat. III A 22.00 — 23.00; mąka żytnia I 95 proc. 23.00 — 26.00; mąka 0 — 65 proc. 24.00 — 25.00; II gat. 19.00 — 20.00; mąka żytnia razowa 19.00 — 20.00; mąka żytnia posłednia 15.50 — 16.50; otręby pszenne gr. stand. 12.00 — 12.50; pszen. średnie 11.50 — 12.00; otręby pszenne mialkie 11.50 — 12.00; żytnie 10.50 — 11.00; kuchy lniane 19.00 — 19.50; rzepakowe 14.50 — 15.00; kuchy słonecznikowe 42 — 44 proc. 19.00 — 20.00; śruta sojowa 22.00 — 22.50; siemię lniane 42.00 — 43.00. Ogólny obrót 6.425 tonn, w tem żyta 4.590 tonn. Uspokojenie stałe.

Czas odnowić prenumeratę na miesiąc wrzesień

Skutki dewaluacji dolara

Wierzyciele bronią się przed stratami

Wiele osób, które straciły na spadku dolara nie chce zgodzić się z nowym stanem rzeczy i oddaje sprawy swe do sądu. Ostatnio ciekawa sprawa tego rodzaju znalazła się na wokandzie I wydziału Sądu Okręgowego w Warszawie.

W lutym 1933 roku małżonkowie Furcayg zawarli umowę z Marjanem Aszenmitem, administratorem ich nieruchomości przy ulicy Miedzianej. Umowa dotyczyła pożyczki 1350 dolarów, którą małżonkowie F. zaciągnęli u swego administratora w zamian za przyznanie mu pewnego procentu z inkasa komornego.

W marcu 1934 roku Aszenmitem wezwano do rejestra, u którego dłużnicy wyrazili gotowość spłaty pożyczki po kursie 7 złotych z groszami za dolara. Aszenmitem jednak odmówił przyjęcia ofiarowanej sumy i wykreślił ją z rejestru.

Pełnomocnik pozwanej złożył dokumenty prywatne, że pożyczka rzeczywiście była udzielona w złotych i domagał się powołania świadka dla stwierdzenia tego faktu.

Sąd przychylił się do tej prośby i odrzucił wniosek o ustanowienie sekwestru.

zastawu z hipoteki.

Tymczasem w sierpniu Furcaygowie wezwali Aszenmitem ponownie do rejestra, dając mu już tylko 5 zł. 20 gr. za dolara.

A. znowu odmówił, twierdząc, że wprawdzie suma pożyczona opiewała na dolary, ale była pożyczona w złotych.

Tymczasem dłużnicy wystąpili o skreślenie zastawu z hipoteki, odebranie Aszenmitemu zarządu nieruchomością, a przedewszystkiem o zabezpieczenie powództwa, przez ustanowienie sekwestru.

Pełnomocnik pozwanej złożył dokumenty prywatne, że pożyczka rzeczywiście była udzielona w złotych i domagał się powołania świadka dla stwierdzenia tego faktu.

Sąd przychylił się do tej prośby i odrzucił wniosek o ustanowienie sekwestru.

Strajk rozwija się

Obawa nowych gwałtów

NOWY JORK, 7. 9. (PAT.). Strajk w przemyśle włókienniczym rozszerza się. W Nowej Anglii strajkują już wszyscy robotnicy. Obliczają, iż do strajku przystąpiło 400.000 robotników przemysłu włókienniczego, na ogólną ich liczbę 700.000. Pracodawcy, którzy sądzili, że strajk obejmie najwyżej 15 procent robotników, zaniepokojeni są możliwością rozpowszechnienia się aktów gwałtu. (Jak widać pierwsze depesze Pata o strajku były nieco przesadzone. Przyp. Red.).

Sowiety chcą pożyczki od Stanów Zjednoczonych

WASZYNGTON, 7. 9. (PAT.). Ze źródła miarodajnego donoszą, że niepowodzenie rokowań sowiecko - amerykańskich w sprawie długów przypisać należy na leganiu Rosji sowieckiej na przyznanie jej pożyczki w wysokości

100 milionów dolarów i ułatwień kredytowych do tejże wysokości. Prezydent Roosevelt skłonny ma być przyznać ułatwienia kredytowe, odmawia natomiast udzielenia pożyczki.

Francja próbuje pogodzić Sowiety i Japonię

Niemieckie nadzieje na Rapallo

BERLIN, 7. 9. „Berliner Tageblatt” donosi z Paryża, że dyplomacja francuska, która tak czynnie prowadzi obecnie politykę, wprowadzenia Sowieców do Ligi zamierza również pośredniczyć w sporze między Japonią a Sowiecami. W tych mediacjach udział ma brać podobno i Anglia.

Niemieckie koła polityczne uważają wiadomość tę za wysoce prawdopodobną, gdyż Francja, pragnąc pozyskać Rosję dla paktu

wschodniego, skierowanego ostrzem przeciw Niemcom, chce odciałyć Rosję na Dalekim Wschodzie i w ten sposób zwiększyć jej naturalny ciężar gatunkowy i wpływ na zagadnienia europejskie. Niemcy uważają, że prowadzenie polityki czynnej przez Sowiety na gruncie europejskim nie jest zbyt groźne, głównie ze względu na to, że istnieje możliwość odzyskania traktatu w Rapallo.