

## Kiermasz Kupiecki

Dorocznym zwyczajem Centralny Związek Detalicznego Kupiectwa Chrześcijańskiego R. P. organizuje szósty kiermasz Kupiecki, który odbędzie się w dniu 25 listopada r. b. na Dynasach.

Celem Kiermaszu jest utrzymywanie ścisłej i bezpośredniej współpracy kupiectwa detalicznego z poważnymi firmami przemysłowymi i hurtownikami, która pozwala na stopniowe wyeliminowanie pokątnych, maskowanych hurtowni.

25 listopada odbędzie się również zebranie detalistów z Warszawy i Zjazd Kupiectwa Podstołecznego, celem omówienia racjonalizacji form zakupów i unowocześnienia przedsiębiorstw oraz systemu sprzedaży.

Za bon 25 zł.  
wypłata 100 zł.

W dniu 18 października 1934 r. wylosowane zostały do umorzenia bonny Funduszu Inwestycyjnego, oznaczone Nr. Nr.: 5904, 39735, 20728, 25573, 38906, 4720, 17313 we wszystkich dziesięciu seriach, wypuszczonych na podstawie rozporządzenia Ministra Skarbu z d. 10 listopada 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 694).

Wylosowane bonny wykupywane są przez kasy Urzędów Skarbowych po zł. 100 za bon 25-złotowy.

24 miliony złotych strat rocznie  
1.500 wypadków przy budowach

Straszna katastrofa przy budowie Katedry w Katowicach, która wyniosła wskatek załamania się rusztowań, pociągnęła za sobą około 100 ofiar, w tym kilkanaście ciężkich ran. Katastrofa ta, aczkolwiek groźniejsza od innych, jest tylko ogniwem w niekończącym się łańcuchu nieszczęśliwych wypadków na budowach. Co roku na terenie Polski zdarza się na budowach około 1500 wypadków, które pociągają za sobą uszkodzenia w postaci rent, a więc wypadków ciężkich i śmiertelnych. Dziennie 4 — 5 osób łamie na budowach ręce lub nogi, ginie lub zostaje okaleczonych na całe życie.

W okresie ożywionego ruchu budowlanego rocznie straty spowodowane wypadkami wynoszą około 24 milionów złotych!

Najwięcej wypadków zdarza się spowodowane rusztowaniami budowlanych bez niezbędnych ochron i bez zachowania właściwych środków ostrożności. Blisko 50 proc. wszystkich wypadków śmiertelnych, zdarzających się na budowach, przypada na rusztowania. Rusztowania buduje się na nas niebale, ze względów oszczędnościowych używa się na nie desek starych, często zmurszałych, wejście na rusztowanie kłeci się byle jak, byle tylko przedrzeć tanią. Złe zrozumienie oszczędności kosztuje w rezultacie bardzo drogo: setki ludzi, wyrzuconych poza nawias życia społecznego; dziesiątki

Polska „torpeda” najszybszym pociągiem Europy?  
O 60 milionów zmalały przejazdy w ciągu czterech lat

Pod względem komunikacyjnym stoimy fatalnie. Nie idziemy naprzód, a nawet w pewnym stopniu cofamy się. Długość eksploatacyjnych linii kolejowych P. K. P. wyniosła w r. 1928 — 17.210 km. i wzrosła do roku 1932, osiągając 17.630 km. W r. 1933 nastąpił spadek do 17.530 km!

Koleje wąskotorowe nie odgrywają większej roli w naszym systemie komunikacyjnym, posiadają długość 2.380 km. (r. 1933), zaś kolejki dojazdowe prywatne i komunalne 1.460 km. (1933 r.).

**SZYBKOŚĆ — WYGODA — TANIŃŚĆ — BEZPIECZEŃSTWO — DOSTĘPNOŚĆ**

Od kolei żądamy, aby sieć linii komunikacyjnych była dostatecznie gęsta, celem zupełnego zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych, a ponadto sama komunikacja musi być dostępna, t. j. możliwie tania, szybka i wygodna, pozatem bezpieczna.

W istniejących obecnie warunkach wymagania te nie są zaspokajane. Długość eksploatacyjnych linii jest, jak to wskazaliśmy niewielka. Na 100 km. po-

wierzchni Polski przypada 5,2 km. toru, podczas gdy w Anglii 13,9, w Belgii 32,3, w Czechosłowacji 9,6, w Niemczech 12,4, we Włoszech 22,1 (mniejsza gęstość toru wykazują: Hiszpania, Jugosławia, Rumunia, Szwecja, Sowieci).

Koleje w Polsce są drogie, wskutek tego mało dostępne. To też średnio biorąc na 1 mieszkańca Polski wypadają w ciągu roku 4 przejazdy, podczas gdy w Anglii na 1 mieszkańca wypadają 27,1 przejazdów, a więc blisko 7 razy więcej niż w Polsce, w Czechosłowacji 19,6, więc blisko 5 razy więcej, w Niemczech 24,3, więc ponad 6 razy więcej, na Węgrzech 12,3, więc ponad 4 razy! Docho- dzi do tego wszystkiego ogromna powolność kolei, używanie przestarzałego taboru. Sam tabor zresztą zamiast liczebnie powiększać się wykazuje poważne zmniejszenie się. Tak na przykład od roku 1932 do 1933 ubyło nam 300 wagonów.

Stary tabor niezaopatrzonej w nowoczesne urządzenia nie zapewni zbytniej wygody, a bezpieczeństwo nie jest zagwarantowane w sposób należyty, choćby dlatego, że wagony są drewniane, nie metalowe, jak być powinno.

Operowanie argumentem, że katastrofy, jak ostatnia pod Krzeszowicami, zdarzają się i w innych krajach, np. Francji, jest nieprzekonywujące, chociażby dlatego, że Francja pod względem bezpieczeństwa komunikacji daleka jest od idealu i że wzorowanie się na złych stronach życia innych krajów nie jest społecznie, ani pedagogicznie, ani budujące.

KATASTROFALNY SPADEK  
FREKWENCJI

Nie też dziwnego, że frekwencja na kolejach spada w tempie przerażającym. W r. 1928 P.K.P. przewoziły 174 milj. osób, w 1929 — 167 milj., w 1930 — 153 milj., w r. 1931 — 134, w r. 1932 — 114 milj. W ciągu 4 lat spadek o 60 milionów osób! Choć niema dokładnych danych za lata 1933 i pierwszy okres 1934, wiadomym jest, że spadek postępuje nadal.

## ZAPOWIEDZI...

Czynione są próby wyjścia z tego koła depresji. Słyszeliśmy zapowiedzi otrzymania 250 km. nowych torów na trasach — Płock — Sierpce, Kraków — Miechów, Warszawa — Radom, Porzecze — Drusieniki (ta ostatnia linia już została otwarta).

Również podjęta ma być próba przyspieszenia komunikacji kolejowej w Polsce. Koleje mają przejść stopniowo motoryzację, a pociągi parowe zastąpione mają

być motorowami, produkowanymi w całości w kraju. Po wypróbowaniu wozów motorowych ma być ustalony ich typ zasadniczy i od maja 1936 r. Polska ma przejść definitywnie (stopniowo) do komunikacji motoryzowanej i to najszybszej w Europie! (120 km. na godz.).

WARSZAWA — GDYNIA  
W 4 GODZINY

Motoryzacji mają ulec przede wszystkim szlaki Warszawa — Żyrardów, Warszawa — Mińsk Mazowiecki, Warszawa — Otwock, jako próbne, a w zasadzie wszystkie dzienne pociągi pośpieszne. Tak więc przestrzeń z Warszawy do Gdyni, czy z Warszawy do Lwowa zamiast w ciągu 7—8 godz. będzie można przebyć w 4 godz.!

## „TORPEDA”

Wagon „torpeda” będzie nieco ciasny, gdyż miejsce będzie wyskane do możliwych granic. Szybkość wynagrodzi niedogodności. „Torpedy” zależnie od potrzeby będą kursowały w odpowiednich odstępach czasu, nawet w odstępach kilkudziesięciu minutowych.

## ZAKRES ZMIAN

Tory zostaną wzmocnione. Wytrzymają one szybkość wozów, gdyż zmniejszy się ciśnienie na oś, które dziś wynosi średnio kilkanaście ton, a będzie wynosiło przy torpedach zaledwie po kilka ton.

Szybkość dotychczasową zatrzymają jedynie nocne pociągi pośpieszne oraz międzynarodowe, które otrzymają nowe lokomotywy typu „Pt.” i „Pu”, pozwalające rozwinąć szybkość do 115 km.

Parowozów takie są już w użyciu zagranicą (Anglia), niezależnie od wprowadzających pociągów motorowych.

I tak np.: „The London Midland and Scottish Railway Company” — zamówiło 150 nowoczesnych parowozów w uzupełnieniu zamówionych już przedtem 117 parowozów, dla uzupełnienia programu renowacyjnego na rok 1934. Towarzystwo zaś „Great Southern Railways of Ireland” zamówiło 39 omnibusów oraz 16 sześciosiowych wagonów towarowych. Jest to oczywiście drobna tylko część ogólnego zamówienia taboru przez pozostałe zarządy kolejowe angielskie oraz przez zarządy kolei państwowych w Egipcie, w Indiach i w Pol. Afryce.

Jeżeli produkcja taboru zarówno parowego, jak motorowego odbywa się w kraju jest ekonomicznie pożyteczna, ponieważ: robotnicy otrzymują pracę, zapewniona na dłuższy okres czasu, a przedewszystkiem na okres zimowy, a koleje zaś otrzymują nowoczesny tabor, odpowiadający wymaganiom techniki i pracujący ekonomicznie, co przyczynia się do pomyślnej eksploatacji.

Nasze kolejnictwo zaczyna wchodzić na tę drogę, starając się podtrzymać niezbędny przemysł krajowy. Zamówienia jednak wskutek kryzysu są ograniczane do minimum. Renowacja taboru parowego dla ruchu towarowego została zaniechana zupełnie, dla ruchu zaś osobowego — ograniczona do minimum.

Przez wprowadzenie nowego typu wozów Min. Komunikacji zamierza ożywić i usprawnić ruch osobowy. Wagony motorowe będą 3-ich rodzajów: 1) dalekobieżnych o przeciętnej szybkości technicznej 120 km/godz., a maksymalnie do 150 km/godz., posiadających 80 — 86 miejsc siedzących; 2) turystycznych — przebiegających linie Kraków — Zakopane w dwie i pół godziny; 3) podmiejskich — o szybkości maksymalnej 90 km/godz.

## „CHOROBY DZIECIĘCE”

Pozostawiając na boku narazie cały szereg spraw należy zauważyć, że cała produkcja nowego sprzętu winna być wykonana w kraju.

Jest rzeczą zrozumiałą, że w pierwszym okresie produkcji wyżej wskazanych wagonów — wytwórnie krajowe będą natrafiały na trudności, przedewszystkiem dlatego, że silniki Diesla dla powyższych wagonów dotychczas nie były w kraju wyrabiane i do-

piero teraz stawiane są w tym zakresie pierwsze kroki, przy których zapewne nie da się uniknąć „chorób dziecięcych”.

## PIERWSZA PRÓBA

25 września r. b. odbyła się próbna jazda wagonu motorowego z silnikiem Diesla wykonanym w kraju i próba ta na całym odcinku do Warszawy do Łodzi i spowrotem dała pomyślne rezultaty. Wagon osiągał przeciętnie około 100 km/godz. Jest to do- wodem, że wytwórnie krajowe dostosują się do nowych koncepcji motoryzacji trakcji i że zadaniom podolają.

Rozszerzenie produkcji wpłynie niewątpliwie dodatnio na jakość produkcji i na kalkulację ceny, która inaczej wypadnie przy zamówieniu np. 20 wagonów, aniżeli przy zamówieniu kilku wagonów — jak to jest dziś praktykowane.

NA 40 MIEJSCU WŚRÓD  
RODÓW ŚWIATA

Na Zachodzie od kilku lat wagony motorowe znajdują się w eksploatacji i liczą dziesiątki typów. Dla uniknięcia kosztownych eksperymentów i długotrwałych prób byłoby celowym wybranie najlepszych z nich i zastosowanie na naszych kolejach. Akcja ta nie powinna skończyć się takim samym fiaskiem, jak motoryzacja (automobilowa) kraju. Przemysł samochodowy, — dzięki swolście pojętej polityce celnej i opłatom drogowym — został doszczętnie zrujnowany. W roku 1931 posiadaliśmy 38.800 samochodów, obecnie zaś posiadamy ich zaledwie 26.100 — przy przeszło 32-u milionowej ludności, czyli że 1 samochód przypada na około 1.360 mieszkańców.

Stosunek wprost przerażający. Zepchnęliśmy temsamem nasz kraj na 40-te miejsce wśród państw świata.

„Czy opierając się na powyższym, smutnem dla kraju, doświadczeniu, — nie należałoby również zastanowić się obecnie póki nie jest jeszcze zapóźno nad planową akcją odnowienia taboru trakcyjnego na naszych kolejach?”

Renowacja taboru i unowocześnienie musi iść równolegle. Bez racjonalnej renowacji nie otrzymamy pożądanego usprawnienia trakcji tak pożądanego przedewszystkiem na głównych liniach.

MARTYROLOGJA DZISIEJSZYCH  
PODRÓŻY

Komunikacje bezpośrednie z Gdynią, Krakowem, Poznaniem, Lwowem i Wilnem pozostawiają jeszcze wiele do życzenia, a przeci- e są to ważne ośrodki życia gospodarczego i politycznego kraju.

Czas już skończyć z martyrologią podróży 8-mio godzinnej tam — gdzie ją odbyć można w ciągu godzin pięciu. Również należałoby się zaopiekować komunikacją na podmiejskich kolejkach wąskotorowych, zastawiając na nich również szybkojeżdżące wagony motorowe, gdyż zmuszanie publiczności do przebywania odległości 20 klm. w ciągu jednej godziny — należy uważać w XX wieku — za barbarzyństwo.

## CELOWOŚĆ I EKONOMICZNOŚĆ

Omówiliśmy tu szkieletowo projekty, które obecnie są rozważane. Wskazaliśmy na duże możliwości. Znajdliśmy stanowisko obserwatora. Motoryzacja kolei, rewolucja, jaką w tej dziedzinie obecnie przygotowuje się jest poważna. Odnosząc się bezwzględnie pozytywnie do samego projektu unowocześnienia naszych kolei, musimy wysunąć szereg postulatów i zająć się krytycznym oświetleniem pewnych projektów w tej dziedzinie, z punktu widzenia ich celowości oraz interesów ekonomicznych kraju. Wypadnie przeto poruszyć politykę komunikacyjną i gospodarczą P. K. P.

Sprawami temi zajmniemy się wkrótce.

W dniu dzisiejszym, na zaproszenie Min. Komunikacji, przedstawił redakcji ABC. wyjechał wagonem motorowym polskiej produkcji, na wycieczkę, na trasie Warszawa — Poznań — Warszawa. Wrazem z tej wycieczki zamierzamy niebawem na łamach pisma,

## W KILKU WIERSZACH

POLSKA WEZMIE UDZIAŁ  
W OBRADACH BLOKU ZŁOTEGO

Dziś rozpoczyna się w Brukseli konferencja państw bloku złotego. Celem obrad brukselskich jest wzmożenie wymiany handlowej między państwami, których waluta oparta jest na złocie.

W konferencji bierze również udział Polska, która nie brała udziału w ostatniej konferencji.

SPADEK STANU ZATRUDNIENIA  
W PRZEMYSLE WŁÓKIEN-  
NICZYM

Według danych Związku Przemysłu Włókienniczego, w Państwie Polskim, w okresie od dnia 1 do 7 b. m., w wielkim przemyśle bawełnianym, w 33 fabrykach było zatrudnionych ogółem 43.200 robotników, co w porównaniu z okresem poprzednim wykazuje spadek liczby zatrudnionych o 300 osób. W wielkim przemyśle wełnianym w 18-tu fabrykach zatrudnionych było 11.000 robotników, co wykazuje również spadek liczby zatrudnionych o 100 osób.

297 STRAJKÓW W CIĄGU  
KWARTAŁU

Z ostatniego sprawozdania Głównego Urzędu Statystycznego, obejmującego okres II kwartału r. b., okazuje się, że w tym okresie na terenie całej Polski, zanotowano 297 strajków. Strajki te objęły 1941 zakładów pracy i 69.209 strajkujących. Liczba straconych dni roboczych wyniosła 185.010. Na tle zatargów o płace wybuchło 187 strajków.

Według poszczególnych gałęzi gospodarstwa, wypadło strajków: na rolnictwo 21, górnictwo 9, hutnictwo 1, przemysł mineralny 38, metalowy 22, chemiczny 7, włókienniczy 52, papierniczy 3, skórzany 3, drzewny 29, spożywczy 20, odzieżowy 19, budowlany 46, poligraficzny 9, handel 4, komunikację 2, przemysł hotelowy restauracyjny 3, zakłady widowiskowe 3 i zakłady użyteczności publicznej 4.

## Na giełdach

## GIEŁDA PIENIEŻNA

Waluty: Dolar 5.23; frank francuski 34.86; frank szwajcarski 172.25; funt szterling 26.02; marka niemiecka 189; szyling austriacki 99; korona czeska 21.75.

Monety: Dolar złoty 8.9114; rubel złoty 4.58.

Dewizy: Berlin 213.35; Belgia 123.65; Gdańsk 172.75; Holandia 358.60; Londyn 26.04; Nowy Jork 5.25 i jedna osma; Nowy Jork (kabel) 5.25.621/2; Paryż 34.901/2; Praga 22.10; Szwajcaria 172.70; Sztokholm 134.20; Włochy 45.35; Oslo 130.75.

Papiery procentowe: 3 proc. Poż. Budowlana 48; 4 proc. Poż. Dolarowa 54.50; 4 proc. Poż. Inwestycyjna 117.50; 5 proc. Poż. Konwersyjna 67.80; 5 proc. Poż. Kolejowa 64.25; 6 proc. Poż. Dolarowa 74.50; 8 proc. Poż. Dillona 86.25; 7 proc. Poż. Stabilizacyjna 78.87; 7 proc. Poż. Dolarowa Warszawy 66.25; 7 proc. Poż. Śląska 67.75; 4,5 proc. Listy Zast. Ziemi 55; 5 proc. skonwertowane L. Z. T. K. m. Warszawy 63.25; 6 proc. Obligacje m. Warszawy VIII i IX em. 61.50.

Akcje: Bank Polski 96; Lilpop 10.90; Starachowice 13.75; Warsz. Tow. Akc. Fabr. Cukru 27; Ostrowiec 21.50; Modrzejów 3.60; Haberbusch 35.

## GIEŁDA ZBOŻOWA

Warszawa, 18. 10. — Giełda zbożowa franco Warszawa za 100 kg.: żyto I standard 700 gl. 17.00—17.50; II stand. 687 gl. 16.50—17.00; pszenica jara czerwona skłista 775 gl. 20.50—21.50; pszenica jednolita 742 gl. 19.50—20.50; pszenica zbierana 731 gl. 18.50—19.50; owies I stand. niezadecyzowany 497 gl. 17.00—17.50; owies II standard, lekko zadecyzowany 468 gl. 16.00—17.00; III stand. 438 gl. 15.50—16.00; jęczmień przemiatowy 678/673 gl. 18.50—20.00; 620/5 gl. 16.50—17.00; jęczmień browarny 689 gl. 21.00—22.50; groch polny z work. 28—30; groch Wiktoria z work. 47—52; wyka 24—25; peluska 22—23; rzepak i rzepak zimowy 43—45; rzepak i rzepak let. 39—40; łubin niebieski 7,50—8,00; łubin złoty 9,00—10,00; konieczna czerwona surowa 125—140; konieczna czerwona bez kan. o czystości 97 proc. 145—160; konieczna biała surowa o czystości 97 proc. 100—125; konieczna biała surowa 75—95; mak niebieski z workiem 46 — 50; ziemniaki jadalne 3.25 — 3.50; mąka pszenna gat. I B 34—36; I C 32—34; I D 30—32; I E 28—30; gat. II B 26—28; II D 26—28; II F 24—25; II G 23—24; gat. III A 22—23; mąka żytnia I 95 proc. 25—25,50; mąka 0-65 proc. 24—24,50; II gat. 18—19; mąka żytnia 19—19,50; mąka żytnia pościelna 15,00—16,00; otręby pszenne gr. stand. 11,50—12,00; pszen. średnie 11,00—11,50; otręby pszenne małe 10,50—11,00; żytnie 9,50—10; kuchenki 13,50—14,00; kuchenki słonecznikowe 42—44 proc. 18,00—18,50; śruta sojowa 21,50—22,00; siemię lniane 43,50—45,00. Ogólny cbrót 2.391 ton w tem żyta 267 ton. Usposobienie spokojne.

Bielany, Babice, Kolo  
Akcja budowy małych domków

Głód mieszkaniowy jest w Polsce zawsze jedną z aktualnych bolączek. Toteż akcja Banku Gospodarstwa Krajowego, popierająca rozbudowę naszych miast, bynajmniej nie ustala, choć zmieniła metody swego działania. Dawnie szafowano kredytami na lewo i prawo, zdarzały się wypadki, że pożyczka B. G. K. pokrywała 90 proc. kosztów budowy domu, dziś położono nacisk na rozbudowę własnymi siłami, kredyt Banku może mieć tylko charakter pomocniczy, nieprzekraczający 50 proc., przewidzianych kosztów. Mimo to rezultaty są lepsze, niż dawniej. W roku bieżącym przy pomocy B. G. K. wykończono 53.000 nowych izb, co nie zdarzało się nawet w latach największego natężenia akcji budowlanej Banku.

Głównym zadaniem obecnej akcji

## „Przegląd Gospodarczy”

Wyszedł z druku zeszyt 20 „Przeglądu Gospodarczego” z dnia 15 bm., zawierający następującą treść:

Przegląd sytuacji. Polska a blok złoty. Układ kompensacyjny polsko-niemiecki. Z gospodarczego położenia Stanów Zjednoczonych A. P. Z gospodarczego położenia B. Brytanii. Pozatem zeszyt zawiera: Notatki. Rynek pieniężny. Rynek towarowy oraz Kronikę.

jest przygotowanie pod budowę państwowych gruntów wiejskich. Chodzi zarówno o przygotowanie prawnoadministracyjne, jak i techniczne, t. zn. zaopatrzenie w niezbędne urządzenia. W roku bieżącym zostało w ten sposób przygotowanych około 2000 działek. Na okolicę to przyznano ogółem 6.645.000 zł., w tem 917.000 z Funduszu Pracy.

Na terenie Warszawy przygotowuje się obecnie tereny na Bielanych, na Kole przy ul. Obozowej i na Pradze przy ul. Modlińskiej. Wielkość działek przewidziana jest w granicach od 240 do 680 m. kw. a cena metra kwadratowego, łącznie z wszystkimi inwestycjami, ma się wahać od 5 zł. 20 gr. do 7 zł. 75 gr., zależnie od położenia, przyczem możliwe jest rozłożenie spłaty na 10 lat. Na Bielanych sprzedaż działek została już rozpoczęta. Na 271 sprzedano do końca września 146.

B. G. K. popiera jednak nietylko budownictwo w obrębie miasta, pod jego opieką rozwijają się także osiedla podmiejskie. Naprzykład położone o kilka kilometrów za Warszawą Babice, powstały głównie dzięki pomocy B. G. K. W ładnej, leśistej okolicy, połączonej ze stacją komunikacji tramwajową, rozłożyły się trzy kolonie pociągów i spółdzielni Bratniej Pomocy Związku Obronców Ojczyzny.

Niewielkie białe domki z czerwo-

nymi dachami i większe drewniane, robią bardzo miłe wrażenie. Nie są to jakieś piękne wille, przeciwnie, konstrukcja ich jest prosta, budowa skromna i możliwie praktyczna. Ogródki koło zabudowań jeszcze nie urządzono, bo grunt bardzo piaszczysty i trzeba będzie pewno przywozić lepszą ziemię. Wogóle wiele rzeczy czeka na wykończenie, ale wszędzie panuje miła atmosfera twórczej pracy i pęd ku rozbudowie.

Dla popularyzacji idei budowania na przedmieściach, czy nawet pod miastem, organizuje B. G. K. w roku przyszłym wystawę budowlaną na t. zw. Kole, przy końcu ulicy Obozowej. Już dzisiaj stoi tam kilkadziesiąt domków, mniej lub więcej wykończonych, które będą przedmiotem wystawy. Są domki pojedyncze, podwójne i całe kompleksy mieszkań. Mieszkania dwu, trzy, cztero i pięciorazowe urządzone możliwie nowoczesnie, ze wszystkimi wygodami. Koło domów przygotowuje się ogródki, ale ponieważ i tu teren jest bardzo piaszczysty, więc ziemię przywozi się z pobliskiego Urychowa i dalszych okolic. Cała kolonia ma być wykończona w maju przyszłego roku, w tym bowiem okresie nastąpi otwarcie wystawy. Po wystawie domki będą rozprzedane po cenach kilkanaście lub dwadzieścia kilka tysięcy, zależnie od wielkości.