

Wice Ministrem Skarbu  
ma zostać dr. Leon Barański

Jako wybitny znawca finansów państwa

Wobec objęcia stanowiska Ministra Skarbu przez dotychczasowego podsekretarza stanu w tem Ministerstwie p. Gabrijela Czechowicza nabrąła aktualności sprawa wyznaczenia jego następcy.

Jak się dowiaduje „ABC”, w czasie omawiania kandydatury p. Czechowicza na stanowisko Ministra Skarbu p. Prezydent Rzeczypospolitej wysunął myśli powierzenia urzędu Wice - Ministra Skarbu d-rowi Leonowi Barańskiemu, dotychczasowemu Naczelnikowi Wydziału w Ministerstwie Skarbu, b. komisarzowi rządowemu Banku Polskiego, redaktorowi działu finansowego tygodnika urzędowego „Przemysł i Handel”.

Istota tej koncepcji polega na tem, że p. Minister Czechowicz, jak wiadomo, nie jest specjalista w sprawach polityki finansowej, zajmował się on bowiem dotychczas głównie sprawami podatkowymi i jest znany, głównie jako technik podatkowy. Wobec tego powstała konieczność powierzenia stanowiska jednego z podsekretarzy stanu w Ministerstwie Skarbu jakiemuś wybitnemu znawcy zagadnień polityki finansowej, do jakich należy właśnie p. Leon Barański.

Według posiadanych przez nas wiadomości, kandydaturę p. Leona Barańskiego jest obecnie omawiana w kołach rządowych i, o ile nie zajdzie nie niespodziewanego, należy się spodziewać nominacji już w najbliższych dniach.

„A B C” przeświecła drożynę  
Jak ludzie różnych  
zawodów ją odczuwają?

Dzisiaj oddajemy głos p. Adamowi Korytowskiemu, pracownikowi fryzjerskiemu.

**P. Adam Korytowski, pracownik fryzjerski**

— Przed wojną w małej raturze w śródmieściu można było zarobić 60—80 rb., w dużej — 100 — 150 rb.

Wtedy można też było sobie pozwolić na niejedną rzecz, której dziś odmawiać sobie trzeba: teatru, kina, pójścia gdzieś od czasu do czasu, czy chociażby w lecie wyjazdu na letnisko.

Dzisiaj jak dobrze pójdzie to się zarobi 5—6 złotych dziennie, a bywają razury, gdzie ledwie ciężko zdobywają po... 80—100 zł. miesięcznie. Jak panom wiadomo, w naszym zawodzie pracuje się na procent. Otóż jak można tu zarobić w takim zakładzie, na przykład, przy ul. Chłodnej, gdzie właściciel wywiesił ogłoszenie: „Strzyżenie złotówkę, golenie zadarmo!”... Albo w innym zakładzie, gdzie golenie kosztuje 20 gr., z których pracownik otrzymuje 10...

Stan szkarlatyny  
w Warszawie

W dniu wczorajszym w szpitalach warszawskich pozostawało na kuracji 814 osób chorych na szkarlatynę. Wypisano ze szpitali 15 osób, zmarły 3 osoby. Wczoraj przybyło nowych chorych 26 osób. Ogółem w dniu dzisiejszym pozostaje w szpitalach warszawskich 822 osoby chore na szkarlatynę.

30 klm. dróg bitych w ciągu roku!

Ministerstwo Robót Publicznych  
będzie nadal „urzędowało”

W czasie ostatniego przesilenia rządowego mówiono, że obecne koła rządowe zamierzają znieść Ministerstwo Robót Publicznych, jako obciążające nadmiernie i bardzo mało produkcyjnie budżet państwowy.

Okazało się jednak, że przypuszczenia były mylne, gdyż ostatecznie jednak teka Ministerstwa Robót Publicznych została w nowym Rządzie obsadzona.

W ten sposób, pogrzebana została, jak się zdaje, pierwot-

na koncepcja pierwszego gabinetu prof. Bartla, który zamierzał agendy Ministerstwa Robót Publicznych włączyć do innych działów administracji państwowej, głównie do Ministerstwa Komunikacji.

Wobec tego warto ustalić, że według dotychczasowych wyliczeń, pozytywne wyniki „urzędowania” Ministerstwa Robót Publicznych wyrażają się przede wszystkim w budowie 30 klm. dróg bitych w ciągu roku.

Wobec takich wyników godzi się zapytać: ile nas kosztuje budowa jednego kilometra drogi bitej? I czy Ministerstwo Robót Publicznych będzie nadal „urzędowało” z takim samym „rozmachem”, spowodowanym reszłą brakiem odpowiednich środków budżetowych? Ale w takim razie, po co wogóle „urzędować”, jeżeli niema za co?...

Nowy eksperyment Forda

Dla 217.000 robotników nowe warunki pracy i płacy

Jak już donosiliśmy w krótkiej depeszy, Henryk Ford zaskoczył zrów świat przemysłowy amerykański inicjatywą tak śmiałą, jak ta, którą powziął przed 12-tu laty, kiedy ustalił płacę minimum na 5 dolarów dziennie. Obecnie wprowadził on nowy regulamin, według którego robotnicy wszystkich zakładów Forda będą pracowali tylko 5 dni (40 godzin tygodniowo), a będą otrzymywali zapłatę za 6 dni pracy. Czas dodatkowy pracy jest nieznaczny i robotnicy będą zupełnie wolni w soboty i niedziele. P. Ford oświadczył, że cel jego jest ściśle handlowy. Masa produktów fabrykowanych spoży-

wana jest przez ludzi, którzy ją fabrykują. Jeżeli damy im dość czasu wolnego, to potrzebny ich się zwiększy i spożycie zwiększone umożliwi także daleko większą produkcję, a niższą cenę kosztu. P. Ford nie interesuje się już płacą minimum. Istnieje tak niewielu robotników, którzy otrzymują jeszcze minimum płacy, że to nie ma już żadnego znaczenia w jego oczach. Co zaś interesuje robotnika i kraj, to krótsze tygodnie pracy. Nowa ta decyzja będzie miała zastosowanie do 217,000 robotników, pracujących w przeszło 50 fabrykach.

Ożywienie w przemyśle metalowym  
w oświetleniu kół robotniczych

Jak nas informuje klasowy związek metalowców, w przemyśle metalowym zapanało w ostatnich czasach duże ożywienie.

Z jednej strony poczynił duże zamówienia Rząd: około 2000 węglarek i kilkadziesiąt lokomotyw jest dziś niezbędnych wobec zwiększenia się naszego eksportu.

Ponadto przemysł metalowy ma wiele obciążeń, dzięki rosnącemu ruchowi w budownictwie prywatnym i robotach publicznych.

Hutnictwo na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskiem już dziś pracuje zupełnie normalnie.

Inne zakłady metalowe przy-

stępują w najbliższej przyszłości do wyżejonej pracy, której będzie dość dla obecnie zatrudnionych robotników, a nawet należy oczekiwać konieczności przyjęcia nowych.

Alarmujące doniesienia jednego z wczorajszych pism o groźbie strajku w warszawskiej fabryce lokomotyw są zgola nieprawdziwe.

W bardzo drobnym zatargu tej fabryki z robotnikami idzie tylko o czasowe zredukowanie pracy.


Już w końcu tego miesiąca fabryka otrzyma dostateczny zapas półfabrykatów, potrzebnych do puszczenia fabryki w ruch na przeciąg sześciu dni w tygodniu.

Zniesienie II Ekspozytury  
Komisarjatu Rządu

Będąc jeszcze Komisarzem Rządu na m. st. Warszawę gen. Sławoj - Składkowski przesłał ówczesnemu Ministrowi Spraw Wewnętrznych p. Młodzianowskiemu projekt zlikwidowania ze względów oszczędnościowych II Ekspozytury Komisarjatu Rządu przy ul. Oboźnej.

Sprawa ta ma być rozstrzygnięta w najbliższych dniach, jako że, będąc Ministrem Spraw Wewnętrznych, gen. Sławoj - Składkowski niezawodnie przyznał załatwienie swego własnego projektu.

Dożo pienieć



zaoszczędzisz kupując kapelusze w takich gatunkach, które poleca w wielkim wyborze

J. MŁODKOWSKI

Pl. Trzech Krzyży 18.

BOLESŁAW ORLIŃSKI.

6)

Przedruk zastrzeżony.  
Copyright by „ABC”. Warszawa.

Mój lot Warszawa-Tokio-Warszawa

Był już wieczór, gdy ukazałem się pod murami grodu. Pod moimi nogami leżało miasto, a dalej rozciągały się bezkresne pola czarnej urodzajnej ziemi, — zupełnie takie, jak nasze „dzikie pola”. Niebo wypogodziło się i szerokie zwierciadło Wołgi skąpane w promieniach zachodzącego słońca mieniło się barwą purpurową i błękitną. Jednocześnie od strony miasta w ciemnym wieczornym powietrzu popłynęły dźwięki dzwonów cerkiewnych, wzywające wiernych do modlitwy wieczornej.

Przypominały mi się w owej chwili lata dzieciństwa. Tak samo w porze wieczornej nieraz gramoliłem się na strome zbocza góry zamkowej w Kamieńcu, by stamtąd w skupieniu przyglądać się zachodowi słońca...

Poczułem się dziwnie osamotniony. Od kraju dzieliła mnie odległość paru tysięcy kilometrów. Jedynym łącznikiem był ptak mój zwinny i szybki, lecz ze śmigłem pełniętem.

Miasto już układało się do snu, gdy powracałem do hotelu. Na jakimś spóźnionym straganie dostrzegłem arbuzy. Kupiłem za pięć kopiejek olbrzymi arbuz i zaniósłem go Kubiakowi. Ten z początku nie chciał uznać arbuza za owoc, w końcu jednak zgodził się skosztować. Ekspertyza jednak nie wypadła pomyślnie dla arbuza.

— Ani smaku, ani zapachu, — sama woda. — Zwyczajne oszustwo, — zakonkludował Kubiak.

O szóstej rano zapłaciłem rachunek hotelowy i samochodem, po nas przysłanym, udaliśmy się na lotnisko. Powietrze było cokolwiek mgliste, kładłem to jednak na karb wczesnej godziny.

Pożegnałem władze sowiecko-tatarskie, wyjechałem na środek lotniska i po chwili szybowałem już w kierunku Omska.

W tym dniu miałem przed sobą tylko jeden etap, ale dość długi — 1.600 kilometrów.

Po upływie niespełna pół godziny spostrzegłem małe obłoczki, które stopniowo zgęszczały się i stopniowo przetworzyły się w nieprzenikloną mgłę przyziemną. Musiałem w tym dniu przelatywać nad Uralem, obfitującym w pokłady rudy magnesowej, nie mogłem więc ufać busoli. Zniżyłem wobec tego lot, by mieć stale na uwadze teren, nad którym przelatywałem. Zamiar mój jednak nie powiódł się. Mgła stykała się bezpośrednio z ziemią. Nie miałam nic innego do wyboru, pociągnąłem znowu do góry i posługując się jedynie busolą, poleciałem w kierunku gór Uralskich.

Nadmną było piękne lazurowe niebo, słońce prażyło, jak w lipcu. A podmną rozścielało się bezkresne morze białej mgły...

• Leciałem w ten sposób przez dwie godziny nie widząc wcale ziemi. W końcu rozpocząłem niepokoić się. Mogłem bardzo znacznie zboczyć z wytkniętej linii, a w wypadku zbladzenia lądowanie byłoby niemożliwe. Postanowiłem więc za wszelką cenę rozjeżdżać się w terenie.

Gdy napotkałem pierwszy otwór we mgłę, skierowałem się prosto na dół i po chwili leciałem pod mglistym całunem. Była już godzina dziewiąta i mgła unosiła się na wysokości mniej więcej 150 metrów nad ziemią.

Szybko ustaliłem punkt, w którym znajdowałem się. Zboczyłem od linii o jakieś trzydzieści kilome-

trów. Bez trudności odnalazłem swój szlak i skierowałem się w stronę pasma górskiego, które poprzedzały strome zalesione przedgórza.

Europa widocznie postanowiła pozostawić jaknajgorsze wspomnienie po sobie. Mgła podniosła się, ale tylko dzięki temu, że się zerwał silny wiatr południowo-zachodni. W wirach powietrznych aparat „przepadał” nieraz po kilkadziesiąt metrów, trafiając w próżnię. Motor mi jednak dodawał otuchy, — pracował doskonale, bez najmniejszej usterki.

Gęsty, ulewny deszcz przesłonił widnokrąg. Leciałem orientując się podług kolei żelaznej. Aparat znajdował się na wysokości stu metrów nad lasem, wysokościomierz jednak wskazywał czterdziećset.

Przelatywałem właśnie nad górami Uralu...

Trudno było wprawdzie dojrzeć coś wśród tej ulewy. Tak dalece, że gdyśmy popołudniu wylądowali w Omsku, Kubiak rozpoczął wypytywać się:

— Panie poruczniku, a kiedyż my będziemy przelatywali przez te góry Uralskie?

Teren rozpoczął stopniowo obniżać się. Jednocześnie powietrze rozpoczęło przejaśniać się. Widziałem już dokładnie liczne huty i fabryki, przeważnie jednak pozbawione piodopasy dymowych. Na licznych bocznicach kolejowych również nie dostrzegłem ruchu. Być może, dlatego, że była to niedziela.

Gdyśmy mineli przedgórza wschodnie Uralu, wypogodziło się całkowicie. Azja witała mnie piękną, odświeżoną pogodą.

Minąłem jeziora Ekatierynburskie, skierowałem się naprzelaj na północny wschód w kierunku Kurganu. Odetchnąłem pełną piersią, czystym podgórskim powietrzem.

(C. d. n.).