

# Uboj rytualny jest sprzeczny z konstytucją

## Ożywione obrady w Senacie

Senat na wczorajszym przedpołudniowym posiedzeniu uchwalił bez dyskusji ustawy o prawie wekslowym, o prawie czekowym, o przedłużeniu okresu urzędowania tymczasowego zarządu m. st. Warszawy i kilka ustaw drobniejszych, poczem przeszedł do głośniejszej sprawy uboju rytualnego.

### JUDEOPOLSKA

W dyskusji pierwszy przemawiał sen. Jagrym-Maleszewski, wypowiadając się przeciw wprowadzeniu proponowanego przez rząd art. 5 ustawy, ponieważ uważa, że ten artykuł przekreśla znaczenie ustawy. Jak wiadomo, wspomniany art. 5 mówi o wprowadzeniu jatek rytualnych wyłącznie dla ludności żydowskiej. Sen. Maleszewski dowodzi, że nie zakaz uboju rytualnego, ale ubój rytualny jest sprzeczny z konstytucją. Nie jestem antysemitą — mówi — uważam, że jeżeli żyd wypełnia lojalnie swoje zobowiązania wobec państwa polskiego, to jest równie dobrym obywatelem, jak każdy inny. Natomiast zgodzić się nie mogę na to, żeby Polska stała się Judeopolską dlatego, że u nas jest największa ilość żydów w stosunku do innych krajów.

Co do zagadnienia czy ubój rytualny jest przepisem religijnym, czy nie, to stwierdzić trzeba, że nie dalej jak wczoraj ukazało się w prasie pismo kierownika karaimów, stwierdzające, że karaimi nie uważają przepisu o uboju rytualnym za przepis religijny. To samo trzeba powiedzieć o muzułmanach, którzy kupują mięso w jatkach karaimskich. Jeżeli Mojżesz wydał przepis o uboju, to kierowały nim napewno tylko względy higieniczne. Mojżesz gdyby żył, byłby dzisiaj jednym z największych mędzów stanu i jestem przekonany, że poleciłby znieść zakaz, który w gruncie rzeczy obraża wykonawców innych wyznań. Bo według przepisu z religii żydowskiej, jesteśmy wszyscy „nieczystymi stworzeniami”.

### ROLNICTWO NIE STRACI

Obawy, że w razie zupełnego zniesienia uboju rytualnego i wstrzymania się żydów od spożycia mięsa, straci rolnictwo, są przesadzone. Na trzy miliony żydów, jest co najwyżej półtora miliona tych, którzy jedzą mięso kozerne. Wiele nie stosuje się do przepisów religijnych, a nędza żydowska żywi się główką śledzia. Jeżeli część ludności żydowskiej powstrzyma się od spożycia mięsa, to zyska na tem przemysł rybny. Niech Polesie czy Pomorze coś zarobi. Podobno w czasie okupacji niemieckiej ubój rytualny był zniesiony i żydzi mimo to jedli mięso. Należy oczekiwać, że rabini przysłubią z pomocą państwu polskiemu i uznali, że przepis o uboju nie jest dogmatem; ale jeżeli rząd sam uboju nie zniesie, to sprawa przedstawia się beznadziejnie.

### RABIN SCHORR

Przeciwko projektowi pos. Prytorowej przemawiali senatorowie żydzi Trockenheim i rabin Schorr. Ten drugi mówił bardzo długo i nadzwyczaj namiętnie.

## Żydzi zerwali orla polskiego z gmachu konsulatu w Tel Awiwie

Warszawski „Hajnt” podaje, że w mieście palestyńskim Tel-Awiw doszło do demonstracji żydów przeciw Polsce:

### Zamiast miesiąca jeden dzień postu

Po ostatnich uchwałach sejmowych akcja protestów żydowskich w obronie przewilejów związanych z ubojem rytualnym znacząco osłabła. W kołach żydowskich sytuacja obecna charakteryzowana jest jako rozejm.

Wśród członków żydowskiego komitetu obrony uboju rytualnego projekt całomiesięcznego postu nie ma wielu zwolenników. Za to dąży się do zorganizowania po 15 kwietnia jeszcze jednego „dnia ci szy”, połączonego ze wstrzymaniem się od pokarmów mięsnych.

Spoczątku senatorowie słuchali go spokojnie, ale gdy przemówienie przedłużało się i przechodziło chwilami w ostry krzyk, zniesierpliwi się. Przerwywano mu, pukano w pulpity. Czerwona lamp-

ka przy pomocy której marszałek daje znak mówcy, że czas skończyć, długo świeciła, a rabin Schorr wciąż mówił. Gdy skończył, ogłoszono przerwę w obradach do godziny 4 popołudniu.

## Warunki uniezależnienia się od zagranicy „Polski wóz ludowy” musi być tani, oszczędny, praktyczny i łatwy w obsłudze

Znów więc optymiści liczą, że po skierowaniu motoryzacji „na nowe tory”, zagranica wprost „zaleje” nas swymi samochodami. A tymczasem nikt nas samochodami nie „zaleje”, bo poprostu nie mamy pieniędzy. Dopóki nie zostaną stworzone warunki, aby człowiek zarabiający 500 zł. miesięcznie mógł posiadać samochód sprawa motoryzacji nie ruszy z miejsca. Żadne sztuczne dopłaty ze skarbu, żadna wymiana i nabywanie drogą „dumpingu” części samochodów, czy też całych maszyn, nie pomoże.

### SKĄD NABYWCY?

Każdy towar musi mieć nabywcę. Trzeba więc stworzyć takie warunki nie tylko dla przemysłu samochodowego, ale i dla nabywców, żeby umożliwić nabywanie wozu możliwie szerokim warstwom pracującym.

W naszych warunkach masowym odbiorcą samochodów może być część pracowników umysłowych i część fizycznych, w miastach, na wsiach tylko większe gospodarstwa, głównie zaś spółdzielnie.

### RUJNUJĄCY IMPORT

W tegorocznych projektach motoryzacyjnych jedno jest słuszne: próba stworzenia krajowego przemysłu samochodowego drogą przystosowania montowni i przemiany ich w miejscowe fabryki. Na szczęście będzie można zerwać z rujnującym „dumpingiem”, który prowadził do takich faktów, że „Fiaty” nabywało się wprawdzie tanio, ale za węgla liczonego po 10 zł. za tonnę.

Jednotonnowe podwozie daje 550 kg. stali i 50 kg. innych materiałów. Na 10.000 samochodów (podwozi) wykonanych w kraju trzeba wydać 3.000.000 zł., na import takich podwozi z zagranicy 60.000.000, t. j. 20 razy więcej!

Samochód nabyty pozornie tanio z zagranicy, bo np. za 1320 dolarów — wskutek „dumpingu” kosztował nas w rzeczywistości 40.000 zł.

Nie dziwnego, że z jednej strony płaciliśmy gruby haracz obcym fabrykantom samochodowym, z drugiej ludząc się pozorną taniością samochodu, zaniedbaliśmy własny przemysł samochodowy, doprowadzając wysokość naszego taboru samochodowego do granic niebywale niskich. Sam fakt, że Polonia w samem Chicago posiada cztery razy więcej samochodów, niż cała Polska, jest chyba dość wymowny!

### CZY DOSTATECZNY ZWROT

Obecny zwrot w sprawach motoryzacji, polegający przede wszystkim na obniżeniu cła (nie-

mał zniesieniu!) dla części samochodów określonych typów, montowanie w kraju itp. — to wszystko zmierza do obniżenia ceny wozu.

Wszystkie możliwe uzyskane tą drogą obniżki (nawet przy zmniejszeniu kosztów handlowych) jeszcze nie są dostateczne.

### „WÓZ WOZÓW”

Gdy w Niemczech rzucono hasło budowy „wozu ludowego”, dostępnego dla zarabiających 400 marek miesięcznie — to „polski wóz ludowy”, całkowicie popularny, łatwy w obsłudze, niekosztowny w utrzymaniu powinien mieć (przynajmniej powinniśmy iść ku temu) obok tych wszystkich zalet jedną największą: niską cenę, możliwie niższą od wo-

zów niemieckich. Jeżeli wspomnieliśmy o granicy 500 zł., o dostępności samochodu dla ludzi, zarabiających w tej skali, to oczywiście uważamy, że ta granica powinna iść jeszcze dalej ku dołowi w miarę rozwoju naszego rodzimego przemysłu samochodowego.

„Wóz wozów”, typ według ściśle określonego wzorca, praktyczny sportowo, gospodarczo i wojskowo tylko wtedy trafi do mas i zmieni zasadniczo ilościowy, tak niekorzystny dla nas stosunek, w odniesieniu do silnie zmotoryzowanych sąsiadów.

### WYRÓWNIANIE DYSPROPORCJI

Nie trzeba zapominać, że i w Niemczech i w Rosji Sowieckiej

## Śluby młodzieży akademickiej na Jasnej Górze

Ruch odrodzenia religijnego, tak znamienity, dla czasów, w których żyjemy, obejmuje przede wszystkim młodzież akademicką. Świetlana postać ś. p. księdza Edwarda Szwajcra, pierwszego rektora kościoła akademickiego w Warszawie, pozostanie na zawsze w dziejach odrodzenia religijnego wśród młodzieży. Praca jego wydała plon wspaniały. Świadczy o tem tysiączne rzese uczestników w dorocznych rekolekcjach akademickich, oraz praca społeczna na akademikach, dążących z pomocą bliźniemu. Świadectwem odrodzenia religijnego są również zewnętrzne manifestacje uczuć katolickich, — pielgrzymki młodzieży akademickiej na Jasną Górę, dla złożenia hołdu Matce i Opiekunce, dla wznoszenia modłów o lepsze serca i lepsze czasy dla Polski.

Mniej więcej dwa lata temu wśród młodzieży akademickiej zrodziła się myśl złożenia uroczystych ślubów Matce Boskiej, oddania się Jej w opiekę i służbę.

## Obce wagony kolejowe zakupi Ministerstwo Komunikacji?

Pomiędzy nieczynnymi od kilku lat wagonami kolejowymi, stojącymi na polskich linjach, znajduje się obecnie około 4000 wagonów obcych, a więc węgierskich, austriackich i innych. Wagony te, o ile miałyby przejść na własność kolei polskich, musiałyby być nabyte przez rząd polski, przyczem musiałyby być opłacone od nich cło wwozowe, stosownie do obowiązujących przepisów, które przewidują, że tylko obiekty połamane na szmelc i użyte następnie na szmelc, mogą być zwolnione od cła.

Ponieważ obecnie stała się aktualną kwestja zwrotu ich kolejom państw obcych, w związku z tem kraja pogłoski, że wagony te mają jednak pozostać w kraju, a zamiast nich mają być oddane do dyspozycji kolejom Węgier i Austrii stare wagony polskie z tem, że jednocześnie koleje tych państw zrękną się na rzecz kolei polskich odbioru tych wagonów.

Zdawałoby się, że kwestja załatwiona w taki sposób byłaby wyczerpana, jednak powstaje zagadnienie, czy tranzakcja tego rodzaju nie koliduje z naszym ustawodawstwem celnym. — Gdyby podobną tranzakcję przeprowadził zwykły obywatel, lub jakiegokolwiek przedsiębiorstwo prywatne, to czy wówczas władze celne byłyby w prawie nie upomnieć się o cło wwozowe, które nie

# Przegląd prasy

### „PRASA JEST WOLNA”

Pod tym tytułem porusza „Czas” sprawę konfiskat prasowych i tak pisze:

„Czy jednak konfiskata jest środkiem racjonalnym i skutecznym? Nie rozporządzając odpowiednim materiałem, nie możemy stwierdzić jakie przepisy obowiązują pod tym względem w innych krajach, — ale to jest pewne, że w państwach zachodnich konfiskata nie istnieje; istnieje nato-

miast surowa odpowiedzialność autora artykułu i redaktora przed trybunałem sądowym, — o ile artykuł posiada znamiona przestępstwa karnego. Właśnie niedawno publicysta tej miary co Maurras został skazany na grzywnę i więzienie za artykuł, w którym trybunał dopatrywał się zachęty do wojny domowej. Jest to jedyna logicznie usprawiedliwiona represja, podczas gdy konfiskata, która jest traktowana jako środek zapobiegawczy, — nietylko niczemu

nie zapobiega, ale stwarza w społeczeństwie atmosferę nieufności do zarządzeń władzy i wywołuje wręcz fantastyczne domysły, co do powodów tego zarządzenia”.

Charakterystyczna jest rzeczą, że ten liberalizm „Czasu” objawił się dopiero wówczas, gdy organ konserwatystów sam począł odczuwać na swej skórze praktyki konfiskacyjne.

### GORZKIE SŁOWA O SEJMIE

P. Cat-Mackiewicz w „Słowie” ostro krytykuje udzielenie przez sejm pełnomocnictw rządowi i zapytuje, czemu uchwalenie przeszło tak gładko, tak posłusznie i potulnie:

„Znajduję jedno tylko wyjaśnienie. Oto na 181 posłów narodowości polskiej 114 posłów są ludźmi, których główne źródło utrzymania, to fundusze publiczne, to przeważnie urlopowani urzędnicy państwowi i działacze samorządowi”.

P. Mackiewicz uważa, że najbardziej cieszą się z tej słabości sejmu „partyjnicy, którzy bojkotowali wybory 8 września. Ryzykowali oni, że sejm zyska sobie zaufanie społeczeństwa i stanie się jego przedstawicielem. Ale...

„Ale niestety obecna sesja sejmowa zaczęła się od pełnomocnictw, środek jej wypełniło skonstruowanie bezsilności Sejmu w kontroli nad samymi państwami, w intencjach jego co do zmiany ustawy emerytalnej. W sprawie uboju rytualnego Sejm chciał coś zrobić, rząd początkowo nie chciał, a kiedy zechciał to Sejm pośpiesznie zmienił zdanie. Wreszcie cały ten scenariusz kończy się wczorajszym ponownym uchwaleniem pełnomocnictw przez komisję, a nie uległa wątpliwości, że dziś zostaną one uchwalone na plenum. Tak, to jest właśnie taki Sejm, którego życzyły sobie partie bojkotujące wybory!”

### MODERNIZACJA PRZEMYSŁU

„Polska Zbrojna” porusza sprawę przysposobienia przemysłowego na wypadek wojny. Wojna światowa wykazała, że pełne zaopatrzenie jednego żołnierza liniowego w sprzęt wojenny wymaga pracy 10 robotników w przemyśle. Ten stan rzeczy byłby dla Polski katastrofalny, bo im więcej ludzi mobilizować trzeba do fabryk, tem mniej ich rzucić można do boju. Ten stan rzeczy można zmienić tylko przez modernizację przemysłu, który w Polsce znajduje się w stanie prymitywu. „Rezultaty są takie, do jakich musiały doprowadzić sanatoryjne, cieplarniane warunki, stworzone dla przemysłu. Jego poziom techniczny, poza nielicznymi gałęziami, jest kompromitujący niski, metody jego pracy — znów z pewnymi wyjątkami — nie odpowiadają zdobyciom, jakie w tym zakresie zostały osiągnięte w krajach zachodnich — europejskich; wyszkolenie techniczne jego kierowników i personelu jest dostosowane do potrzeb przemysłu polskiego w obecnym jego stanie, ale nie do wymagania, jakie stawia przemysłowi rok 1936.

Smutne to stwierdzenie, ale lata ostatnie wyłobiły między poziomem technicznym przemysłu w krajach, leżących od nas na zachód — i być może nietylko na zachód — głęboką przepaść, z którą trudno się pogodzić. Sprawa modernizacji przemysłu polskiego nie jest już tylko problemem gospodarczym; urosła ona do rozmiarów jednego z najważniejszych zagadnień polityki polskiej”.

Uwagi są tak słuszne, konieczności, o których pisze „Polska Zbrojna” tak biją w oczy, że nie do tych uwag dodawać nie trzeba. Trzeba tylko żądać spiesznej realizacji tych potrzeb, cokolwiek miałyby ona kosztować.

motoryzacja trwa w dalszym ciągu i że nasilenie jej stale wzrasta. Unikając zbędnej przesady w „dogadaniu” ilościowym naszych sąsiadów, na polu motoryzacji musimy zdecydowanie podnieść w górę ilość pojazdów mechanicznych u nas w tym stopniu, aby rażące dysproporcje zostały wyrównane.

### DROGI TRANSPORT

Jednym z naczelnych naszych zadań obecnie to doprowadzenie do porządku dróg.

Rolnik dopłaca przy transporcie do towaru 10 — 20 gr. na kilometrze zlej drogi. Dochodzimy do rzeczy niebywałych, gdy na Zachodzie (Niemcy, Francja) przewóz jednej tonny towaru na 100 km. kosztuje 1 — 2 zł. w Polsce kalkuluje się ciągle w pobliżu 60 złotych! Jak to podraża cenę, łatwo zrozumieć.

### MOTORYZACJA POBUDZA PRZEMYSŁY POMOCNICZE

Rozbudowa przemysłu samochodowego w Polsce, podobnie jak sprawa dróg, to są rzeczy o pierwszorzędnej doniosłości gospodarczej. Dość powiedzieć, że jeden samochód czynny w ciągu roku u ruchamnia pod różnymi postaciami 4 — 6.000 zł.

Pociąga to za sobą ożywienie całego szeregu przemysłów pomocniczych i produkcji pomocniczej, jak przemysł naftowy, budowlany, akcesoryj i narzędzi samochodowych, turystyki itd.

Warto zaznaczyć, że przy 80.000 samochodów (t. j. liczba, która powinniśmy osiągnąć za trzy lata) licząc zużycie benzyny średnio po 2.000 kg. na samochód, wyniosłoby 160 tysięcy tonn, a więc sam automobilizm zużywałby niemal dwa razy tyle benzyny, ile wyniosła cała nasza produkcja w r. 1934, wyrażająca się 85 tysiącami tonn, a majaca w 1930 roku (najwyższa granica) 122 tysiące tonn. A przecież benzyna potrzebna jest nietylko do motorów samochodowych.

Taka konieczność rozszerzenia całego szeregu innych działów naszej produkcji wyłoniłaby się sama w sposób naturalny.

Myśląc szerzej i w dalszych perspektywach o motoryzacji polskiej te wszystkie czynniki należy mieć na uwadze.

I dlatego nie o „zalewie” naszego rynku przez zagraniczne samochody, ale o powstaniu samodzielnego naszego przemysłu samochodowego trzeba myśleć, i na to liczyć, ku temu dążyć.

## Jak się likwiduje Nielegalny handel żydowski w niedzielę i święta?

„Słowo Pomorskie” podaje ciekawą opis z Dohreznina o nieprzestrzeganiu przez żydów zakazu handlu w niedzielę i święta i o sposobie, na jaki wziął się jeden z mieszkańców tego grodu, który postanowił nielegalny handel żydowski zlikwidować. Oto, co pisze o tem „Słowo Pomorskie”:

„Taki stan rzeczy postanowił zlikwidować narodzić p. Władysław Pudliński i zlikwidował. Od szeregu niedziel zrzędu, stale i bez przerwy patroluje na ulicach. Mróz, deszcz, czy zawaia, żydowskie wrzaski, krzyki, czy wyzyski w rodzaju „polska świnia”, „przeklęty endeck” itp. epitetów, którymi częstowano szczerze, p. Wl. Pudlińskiego nie zraziły do wytrwania na stanowisku.

I, gdy klient „niedzielny” wszedł do sklepu żydowskiego, po chwili zjawił się za nim p. Pudliński. W razie, gdy drzwi przed nim zamknięto na klucz, albo klient dokonał „tranzakcji” i z pakunkiem wyszedł na ulicę, to p. Pudliński takiego „gościa” (mimo oporu) prowadził na po-

sterunek policji, gdzie spisano protokół.

W rezultacie odbyły się dziesiątki rozpraw przed Sądem Grodzkim w Rypinie. Na rozprawach tych p. Pudliński i kupujący są jako świadkowie. Wyroki sądu opiewające na 20, 30, 50 zł. kary dla żyda. W konsekwencji odtręca to żydostwo od gwałcenia niedziel i akcja ta przyniosła już pożądaną skutki. — Obecnie sklepy żydowskie są pozamykane w niedzielę i ani za grosz nie można kupić. Brawo, p. Pudliński!”

### Zwolnienie z więzienia

Z więzienia w Rawie Mazowieckiej zwolniono dr. Stanisława Gutkiewicza, aresztowanego po wypadkach opoczyńskich i wywiezionego do Berezzi Kartuskiej, gdzie przebywał dwa miesiące.

Ogółem dr. Gutkiewicz pozabawiony był wolności przez 4 miesiące.

### Likwidacja strajku w Wieliczce

Ubiegłej nocy zakończyła się w krakowskim inspektoracie pracy konferencja porozumiewawcza w sprawie likwidacji strajku górników w kopalniach soli w Wieliczce.

Na podstawie zawartego porozumienia, dziś o godz. 14-tej górnicy, w liczbie około 1.200 przystąpili do pracy. Gł. Inspektor pracy inż. Kłótt powrócił do Warszawy.