



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WYCHODZI CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL I ŚWIĄT.

Redakcja, Administracja i Ekspedycja: ul. Miodowa Nr 22. Telefon Redakcji 11-44-05. Telefon Administracji 11-80-13. Telefon Ekspedycji 11-80-19. Ogłoszenia: ul. Królewska 5. Kasa czynna od godz. 8 i pół do 1 po pld., w soboty do g. 12 w pld. Konto czekowe w P. K. O. — 730.

Oddziały „Monitora Polskiego”:

BYDGOSZCZ, Gdańska 22, tel. 15-74; GDAŃSK, Neugarten 27, tel. 240-79; GDYNIA, Świętojańska, Dom P. A. M., tel. 17-20; KATOWICE, 3 Maja 34; tel. 305-65 i 310-91; KRAKÓW, Rynek Główny 6, tel. 105-00 i 120-27; LWÓW, Akademicka 11, I p., tel. 200-20, 200-45; ŁÓDŹ, Piotrkowska 125, tel. 101-11 i 115-24; POZNAŃ, Aleja Marsz. Piłsudskiego 24, tel. 28-57, 28-58 i 28-49; TORUŃ, Szeroka 41, tel. 263; WILNO, Mickiewicza 15 m. 5, tel. 674 i 17-85.

TREŚĆ DZIAŁU URZĘDOWEGO:

Zarządzenia Władz Naczelnych:

Poz. 408. Postanowienie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych oraz Skarbu z dnia 19 października 1937 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstwa „H. Cegielski, Sp. Akc.” w Poznaniu.

DZIAŁ URZĘDOWY.

Zarządzenia Władz Naczelnych

408.

POSTANOWIENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU

w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych
oraz Skarbu

z dnia 19 października 1937 r.

w sprawie ulg dla przedsiębiorstwa „H. Cegielski,
Sp. Akc.” w Poznaniu.

W myśl art. 9 ust. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 329) ustala się, że przedsiębiorstwu „H. Cegielski, Sp. Akc.” w Poznaniu służy prawo do ulg, przewidzianych w art. 6 powyższego rozporządzenia, w odniesieniu do nakładów, wymienionych w zobowiązaniu przedsiębiorstwa z dnia 1 lipca 1937 r., złożonym zgodnie z pkt. 2 i 3 art. 1 tegoż rozporządzenia.

W zakresie państwowego podatku dochodowego ulgą objęty będzie dochód, osiągnięty przez Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu z eksploatacji wymienionych nakładów, w ten sposób, że z podstawy wymiaru tego podatku wyłączony zostanie dochód osiągnięty z produkcji obrabiarek i sprzętu wojskowego. W zakresie państwowego podatku przemysłowego od obrotu ulgi przewidziane w powołanym art. 6 nie będą mieć zastosowania w odniesieniu do działalności wytwórczej innego rodzaju, niż przytoczona w niniejszym ustępie.

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) Antoni Roman.

Minister Spraw Wojskowych:
w z. (—) Litwinowicz.

Minister Skarbu:
w z. (—) Morawski.

DZIAŁ NIEURZĘDOWY.

—oOo—

Z Kancelarii P. Prezydenta Rzeczypospolitej.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki powrócił po kilkudniowym pobycie w Wiśle do Warszawy.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej przyjął wczoraj P. Prezesa Rady Ministrów gen. F. Sławoja Składkowskiego.

—oOo—

Z Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

W odpowiedzi na depezę gratulacyjną, nadesłaną przez jugosłowiańskiego prezesa rady ministrów p. Milana Stojadinowicza z okazji 5-ciolecia objęcia teki P. Ministra Spraw Zagranicznych J. Becka, P. Minister Beck przesłał pod adresem p. premiera Stojadinowicza telegram treści następującej: „Proszę Pana o przyjęcie moich najlepszych podziękowań za życzenia, które mnie bardzo wzruszyły. Zechce Pan przyjąć zapewnienia mej głębokiej przyjaźni. (—) Beck”.

W dniu wczorajszym Jego Eminencja ks. kardynał Aleksander Kakowski odwiedził P. Ministra Spraw Zagranicznych Józefa Becka i złożył mu w imieniu swoim i duchowieństwa życzenia z racji 5-lecia objęcia teki Ministra Spraw Zagranicznych.

Przemówienie P. Ministra Komunikacji płk. J. Ulrycha, wygłoszone w dn. 6 listopada w Krakowie w sali „Starego Dworca”.

Minister Komunikacji skupia w swoim ręku cztery komunikacje: lotnicze, kolejowe, drogowe i wodne, przy czym te ostatnie tylko w zakresie żeglugi śródlądowej. Idea kollaboracji tych komunikacji jest przedmiotem żywych studiów jak w Ministerstwie Komunikacji, tak i w Państwowej Radzie Komunikacyjnej, która posiada specjalny Komitet koordynacji przewozów kolejowych, samochodowych, wodnych i lotniczych.

Ze stanowiska gospodarczego jest rzeczą objętą, jaki środek komunikacyjny dostarczył towar do rąk odbiorcy. Chodzi o to, aby koszty przewozu, czas przewozu oraz sposób przewozu złożyły się na pojęcie taniego i sprawnego transportu. Wiemy wszyscy, że dobra sieć komunikacyjna obniża koszty produkcji i zwiększa jej rentowność, że koszty transportu wchodzi zarówno w skład kosztów produkcji, jak i wymiany. Rozbudowanie i udoskonalenie sieci komunikacyjnej podnosi dochód społeczny zarówno przez wzmoczenie produkcji i konsumpcji, jak i przez usunięcie strat ponoszonych przy złym systemie transportu. Wiemy wreszcie, że zaspakajanie potrzeb komunikacyjnych — to podstawowy obowiązek i zasadniczy atrybut nowoczesnego państwa.

Najnowocześniejszym środkiem przewozu jest samolot. Lotnictwo polskie, na którym nie ciąży zaniedbania z czasów niewoli — jak to ma miejsce przy innych środkach transportu — rozwija się pomyślnie. Rozbudowaliśmy sieć naszą początkowo w Europie, a w roku bieżącym przekroczyliśmy jej granice. Sieć ta wynosi obecnie około 5700 km. Jej głównym elementem jest wielki szlak południe — północ, który dobiegając z Palestyny do Warszawy, rozwidła się tu w dwóch kierunkach na Gdynię i na państwa bałtyckie, aż do Finlandii. Na sieci tej samoloty nasze wykonują w roku bież. około 2.000.000 km. wobec 1.650.000 km. wykonanych w roku 1936.

Dalsze zadania, jakie stoją przed Polską, to:
a) połączenie Polski własnymi liniami ze wszystkimi największymi bazami wypadowymi transkontynentalnymi i transoceanicznymi oraz wkroczenie na te szlaki.
b) przeprowadzenie przez Polskę szlaków tranzytowych.

Naturalne warunki geograficzne, interesy gospodarcze naszych sąsiadów oraz krystalizujący się światowy system komunikacji lotniczej wskazują, że przez Polskę przebiegać powinny wielkie kontynentalne lotnicze szlaki tranzytowe.

Główny ciężar przewozów spoczywa na Polskich Kolejach Państwowych, największym w Polsce przedsiębiorstwie, którego majątek obliczony jest na sumę 8½ miliardów złotych. Ilość pracowników zatrudnionych na P. K. P. w dn. 1 października b. r. wyniosła 213 tysięcy ludzi, w tym etatowych i stałych wraz z praktykantami i kontraktowymi 131 tysięcy ludzi, czasowych 43 tysiące, sezonowych 39 tysięcy.

Odziedziczyliśmy po okupantach sieć kolejową kompletnie działaniami wojennymi zdevastowaną i zniszczoną, zresztą zbyt słabo rozwiniętą i niedostosowaną co do swego układu do nowych potrzeb. Na inwestycje i na odbudowę Polskich Kolei Państwowych wydatkowano od 1924 r., to jest od chwili ustabilizowania waluty do 1936 r. łącznie 1.372.500.000 złotych, w tem na odbudowę zniszczeń wojennych 65,5 miliona zł, na budowę nowych kolei — 306,7 mil. złotych, na inne inwestycje budowlane ok. 628,6 milionów złotych i na tabor około 371,6 milionów złotych. Od 1918 r. do obecnej chwili wybudowano i oddano do ruchu ok. 1.742 km. nowych linii kolejowych, wobec czego długość znajdujących się obecnie w eksploatacji normalnotorowych kolei w Polsce wynosi 18.384 km., z czego szlaków dwutorowych jest 5.389 km.

W październiku bież. roku przebiegało w Polsce przeciętnie dziennie 2400 par pociągów pasażerskich i 2.118 par pociągów towarowych w dni robocze.

Kolej jako konsument zakupuje w roku bież. materiałów ponad 300 milionów złotych. Zakupy te są wykonywane prawie wyłącznie w kraju, tylko nieznaczna ich część na sumę ok. 1½ miliona złotych dokonywana jest z konieczności na rynkach zagranicznych.

Przewozy w r. bież. kształtują się pomyślnie tak w ruchu osobowym, jak i towarowym. W okresie od 1 stycznia do 31 lipca przewieźliśmy 116 milionów osób. Wzrost w stosunku do roku ubiegłego ok. 25 proc., wpływy wzrosły o 9 proc. Towa-