



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WYCHODZI CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL I ŚWIAT.

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 77, tel. 240-79; GDYNIA, Skwer Kościuszki 16, tel. 17-20; KATOWICE, Al. 3 Maja 34, tel. 305-65 i 310-91; KRAKÓW, Rynek Główny 6, tel. 104-99 i 105-00; LWÓW, Akademicka 11, tel. 200-20, 200-45; ŁÓDŹ, Piotrkowska 121, tel. 101-11 i 115-24; POZNAŃ, Fredry 8, tel. 28-57, 28-58; TORUŃ, Pl. Bankowy 2, tel. 12-63; WILNO, Mickiewicza 15 m. 5, tel. 6-74, 17-85 i 18-75.

TREŚĆ DZIAŁU URZĘDOWEGO:

Zarządzenia Władz Naczelnych:

Poz. 413. Uchwała Rady Ministrów z dnia 21 lipca 1939 r. w sprawie dodatkowych kredytów na rok 1939/40.

Sprostowanie.

DZIAŁ URZĘDOWY.

Zarządzenia Władz Naczelnych.

413.

UCHWAŁA RADY MINISTRÓW

z dnia 21 lipca 1939 r.

w sprawie dodatkowych kredytów na rok 1939/40.

Na podstawie art. 59 ust. (2) ustawy konstytucyjnej Rada Ministrów przyznaje w załączonym do ustawy skarbowej budżecie na okres od 1 kwietnia 1939 do 31 marca 1940 w grupie A. „Administracja” w wydatkach zwyczajnych, następujące kredyty dodatkowe:

- 1) w części 7 „Ministerstwo Spraw Wewnętrznych”, w dziale 2 „Województwa i Starostwa”, w § 11 „Koszty i świadczenia wynikające z wykonania ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym” — 15.000.000 zł;
- 2) w części 8 „Ministerstwo Skarbu”, w dziale 5 „Ogólny zarząd skarbowy”, w § 14 „Koszt bicia bilonu” — 8.000.000 zł.

Prezes Rady Ministrów:
(—) Sławoj Składkowski.

SPROSTOWANIE.

W zarządzeniu Prezesa Rady Ministrów z 25 września 1938 r. (Monitor Polski Nr 227, poz. 497) skreśla się na stronie 14-iej, kolumnie 2-iej w wierszu 5-ym i 6-ym od góry wyrazy: „Michałowi Budniakowi” oraz w wierszu 25-ym i 26-ym od dołu wyrazy: „Bronisławowi Szwedowskiemu”.

DZIAŁ NIEURZĘDOWY.

Z Prezydium Rady Ministrów.

Dnia 24 b. m. p. Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wewnętrznych gen. F. Sławoj Składkowski przyjął redaktora naczelnego „Robotnika” p. Mieczysława Niedziałkowskiego.

Z Ministerstwa

Spraw Zagranicznych.

Poseł belgijski w Warszawie wyjechał z Warszawy. W czasie jego nieobecności placówką kierować będzie p. d'Aspremont Lynden w charakterze chargé d'affaires ad interim.

Z Ministerstwa W. R. i O. P.

Dnia 20 lipca b. r. pan minister prof. dr Świętosławski wizytował w towarzystwie dyrektora departamentu Pollaka i wizytatora ministerialnego Jeża kurs komendantów hufców szkolnych

p. w. na Bielanach w Akademii Wychowania Fizycznego. W swym przemówieniu do komendantów, czynnych nauczycieli przysposobienia wojskowego w szkołach średnich ogólnokształcących i zawodowych, podkreślił pan minister ważność nauki p. w. w szkole, która wybija się obecnie na plan pierwszy oraz na konieczność rycerskiego wychowania młodzieży szkolnej i nastawienia jej na zagadnienia obronności państwa, niezwykle ważne ze względu na geopolityczne położenie Polski.

Z Ministerstwa Komunikacji.

Przemówienie wygłoszone dnia 24 b. m. przez P. Ministra Komunikacji J. Ulrycha na konferencji prasowej:

„Proszę Panów!

Przybywam na konferencję prasową, aby pokrótce poinformować Panów na temat tego, co się dzieje na terenie powierzonego mi resortu.

Jak długa i szeroka Polska, zewsząd słyszą Panowie wołania o szybką, sprawną i regularną komunikację. Potężniejący rozwój we wszystkich dziedzinach w Polsce jest tak widoczny, że za tym rozwojem z największym wysiłkiem tylko podąża rozwój komunikacji. Dynamika potrzeb komunikacyjnych żąda nowoczesnych środków lokomocji, a tymczasem nie sposób tak szybko, jakby się tego chciało i jak tego wymagają interesy ogółu, zadość tym potrzebom uczynić. Tym się tłumaczy, że obok nowoczesnej komunikacji samolotowej, naprzykład z Kopenhagą, mamy w tyłu jeszcze punktach kraju niedostateczną komunikację lądową, czego wymownym dowodem są nasze kolejki dojazdowe. Tak więc, proszę Panów, walczymy z trudnościami, mamy kłopoty, ale są to wspaniałe kłopoty, albowiem wynikają one z faktu rozwoju, a nie zastoju. Praca taboru, mierzona dziennym naładunkiem, sięga obecnie liczby 21 tys. wagonów, niewiele odbiegając od maksymalnego naładunku, notowanego na P. K. P. w r. 1929. Przeszarżałe urządzenia przewozowe, nie mogące już zaspokoić wzrostu obrotów gospodarczych, muszą być zmodernizowane i przystosowane do zaspokojenia potrzeb wzrastającej wytwórczości rolniczej i przemysłowej. I tak na Górnym Śląsku węzły kolejowe Tarnowskie Góry i Katowice oraz linie prowadzące do portów wykorzystane są do maksimum. W związku z odzyskaniem Zaolzia, dla wywozu jego produkcji, trzeba było stworzyć nowe kierunki wywozowe z ominięciem tych węzłów, zwiększając przy tym przelotność niektórych szlaków oraz budując szereg nowych łącznic. W dalszym ciągu zachodzi potrzeba rozbudowy stacji rozrządowej Łazy, węzła częstochowskiego i innych. Stale zwiększający się wywóz węgla przez nasze porty bałtyckie wymaga ciągłych wkładów na rzecz inwestycji kolejowych w portach, a dochodzą one przeciętnie do 1½ miliona złotych rocznie.

W Centralnym Okręgu Przemysłowym rozbudowuje się stacje:

Skarżysko, Rozwadów, oraz poza innymi robotami, związanymi z powiększeniem przelotności linii łączących ten okrąg z Zagłębiem, przystępuje się już do budowy stacji Stalowa Wola. Węzeł warszawski jest wciąż w dalszej rozbudowie, na niedawno wybudowanej linii radomskiej musieliśmy już zwiększyć przelotność i przystąpiliśmy już obecnie do budowy stałego dwutorowego podejścia tej linii do węzła warszawskiego. Rozwój węzła warszawskiego jest bardzo zaawansowany w poszczególnych elementach, dzięki czemu naprzykład w czasie pożaru nowobudującego się gmachu dworca głównego ruch pociągów ucierpiał w minimalnym stopniu, dzięki wykorzystaniu urządzeń nowoczesnych na stacjach Warszawa Wschód i Zachód. Krótko mówiąc, wzrastają rozmiary potrzeb kolejnictwa. Na kolei robi się ciasno. Przelotność większości szlaków i zdolność przepustowa węzłów wymagają rozbudowy. W ostatnim

trzechleciu inwestycje kolejowe pochłonęły 270 mln. zł, a na rok bieżący przeznaczają się 92 mln. złotych. Cyfry te nie obejmują wydatków na planową wymianę nawierzchni, które w okresie ubiegłych trzech lat wyniosły 80 mln. zł, a w roku bieżącym wyniosą ok. 24 mln. zł. Za wzrostem przewozów wzrosły potrzeby kolejnictwa w zakresie taboru. W roku bieżącym wydatkujemy na zakup taboru do 80 mln. zł, a są to wciąż wydatki niedostateczne. Pozostaje to też w związku z odzyskaniem Zaolzia, dla którego to obszaru Polska nie otrzymała dotychczas przynależnej ilości taboru. Ponadto P. K. P. usprawniając wszelkimi sposobami swój aparat przewozowy, zwiększając szybkość pociągów osobowych i towarowych, usprawniając obrót wagonów, wreszcie, co najważniejsze, zmniejszając ilość taboru chorego do minimalnego procentu, nie notowanego od wielu lat, nawet w czasach przedwojennych (10%). Zmodernizowano również pracę w warsztatach kolejowych, osiągając w roku ubiegłym tą drogą ponad 10 mln. zł oszczędności na naprawie taboru. Niezależnie od zakupu taboru Min. Komunikacji wydatkuje duże kwoty na zaopatrzenie kolei w materiały potrzebne do eksploatacji i utrzymania taboru. Kwota roczna na zaopatrzenie w tabor i w materiały rośnie z roku na rok i sięga obecnie sumy 350 mln. zł, stwarzając dogodne warunki dla rozwoju przemysłu. Datujący się od trzech lat intensywny wzrost wytwórczości pociąga za sobą znaczny wzrost ruchu na kolejach. I tak w roku 1936 przewieziono podróżnych 172 mln., w roku 1937 — 211 mln., a w roku 1938 — 225 mln. Na szczególne podkreślenie zasługuje rozwój podmiejskiego ruchu warszawskiego, gdzie frekwencja dzienna waha się między sumą 120 tys. a 150 tys. podróżnych, przewożonych 304 pociągami dziennie. Również wzrosły przewozy towarowe. W roku 1936 przewieziono 57 mln. ton, w r. 1937 — 72 mln. ton, w r. 1938 — 75 mln. ton, a za cztery miesiące bieżącego roku 24½ mln. ton, co stanowi 14,5% więcej w stosunku do przewozu w pierwszych czterech miesiącach roku ubiegłego. Od kwietnia do obecnej chwili wzrost przewozów trwa nadal. Liczyć się więc należy na jesieni z brakiem wagonów, a specjalnie węglarek. Nie mniej ciasno robi się na naszych drogach, mimo że w ciągu ubiegłego 20-lecia gęstość sieci dróg wzrosła o ok. 50%. W ciągu ostatnich trzech lat wybudowano w Polsce dróg nawierzchni twardej ogółem ok. 4500 km. Przeciętnie więc budowano w ciągu tego okresu czasu po 1500 km rocznie nowych dróg o nawierzchni twardej. W roku bieżącym budujemy ok. 1590 km dróg o nawierzchni twardej wszystkich kategorii. Budowa nowoczesnych nawierzchni prowadzona jest w Polsce na większą skalę dopiero od roku 1934. Są to w pierwszym rzędzie odcinki dróg o największej intensywności ruchu, położone w pobliżu największych ośrodków miejskich oraz wielkie trakty, łączące między sobą centra gospodarcze i polityczne naszego Państwa. W pierwszym rzędzie są zaopatrywane w nawierzchnie nowoczesne szlaki: Warszawa — Katowice przez Piotrków, Częstochowę; Warszawa — Łódź, Łódź — Kalisz, Warszawa — Poznań, Warszawa — Gdynia, Warszawa — Lwów, Warszawa — Kielce, Kraków — Zakopane, Kraków — Katowice i inne. Przebudowa niektórych z tych traktów jest już zakończona, zaś inne są w toku przebudowy. Ponadto są w przebudowie odcinki dróg w węzłach: warszawskim, łódzkim, krakowskim, lwowskim i innych. Technika budowy mostów stalowych i żelazobetonowych, nie mówiąc o mostach drewnianych, nie ustępuje w niczym poziomowi tej techniki za granicą. Osiągnięte w tej dziedzinie rezultaty są bardzo poważne, w szczególności w budowie wielkich mostów stalowych przez Wisłę. Opracowany na najbliższe trzechlecie plan inwestycji drogowych przewiduje budowę 4 tys. km nowych dróg, modernizację 1200 km istniejących, oraz dalszą budowę mostów stałych. W ślad za tym transport drogowy stale się motoryzuje. Gdy w r. 1936 kursowało 1238 autobusów, to w r. 1938 kursowało 1734, a w dniu 1-go lipca 1939 r. — 1988 autobusów, obsługujących 30 tys. 200 km dróg. Poczynając od r. 1936 jest to 60%