

DRWECA

z dodatkami: „Oplekun Młodzieży”, „Nasz Przyjaciel” i „Rolnik”

„Drweca” wychodzi 8 razy tygodniowo, we wtorek, czwartek i sobotę rano. — Przepłata wynosi dla abonamentów 1,50 zł z dopłatami 1,50 zł miesięcznie. Kwartalnie wynosi 4,50 zł, a dozwolonym 1,50 zł. Przyjmuje się ogłoszenia do wszystkich gazet.

Redakcja i drukarnia: „Drweca” Sp. z o.o. z Nowomiasta.



Cena ogłoszeń: Wiersz w wysokości 1 milimetra na stronie 6-linowej 20 gr, na stronie 8-linowej 30 gr, w tekście na 2 i 3 stronie 40 gr, na 1 stronie 50 gr, przed tekstem 60 gr. — Ogłoszenia zagr. 100% więcej.

Numer telefonu: Nowemiasto 2.

Adres telegr.: „Drweca” Nowemiasto-Pomorze.

Rok IX.

Nowemiasto-Pomorze, Wtorek, dnia 5 lutego 1929.

Nr. 16

Czem jest dziś już Gdynia?

Gdynia! Któż z nas nie zna dziś tej nazwy? Przed kilkunastu laty jeszcze miasto małe, nieznaną wioską rybacką — dzisiaj okazałe miasto portowe, znane nie tylko w Europie, ale i w świecie dalekim.

Rozwój Gdyni jest istotnie imponujący i napędza nas dumą i radością w dobrą przyszłość Polski. Jeżeli w ostatnich latach spotkała nas tyle doświadczeń i niepowodzeń, to Gdynia jest jasnym promieniem — który świeci na horyzoncie Polski.

Gdynia wyrasta w naszych oczach — jako port nowożytny — wyposażony w najlepsze, najbardziej postępowe urządzenia.

Betonowe linie nadbrzeżne kilometrowej długości, do których wprost prowadzą dziesiątki torów kolejowych potężne łamacze fil, ogromne krany, dźwigi, magazyny, głębokie baseny wewnętrzne — drzwi i rampy ok. Naokoło ruch — gwar, świst lokomotyw, ryk okrętowych syren, skrzypienie dźwignów i łańcuchów, turkot przeładowywanego węgla, a ponadtem wszystkim gwar głosów ludzkich w wielojęzycznej mowie.

Miasto — wyrasta jak z pod ziemi — potężne gmachy państwowe — kilkopiętrowe kamienice, koszarowy marynarski wojennej — administracja portu — świetlica biurowa i mieszkań i czteryście dachówek.

W basenach wewnętrznych, głębokich na 10 m i w basenach zewnętrznych — i dalej na morza poza łamaczem fil, stoją okręty — widok bandery rozmaitych państw: angielskie, francuskie, szwedzkie, niemieckie, amerykańskie, norweskie, lotewskie i białorusko-amerykańskie... polskie... W porcie wojennym torpedowce polskie... a na nich bandera polska...

A naokoło wszędzie — gdzie się obrócisz — na statkach, torach kolejowych — w magazynach, na molo — w ustach inżynierów czy robotników — mowa polska — na czapkach marynarskich i oficerów oty polskie.

Widz przeciera oczy — sen to, czy jawa? ten port — od którego rozchodzą się przeogromne drogi, głoszący imię i zaszczenie Polski — na wszystkie strony świata — to własność nasza — to dzieło polskiej myśli i polskiej pracy?

Nawet med-wiatrak, — patrząc na to — co tu jakby pod uderzeniem czarodziejskiej laski, — wyrasta z pod ziemi w ciągu kilku lat — awierzyć musi, — że jednak „Polska to wielka rzecz” — że ten port — to nie ogień słomiany — ale dzieło wielkiej myśli i wytrwałego, cierpliwego wysiłku — że ma on już ogromne znaczenie gospodarcze dla kraju, a polityczne dla państwa i narodu polskiego, — i że znaczenie to z roku na rok rosnąć będzie.

Gdynia, która przed czterema laty miała około 3000 mieszkańców — dziś liczy ich 22 000, a wzrost jej na najbliższy tylko okres przewidziany do 100 000. Z rozwojem portu łączy się uprzemysłowienie jego części — polegające na łatwości dowoza surowca zagranicznego, możliwości eksportowania fabrykatów gotowych bez cła i na dużych oszczędnościach frachtowych.

Szereg potężnych obiektów przemysłowych (jak łuszczarnia ryżu — zatrudniająca dziś 400 robotników i łuszcząca w ciągu jednego tylko miesiąca 12 000 tonn ryżu, wartości osiem milionów złotych) powstało już i powstaje nieledwie, co miesiąc. Setki firm handlowych pracują korzystnie. Największe banki polskie otwierają swoje oddziały. Obcy pieniądź — w mocnej walucie wpływa przez Gdynię do Polski za wywozzone w świat ładunki morską drogą, produkty pracy polskiej.

Otwarto stała regularną komunikację okrętowo-frachtową pod polską banderą na liniach Gdynia—Hamburg—Gdynia—Kopenhaga, Gdynia—Antwerpja, Gdynia—Londyn — wreszcie linie oceaniczne Gdynia—Brazylja—Argentyna i porty Ameryki południowej — na ostatnich liniach parowiec „Krakus” o 8 000 tonn zabiera regularnie i pasażerów.

Stworzono w Gdyni port rybacki i flotę rybacką, które to zajęcie daje tysiącom ludności dobre zarobki — a pieniądź znaczny pozostaje w kraju —

śdź dotąd za ryby morskie wywożono około 80 000 000 zł. za granicę.

Wemy wszyscy, jak poważną troską napała rząd nasz i każdego z nas ojemny bilans handlowy, który przekroczył już daleko miliard złotych polskich — a powstał z przewagi wwozu czyli importu obcych towarów do Polski ponad wywóz, czyli eksport naszych towarów za granicę. Z górą miliard zł zapłaciliśmy za granicę — w ciągu 2 lat — i o tyle uszczupliliśmy stan narodowego majątku.

Wzrost polskiej floty handlowej.

Gdynia, 20. 1. W dniu 1 stycznia r. b. polska flota handlowa liczyła 17 statków morskich, nie licząc holowników i lichtug. Z powyższej liczby 14 statków o nośności około 32 000 tonn należało do przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska”, 3 statki o nośności 4 200 tonn do Polsko-Skandynawskiego „Towarzystwa Transportowego” i 1 statek o 2 000 tonn nośności — do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Z wyjątkiem tego ostatniego, który służy do wyszkolenia oficerskiego personelu nawigacyjnego, oraz 5 statków pasażerskich, pozostałe statki są typowymi parowcami towarowymi przewożą ładunków masowych.

Otóż Gdynia jest jednym z najpotężniejszych środków — j kiemi potrafimy zwalczyć nasz ojemny bilans handlowy — wiemy bowiem, jak bardzo podraża towar koszty przewozu kolejami — poprostu nie można go sprzedać za granicę. Wysyłając go o wiele tńszą drogą morską — możemy go oddać znacznie taniej i w ten sposób zyskać odbiorców za granicą, którzy nam zapłacą swją walutę i pieniądź dobry wpływnie w ten sposób do kraju.

Przy w-mocy tej floty w r. 1928 przewieziono przeszło 500 000 tonn różn. ładunków w około 200 podrózach.

W ciągu najbliższego miesiąca tonaż floty polskiej zwiększy się w stosunku do obecnego stanu o około 80 — 85 proc. „Polsko-Baltyckie Towarzystwo Okrętowe” uruchomi 4 statki pasażersko-towarowe o ogólnym tonażu ok. 18 000 tonn, a „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe” zakupi 2 parowce towarowe o nośności po około 3 000 tonn każdy. Pertraktacje, dotyczące budna statków ostatnio wymienionych, są już na ukończeniu i wnet „Robur IV” i „Robur V” podniosą polską banderę.

Obrazki ze Sejmu.

Sejm „rozpoczął” generalną dyskusję nad budżetem.

Przemówienie leaderów stronnictw. — Karczemne wyzwiska.

Warszawa, 31. 1. W dniu wczorajszym rozpoczęła się generalna dyskusja nad budżetem.

Przemawiali w niej leaderzy stronnictw pp: Żuławski (PPS), W Żalicki (Wyzwolenie), Rybarski (Klub Narodowy) i... Sanojcał

Żuławski wygłosił „wielką” mowę polityczną, w której ostro krytykował rząd, kończąc ją słowami:

„Ale naród, który przetrwał obcych najezdźców, nie da się pogubić i skuć własnym najezdźcom”.

Marszałek: — Min. ref. rolnych w imieniu rządu zauważył, że ostatnie słowa nie odnoszą się chyba do rządu.

Polakiewicz: — Chcemy wiedzieć, do kogo się odnoszą.

Zaremba (PPS): — Odnoszą się do „jedynki”.

Polakiewicz: — To bajdactwo!

Marszałek: — Za to nieparlamentarne wyrażenie przywołuję pana do porządku.

Polakiewicz: — Nazywam to bajdactwem.

Marszałek: — Przywołuję pana po raz drugi do porządku.

Pos. Woźnicki zapowiedział, że, jeżeli rząd w sprawie kredytów dodatkowych nie przedstawi ustawy, to lewica wyciągnie z tego konsekwencje.

Lewica po wyborach miała jeszcze przebitki wiary, że będzie lepiej i że rząd wkroczy na drogę praworządności. Cuchano wierzyć, że Piłsudski o niektórych rzeczach nie jest poinformowany. Interesuje się on pol tyką zagranicą, wojskiem oraz stosunkiem rządu do Sejmu. W dziedzinie polityki zagranicznej nie widzimy zwiększenia naszych wpływów. Straciliśmy sympatię demokracji, a nie zyskaliśmy sympatii sfery zachowawczych. Z od-m prawa musi być naród.

Kleszczyński (BB): — Ale nie Sejm!

Woźnicki: — Pan jest nudy ze swemi uwagami. Pan powtarza, przepraszam za wyrażenie, ciągle to samo, jak papuga.

Smola: — Jeszcze zielona papuga!

Ks. Radziwiłł ustąpił ze stanowiska prezesa konserwatystów.

Warszawa, Agencja Press donosi, że pos. Janusz Radziwiłł zdecydował się ustąpić ze stanowiska kierownika komitetu za hnowawczego. Komitet ten obejmuje wszystkie organizacje i ugrupowania konserwatystów na terenie całej Polski.

Decyzja pos. Radziwiłła wywołała niemałe wrażenie w kręgach politycznych.

Po powrocie do Warszawy ks. Radziwiłł, który w tej chwili jest nieobecny w stolicy z powodu śmierci swej matki, odbędzie się zjazd konserwatystów, celem dokonania wyboru nowego prezesa.

(Tak i podobnie nasi posłowie, opłacani ze skarbu państwa, urozmaicają sobie życie swe w sejmie i komitajach — obrzucając się od czasu do czasu wyzwiskami, odpowiedniejszymi do karczemny, niż do sali sejmowej.)

Przez poruszył sprawę kredytów na nowożytność... i urozmaicają sobie życie swe w sejmie i komitajach — obrzucając się od czasu do czasu wyzwiskami, odpowiedniejszymi do karczemny, niż do sali sejmowej.

