

ORĘDOWNIK URZĘDOWY

powiatu tczewskiego.



Nr. 33.

Tczew, dnia 23-go sierpnia 1924 r.

Rok V.

Przedpłata:
miesięcznie 2,— zł.

ORĘDOWNIK POWIATOWY
wychodzi co czwartek.

Ogłoszenia
przyjmuje się za opłatą
5 groszy za 1-ląm wiersz
milimetrowy.

Administracja Wydział Powiatowy Tczew.

Telefon nr. 40 i 60.

Treść:

- 314. Budowa portu i urządzeń portowych w Gdyni.
- 315. Zasiłki dla zawiązujących się Spółek wodnych.
- 316. Naprawa domów.

- 317. Unieważnienie wykazu osobistego p. Felicji Landzbergzanki z Miłobądzka.
- 318. Kurs dawniejszej Miejskiej Szkoły Gospodarczej w Grudziądzu.

Okólnik nr. 341

w sprawie budowy portu i urządzeń portowych w Gdyni.

W dniu 4-go lipca 1924 r. Pan Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę z Konsorcjum Francusko-Polskiem o budowę portu w Gdyni. Do Konsorcjum tego wchodzi ze strony francuskiej znane firmy: „Societe de Construction des Bastignolles”, „Schneider i Co.” i „Cociete Anonyme Hersent”, ze strony polskiej — Polski Bank Przemysłowy, inż. Wł. Rummel i inż. T. Nosowicz. Skład Konsorcjum daje zupełną gwarancję sumiennego i umiętnego wywiązania się z przyjętych na siebie zobowiązań.

Konsorcjum występuje w budowie portu nie jako koncesjonariusz, lecz jako zwykły przedsiębiorca, a więc już od pierwszej chwili wybudowania jakiegokolwiek bądź urządzeń portowych Skarb Państwa staje się ich wyłącznym i bezpośrednim właścicielem i ma wolną rękę w ich eksploatacji.

Zawarta umowa obejmuje wykonanie następujących robót:

- 1) Kanał wejściowy do awanportu o głębokości 11 metrów.
- 2) Awanport o powierzchni wodnej około 150 hektarów, z basenem w awanporcie 8 metr. głę-

bokim, posiadającym 1060 m. b. nabrzeży o głębokości przy podstawie 8 metr., i pirsem dla statków pasażerskich posiadających 400 m. b. zabrzeży 8-metrowych i 300 m. b. nabrzeży 10-metrowych.

3) Basen wewnętrzny, wybagrowany w lądzie, o powierzchni wodnej 43,5 ha, posiadający głębokość 10 metr. i 2500 m. b. nabrzeży tejże głębokości przy podstawie.

Ogółem więc port Gdynia będzie miał około 190—200 ha. powierzchni wodnej i 4260 m. b. nabrzeży o głębokości od 8—10 metrów do czego jeszcze dochodzi 176 mtr. istniejącego obecnie tak zwanego łamacza fal, który również za pomocą, bardzo nieznacznych robót może być zmierziony na przystań, co da razem 4435 m. b. nabrzeży.

W tych rozmiarach port Gdynia będzie mógł dać miejsce przy zagrzbach jednocześnie 25—30 dużym statkom i zapewni możliwość rocznego obrotu towarowego około 2,5 milionów ton, co mniej więcej odpowiada obecnej zdolności przeładunkowej portu gdańskiego. Jednakowoż pod względem technicznym Gdynia będzie znacznie przewyższać Gdańsk, gdyż w Gdyni statki o wielkiem zamrzeniu będą mogły stawać bezpośrednio przy samej ścianie nabrzeża, zaś w Gdańsku, z

powodu małej głębokości przy istniejących tam przestarzałych nabrzeżach, nie przekraczających 4 metr., statki muszą stawać w pewnej odległości od nabrzeży, co znacznie utrudnia ładowanie i wyładowanie. Pozatem Gdynia będzie miała głębsze i znacznie dogodniejsze wejście z morza, niż Gdańsk.

W przyszłości Gdynia łatwo może być rozbudowania w miarę potrzeby i jej zdolność przeladunkowa powiększona do 6—7 milionów ton rocznego obrotu.

Na zasadzie zawartej umowy budowa portu powinna być rozpoczęta nie później niż za miesiąc po podpisaniu umowy i całkowicie ukończona do dnia 31 grudnia 1930 roku. W roku 1925 przedsiębiorca obowiązany jest ukończyć i oddać M-stwu Przemysłu i Handlu w stanie gotowym do eksploatacji nie mniej niż 200 m. b. nabrzeży, zaś w roku 1926 — 600 m. b. nabrzeży wraz z terenami przy nich.

Celem uniknięcia konieczności obciążania budżetu państwowego w okresie sanacyjnym, spłata należnego przedsiębiorcy wynagrodzenia za budowę portu rozpocznie się dopiero w roku 1927 i będzie rozłożona na 8 lat, w ten sposób, że ostatnia rata wypłacona będzie w 1934 r. Ogólny koszt zakontraktowanych robót łącznie z opłatą udzielanego przez przedsiębiorcę kredytu wyniesie około 35 000 000 zł.

Zawarta umowa nie obejmuje uposażenia portu, a więc portowej sieci kolejowej, magazynów, składów, elewatorów, chłodni i urządzeń mechanicznych. Urządzenia te będą stanowiły przedmiot dalszych prac, muszą jednakowoż być wykonywane stopniowo w takim wyrachowaniu, aby z chwilą ukończenia właściwych robót portowych port był zaopatrzony w najniezbędniejsze urządzenia, konieczne do jego eksploatacji. Z przyznanego przez Radę Ministrów na budowę portu ogólnego kredytu 50,000 000 złotych, po potrąceniu przypadających na roboty hedrotechniczne 35 milj. zł. zostaje na uposażenie portu 15,000 000 złotych. Suma ta nie wystarczylaby na uposażenie całego portu i we wszystkie nowoczesne urządzenia portowe, co też i nie przewiduje się, gdyż kosztem Skarbu Państwa mają być wykonane urządzenia tylko najniezbędniejsze. W przewidywaniu, że inicjatywa prywatna, dla której tu będzie otwarte szerokie pole działania, nie omieszkają ulokować w tych urządzeniach, wysoce rentownych, swych kapitałów.

Na ostatnią okoliczność powinna być zwrócona baczna uwaga, ponieważ bowiem Gdynia będzie stanowiła jedynie wrota na drogi morskie będące w całkowitem naszym posiadaniu, jest sprawą pierwszorzędnej wagi, aby inwestycje w porcie robione były przez kapitały polskie, lub przynajmniej, aby kapitały polskie w tej dziedzinie do-

minowały, bez czego, jak również w pierwszej mierze bez posiadania polskiej floty handlowej, realizowany obecnie przez budowę portu nasz dostęp do morza nie byłby kompletnym i nie postawiłby naszego handlu morskiego na własne nogi. Aby więc wcielić to w życie, wskazane jest jak najszersza propaganda idei tworzenia floty handlowej pod polską banderą, polskich zakładów okrętowych w porcie, polskich składów warrantowych i polskich domów spedycyjnych. Jest to wielkie dzieło, któremu nie poddał sam Rząd bez współdziałania całego społeczeństwa, przede wszystkim społeczeństwo Województwa Pomorskiego winno jak najdobitniej wykazać, że rozumie doniosłość sprawy i zająć się energicznie nie tylko propagandą, lecz lokowaniem kapitałów w tworzeniu polskiej floty handlowej i technicznych urządzeniach portowych w Gdyni. Pomorze powinno zająć w tej sprawie zaszczytne miejsce aby być przykładem dla innych dzielnic Polski i zapisać się chlubnie w historii.

Wojewoda:

w z. (—) nieczytelny.

Powyższy okólnik polecam bacznej uwadze wszystkich mieszkańców powiatu.

Tczew, dnia 12 sierpnia 1924.

Wp. Br. 7373/4.

Starosta

w z. Br. Mania, deput.

315)

Obwieszczenie.

Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych pismem z dnia 18. II. 24 nr. 103-R. V zawiadomiło nas, że przeznacza w roku bieżącym na teren działalności Pomorskiej Izby Rolniczej zasitek w wysokości 3000 zł., który ma być użyty na częściowe pokrywanie kosztów sporządzenia projektów dla zawiązujących się spółek wodnych (melioracyjnych). Przyczem Ministerstwo pozostawia do uznania Izby Rolniczej wysokość udzielanego każdorazowego zasiłku z tem zastrzeżeniem, że wysokość ta nie może przekraczać 75 proc. rzeczywistego kosztu przeprowadzenia zdjęć sytuacyjnych i sporządzenia projektu i że w wypadkach zawiązania się odnośnej spółki ta ostatnia zwróci otrzymany zasiłek, wpłacając go do Kasy Skarbowej, w ciągu dwu lat od dnia zawiązania się danej spółki.

Wskutek powyższego jesteśmy w stanie do pewnego stopnia wspierać materialnie wszelkie poczynania na polu melioracji rolnych, jakie dane grupy zainteresowanych rolników realizować zechcą drogą zrzeszania się w spółki wodne. Zawiadamiamy jednocześnie, że przy Pomorskiej Izbie Rolniczej istnieje odpowiednio zorganizowany i wyposażony Wydział Melioracyjny, który na mo-

cy upoważnień Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych załatwia po cenach umiarkowanych wszelkie czynności, w zakres melioracji rolnych wchodzące (porady i ekspertyzy rolniczo-techniczne, zdjęcia niwelacyjne i projektowanie, kierownictwo i kontrola robót wykonawczych), i prosimy Pana Starostę, aby zechciał kierować do nas wszelkie te wypadki, w których interesowanym rolnikom chodzi, czy to o dokonanie ekspertyzy melioracyjnej, czy też o przeprowadzenie pomiarów i niwelacji i sporządzenie projektu danej melioracji w celach następnego zawiązania spółki wodnej (melioracyjnej).

Nadmieniamy, że nasz Wydział Melioracyjny w wypadkach wykonywania projektowanych robót przez spółki melioracyjne już zawiązane przyjmuje kierownictwo techniczne tych robót i wszelkie te funkcje, jakie w takich razach sprawuje przewidziany statutem technik spółkowy.

Omawiany Wydział również przeprowadza studia techniczne i pomiary gruntów oraz sporządza plany gospodarcze i projekty dróg i mostów oraz kolejek wąskotorowych (podjazdowych).

T c z e w, dnia 18. sierpnia 1924 r.

Dyrektor

w z. (—) Wyrobisz.

Ogłasza się.

7616/24 W. P. V.

Starosta

w w. Br. Mania, deput.

316)

Obwieszczenie.

W wielu gminach znajdują się budynki mieszkalne w stanie, który z czasem uczyni budynki te niezdatnymi na mieszkanie ludzkie.

Wobec tego wzywam wszystkich właścicieli

domów, aby w przeciągu dwóch miesięcy doprowadzili domy swe do stanu właściwego.

T c z e w, dnia 20 sierpnia 1924 r.

Wp. Br. 7657-24.

Starosta

w z. Br. Mania,
deputowany.

317)

Obwieszczenie.

Unieważnienie wykazu osobistego.

Unieważniam wykaz osobisty wystawiony przez p. Wójta w Miłobadzu nr. 557 dla panny Felicii Lancberżanki z Miłobadza.

T c z e w, dnia 18 sierpnia 1924 r.

St. 9347/24.

Starosta

w z. Fabian, sekr. pow.

318)

Ogłoszenie.

Grudziądz, dn. 14. VIII 1924 r.

„Dawniejsza Miejska Szkoła gospodarcza“ zostanie z dniem 1. 9. 24 r. ponownie otwarta. Kurs trwać będzie 10 miesięcy, obejmuje obszerny program gotowania, gospodarstwa domowego jak i prowadzenia ksiąg gospodarczych oraz handlowych.

Wszelkie zgłoszenia przyjmuje oraz piśmiennej informacji jak ustnej udziela Izba Rzemieślnicza w Grudziądzu ul. Toruńska 12 telefon nr. 807. Godziny biurowe od 8—15.

Izba Rzemieślnicza w Grudziądzu:

Przewodniczący:

(—) Grobelny.

Syndyk:

(—) Biszoff.

Ogłasza się.

T c z e w, dnia 19 sierpnia 1924 r.

7611/24 Wp. Br.

Starosta

w z. Br. Mania, deput.

