

Polowanie na mężów

Uciemnienie kobiety w Indiach — Mężczyzna panem i władcą

Błogosławionym krajem dla mężczyzn są Indie, tak jak dla kobiet St. Zjednoczone. Dlaczego? Wyjaśni nam to prasa indyjska, która oddawna już prowadzi walkę z handlem dziewczętami. Nie myślcie tylko, że mowa o tym, co się w Europie nazywa „handlem żywym towarem”, lub o wywożeniu hindusów do Argentyny czy Hamburga. Nie, poprostu sprawa tej walki z handlem dziewczętami polega na dążeniu do zreformowania sposobów zawierania związków małżeńskich w Indiach.

Bo w warunkach obecnych troska o zdobycie zięcia najbardziej trapi każdego hindusa mającego córkę czy córki na wydaniu. W tych warunkach zupełnie nie dziwi fakt, że obecnie w Indiach tysiące młodzieńców zdobywają wyższe wykształcenie za pieniądze swych przyszłych teściów.

Zwyczajnie są w Indiach tak oryginalne, jak to bywa tylko na wschodzie. Przyszli małżonkowie nie widują się zupełnie aż do dnia ślubu. Ślub ten jest interesem, zawierany przez rodziców obu stron i to w sposób taki, że nieraz dziewczyna staje się „mężatką” jeszcze zanim na świat przyjdzie.

Jeśli jej narzeczony umrze wkrótce po jej przyjeździe na świat, dziewczyna zostaje „wdową”, przypada więc jej w udziale los dziewczyny publicznej, od którego uchronić ją może tylko ucieczka. Nie może zostać nawet bajaderą, bo dziewczynami świętymi zostają w Indiach tylko dziewczęce.

Czym się to wszystko dzieje? Działają w tym względzie dwa bardzo poważne czynniki. Jeden — to prawo braminów, nakazujące, żeby dziewczyna wstępuwała w związki małżeńskie najpóźniej w okresie dojrzewania; drugi zaś — to troska o potomstwo. Oba te czynniki są tak silne, że często rodzice wydają dziewczynę za mąż w wieku dziecięcym.

Na tem tle dzieją się nieraz w Indiach rzeczy straszne. Pewnego razu np. jakiś hindus czterdziestoletni ożenił się z małą dziewczynką, która nie skończyła jeszcze 10 lat; naturalnie, za taką żonę hindus musiał zapłacić. Po krótkim pożyciu małżeństwu trzeba było oddać

do szpitala, gdyż bardzo ciężko zachorowało. Ledwo jednak zaczęło przychodzić do siebie, już przyszedł po nie „mąż”.

Nic nie pomagały uwagi lekarzy, że ich pożycie małżeńskie, jest niemożliwe, i że dziewczyna napewno przyplaci życiem zbliżenie się z mężem. Na to wszystko zawzięty hindus odpowiadał tylko: „Ta dziewczyna należy do mnie, jest moją żoną, a więc według prawa staję niezaprzeczoną moją własnością.”

Wobec tego, co hindus mówił, i wobec prawa personel

szpitalny był istotnie beznadziejny; wydano też hindusowi dziewczynkę. Niedługo jednak stanowiła ona własność okrutnego męża, bo zmarła po paru tygodniach od wyjścia ze szpitala, jako ofiara niezwykle strasznych dla kobiety hinduskiej warunków życia.

Wypadki tego rodzaju są w Indiach na porządku dziennym. To też wydaje się, że zreformowanie tych stosunków wymagać będzie wiekowej poprostu pracy, bo trzeba do głębi przeobrazić tam psychikę całego narodu.

Koniec panowania mrozu

Nie będzie zimno na ulicy nawet w zimie

Projekt ogrzewania jezdni

Kapryśni i wymagający ludzie zachodu żądni są wielkich wygód. To też wszystko im przeszkadza, nawet to, do czego można by się przyzwyczaić choćby ze względu na to, że niektóre zjawiska powtarzają się stale i często. Cóż dopiero mówić o chłodzi, śniegu, lodowej pokrywce na szynach! Temu wszystkiemu ludzie zachodu wypowiedzieli walkę.

Wprawdzie przed chłodem chronili się oni i chronią, tak samo, jak my, ciała swe w futra czy inne ciepłe okrycia. Ale ponieważ im to nie wystarczało, ponieważ drażnił śnieg na chodnikach i jezdni, ponieważ nietylko drażnił, lecz także tamował ruch uliczny, więc wypowiedziano mu walkę.

A śnieg tam, gdzie rzadko bywa, wywołuje naprawdę coś w rodzaju katastrofy. Dość powiedzieć, że np. na ulicach Berlina śnieg — to zatamowanie wszelkiej komunikacji kołowej, tramwajowej czy samochodowej, gdyż z powodu ślizgawicy konie nie mogą się posuwać, koła tramwajów ślizgają się na miejscu, a samochody z trudnością tylko mogą zakreślać.

Nic też dziwnego, że tam właśnie powstała myśl ogrzewania jezdni za pomocą prądu elektrycznego. Wobec ciąż

łych robót przy naprawach kanalizacji itp. przeprowadzenie pod jezdnię potrzebnych przewodników nie sprawiłoby trudności i nie byłoby kosztowne. Prąd, dostający się przez te przewodniki, ogrzewałby cement, beton, czy bruk kamienny, oddając też pewną ilość ciepła otaczającemu jezdnię powietrzu.

Jaki byłby skutek takiego ogrzewania? Zupełnie zniknąłby śnieg, który zaczynałby tonieć już na parę metrów od ziemi, a po zetknięciu się z powierzchnią jezdni zamieniałby się w wodę i spływał do rur kanalizacyjnych. Policjanci, stojący na posterunkach na takich właśnie ogrzewanych ulicach czuliby się bardzo dobrze, bo nie wiedzieliby, co to zimno. (Wiadomo, że zimno najbardziej dokucza nogom i jeśli tylko w nogi nam

ciepło, reszta organizmu czuje się zupełnie dobrze!).

A koszt takiego ogrzewania jezdni? Byłby on stosunkowo bardzo nieznaczny, bo zużycie prądu wynosiłoby przeciętnie (w klimacie bez mrozów, a tylko z przymrozkami) jeden do półtora kilowata na 12 godzin na jeden kwadratowy metr jezdni.

Dotąd wynalazek ten pozostał jeszcze w dziedzinie teorii. Byłby to wielki postęp i wygodna zwłaszcza dla stróżów nocnych, policji itp. — takie ogrzewanie, ale jedna zaledwie firma — i to w Wiedniu — zdecydowała się spróbować, jak ten pomysł wypadnie w praktyce. Można sobie wyobrazić, jakie to tłumy publiczności stawać będą w miejscu, gdzie jezdnie i chodniki będą przez ową firmę ogrzewane.

Niebywałe doświadczenie

Woda, jedynym pokarmem przez lat siedem

Niezwykła oszczędność portugalska

Pewna obywatelka republiki portugalskiej — jeśli wierzyć dziennikom — zanadto do serca wzięła hasło oszczędzania i zbyt przejęła się skargami otoczenia swego na szalejącą drożyznę.

Oto bowiem pisma lisbońskie donoszą, że pewna młoda i piękna obywatelka tego miasta od lat siedmiu karmi się tylko wodą zupełnie czystą, bez domieszek, i że stan jej zdrowia jest przytym godny pozazdroszczenia.

Uczeni i sławni lekarze Portugalii spieszą gromadnie do p. Estreka, tak się bowiem owa niezwykle oszczędna dama nazywa, dla dokładnego zbadania tego kaprysu, jakiego przykładów nie znała dotąd historia. Można być pewnym, że badania będą prowadzone sumiennie i dokładnie, zwłaszcza, że chodzi tu o osobę naprawdę ładną, i naprawdę młodą.

Skromnych wymagań p. Estreka doczekała się już mnóstwo dowodów uznania; ogromna ilość młodzieńców, mężczyzn w wieku dojrzałym i nawet starców oświadczyła się o jej rękę. A każdy z tych kandydatów do stanu małżeńskiego wychodzi z założenia, że przecie niema mowy o znalezieniu żony tańszej, mniej wymagającej i bardziej poprzestającej na małym, niż kobieta, która żyje tylko wodą i jest w dodatku bardzo ładna.

Bezużyteczny wydatek

W przedziale jednego z wagonów pociągu jadącego tunelem siedzi pewna młoda dama, która niedawno nieszczęśliwie wyszła z małżeństwa, a obok niej młody człowiek, wytrwale jej asystujący. Oboje przejeżdżają przez tunel w milczeniu.

Kiedy już pociąg znalazł się w pełnym świetle dnia, młody człowiek odzywa się do towarzyszki podróży:

— A czy pani wie, że ten tunel kosztował 300 milionów?

— Był to zupełnie bezużyteczny wydatek, przynajmniej, jeśli chodzi o pana.

Bieg nurków na dnie morza

Niezwykły wyścig na niezwykłym terenie

Dziesięć tysięcy dolarów nagrody

Dzienniki amerykańskie donoszą o niebywałych zawodach sportowych, które odbyć się mają na dnie morza w głębokości, osiągalnej dotąd jedynie dla łodzi podwodnych; nagroda dla zwycięzcy wynosi 10 tysięcy dolarów.

Do konkursu zgłosili się dotąd dopiero dwaj zawodnicy; bieg odbędzie się bezwarunkowo nawet wtedy, gdyby nikt więcej już się nie zgłosił. Niezwykli owi zawodnicy — to Edgar Everts i John Yager. Twórcą i inicjatorem zawodów jest właśnie wielki mistrz — nurek, Everts, który już nieraz popisывał się swą niezwykłą zręcznością w wykonywaniu rzemiosła.

Miejscem odbycia zawodów jest linia między Ola Point aż do Sewelle Point w Hampton Road. Mistrz nurków, Everts, ogłosił właśnie w wielkich dziennikach amerykańskich odezwę, wzywającą wszystkich mistrzów nurkowania z całego świata, by ową drogę, wynoszącą 8 mil, odbyli z nim na dnie morskim; nagrodę dla zwycięzcy

wyzначzył sam Everts w sumie 10 tysięcy dolarów.

Uczestnicy tego niezwykle, nienotowanego dotąd w dziejach biegu, wezmą w nim udział oczywiście w strojach nurków. Największa głębokość, do jakiej dotąd opadali nurkowie, wynosi około 110 metrów. Już na tej głębokości ciśnienie wody jest tak wielkie, że normalny ludzki organizm nawet w masce nurka wytrzyma je z wielką trudnością.

Dla zapuszczenia się na głębokości 110 metrów konieczny jest już pancerz stalowy niezwyklej siły i wytrzymałości. W każdym razie dotychczasowa praktyka wykazała — ostatnio np. przy szukaniu skarbów z okrętu angielskiego, zatopionego w okolicach portu Brest, że o dostaniu się na głębokości 160 m. nie można nawet marzyć.

Stający do zawodów nurek Yager ma za sobą cyrę rekordów, bo głębokość 70 metrów; do tej głębokości udało mu się dotrzeć przy oględzinach pewnej łodzi podwodnej. Ale już tam po paru zaledwie chwilach pracy musiano go wydobyć na powietrze, bo stracił przytomność. Jak dalece ta próba odbiła się na jego organizmie, świadczy fakt, że w ciągu kilku dni Yager zupełnie nic nie słyszał.

Yager jest nurkiem odważnym aż do zuchwałości, a to też nieraz narażał się na przygody tego rodzaju, że tylko niezwyktemu poświęceniu kolegów swych zawdzięcza fakt, iż dotąd żyje.

Tak np. kiedyś otrzymał on polecenie wydobyć z zatopionego okrętu srebra w sztabach; dużą część tego srebra udało się już wydobyć, gdy pod koniec pracy Yager wpadł między drzwi kasy okrętowej i o własnych siłach nie mógł się wydostać z ich objęć. Na szczęście połączenie telefoniczne aparatu nurkowego z powierzchnią morza działało doskonale; dzięki niemu przybyli wezwani na pomoc trzej inni nurkowie, którym udało się po siedmiu godzinach wysiłków uwolnić Yagera z objęć niechybnej śmierci.

Dziś Yager stanął na wezwanie Evertsa. Nic dziwnego, że nietylko Amerykanie, lecz i świat cały z ogromnym zainteresowaniem czeka na wynik ich zawodów.

Anglia na skraju bankructwa

Z powodu drożyzny i małej wydajności robotnika

Związki przemysłowców i kupców angielskich wyłoniły specjalną komisję, która miała na celu zbadanie szczegółowe kosztów naładowania i wyładowania okrętów w portach angielskich. Komisja ta stwierdziła, że robotnik portowy w Anglii potrzebuje dziesięciu dni na wykonanie pracy, którą w każdym innym porcie europejskim robotnik wykona w ciągu dni trzech.

Ta mała wydajność robotnika angielskiego jest jedną z głównych przyczyn zjawiska, że Anglia gospodarczo znajduje się na drodze do bankructwa. Członkowie tej komisji utrzymują np., że płace, obowiązujące dziś w Anglii, są o 50 do 100 proc. wyższe, aniżeli przed wojną, chociaż w portach państw europejskich żadnych podwyżek nie ma.

Twierdzenie to komisja popiera następującym przykładem: w porcie angielskim wy-

ładowanie okrętu ze zbożem kosztowało 1913 funtów szterlingów, podczas gdy w porcie rotterdamskim (Holandia) wyładowanie nieco nawet większego okrętu kosztowało tylko 430 funtów szterlingów.

Koszty wyładowania okrętu z cukrem wagi 4200 ton wynosił w różnych portach co następuje: Londyn — 918 funtów szt., Antwerpja — 230 funtów, Rotterdam — 379 funtów, Havre — 302 funty, Dunkierka — 214 funtów szterlingów. Cyfry te świadczą aż nadto wymownie, że portowy robotnik angielski kosztuje trzy do czterech razy tyle, co robotnik innych portów w Europie.

Komisja uważa za jeszcze bardziej niepokojący ten fakt, że portowy robotnik angielski, przy całej swej drożyznie, potrzebuje na wykonanie pewnej pracy czasu niepomniernie dłuższego niż robotnik portowy innych państw w Europie.

SERCE na UWIEŻI
„CRAPOTTE”
Najciekawsza książka
światowego pisarza
H. DUVERNOIS
jest już w sprzedaży. 252

