



kat. komp

403943

11919III

# BANDERA POLSKA





# TEATR „QUI PRO QUO“

W podziemiach Galerji „Luxenburg“

Senatorska 49. Tel. 217-52.

PROGRAM OTWARCIA: „QUI PRO QUO“ żart sceniczny w 1-ej odsłonie K. Dunin-Markiewicza w wykonaniu pp. L. Orwidowej, W. Kuncewicza, J. Borońskiego i J. Bielicza. Reżyserował St. Jaracz „O PIEROTACH, PIEROTCE, KOMINIARZU i CNOTCE“ pastel śpiewny w 2-ch odsłonach. Tekst pióra T. Słaza i J. Boczkowskiego. Muzyka Jerzego Boczkowskiego. Wykonawcy M. St. Clair, M. Chaveau, J. Solnicki, J. Zaremba, K. Tom, L. Blomberg. Reżyserował J. Zaremba. „WIEDZMA i BŁAZEN“, napisał Jan Wim. Wykonawcy pp. M. Strońska i M. Znicz. Reżyserował St. Jaracz. „A LA WATTEAU“ stare piosenki francuskie (tłomaczenie A. Słonimskiego) w wykonaniu p. Z. Zabiello (artystki opery Warszawskiej). „BACHANALJA“ scena taneczna (muzyka Głazunowa) w wykonaniu Haliny \*\* (primabaleriny teatru „Metropolitain“) i Z. Dąbrowskiego. Reżyserował Piotr Zajlich.

Prowadzą przedstawienie pp. K. Tom i J. Urstein.  
Kierownik literacki Jerzy Boczkowski.  
Kapelmistrz Mieczysław Kahanowski.  
Dekoracje pędzla Józefa Galewskiego.  
Kostjumy z pracowni Gustawa Zmigrydera.

TEATR KOMFORTOWO PRZEBUDOWANY.

W FOYER TEATRU MIEŚCI SIĘ 1000 OSÓB.

W TEATRZE WENTYLACJA MECHANICZNA.

Na miejscu cukiernia własna, otwarta od godziny 5-ej po południu do końca przedstawienia.

**Kasa dzienna:** „Magazyn Teatralny“ W. Rokosza Nowy-Świat 59  
od 12 rano do 5 po poł.

**Kasa wieczorna:** W Teatrze od godziny 6-ej po południu  
do końca przedstawienia.

**Dwa przedstawienia: o godz. 7-ej i 9.**  
Koniec II-go przedstawienia o godz. 11 m. 15.

Dyrekcja Belesław Leszek-Przyłuski.

# **BANK**

**Przemysłowy Warszawski**

**INSTYTUCJA CENTRALNA**

Wierzbowa Nr. 11.



**ODDZIAŁY MIEJSKIE:**

I. Krak. Przedmieście w Hot. Europejskim.

II. Marszałkowska 124.



**Oddziały w Płocku i Białymstoku.**

# **GRANICE POLSKI**

**zależą od siły Skarbu Państwa.**

Obecnie t lko

**POLSKA POŻYCZKA PAŃSTWOWA**

**może SKARBOWI PAŃSTWA**

**zapewnić siłę.**

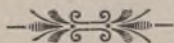
# BANDERA POLSKA



Rok

1919

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM ŻEGLUGI POLSKIEJ,  
ORGAN TOWARZYSTWA „BANDERA POLSKA“.



Redaktor: Leon Władysław BIEGELEISEN.

Kierownik działu technicznego: Marjan WOJTKIEWICZ.

Kierownik działu artystycznego: Włodzimierz NAŁĘCZ.

Biblioteka Jagiellońska



1003046724

WARSZAWA — MAJ.

Rok 1. — № 1.



403943

11

1(1919)

## OD WYDAWNICTWA.

Odrodzona Polska nie może zaniedbywać swoich wód. Znaczenie wody trafnie ocenił ogół, pragnąc tak usilnie polskiego morza. Własne wybrzeże morskie — to okno w świat, to niezbędny warunek niepodległości gospodarczej. Rzeki—te najstarsze drogi handlowe, przewodniki najstarszych skupień i najstarszych cywilizacji ludzkich—dziś bynajmniej nie utraciły swego znaczenia. Bez wody życie wogóle nie da się pomyśleć, jak bez ziemi.

Handlowe i gospodarcze znaczenie wód wymaga pilnego i stałego badania z ekonomicznego punktu widzenia. Nie wystarcza skonstatowanie możliwości dokonania danej pracy, należy przedewszystkiem zastanowić się nad jej celowością, nad tem, czy odpowiada ona pewnym potrzebom ludzkim i czy koszta jej wykonania są ustosunkowane do spodziewanych zysków. Należy ciągle pamiętać, że wodę opanowujemy dla zaspokojenia naszych potrzeb i na zasadzie ekonomicznego badania tych potrzeb planować konkretne prace.

A prac tych niemało należy przedsięwziąć w naszym kraju. Kwestje uszlawnienia rzek, budowy kanałów, ujmowania wód górskich w celu elektryfikacji kraju, cała t. zw. kwestja „białego węgla“, kwestje osuszania błót i bagien—wszystko to teoretycznie i praktycznie leży niemal odłogiem. Dodajmy do tego niezmiernie doniosłe sprawy żeglugi rzecznej i morskiej, budowę portów, doków i tysięczne inne kwestje z nimi związane, a mieć będziemy całokształt zagadnień, które winny mieć swój własny organ.

Gospodarczej stronie tych zagadnień poświęcimy główną uwagę, nie pomijając bynajmniej ich strony technicznej.

Pragniemy wzbudzić w społeczeństwie zainteresowanie żegluga, morzem, własnymi rzekami, wiedząc, że opinia publiczna jest właściwą władczynią wolnego państwa i narodu.

**Marjan Wojtkiewicz** (Warszawa).

## CZY MOŻNA WISŁĘ NATYCHMIAST USPŁAWNIC?

Po ustaleniu granic pierwszym krokiem dla zabezpieczenia Polsce ekonomicznego rozwoju, a co za tym idzie i należnego jej stanowiska wśród mocarstw świata, powinno być utworzenie sieci komunikacyjnej.

Jest to zadanie pilne, terminowe, warunek zwycięstwa w międzynarodowym wyścigu.

W razie braku państwowego kredytu przed Polską stoi otworem, dostępna nawet dla krajów najuboższych, droga budowy sieci kolei sposobem koncesyjnym.

Przy koniecznym pośpiechu w tworzeniu sieci komunikacyjnej grozi wielkie niebezpieczeństwo drogom wodnym.

Te ostatnie już ze względów technicznych nie mogą być budowane tak szybko, jak koleje, trudność zaś ich finansowania, nawet w państwach najbogatszych, rozkłada ich budowę na długie lata, pomimo najlepszych chęci rządów i parlamentów.

Drogi wodne stają do pracy zwykle zapóźno, gdy przewozem zdążył już owładnąć współpracownik, czy rywal, wiecznie głodny dodatkowego tonażu, gotowy wozic za bezcen po już istniejących potężnych dwutorowych liniach, by o ile można wyzyskać włożony dawniej kapitał.

Polska żegluga wewnętrzna, jeśli przyszłość jej ma być zabezpieczona, powinna być rozwinięta możliwie szeroko na istniejących drogach naturalnych, nim będzie zdecydowana budowa pierwszych nowych linii kolei żelaznych.

Podstawą winna być Wisła, która z natury rzeczy musi zostać osią polskiej sieci wodnej.

Myśl o uszplawieniu Wisły najpowszechniej łączy się z projektem osiągnięcia tego uszplawienia za pomocą regulacji rzeki na wzór robót niemieckich.

Takie uszplawienie rzek, rozpoczęte na wielką skalę na początku XIX-go stulecia odpowiadało wówczas typowej, dla daw-



nych patryarchalnych Niemiec metodzie wolnego kroczenia naprzód.

W stosunku do Wisły metoda uszląwnienia drogą regulacji według znawców wymaga dla zakończenia rozpoczętych robót od Krakowa do Sandomierza 30 milion. marek, według cen przedwojennych; regulacja w granicach Królestwa—180 mil. marek, zaś roboty w Prusach, które kosztowały 125 milion. marek, jako chybione pod względem uszląwnienia, wymagają znowu dalszych dziesiątków milionów.

Przy cenach obecnych przeprowadzenie robót regulacyjnych dla uszląwnienia Wisły od Krakowa do Gdańska kosztowałoby 2 miliardy mk. Samo zaś wykończenie robót powyżej ujścia Sanu wymaga w ciągu szeregu lat najbliższych corocznych regularnych kredytów w ilości 50 mil. marek.

Nadzieje żeglugi na uszląwnienie całej Wisły, drogą regulacji w określonym terminie stają się oczywiście zawodne. Warunki jednakże czasu nie pozwalają żegludze spokojnie pogodzić się z tą sytuacją i zmuszają do szukania innego wyjścia.

Podobnie jak teraz przed Polską, zagadnienie prędkiego, a więc i taniego uszląwnienia rzek, bo tylko szybkość pracy daje taniłość, stanęło w końcu ubiegłego stulecia przed Ameryką i Rosją.

W tym czasie pod wpływem postępów mechaniki i rozwoju, przemysłu w budownictwie wodnym zaszły wielkie zmiany co do pojęcia o paljatywach.

Zamiast dawnych wodociągów o naturalnym przypływie wody, zapanowały wodociągi z pompami parowymi.

Projekty wielkich odwodnień również zaczęto opierać na mechanicznem pompowaniu wody.

Jednocześnie nawet stary sposób uszląwnienia za pomocą regulacji, który pomimo prawie stuletnich usiłowań, i ogromnych kosztów nie dopiął jeszcze zamierzonych celów, zaczął szukać pomocy i ratunku w maszynach parowych przeznaczonych do kopania gruntu pod wodą.

Ameryka i Rosja próbowały odwrócić bieg rzeczy i zacząć od tego, na czem Niemcy zdawały się kończyć.

Na rzekach Stanów Zjednoczonych i w zlewisku Wołgi zastosowano stałe systematyczne pogłębianie mechaniczne dla zabezpieczenia żegludze z góry wskazanej najmniejszej t. zw. tranzytowej głębokości dróg wodnych bez pomocy jakichkolwiek budowli.

*Doświadczenie lat 20 udowodniło, że taka stała walka maszyny parowej z zamuleniem kanałów sztucznie kopanych przez mielizny, nie tylko jest możliwa, ale przy pomyślnych warunkach wypada nadspodziewanie tanio, a osiąga tę samą głębokość, co i przy robotach regulacyjnych*

W Rosji między 1900—1910 r., uszląwniono w ten sposób 3 tysiące pięćset wiorst Wołgi i Kamy, kosztem 2½ milj. rubli wydatkowanych corocznie.

Dla polskiej żeglugi wewnętrznej jest to kwestja niemal życia i śmierci, czy mechaniczne pogłębianie może być zasto-

sowane do Wisły i od czego powinno być zaczęte jej uszlupienie: od regulacji, czy od mechanicznego pogłębiania.

Jako jeden z dowodów przeciwko możliwości mechanicznego pogłębiania Wisły, jest wskazywana wielka zmienność jej stanów wody. Jednakże budowa niewielkiego zbiornika o pojemności 60 milj. metr. sześć., który może kosztować według cen przedwojennych 6 milj. marek, usuwa tę przeszkodę w dostatecznym stopniu, ażeby już pogłębiania mechaniczne zastosować było można.

Obliczenia dla części Wisły poniżej Warszawy o ile takowe mogą być dokonane bez specjalnego zbadania rzeki, wskazują, że koszta zakupu taboru do pogłębiania wyniosą od 12—15 tysięcy marek od kilometra rzeki, coroczne zaś roboty pogłębiarskie dla zabezpieczenia najmniejszej głębokości tranzytowej tej samej, co i na uregulowanej przez prusaków Wiśle, mogą kosztować od kilometra drogi 2500 mk.

Dla porównania można przytoczyć, że podkłady i szyny najskromniejszej linii kolei żelaznej, kosztowały w Rosji przed wojną 27.500 mk. od kilometra, a koszta utrzymania w należyтым stanie toru kolei o tak słabym ruchu, jak Poleskie wyniosły w 1903 r. 3,300 mk.

Koszta zaś regulacji Wisły są obliczane na 450.000 mk. od kilometra, a odpowiednie koszta zregulowanej rzeki mogą wynieść corocznie około 10.000 marek.

Dla kraju przeoczenie możliwości taniego mechanicznego uszlupienia Wisły, jeżeli taka możliwość rzeczywiście istnieje, równałoby się przeoczeniu prawie gotowej linii kolei z Warszawy do Berlina i Gdańska.

W zamieszczonej w swym czasie w pismach rozmowie, minister Moraczewski wzmiankował, że Polskiemu Rządowi ofiarowano 200 milj. mar. za 30-letni monopol żeglugi.

Jeżeli ci przedsiębiorcy przypuszczali możliwość mechanicznego uszlupienia Wisły, to przy obecnej cenie marki chcieli zrobić gruby interes.

Nie wskazaniem małej pewności teoretycznych obliczeń kosztów mechanicznego pogłębiania, można załatwić się z wątpliwością co do należytego sposobu uszlupienia Wisły, lecz tylko zupełnym wyświehleniem tego, czy nie istnieje w kraju kilkaset kilometrów prawie gotowej drogi.

Odpowiednie badanie wydają się być najważniejszą kwestją z dziedziny tworzenia sieci komunikacji w Polsce.

Edmund Krzyżanowski (Warszawa).

## HISTORJA ROZWOJU DRÓG WODNYCH.

W historii rozwoju dróg wodnych epokowy wpływ wywarły: wynalezienie szluz komorowych w XV wieku i zastosowaniu pary jako siły pociągowej. W pierwszym okresie korzystano z dróg wodnych w naturalnym ich stanie, jednak i wtedy

płytkość nurtu dawała się we znaki i stosowano dla zaradzenia złemu specjalne zbiorniki wody wiosennej, które przy niskim stanie wody—wypuszczono. Pierwsze próby kanalizowania rzek odnoszą się do XIII w. we Francji. W Niemczech droga wodna z zastosowaniem grobli dla podnoszenia poziomu wody istniała w końcu XIV w. pomiędzy Lubeką i Lauenbergiem, później Sztaknicki kanał. W Anglii w pierwszej połowie XV w. przeprowadzono kanalizację rzeki Lee, dopływ Tamizy.

Kanały bez szluz spotykamy w początku XIII w. koło Medjolanu. W tym samym czasie budowano kanały i w Niderlandach. Rozumie się, że kanały te mogły być budowane tylko bez różnicy poziomów.

Szluzy komorowe zaczęły być stosowane we Francji w XVI wieku przy pierwszym kanale „Canal de l'Ourcy“ na Marnie koło Paryża w r. 1528. W 1538 r. zaczęto szluzowanie rzeki Vitaine według planów Leonardo de Viaci. Szluzowanie rzek we Francji szło bardzo intensywnie i w XVIII wieku centralna i północna Francja miała już całą sieć kanałów<sup>1)</sup>. Loira, Sekwana i Rodan źródło których blizkie są sobie a ujścia ich idą ku trzem morzom,—wszystkie te rzeki zostały połączone kanałami; dzięki czemu porty morskie leżące w ujściu tych rzek mogły się łączyć nie tylko morzem, lecz i wewnętrznymi drogami. Na te czasy, a i obecnie stanowi to doniosły czynnik w obrocie krajowej w czasie wojny. W końcu XVIII w. Francja miała już 1,000 kilm. kanałów, a powodem tak intensywniej pracy w tym kierunku były potrzeby kraju i ekonomiczne państwowe.

W Prusach, przeciwnie — tam rozwój dróg wodnych stale szedł równolegle z wrastającą monarchią Pruską i jej zaborczym tendencjom musiał służyć. Pierwsze większe budowle wodne stworzyła dynastia Hohenzolernów. Przy Albrechcie-Achiliesie 1603 r. powstaje kanał Finnowski łączący Odrę z Elbą. W 1668 r. przy „Wielkim Kurfirstrze“ Miahorski kanał połączył Odrę ze Szprewą. Dalej rozwój kanałów szedł równolegle z rozwojem granic Brandeburgii i przekształceniu się jej w monarchię Pruską. Rozrzucone jeziora łączono kanałami pomiędzy sobą i z dopływami Hawel i Szpoce, a Berlin stawał się centrum sieci wodnej. Potem skierowano się na Wschód: przez kanał Bydgoski i szluzowaną Noteć połączono Berlin z Wisłą, a regulacja Warty współdziałała wzmocnieniu wpływów Pruskich w ziemi Piastowskiej.

O ile w Prusach drogi wodne rozwijały się pod wpływem potrzeb rozwijającego się absolutyzmu, o tyle w Anglii potrzeba komunikacji wodnych wynikała samodzielnie, a czynnikiem ku temu był wielki rozwój przemysłu i handlu. Do początku XVIII w. w Anglii rozwój dróg wodnych dotyczył głównie kanalizowania rzek. Drogi wodne tworzone były nie przez państwo, a wydano koncesje prywatnym przedsiębiorcom. Do osiemnastego wieku wydanych było 21 takich koncesji. Uszlutowano łożysko rzeki Ouse, Aire, Calden, Irwell i Morsej; roboty te wykonywa-

<sup>1)</sup> Loire—Seine—Rhône.

no w miarę rozwoju ekonomicznego okręgu Manchester'skiego dla wytworzenia dróg masowego przewozu w stronę Liverpoolu. W roku 1859—1865 pobudowany był nadzwyczaj szybko kanał łączący „Worsleigh'skie“ kopalnie z Manchesterem przez inżyniera Brindleja, z inicjatywy księcia Bridzoterskiego. Natychmiast po otwarciu tego kanału cena na węgiel w Manchesterze spadła na 40%, a koncesjonariusz książę Bridzoterski otrzymał od razu 20% dochodu od kapitału budowlanego. Nadzwyczajne powodzenie tego przedsiębiorstwa wpłynęło na zawiązanie się całego szeregu podobnych przedsięwzięć, a i potrzeba kanałów stawała się coraz intensywniejszą. Koncesje na budowę kanałów w Anglii były wydawane według następującej segregacji:

Od r. 1750 do 1760	—	9	różn. koncesji		
„ „ 1760	„	1770	—	13	„ „
„ „ 1770	„	1790	—	15	„ „
„ „ 1790	„	1800	—	40	„ „
„ „ 1800	„	1830	—	29	„ „

Potrzeba dróg wodnych w pierwszym dziesięcioleciu XVIII w. była największa na zachodzie (okręg Liverpool—Manchester), o drugiej połowie wieku zaczęła wylaniać się konieczność wewnętrznych dróg wodnych pomiędzy zachodnim i wschodnim pobrzeżem i w tym kierunku poszło budownictwo wodne.

W drugiej połowie XVIII wieku zaczęła się budowa kanałów w Irlandji. Kanały budowane po 1800 roku już tylko dopełniały i rozwijały istniejącą sieć.

Drogi wodne w Anglii składają się z bardzo różnorodnych elementów, ze względu na koncesyjny ich charakter i brak jednolitości w technicznych warunkach budowy, nawet kanały wchodzące w skład jednej magistrali, mają różne przecięcia, a służy niejednakowych wymiarów.

Od roku 1830 zaczęły funkcjonować koleje żelazne, co wpłynęło na upadek dróg wodnych szczególnie w Anglii i Stanach Zjednoczonych. W Anglii T-wa kolejowe wykupiły szereg kanałów i tak w roku 1846 przeszło do nich 1.246 klm. kanałów; w r. 1872 z 6.670 klm. sztucznych dróg wodnych, w ręku dróg żelaznych znajdowało się już 2.760 klm. T-wa dróg żelaznych ze względów konkurencyjnych część kanałów zakryły inne przerobiły na tory kolejowe. To samo w Stanach Zjednoczonych z 7.152 klm. kanałów przebudowanych między 1825—1840 r., w roku 1880 zakryto 3.125 klm. W Niemczech i we Francji kryzys dróg wodnych przeszedł w daleko lżejszej formie, ze względu na to, że kanały były własnością państwa. Spotykamy tam tylko okres pewnego wstrzymania w ich rozwoju.

We Francji w r. 1866 otwarto kanał węglowy Saarski, potem na górnej Marnie i Chamonilley, ogółem za panowania Napoleona III zbudowano nowych kanałów 500 klm. Wojna Francusko-Pruska pomimo trudności finansowych nie wstrzymała

rozwoju komunikacji wodnych. Ustępstwo Alzacji i Lotaryngii złamało całość sieci wodnej, z tego więc powodu w roku 1874 zaczęto szluzowanie Meusy od granicy Belgijskiej i połączenie tej rzeki kanałami z Marną i Renem—Mozelą i Saoną. (Canal de l'Est 422 klm.). Komisja parlamentarna senatora Krantza znowu wysunęła sprawę budownictwa dróg wodnych, a w r. 1878 Freicinét przedstawiając wielki projekt rozwoju sieci komunikacyjnej projektuje w niej uszluzowanie 4.000 klm. rzek i budowę 1.400 klm. kanałów przy równoczesnej unifikacji całej sieci, do czego trzeba było przebudować 3.600 klm. Program Freicinét był przyjęty, jako prawo z roku 1879. Drogi wodne były podzielone na główne i drugorzędne. Na głównych najmniejsza głębokość koryta była przyjęta na 2 metry, długość szluz 38,5 metra, szerokość 5,20 metra, a wolna przestrzeń pod mostami 3,70 metra przy najwyższej wodzie.

W Niemczech po roku 1840 również nastąpił pewien zastój w budownictwie wodnym i w momencie tworzenia się państwa Niemieckiego r. 1870 nawet na Renie średnia pojemność nie mogła przewyższać 150 ton, Odra w górnej części od Wrocławia mało była spławna, a w dolnej jej części maksymalne załadowanie nie przewyższało 170 ton. Po rz. Ems kursowały barki na 80 ton. Warunki przyrodzone Niemiec sprzyjały wytworzeniu znakomitej sieci dróg wodnych. Mając na swej przestrzeni wiele rzek bez wielkiego spadku i obfitych w wodę,—łatwo poddających się regulacji, jak również przy sprzyjających warunkach ekonomicznych rząd niemiecki po roku 1870 skrętnie wyzyskał swe przyrodzone bogactwa komunikacyjne i rozwinął najintensywniejszy ruch towarowy na swych drogach wodnych.

Na Elbie w latach 1840 w górnej części woda spadała latem do 0,25 metra głębok. koryta, w biegu jej przez Saksonię—do 0,30 mtr., dalej 0,50 mtr. W samej Saksonji liczono 117 przewalów głębokości poniżej 0,94 mtr. przy ogólnej długości 122 klm. Po przeprowadzeniu robót regulacyjnych osiągnięto już w roku 1898 następujące rezultaty: minimalną głębokość od granicy Saskiej do Rosslau 1,10 mtr., od Rosslau do Sondau 1,30—1,40 mtr., dalej do Hamburga 1,30—1,50 mtr.

Na Odrze w latach dziewięćdziesiątych po regulacji nurtu, od Koźlina w dół głębokość koryta nie opadała już niżej 0,50 w biegu średnim poniżej Weistrie 0,80—0,90 mtr., a na dolnym biegu niżej ujścia Warty głębokość nie spadała więcej nad 1,20—1,60 mtr. Po szluzowaniu górnej części Odry osiągnięto jeszcze lepsze rezultaty.

Na dolnej Wiśle w zaborze pruskim do robót regulacyjnych średnia minimalna głębokość nurtu trzymała się około 0,40 mtr., od roku 1898 po zregulowaniu głębokości osiągnięto 1,20—1,50 mtr. do Grudziądza i poniżej 1,90—3,20 mtr. To samo da się powiedzieć i o wszystkich innych rzekach w Niemczech.

Jeszcze więcej wpłynęło na pogłębienie nurtu szluzowanie górnego biegu niektórych rzek i tak: przez szluzowanie Menu od Frankfurtu w dół w lat. 1883, 86 i 1901 osiągnięto ogólną głębo-

kość 2,50 mtr. To samo na Odrze po szluzowaniu od ujścia Neiry do Kozlina otrzymano 1,50 głębokości koryta<sup>1)</sup>.

Niemcy mając już o pierwszych latach dwudziestego wieku znakomite drogi wodne nie mają do obecnej chwili kompletnej sieci dróg wodnych. Po za innymi przyczynami tego, główną jest to że drogi wodne w Niemczech nie wychodzą z jednego centralnego punktu ze zbliżonymi źródłami. Dla tego tutaj idea łączenia mórz jak we Francji i Anglii nie mogła być przewodnią. Tylko przez wodozbiory Renu (przez Men) i Dunaju istniała od dawna idea połączenia dwóch mórz.

Niemniej korzyści transportu wodnego stale kierowały polityką ekonomiczną Niemiec ku łączeniu średnich biegów rzek pomiędzy sobą. Stąd idea „śródziemnego kanału“ który przechodzi przez Prusy z zachodu na wschód i łączy Ren z Elbą. Projekty o tym względzie były przedstawione jeszcze w r. 1864, jednak odrzucono je, tak samo pozostały bez skutku późniejsze w 1877 i 1882 r. projekty 1.200 klm. nowych dróg wodnych. Po niepowodzeniach wielkich projektów, rząd wniósł do parlamentu skromniejszy projekt kanału Dortmund—Ems na sesji 1883 r. projekt odrzucono, lecz po trzech latach przyjęty został przez obie izby, które równocześnie dały polecenie opracowania projektu ogólnie niemieckiej sieci wodnej. Motywy były następujące. Westfalskie zagłębie węglowe może być rozbite na dwie części: Pirynejską (Oberghansen—Essen) i Westfalską (Dortmund—Gerne). Część leżąca nad Renem ma bezpośrednio wyjście na rzekę, westfalska zaś—tylko przez dopływy Renu—Lippe i Rur, w których mogły chodzić tylko małe statki. Kanał, który by połączył Dortmund z morzem dawał by drogę dla bezpośredniego wyjścia węgla westfalskiego ku rynkom zagranicznym.

Osiągnąć to samo można było daleko taniej przez szluzowanie rzek Rur i Lippe i spławianie węgla na Ren i ztamtąd ku morzu przez Rotterdam; lecz wybrano budowę kanału dla tego, że takowy dawał wyjście do swego portu morskiego—Emden. Równocześnie kanał ten był pierwszą składową częścią wielkiej śródziemnej drogi wodnej, którą rząd zdecydował przeprowadzić częściami.

Ideę połączenia Renu z innymi rzekami Niemiec rząd wciąż starał się przeprowadzić. W r. 1894 przedstawiono projekt połączenia kanału Dortmund—Ems z Renem przez dolinę Emner i dalej z Elbą, który został odrzucony.

<sup>1)</sup> Źródła dla opisu dróg wodn. w Prusach: Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse. Berlin, 1889.—Die Arbeiten der Rheinstrom.—Bauverwaltung.—Nach amtlichen Materialien bearbeitet von K. Iasmund.—Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen.—Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein, Berlin 1888—Moller. Grundzüge der Wasserbaues. Bd. I. Leipzig 1906. *Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen*—M. Aron. Les idées actuelles de l'Allemagne sur la navigation intérieure—1904. M. Robert Renseignements relatifs aux travaux de regularisation des rivières de l'Allemagne du Nord. 1901. K. Michaelis. Rhein—Weser Kanal. H. Knüfermann. Die Idee norddeutschen Mittellandkanals in ihrer historischen Entwicklung (Z. f. B. S. 1908).

W r. 1899 znowu wniesiono projekt kanału Ren—Elba opracowany detalicznie przez Sympcher'a i Prunmann'a. Opozycja agrarjuszów i kół przemysłowych bojących się, że nowy kanał polepszy warunki konkurencji dla zagłębia Westfalskiego nie ustawała i projekt wstrzymano. To samo powtórzyło się w 1901 roku. Rząd przekonał się, że w tym zakresie projektu nie da się przeprowadzić, znacznie zmniejszył takowy i w 1904 r. przedstawił do parlamentu o wiele skromniejszy projekt połączenia Renu z Wezerą, a nie z Elbą. Z tych robót znaczniejsze były: szluzowanie Noteci i ulepszenie kanału Bydgoskiego.

Ustępstwo to zrobiono dla tych, którzy bali się zachwiać równowagę sił ekonomicznych przez połączenie taniemi drogami terytorjów niemieckich zachodu i wschodu—poskutkowało i projekt tak wzięty przeszedł przez obie izby w roku 1905. W tym samym czasie przeprowadzono szereg robót wodnych na terenie leżącym na wschód od Elby.

Ponieważ szluzowanie Noteci szło na korzyść okręgu Bydgoskiego, dla równowagi więc zatwierdzono regulację Warty, czego zażądał okręg Poznański. Dalej postanowiono stworzenie nowej drogi między Berlinem i Szczecinem, ponieważ siła przepuszczalna kanału Finnowskiego była już wyczerpana, tem rząd przychodził z pomocą Szczecinowi, który po otwarciu kanału Kilońskiego okazał się w nierównych warunkach konkurencyjnych z Hamburgiem. Dla ulepszenia drogi pomiędzy Szlakiem i Berlinem postanowiono szluzować górną Odrę, tak by po niej mogły chodzić statki 400 tonn pojemności. Dla podniesienia obrotów portu Lubeki zatwierdzono przebudowę kanału między Lubeką i Elbą (Elbo—Trawski). Dla rozładowania kanałów Berlińskich postanowiono budowę kanału Feltowskiego, gdyż dla przejścia tranzywnego z Odry na Elbę, barki musiały iść przez kanały Brandeburskie t. j. przez Berlin, co przy znacznym ruchu towarowym pomiędzy Wrocławiem i Dreznem stwarzało zatory w tych kanałach. Kanał Feltowski dał drogę omijając okręg Berliński na południe. Na kanale tych jest wprowadzona trakcja elektryczna, monopol której należy do miejscowego okręgowego samorządu, który wybudował kanał.

Wszystkie niemieckie kanały odznaczają się małą ilością szluz i długimi biefami, co należy zawdzięczać specjalnemu charakterowi rzek o małym spadku. Kiedy we Francji w średnim biebie jedna szluz wypada na 3 klm. kanału, to na kanale Dortmund—Ems średnia długość biefu 12,5 klm., a na Ren—Werewskim kanale 29,6 klm.

Widzimy, że w Niemczech drogi wodne rozwijały się bez przerwy, przewodniczyły o tym względzie Prusy, których polityka w tej sprawie była niestrudzona. Planowanie dróg wodnych prowadzone było w okresie szerokiego rozwoju dróg żelaznych, a kierunek starych kanałów (Brandeburskie) szczęśliwie łączył się z nowymi—co uchroniło Niemcy od błędów, które miały miejsce we Francji i Anglii.

Wróćmy jeszcze do polityki Francji w sprawie dróg wodnych w najbliższych czasach<sup>1)</sup>. Po odrzuceniu programu Freycinet w 1901 r. rząd znowu zwraca uwagę na drogi wodne i wnosi do izby program budowy opracowany przez Bodena. Program ten składał się z trzech części: 1) ulepszenie istniejących dróg wodnych, 2) projekt budowy 9 nowych kanałów i 3) budowa 11 morskich portów. Ciekawe w tych projektach jest to, że dla budowy kanałów wprowadzono warunek, iż zainteresowane w tem okręgi muszą przyjąć na siebie część wydatków nakładowych. W roku 1903 zatwierdzono prawo na budowę kanałów: Marsylja—Rona i Rona—Sett, kanały o głębokości 2—3 metrów dla statków o pojemności 500—600 ton; chodziło o połączenia tych dwóch portów z Paryżem. Motywowano to tem, że z powodu braku taniej drogi wodnej w głąb kraju, ładunki idące z morza Śródziemnego unikają wyładowywania się w Marsylii, skąd by musiały przeladowywać się na koleje,—a idą przez Gibraltar do portów północnych, nawet do Holenderskich, skąd mają wewnętrzną drogę wodną do Paryża. To samo odnosi się do wywozu; brak drogi wodnej zewnątrz kraju nie dawał portom tym dostatecznej ilości ładunków; okręty morskie, nie mając zapewnionych ładunków na drogę powrotną wołały tych portów unikać.

*Kanał Północny.* Kanał ten zbudowany został dla stworzenia połączenia Paryża z północnym okręgiem węglowym, ponieważ istniejący kanał St. Quentin'ski pomimo 24 godzinnej pracy nie mógł już przepuszczać całej ilości przewożonego węgla, którego w r. 1889 szło do 2 milj. tonu, a w 1900 sześć milionów tonn.

Kanał ten przynosił i tę korzyść, że z północy skracał drogę do Paryża z 340 na 298 klm., a również zmniejsza odległość między Lens—Amiens z 223 na 136 klm.—Denain—Paryż z 300 na 293 klm., liczba zaś szluz we wszystkich tych kierunkach zmniejszyła się od 40 do 50%.

Tem samem prawem z 1903 r. zdecydowało szereg nader ważnych robót ku ulepszeniu istniejących już kanałów, a mianowicie: pogłębienie koryta do 2,5 mtr. na linii Szeld na północ Dunkirchen; rozszerzenie szluz na kanale Górnej-Sekwany tak by barki o pojemności 300 ton mogły dochodzić do Troix. Regulacja Rodanu dla otrzymania koryta w dół od Ljonu na 1,69 mtr.

W roku 1907 wydane było prawo na roboty ku ulepszeniu kanału do Lens, przy finansowym współudziale kopalń węgla w Liévin.

W roku 1908 postanowiono że przedsiębiorstwa dróg żelaznych są obowiązane połączyć się bezpośrednio z drogami wodnymi, od czego takowe broniły się ze względów konkurencyjnych.

<sup>1)</sup> Paul Leon—Fleuves Canaux, Chemins de fer Paris 1904—Annales de la Chambre des députés. Debats Session extraordinaire 1903—1901—1900. A. Schwarz. Die französische Wasserwirtschaftliche Vorlage von Jahre 1902.



W sferach państwowych Francji, zauważono ostatnimi czasy wielkie zainteresowanie drogami wodnymi, spowodowane koniecznością podniesienia jej pozycji w międzynarodowych stosunkach ekonomicznych—przez rozwinięcie tranzytu wodnego. Tu na pierwszy plan wypłynęła konkurencja z portami Holenderskimi, które przyciągały ku sobie ładunki tranzytowe tem, że te mogły iść dalej wodą, Renem. Chodziło o to by przez Loire'ę lub Sekwanę, Mozę, Sambrę i Maas stworzyć drogę tranzytową, którąby ładunki mogły iść z portów francuskich do Wschodniej Francji, Szwajcarji i do Renu. W sprawie tej traktowano w r. 1903 (senator Leydet, Audiffret, Duval) rezultatem czego była odezwa ministra robót publicznych Barteaux do „Conseil supérieur des Ponts et Chaussées“ o której prosi on o wypowiedzenie się w tej sprawie, tak z technicznej jak i z finansowej strony. Komisja dała pierwszeństwo drodze tranzytowej przez Sekwanę w którą wchodzi część kanału północnego<sup>1)</sup>.

Pełny rozwój dróg wodnych we Francji wciąż jest zahamowany przez dużą ilość starych nieudolnie trasowanych kanałów o małych i nie jednakowych wymiarów szluzach. Niektóre kierunki są obecnie przeciążone, ruchem przewozowym, a rozszerzenie ich ze względów technicznych jest nader trudne.

W Anglii konieczność osiągnięcia taniego transportu zmusiła w ostatnich czasach sfery ekonomiczne za inicjatywą Manchesterzkiej izby handlowej w lat. 1900 i 1904 zająć się sprawą dróg wodnych. Przy zmianie warunków międzynarodowej konkurencji i potrzebie niskich stawek przewozowych, których nie dawały prywatne drogi żelazne, zaniedbanie dróg wodnych w Anglii odegrało smutną rolę w sensie naruszenia równowagi warunków międzynarodowego transportu ze stratą dla Anglii. Z tego powodu obecny ruch w Anglii ma na celu otrzymanie takiego czynnika taniego przewozu jakim są drogi wodne, a również wytworzenie przez ulepszoną trakcję wodną konkurencji drogom żelaznym, by zmusić je do obniżenia taryfy.

Austria<sup>2)</sup> miała i dotąd ma najmniej sztucznych dróg wodnych. Projekty o takowych datują się tylko od 1897 r. W roku 1901 był przyjęty przez parlament szeroki program prac w tym kierunku, a więc: Połączenie Dunaju z Odrą, kanał Dunaj—Elba, Odra—Elba i kanał Odra—Wisła—Dniestr. Równocześnie miały być szluzowane w górnym biegu Mołdawa i Elba.

Program bardzo szeroko zakreślony w drodze ku urzeczywistnieniu spotkał się z wielu trudnościami. Górzysty charakter miejscowości, przez który miały przejść kanały, wymagał wielkiej ilości szluz, co pociągało za sobą konieczność znacznego zapasu wody, której brakowało. Przy średniej różnicy horyzontów w szluzach 5 mtr. i przebiegu 5 milionów ton, trzeba było mieć zapasu wody w zbiornikach (Folsperren) do 5 miljo-

<sup>1)</sup> Lewandowski. Rus. Sud. 1910. № 8.

<sup>2)</sup> Sappou.—A. Oelwein. Der wirtschaftliche Wert der Wasserstrassen. Steinwender. Die Kanalbauten in Oesterreich.—A. Klir. Über den gegenwärtigen Stand der Kanalisierung des Moldau und des Elbe—Flusses in Böhmen. Hillinger. Die österreichischen Wasserstrassen Münster 1902.

nów kub. mtr. Taka sytuacja skierowała na myśl wprowadzenia zamiast szluz specjalnych urządzeń do podnoszenia i przeciągania statków rejsami. Rząd ogłosił konkurs na stosowne projekta, a sprawa ta wzbudziła ogólne zainteresowanie i była rozpatrywana na kongresach. Konkurs nie dał pomyślnych rezultatów i powrócono do idei zastosowania szluz na tych kanałach. Rząd austriacki większej części programu z roku 1901 nie wypełnił; Kerber wnosząc go nie miał zamiaru go urzeczywistnić a wprowadził tylko dla uniknięcia obstrukcji w parlamencie, jako kompensatę dla Polaków i Czechów. Zmiana stosunków politycznych pozwoliła zapomnieć o przyjętych zobowiązaniach i wypełniono je tylko w małej części. Miano do r. 1912 wydać 185,7 milj. koron, wrzeczywistości zaś wydano do roku 1910—77,1 milj. kor.

Wyszczególnienie dystansów drogi wodnej	Długość w kilometrach	Różnica horyzontów w metrach	Projektowana ilość tylko szluz	Przy zastosowaniu szluz i dźwigni	
				Szluz	Dźwigni
<b>K A N A Ł Y:</b>					
Dunaj—Odra	274	205	50	7	3
Dunaj—Mołdawa: . . .					
1) Wiedeń—Budwejs . . .	205	535	129	4	13
2) Wariant Line—Budwejs .	95	748	170	8	2
Odra—Elba . . . . .	196	411	100	6	4
Odra—Wisła—Dniestr . . .	479	286	71	4	15
Szluzowanie Mołdawy					
Praga—Budwejs . . . . .	185	195	34	—	34
Szluzowanie Elby					
Praga—Pardubico . . . . .	150	68	25	—	25

Najwięksi optymiści nie mają nadziei, by program ten w całości był wypełniony, najbardziej zainteresowaną szczególnie niek tóremi częściami programu jest Galicja.

Z powyższego krótkiego zarysu historii rozwoju dróg wodnych w zachodniej Europie widzimy że po pewnej depresji w latach 1830—1850 skutkiem wejścia nowego czynnika komunikacyjnego,—dróg żelaznych,—po roku 1870 drogi wodne znowu odzyskują swe dawne stanowisko i stają się pierwszorzędnym czynnikiem ekonomicznym.

Leon Władysław Biegeleisen (Warszawa).

## ŻEGLUGA NA WIŚLE.

### I.

Żegluga parowa na Wiśle została wprowadzoną w r. 1829, zrazu w bardzo skromnych rozmiarach, bo złożona z kilku parowców, przeważnie angielskich. W roku 1846 francuscy przedsiębiorcy Guibert otrzymali koncesję na wprowadzenie małych statków parowych, poczem w r. 1848 stanął na czele przedsiębiorstwa posiadającego 12 parowców i 22 galarów, hr. Andrzej Zamojski. W r. 1871 następuje likwidacja przedsiębiorstwa, którego spadkobiorcą jest obecnie istniejąca firma Maurycy Fajans.

Tuż przed wojną bo w r. 1913, posiadało 14 przedsiębiorstw w granicach Królestwa Polskiego 40 parowców, z czego 30 służyło wyłącznie dla ruchu pasażerskiego. Długość parowców waha się między 13 a 58 m., szerokość między 2 a  $9\frac{1}{2}$  m. Siła transportowa od 200 do 21.000 pudów. Największy parowiec „Pan Tadeusz“ o sile 200 koni parowych należy do firmy Fajans.

Wedle niezupełnie zresztą scisłych obliczeń wynosiła cała flota na Wiśle przed wojną około 135 parowców, z czego przypada 55 na Królestwo Polskie, 75 na Prusy, a 5 na Galicję<sup>1)</sup>. Są to cyfry minimalne w porównaniu ze stosunkami na Zachodzie.

Na Renie wynosiła flota parowa 1,183, na Elbie 923, na Odrze 226 statków, w Rosji na Woldze kursowało 1,718, Newie 325, Dnieprze i Bugu 356 statków. Mała ilość statków parowych na Wiśle jest wyrazem niewątpliwego zaniedbania żeglugi na tej rzece, jako głównej drodze wodnej, ruch transportowy odbywa się jednak przeważnie na galarach i berlinkach, holowanych przez statki, dalej tratwach, barkach, łodziach i t. d.

Gabary budowane z żelaza o długości 38 do 60 m., szerokości 3 do  $6\frac{1}{2}$  m. dochodzą 260 ton, i są przez 45 lat używalne, załoga dochodzi do 4 ludzi. Berliniki mają 4—6 m. szerokości, do 53 m. długości a siła przewozowa dosięga do 300 ton, nadają się one doskonale do transportu towarów masowych na większych przestrzeniach.

<sup>1)</sup> Por. Reyman: Die Weichsel als Wasserstrasse und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung für das Königreich Polen. Warszawa 1913.

Podobnie barki do 43 m. długości, a do 8,5 m. szerokości i pojemności do 250 t. nadają się do transportu towarów masowych, głównie zboża. Galary z drzewa służą zazwyczaj do 2 jazd i nadają się dla przewozu kamieni, doskonale dla transportu węgla i towarów o szczególnie niskiej wartości—są do 22 m. długie, a do 5 mtr. szerokie. Siłą pociagową jest siła ludzka lub zwierzęca, (wiosła, liny i t. d.) ciężar do 40 tonn.

Tratwy jako najprostszy środek transportowy, składają się z szeregu belek ze sobą luźnie połączonych, szerokość ich dosięga 25 m. Idą bardzo powoli  $\frac{1}{2}$  klm. na godzinę. Załoga wynosi około 10 osób.

Ogólna ilość wszystkich tych rodzajów statków nie jest znana—nie prowadzono bowiem dotąd statystyki w tej mierze. Reyman podaje liczbę tych statków w Królestwie, na podstawie sprawozdań szefów dystansów na około 500 sztuk. Cyfra ta jest więc dość znaczna.

W roku 1900 liczone na rzekach polskich wogóle:

274 okrętów o 47,000 tonnach,  
39 parowców o 1,059 koni par.

W roku 1907

428 okrętów o 63 000 tonn.  
42 parowców o 1,310 koni par.

Wzrost był więc niewątpliwie znaczny, ilość okrętów wzrosła o 50%, towarów tylko o 38%, przyczyną tego był brak regulacji Wisły, utrudniający ruch statków o większej pojemności.

Wypadki wojenne uszczupliły bardzo znacznie flotę handlową czynną na Wiśle.

Wedle nieopublikowanego dotąd sprawozdania szefa niemieckiego Zarządu dróg wodnych pozostawiono w r. 1914, do dyspozycji tegoż 67 łodzi i 23 parowców używanych głównie dla przewozu amunicji, prowiantów (porty Toruń i Włocławek) przewozu rannych i zdobyczy wojennej. Żeglugę zastanowiono z powodu mrozów 28/XI, 1914. W r. 1915, było do dyspozycji Niemców 150 łodzi i 23 parowców, z tego 7 zdobytych, resztę wynajętych. Jeden parowiec i jedna łódź zostały zniszczone.

Obecny stan floty handlowej, zostającej pod zarządem Sekcji eksploatacji dróg wodnych przy Ministerstwie robót publicznych, przedstawia się jak następuje:

## SPIS STATKÓW

№	Nazwa		Siła masz.	Siła pociąg. tonn	Ilość ludzi	Należ. towaru tonn	Była własność	Miejsce postoju
	poprzednia	obecna						
<b>Tow. Pasażerskie</b>								
1	„Ulderup“	— „Łokietek“	180	—	600	12	T-wo Niem.	Puławy
2	„Haslinger“	— „Jagiello“	180	—	600	12	„	Płock
3	„Pfeil“	— „Warmńczyk“	145	—	500	10	Rogozika	Warszawa

№	Nazwa		Siła masz.	Siła pociąg. tonn	Ilość ludzi	Najad towaru tonn	Była własność	Miejsce postoju
	poprzednia	obecna						
4	„Krater“	— „Chrobry“	145	— 500	10	T-wo Krater	Warszawa	
5	„Pilica“	— „Batory“	150	— 500	15	b. rz. rosyjsk.	„	
6	„Gubernator“	— „Kraków“	120	— 300	7	T-wo Merkury	„	
7	„Herold“	— „Kaz. Wielki“	110	— 300	7	„ rosyjskie	„	
8	„Nadwiślanin“	— „Warszawa“	105	— 300	7	„ Merkury	Krakowice	
9	„Goplana“	— „Płock“	50	— 150	5	St. Górnicki	„	
10	„Planeta“	— „Gniezno“	70	— 200	7	Z. Raka i Tabacz	„	
11	„Krakus“	— „Sobieski“	70	— 200	7	St. Górnicki	Puławy	
12	„Wenera“	— „Poznań“	70	— 200	7	T-wo Merkury	Krakowice	
13	„Wanda“		80	— 200	7	b. rz. austr.	Nadbrzezie	
14	„Kopernik“		100	— 300	8	„ „ „	Krakowice	
15	„Wawel“		80	— 250	7	„ „ „	Nadbrzezie	
16	„Polonez“	— „Grunwald“	90	— 300	7	B-ci Ciechanowskich	Puławy	
17	„San“	— „Książę Józef“	60	— 150	5	b. rząd. ros.	Nadbrzezie	
			Razem	5550	140 t.			

#### Towarowo Holownicze

18	„Andrzej Zamojski“		250	1000	— —	W. T. Akc. H. i Z.	Modlin
19	„Genitif“	— „Skarga“	250	1000	— —	T. Żegl. Bydgoskiej	„
20	„Zimsen“	— „Lubecki“	200	1000	— —	B-ci Nobel	Warszawa
21	„Lutz“	— „Kołątaj“	200	1000	— —	„ „ „	„
22	„Puławy“	— „Staszyc“	250	1000	— —	b. rz. austr.	„
23	„Dęblin“	— „Czartoryski Adam“	250	1000	— —	„ „ „	„
24	„Oskar“	— „Smolka“	250	1000	— —	Haberman i Soks	Modlin
25	„Robert“	— „Steinkeller“	245	1000	— —	Maur. Fajans	„
26	„Krauze“	— „Supiński“	180	700	— —	„ „ „	Warszawa
27	„Bzura“	— „Mickiewicz“	150	700	— —	T. Rosyjskie	„
28	„Krystyna“	— „Wyspiański“	150	700	— —	b. rz. austr.	Nadbrzezie
29	„Artur II“	— „Słowacki“	130	500	— —	Tow. Ż. Bydgoskiej	Modlin
30	„Jurgenson“	— „Skarbak“	135	600	— —	Maur. Fajans	Warszawa
31	„Wisła“	— „Norwid“	135	550	— —	„ „ „	„
32	„Sandomierz“	— „Szopen“	100	500	— —	W. T. H. i Z.	„
33	„Sandomierz“	— „Moniuszko“	100	500	— —	Żyda z Gniebkowa	Puławy
34	„Neptun“	— „Matejko“	60	400	— —	b. rz. austr.	„
35	„Artur I“	— „Kraśniński“	35	300	— —	„ „ „	Nadbrzezie
36	„Melsztyn“		80	500	— —	„ „ „	„

№	Nazwa		Siła masz.	Siła pociąg. tonn	Ilość ludzi	Miażdż. towaru tonn	Była własność	Miejsce postoju
	poprzednia	obecna						
37	„Dunajec“		25	300	—	—	b. rz. austr.	Krakowice
38	„Tyniec“		80	500	—	—	„ „ „	Nadbrzezie
39	„Wilhelmshafen“	„Freddo“	260	1000	—	—	St. Górnicki	Płock
<b>Pomocnicze</b>								
40	„Lublin“	„Kościuszko“	90	400	150	—	B-ci Ciechanowskich	Warszawa
41	„Modlin“	„Chodkiewicz“	75	500	w.o.k.	—	przerob. przez rz. austr.	Warszawa
42	„Bug“	„Żółkiewski“	60	500	„	—	b. rz. ros.	„
43	„Gerta“	„Różycki“	21	200	wel.	—	„ „ „	„
44	„Narew“	„Kiliński“	21	200	„	—	„ „ „	„
45	„Emma“	„Bartosz Głowacki“	21	200	—	—	„ „ „	„
46	„Pułtusk“	„Emilja Plater“	21	200	—	—	„ „ „	Modlin
47	„Liszyno“	„Traugutt“	10	100	—	—	„ „ „	Warszawa
48	„Delfin“	„Dwernicki“	10	100	—	—	„ „ „	Płock
49	„Radziwiak“	„Puławski“	15	100	—	—	„ „ „	„
Razem			5664	18250	5700	140		
50	Łodzi motor.							sztuk 22

Prócz tego objęto berlinki w następującej liczbie:

Berlinki I kategorii	40 sztuk	17477 tonn
„ II „	108 „	24633 „
„ III „	36 „	6125 „
	<u>184 sztuki</u>	<u>48235 tonn</u>

Na górnej Wiśle:

350 galarów po 25 tonn=8750 tonn.

Interesuje nas tu przede wszystkim ilość tonn, jaką można przewieźć w najbliższym czasie drogą wodną i flotą pozostającą pod zarządem polskim.

Otóż drogą Gdańsk—Warszawa, barki nasze holowane przez parowce mogą przewieźć przez sezon nawigacyjny przeszło 200.000 ton, drogą Warszawa w kierunku Kraków około 150.000 tonn, razem około 400.000 tonn. Ponieważ jednak do przewozu towarów via Gdańsk z Ameryki mają być użyte barki niemieckie, które w myśl umowy będą dane na zastaw polskich, podnieś się liczba tonn do 600.000.

Jest to w każdym razie dość znaczna cyfra, którą w miarę powiększenia floty będzie można znacznie podwyższyć. W cyfrę tę nie wchodzi trawy i najprostsze środki transportowe, oraz innerzeki poza Wisłą, oczywiście po wliczeniu tychże, cyfra odnośna będzie stanowić pozycję poważną.

Cyfry te, niemające pretensji do bezwzględnej ścisłości, świadczą o tem, jak ważną rolę w najbliższej przyszłości odegrają transporty wodne przy zniszczonym taborze kolejowym, co ze specjalnym naciskiem trzeba podkreślić wobec licznych mal-kontentów w kwestji dróg wodnych. Jest to znaczna cyfra nawet w stosunku do transportów przedwojennych. Wisłą przewieziono w roku 1913 do Gdańska (Neufahrwasser) 474,872 tonn, a w górę Wisły wywieziono 307,987 tonn. Z Królestwa Polskiego przywieziono Wisłą do Torunia 554.859 tonn, wywieziono z Torunia do Królestwa Polskiego 117,647 tonn.

Przez szlusek w „Einlage“ przepłynęło w górę rzeki:

rok	statków parowych towarowych	o pojemności tonn	z ładunką tonn
1913	872 w tem 6 próżnych	190.828	59.966
1912	890     "   28     "	105.145	56.533
1911	809     "   27     "	101.140	50.868

statków żaglowych

1913	2626     "   557     "	553.140	274.657
1912	2773     "   754     "	549.609	251.505
1911	2679     "   511     "	489.525	227.724

Przepłynęło za biegiem wody:

statków parowych  
towarowych

1913	771     "   104     "	106.917	27.628
1912	802     "   124     "	101.420	27.350
1911	813     "   120     "	102.758	23.727

statków żaglowych

1913	2605     "   896     "	543.548	261.199
1912	2819     "   711     "	554.749	274.896
1911	2629     "   594     "	485.358	218.066

Do dowozu drzewa budowlanego Wisłą do Gdańska odnoszą się następujące daty:

rok	tratew	twardego drzewa	miękkiego	razem tonn
1913	278	39.167	145.220	184.387
1912	334	64.454	149.913	214.367
1911	170	29.004	63.387	92.391
1910	277	57.180	115.542	172.722

Daty ostatnie pisze inż. Ingarden nie przedstawiają całego przywozu drzewa budulcowego pochodzącego z Królestwa i Galicji a spławianego Wisłą do Prus, ponieważ znaczna część tego drzewa przechodzi kanałem Bydgoskim do Niemiec zachodnich, inna zaś bywa zatrzymywana w porcie dla tratw w Toruniu i w innych nadbrzeżnych miastach Prus zachodnich, gdzie jest na tamtejszych tartakach przerabiana.

Wogóle dochodzi do Gdańska z drzewa spławianego Wisłą zaledwie około 23.6%.

Towary drogą wodną do portu w Gdańsku dowożone, względnie z niego wychodzące były przeznaczone przeważnie do Prus zachodnich i wschodnich i do innych prowincji niemieckich, a w bardzo skromnej mierze do Polski i do Rosji.

Cyfry te świadczą z jednej strony o niezwykle słabym udziale Gdańska w ogólnym morskim handlu a z drugiej strony o wybitnie ujemnym wpływie, jaki polityka rządu niemieckiego wywierała na rozwój handlu morskiego z Polską. Obecne stosunki ulegną zasadniczej zmianie dzięki niezawisłości politycznej i gospodarczej Polski i uzyskaniu dostępu do morza, polski handel zamorski kierować się będzie głównie i wyłącznie drogą na Gdańsk, polski port nad Bałtykiem.

**Roman Ingarden** (Warszawa).

## ZNACZENIE EKONOMICZNE WYBRZEŻA I PORTÓW WŁASNYCH DLA POLSKI.

Kwestja posiadania własnego wybrzeża morskiego i portów własnych wyłoniła się dla Państwa Polskiego, podczas zakończonej dopiero co wojny światowej, poraz pierwszy po ogłoszeniu przez Państwa Centralne orędzia z 5 listopada 1916 r., o utworzeniu wolnego Państwa Polskiego. Ponieważ orędzie cesarzy Austro-Węgier i Niemiec, nie określiło granic tego Państwa Polskiego, w żadnym kierunku, a według ówczesnego stanu rzeczy na wszystkich frontach bojowych przedstawianego w biuletynach wojennych i enuncjacjach Państw Centralnych, tudzież w prasie austriackiej i niemieckiej, społeczeństwo polskie, znajdujące się zewnątrz frontów i polegające na tych jak się później okazało, błędnych informacjach, nie mogło mieć nadziei rozszerzenia granic Królestwa Kongresowego ku północy, to jest ku wybrzeżu morza Bałtyckiego, ograniczało się dążeniem społeczeństwa polskiego do żądania wolnego przejazdu na dolnej Wiśle w zaborze pruskim i do wyrażenia życzenia uzyskania wolnego miejsca w porcie Gdańskim dla handlu polskiego.

Życzenie powyższe społeczeństwa polskiego co do uzyskania wolnego dostępu do morza, którego ogromne znaczenie dla rozwoju ekonomicznego powstać mającego Państwa Polskiego,



należycie i ze zrozumieniem istoty rzeczy społeczeństwo polskie, oceniało, nie rozszerzyło się wcale po ustaleniu przez Państwa Centralne Regencji i po powołaniu do życia Rady Stanu. Rokowania prowadzone z ramienia Regencji w drodze dyplomatycznej z rządem pruskim, ograniczały się dalej w tych ciasnych ramach, a mimo to natrafiały one stanowczy i silny opór rządu pruskiego, który wzmógł się jeszcze z chwilą zupełnego powalenia carskiej Rosji przez Państwa Centralne. Z chwilą tą wzmógł się opór pruski nie tylko co do przyznania Państwu Polskiemu, jakichkolwiek ustępstw w przystępie do morza Bałtyckiego, choćby w granicach przyznanych Królestwu Kongresowemu w traktacie wiedeńskim z r. 1815, ale owszem zaczęły się pojawiać w prasie niemieckiej szerokie rozprawy, a w niemieckiej Radzie Państwa i w Sejmie Pruskim, debaty na temat koniecznego zabezpieczenia pod względem strategicznym wschodnich granic Państwa Niemieckiego, ubranego w niewinne szaty sprostowania tych granic. W rzeczywistości rozumiano tam pod tym określeniem przesunięcie granicy południowej Prus Wschodnich conajmniej po linię Narwi, a granic Śląska i Poznańskiego poza Zagłębie Dąbrowskie i Łódź. Nadto rozpoczął osławiony Ober-Ost zastanawiać się bardzo poważnie nad skierowaniem całego przewozu wodnego między morzem Czarnym a Bałtykiem przez Dniepr i Dźwinę ku Rydze, aby tym sposobem jeszcze bardziej podkopać ekonomiczne warunki Państwa Polskiego. Apetyt pruski na zagarnięcie ziem polskich wzmógł się jeszcze po zawarciu rzekomego pokoju w Brześciu Litewskim, który w całym społeczeństwie wywołał tak uzasadnione ogólne oburzenie, wszelkie bowiem zarządzenia władz niemieckich w obszarze okupowanym wskazywały, że o opuszczeniu tych ziem polskich wcale nie myślą.

Nie można więc dziwić się, że w takich warunkach pojęcie dostępu do morza nie mogło uleść rozszerzeniu, zwłaszcza, że każda wzmianka w tym przedmiocie w prasie lub na zebraniach byłaby się spotkała z najbrutalniejszym tłumieniem ze strony władz niemieckich i represjami. Dlatego też nawet po ogłoszeniu punktów Wilsona, zawierających między innymi żądanie wskrzeszenia wolnego niezależnego Państwa Polskiego z dostępem do morza, określał poseł Ignacy Daszyński podczas ostatnich jeszcze debat w austriackiej Radzie Państwa, przemawiając w imieniu galicyjskich posłów socjalistycznych, pojęcie wolnego dostępu do morza li tylko jako wolny przejazd statków przez dolną Wisłę w Prusach Zachodnich.

Dopiero z chwilą katastrofalnego pogromu Niemiec i Austro-Węgier przez wojska koalicyjne na froncie zachodnim i po kapitulacji bezwarunkowej Bułgarii, tudzież po ogłoszeniu przez Regencję z 7 października r. wolnego, zjednoczonego, niezależnego Państwa Polskiego z dostępem do morza, a właściwie z chwilą ustania krępującej wszelką swobodę cenzury niemieckiej, nastąpił zwrot stanowczy w społeczeństwie polskim w określaniu pojęcia do morza. To teraźniejsze pojęcie jest jednak jeszcze dotąd u większości społeczeństwa polskiego zbyt ciasne,

ogranicza się bowiem do żądania odzyskania napowrót Gdańska dla Państwa Polskiego, tylko miasta Gdańska wraz z jego portem, chociaż się nam oprócz Gdańska i jego portu jeszcze znaczna część wybrzeża morza Bałtyckiego wraz z jego dalszymi portami zupełnie słusznie należy.

Takie rozszerzenie pojęcia dostępu do morza nie może być żadną miarą uważane, jako objaw imperjalizmu polskiego i nieznaną miarę zachłanności polskiej, jest ono bowiem tak ze względów historycznych i etnograficznych, jak również z uwagi na ekonomiczne interesy powstającego napowrót Państwa Polskiego najzupełniej uzasadnionem.

### Względy historyczne i etnograficzne.

Wiadomo z historii Europy Środkowej, że wszystkie ziemie na wschód od Łaby, a nawet częściowo po lewym brzegu Łaby w dzisiejszej Turyngji i Saksonji leżące, zamieszkiwane były przez szczepy słowiańskie, które pod naporem Niemców z zachodu, a zwłaszcza od rozpadnięcia się księstw słowiańskich na luźne mniejsze księstwa i po zniemczeniu się słowiańskich rodzin książęcych uległy z biegiem wieków zniemczeniu aż po Ordę. Jedynie tylko w południowo-zachodniej części ziem tych, graniczącej od południa z Czechami, zachował częściowo lud wiejski szczepu serbsko-łużyckiego swój język i zwyczaje do dnia dzisiejszego. Podobnie miała się rzecz co do zniemczenia z szczepami słowiańskimi, zamieszkującymi kraje nad dolną Odrą i po Księstwo szczecińskie, zwłaszcza od czasów panowania w Brandeburgji Hohenzollernów.

Ziemie śląskie, które od Bolesława Chrobrego aż do śmierci Bolesława Krzywoustego, silnie były z Polską związane, a dopiero w skutek przeprowadzonego przez ostatniego podziału ziem pomiędzy synów, stały się Księstwem odrębnym, uległy mimo rozpadnięcia się z biegiem czasu na kilka księstw i zniemczenia się książąt śląskich, mniejszemu zniemczeniu, ponieważ dostały się do cesarza niemieckiego Karola IV do korony czeskiej i przeszły później wraz z tą koroną w posiadanie domu Habsburgów. Dopiero z chwilą ostatecznego zagarnięcia Górnego i Dolnego Śląska po siedmioletniej wojnie przez Fryderyka II Hohenzollerna i przyłączeniu ich w r. 1742 do Prus, rozpoczęła się tam silna germanizacja systemem pruskim.

Nie doprowadziła ona jednak do zamierzonego celu, lud wiejski zachował bowiem mimo wyrafinowanego ucisku mowę polską i zwyczaje, a w ostatnich dziesiątkach lat ubiegłego wieku, byliśmy świadkami wzmagającego się tam z każdym dniem potężnego ruchu narodowego, szczególnie na Śląsku Górnym, który spowodował, że dziś cała ta dzielnica, z wyjątkiem miast i napływowej ludności niemieckiej jest polską. O wiele gorzej przedstawia się rzecz z ziemiami położonymi na wschód od dolnej Odry, a sięgającymi aż do wybrzeży morza Bałtyckiego, tworzącymi Księstwo Pomorskie, które od Bolesława Chrobrego aż do Kazimierza Wielkiego należały do Korony Polskiej i stano-

wiły od śmierci Bolesława Krzywoustego r. 1138 wraz z ziemią Krakowską, Sieradzką i Łęczycką tak zwane *ziemie senioralne*, chociaż już za panowania ojca Kazimierza Wielkiego Krzyżacy część wschodnią Pomorza opanowali, zagarnawszy podstępem i zbrodnią d. 4 sierpnia 1308 r. Gdańsk. Mimo zwycięstwa Władysława Łokietka w r. 1331 pod Płowcami, pozostało Pomorze wschodnie i Gdańsk w posiadaniu Krzyżaków, aż do Kazimierza Jagiellończyka, który na prośby posłów pruskich o pomoc i ponowne przyłączenie ziem tych do Polski wyzwolił ziemie te z niewoli Krzyżackiej, pobiwszy zakon ten kilkakrotnie i zmusiwszy go do pokoju w Toruniu w r. 1466.

W pokoju tym zobowiązali się Krzyżacy odstąpić Koronie Polskiej wschodnią część Pomorza i część Prus wraz z miastami: Toruniem, Gdańskiem, Malborkiem i t. p., które to ziemie pod nazwą Prus Królewskich, wcielone zostały napowrót do Państwa Polskiego. Pozostała część wschodnia Prus z miastem Królewcem pozostała niestety dalej w posiadaniu Krzyżaków, jednak jako lenne Księstwo Polskie, wielki mistrz Krzyżaków zobowiązał się bowiem w pokoju Toruńskim składać hołd Koronie Polskiej. Tak że po przejściu Krzyżaków pruskich na protestantyzm i objęciu rządów przez wielkiego mistrza Albrechta Brandeburskiego, świeckiego już księcia pruskiego, był on zniewolony do złożenia hołdu Zygmunutowi Staremu na Rynku Krakowskim w r. 1525. Stosunek ten zależności Prus wschodnich do Królestwa Polskiego trwał aż do panowania Augusta II Sasa, gdy elektor brandeburski Fryderyk III Hohenzollern ogłosił się w końcu XVII w. królem pruskim i niezależnym od Polski władcą także Prus Wschodnich. W czasie walk Kazimierza Jagiellończyka z Krzyżakami i korzystając z zaprzątnięcia Polski z tym niebezpiecznym jeszcze zawsze wrogiem zajęła Brandenburgja zachodnio południową część ziem Pomorsko-Polskich w r. 1455, przekształciła ją w prowincję Neumark i odcięła tym sposobem Polskę od reszty zachodniego Pomorza, które jako Księstwo Szczecińskie przetrwało aż do 1637 r. Część tego księstwa z miastami Kołobrzeg, Koszalin, Kamień, Starograd i Słupsko zagarnęła Brandeburglja w r. 1648, dalszą część, składającą się z powiatu Lemberskiego i Bytowskiego w r. 1657, zaś część, położoną na lewym brzegu Ordy z miastem Szczecinem i wyspami Useden i Welin w 1720, podczas gdy reszta tego księstwa wraz z wyspą Rugją, przyznana została Królestwu Pruskiemu dopiero na kongresie wiedeńskim w r. 1815.

Za panowania Fryderyka II zagarnęły Prusy podczas pierwszego podziału Polski w r. 1772 całą Warmję, Prusy Zachodnie i Regencję Bydgoską, za jego następcy Fryderyka Wilhelma podczas drugiego rozbioru w 1793 r. miasta Toruń i Gdańsk tudzież Księstwa Poznańskiego, a w r. 1795 podczas trzeciego rozbioru przesunięto granicę dalej na wschód poza Warszawę—Pragę, poza połączenie się Bugu z Narwią, poza Białystok Grodno i Kowno aż do Niemna, a na południe zagarnięto Zagłębie węglowe do rzeki Pilicy, wraz z miastem Pilicą, Szczekocinami i Koniecpolem. Dopiero kongres wiedeński z r. 1815,

stworzywszy Królestwo Kongresowe ograniczył posiadłości pruskie na wschodzie do granic, jakie istniały aż do wybuchu wojny światowej.

Jeżeli przeglądnjemy choćby pobieżnie historję miasta Gdańska, znajdziemy, że ono aż do r. 1308 należało do Państwa Polskiego, że jak nadmieniono w tym roku zostało ono przez Krzyżaków zdradliwie napadnięte i zagarnięte, i że wreszcie w r. 1454 uwolnił miasto to z niewoli Krzyżackiej Kazimierz Jagiellończyk przyłączając je zarazem na prośbę mieszczan na powrót po Korony Polskiej. Odtąd pozostawał Gdańsk aż do drugiego rozbioru Polski w r. 1793 zatem przez 339 lat bez przerwy pod panowaniem polskim ciesząc się jednak wielkimi swobodami i przywilejami, nadanemi mu przez Kazimierza Jagiellończyka w tak zwanem „*privilegium Casimirianum*“ których wyliczanie za wiele wymagałoby miejsca. Przez cały ten długi okres czasu zachowali gdańszczanie, mimo swej niemieckości wierność Państwu Polskiemu z wyjątkiem podczas zamieszek wywołanych wskutek rozszerzenia się w mieście protestantyzmu za Stefana Batorego w r. 1577 i za Stanisława Leszczyńskiego w r. 1707. Królowie Polscy często zajeżdżali do Gdańska i dłuższy czas tam przebywając odbierali hołdy. Mimo wielu i częstych klęsk, pomorów i pożarów, jakie na miasto spadały, rozwijało się ono, jako miasto portowe i handlowe bardzo pomysłnie a uzyskało największy rozkwit w XV i XVI wieku, gdy Królestwo Polskie było również w największym rozkwicie, cały handel polski kierował się bowiem Wisłą ku Gdańskowi.

Mimo swej niemieckości zachował Gdańsk wierność Królestwu Polskiemu także podczas rozbiorów i opierał się wytrwale wojskom pruskim, gdy w r. 1767 a następnie w 1772 Fryderyk chciał miasto zająć, a wskutek czego pozostało ono polskim aż do drugiego rozbioru w 1793 r. A nawet wówczas tylko Rada miasta nie widząc innego wyjścia godziła się na przyjęcie poddaństwa pruskiego, podczas gdy całe mieszczaństwo nienawidzące prusactwa o tym słyszeć nie chciało i było gotowe do podjęcia najostrzejszych walk z wojskiem pruskim stojącym pod miastem i żądającym poddania się. Tylko podstępem zdołała wówczas Rada miasta oddać prusakom fortyfikacje zewnętrzne co wywołało w mieście gwałtowne rozruchy, tak, że dopiero po 6 dniach 4 kwietnia 1793 roku odważyło się wojsko pruskie wkroczyć do miasta i zająć je.

Odtąd też zszedł Gdańsk z pierwszorzędnego miasta handlowego Państwa Polskiego do rzędu zwykłego prowincjonalnego miasta pruskiego.

Przytoczone powyżej w krótkości najważniejsze daty historyczne rozszerzenia się Prus kosztem ziem należących do Korony Polskiej stwierdzają, że zaborczość pruska ujawniała się zawsze wówczas, gdy Państwo Polskie było zajęte wojnami z Krzyżakami, z Turkami, Tatarami i kozaczyzną na wschodzie, lub też gdy było osłabione wskutek tych wojen a następnie nieładem wewnętrznym.

To parcie niepowstrzymane Prusaków na wschód, na ziemię polskie zwłaszcza za panowania Hohenzollernów, jest najważniejszą charakterystyką zaborczego państwa pruskiego, a objawiło się ono ponownie podczas zakończonej dopiero co wojny światowej, wyłoniło się bowiem ponownie pragnienie zagarnięcia z Królestwa Kongresowego conajmniej do granic rozbioru trzeciego, a właściwie do zagarnięcia całego Królestwa Kongresowego, jeżeliby to było tylko możliwe.

Załowac istotnie należy, że pozwolono Niemcom podczas opuszczania Królestwa zabrać lub zniszczyć przeważną część aktów tajnych generalnego gubernatorstwa warszawskiego, z aktów tych można by się było bowiem dowiedzieć, jakie istotnie zamiary rząd Hohenzollernów miał względem Polski, które i jak wielkimi obszary zamierzał opróżnić z tubyleżej ludności, przesiedlić ją dalej na wschód, a ziemię tę wolną obsadzić własnymi kolonistami. Znalazło by się tam niezawodnie także wiele podań inwalidów niemieckich i innych na ziemię polską chciwych Niemców, o wskazanie i przydzielenie im najodpowiedniejszych kolonii.

Tak przedstawia się stan rzeczy pod względem historycznym co do przeważnej części posiadłości pruskich, wydartych Polsce przemocą lub postępowaniem przez Hohenzollernów na zachodzie i nad morzem Bałtyckim. Jeżeli zbadamy kraje te pod względem etnograficznym, przyjdziemy do przekonania, że ludność która w czasie zaboru pruskiego zamieszkiwała te kraje, była również wyłącznie polską, i że tylko dzięki niemniej bezwzględnej i brutalnej, co ich zaborczość taktyce wszystkich rządów pruskich, zmierzającej do wytepienia tubyleżej ludności lud do jej zgermanizowania, przesunęły się stosunki etnograficzne z biegiem lat na niekorzyść Polaków.

Teżenie miejscowej ludności słowiańskiej i jej germanizowanie rozpoczął już osławiony Zakon Krzyżacki, który pod pretekstem szerzenia wiary chrześcijańskiej, dążył do wydarcia tubylcom ich ziemi nie wzdragając się przed żadnym środkiem, choćby najnikczemniejszym, jeżeli tylko do zamierzonego celu prowadził. Zupełnemu wytepieniu uległ tylko szczepek Prusaków i pozostała po nim tylko nazwa, którą następcy Krzyżaków terazniejsi Prusacy po nim przyjęli, niezawodnie z wdzięczności, że tak szybko pozwolił się wytepić. Przyjęli oni tę nazwę, ponieważ awanturnicy wszelkich narodowości, z których się przeważnie część rycerzy Krzyżowych rekrutowała, żadnej wspólnej nazwy narodowej nie mieli.

Oprócz właściwych Prusaków starali się Krzyżacy wytepić także ludność polską i litewską na wybrzeżu morza Bałtyckiego, aby ją odepchnąć od morza i korzyści jakie posiadanie morza przysparza, zachować dla siebie. Cel ten zdołali też osiągnąć szczególnie na wybrzeżu morskim Prus Wschodnich nad którym tak w czasie istnienia zakonu, jako też później po jego sekularyzacji i przekształceniu się dawnych rycerzy w protestanckich baronów, właścicieli ziemskich, przez tak długie wieki panowali.

Drugim krajem zagarniętym przez Prusaków z ziem polskich, który w przeważnej swej części uległ z biegiem wieków zgermanizowaniu jest Pomorze Polskie, należące w południowej swej części, jako prowincja Neumark, od przeszło 460 lat, w północnej zaś od przeszło 270 lat od państwa pruskiego.

Jeżeli się zważy, że rząd pruski od najdawniejszych do najnowszych czasów nie przebierał wcale w środkach, aby ostateczny cel swój zupełnego zgermanizowania tubylczej ludności w zagarniętych ziemiach osiągnąć, i że do celu tego systematycznie i bez wytchnienia za pomocą szkoły, kościoła protestanckiego i niestety także katolickiego, za pomocą sądów, policji, wojska i dworów zdążył, że nie dopuszczał ludności wiejskiej nie mówiącej po niemiecku ani do osiedlania się w miastach, ani do wyuczania się rzemiosł, ani nie zezwalał jej nawet na zawierania małżeństw to nie można się ostatecznie dziwić, że polska niegdyś ludność Pomorza z biegiem tych długich wieków uległa wreszcie zniemczeniu. Przyczyniły się do tego w znacznej mierze także przejście ludności na protestantyzm, który także sfery rządzące wyznają, następnie zniemczone dwory i miasta, a wreszcie szczupłe zaludnienie Pomorza, które teraz jeszcze wykazuje zaledwie 57 mieszkańców na kilometr kwadratowy w zachodniej, a tylko 38 mieszkańców na 2 klm. we wschodniej części.

O ile więc ludność Pomorza musiała być mniejszą a tym samym mniej odporną przed 100, 200, a zwłaszcza przed 300 laty.

Najmniejszemu stosunkowo zniemczeniu uległ dotąd Śląsk pruski ziemie polskie zagarnięte przez Prusy po rozbiorach Państwa Polskiego mimo konsekwentnego zastosowywania przez rząd pruski tych samych metod jakie powyżej podano, i wzmocnieniu ich jeszcze nowymi środkami, których byliśmy aż do wybuchu wojny, a nawet podczas jej trwania świadkami, jak państwowe banki kolonizacyjne, ustawy budowlane i osiedlnicze, nauka religji w języku niemieckim od pierwszego roku szkoły ludowej, przesiedlanie urzędników narodowości polskiej do krajów rdzennie niemieckich i nauczycieli w wzmózonej ilości i za osobnym dodatkowym wynagrodzeniem, przydzielanie rekruta polskiego do pułków rdzennie niemieckich, załogujących nadto w zachodnich niemieckich prowincjach i sprowadzanie do miast polskich załóg niemieckich, a wreszcie, gdy wszystkie te barbarzyńskie środki okazały się za powolne, nawet ustawy o wywłaszczeniach.

Dzięki tylko okoliczności, że kraje polskie, o których mowa, pozostawały jeszcze za krótko pod panowaniem pruskim, Śląsk bowiem od 176 lat, Księstwo Poznańskie, Prusy Zachodnie, Warmia od 146 lat, tudzież, że w pierwszej połowie ubiegłego wieku, ujawniło się między wszystkimi ludami Europy, a więc i między Polakami, silne poczucie narodowościowe, które się za każdym wiekiem wzmagało, mamy do zawdzięczenia, że wszystkie te barbarzyńskie metody rządu pruskiego nie tylko nie osiągnęły celu, ale że nawet w wielu okolicach, a szczególnie na Górnym Śląsku pruskim, o którym już sądzono, że uległ

germanizacji powróciła zgermanizowana część już ludności na powrót do swej narodowości, a co jeszcze jest charakterystyczniejsze, że wiele rodzin pierwotnie niemieckich spolszczyło się zupełnie.

Mimo te, dla narodowości naszej bardzo pocieszające objawy odporności narodu przeciw zakusom germanizacyjnym, należało się obawiać, że po dalszych stu latach wynaradawiającej polityki pruskiej, wzmózionej jeszcze znacznie w razie zwycięstw państw centralnych, a zwłaszcza zprusaczonych Niemiec w wojnie światowej, zgermanizowanie Śląska, Poznańskiego i Prus Zachodnich, poczyniło by bardzo dotkliwe dla narodu postępy.

Spotykane w literaturze w opinii ogólnej zapałowania, że zgermanizowanie zachodnich ziem w zaborze pruskim przypisywać należy głównie kolonizacji niemieckiej, nie odpowiadają istotnemu stanowi rzeczy, badania bowiem nowoczesnych uczonych, nawet niemieckich, wykazywały niewątpliwie, że nietylko przesiedlanie Niemców z rdzennie niemieckich krajów zachodnich, ile zmniejszenie ludności tubylczej spowodowało istniejące teraz zmiany etnograficzne w krajach pierwotnie słowiańskich przez Prusy opanowanych. Dowodzi tego nietylko charakterystyczny typ ludności tamtejszej, lecz także dochowane jej dotąd z okresu słowiańskiego zwyczaje narodowe, obrzędy, sposób budowania się, i stroje ludowe. Na zupełnie niemal zniemczonym Pomorzu, zachowała się nawet pierwotna nazwa kraju tego, mimo tendencji rządów pruskich, przyspieszanie germanizacji przez zmianę nazw kraju, miast i włości polskich na niemieckie, nazwa niemiecka „Pomern“ nie jest bowiem niczem innym, jak dostosowaniem do języka niemieckiego pierwotnej nazwy polskiej „Pomorze“.

Skoro więc ludność tych przez Prusy zagarniętych krajów jest istotnie pochodzenia polskiego należy niemal z pewnością oczekiwać, że po ustaniu gwałtów pruskich ludność tamtejsza w niedalekiej przyszłości powróci do swej pierwotnej narodowości nawet, przy znanej tolerancji Polaków dla narodowości obcych.

Jedynie tylko szmat ziemi, leżącej na prawym brzegu Wisły, obejmujący Żuławy w rozległej delcie tej rzeki między Elblągiem, Świeżą zatoką, a właściwym jej łożyskiem, skolonizowali prusacy w pierwszej połowie ubiegłego wieku, po przeprowadzeniu rozległych meljoracji tej pierwotnie słabo zamieszkałej okolicy i po zabezpieczeniu jej przed zatorami i zalewami Wisły. Tym tłumaczy się też teraźniejszy niemal zupełnie niemiecki charakter tej bezpośrednio do polskiej Warmii przylegającej okolicy.

Z uwagi na przytoczone powyżej w krótkości powody historyczne i etnograficzne będzie koniecznym zażądać zwrotu Państwu Polskiemu całego wybrzeża morza Bałtyckiego, leżącego na północ od ziem, zamieszkałych przez Polaków, a więc oprócz wybrzeży leżącego na północ od granicy Prus Zachodnich z r. 1772 wraz z Gdańskiem, tak że część conajmniej Pomorza od rzeki Słupy „Stolpe“ na wschód zamieszkała przez Kaszubów i Słowianów następnie wybrzeża na północ od zagarniętej przez

Prusy w r. 1772 Warmji, wreszcie wybrzeża na północ od okolic Prus wschodnich, zamieszkałych przez Mazurów wraz z miastem Królewcem, aż do rzeki Pregoly. Część dolną wschodnią Prus wschodnich zamieszkałą przez Litwinów wypadałoby przydzielić tworzącemu się Księstwu Litewskiemu.

## b) Względy ekonomiczne.

Takiego rozwiązania kwestji przyznania Państwu Polskiemu dostępu do morza wymagają koniecznie także względy na ekonomiczny rozwój powstającego na powrót samodzielnego i niezależnego Państwa Polskiego.

Nietylko w myśl życzeń Polaków, ale także i w interesie państw koalicyjnych ma być Polska państwem silnym ekonomicznie i potężnym, jeżeli ma stać się gwarancją stałego i pewnego pokoju Europejskiego, jeżeli ma być silną przeciw wadze Niemiec, które po terażniejszej katastrofalnej klęsce niezawodnie wkrótce się odrodzą, a wreszcie jeżeli zarazem ma być silną zaporą przeciw wschodowi i grożącemu stamtąd Europie niebezpieczeństwu.

W tym celu musi się Państwo Polskie podupadłe ekonomicznie szczególnie w granicach zaoru rosyjskiego, przez stuletnią wrogą gospodarkę rosyjską, a wyniszczone materialnie do reszty wskutek tak długo trwających wypadków wojny światowej, które się na wschodnim froncie, przeważnie na jego ziemiach rozwijały, tudzież przez przeszło trzyletnią gospodarkę rabunkową okupantów. Cel ten może być osiągnięty, jedynie tylko poprzez najdalej idący rozwój przemysłu i handlu tudzież rolnictwa na wszystkich ziemiach polskich, co przy ogromnym bogactwie skarbów przyrodzonych, znajdujących się w granicach Państwa Polskiego i przy gęstym jego zaludnieniu, dochodzącym do 30 milionów mieszkańców jest jednak tylko wówczas możliwe jeżeli państwo dla swej rozległej sieci dróg wodnych, które wkrótce może stworzyć i udoskonalić, i będzie posiadało własne wybrzeże morskie, a więc niczem i przeznikogo nie skrepowany dostęp do morza, a za jego pośrednictwem do całego świata.

Przyznanie Państwu Polskiemu tylko samego Gdańska, tem mniej zatem przyznanie mu tylko wolnego dostępu do portu w Gdańsku, pozostającego w posiadaniu stworzyć się mającej Republiki Gdańskiej ze względu na terażniejszą niemieckość tego miasta nie mogłoby żadną miarą uczynić zadość słusznym i uzasadnionym żądaniom Państwa Polskiego, jak o tym przekonuje dostatecznie dotychczasowe doświadczenie. Wszak już kongres wiedeński z r. 1815 przyznał wszystkim mieszkańcom dawnej Rzeczypospolitej Polskiej wolną żeglugę na wszystkich jej rzekach i wolny dostęp do portu Gdańska, a wiemy, że prawo to wkrótce już po zawarciu tego traktatu przez państwa rozbiornicze, a zwłaszcza przez Prusy i Rosję, było pojmovane i przestrzegane.

Zaledwie kilka lat po ostatecznym zagarnięciu Prus zachodnich i Gdańska przez Prusy, zaczęto nakładać na towary przewożone Wisłą z Królestwa Kongresowego do Gdańska na granicy



Prus wysokie cła, a w porcie Gdańsku wysokie opłaty portowe, przyczym kupcy polscy byli tam nadto zniewaleni do posługiwania się w dalszej przesyłce swoich towarów wyłącznie tylko pośredniczącymi firmami gdańskimi.

Te nadzwyczajne utrudnienia połączone nadto z rozmyślnymi szykanami zmierzającymi systematycznie do podkopywania zupełnego handlu i przemysłu polskiego, zniewoliły ówczesnego genialnego ministra skarbu Królestwa Kongresowego ks. Lubeckiego do szukania i stworzenia nowej drogi wodnej do morza dla handlu polskiego, co dało powód do zapoczątkowania a później do wykonania Kanału Augustowskiego, łączącego Narew z Niemnem.

Nie lepiej przedstawiały się stosunki na Wiśle na granicy austriackiego i rosyjskiego zaboru, do których przyłączyły się jeszcze późniejsze coraz ostrzejsze przepisy paszportowe, obowiązujące przy przekraczaniu granicy rosyjskiej. Gdy nadto rząd rosyjski żadnych nie przedsiębrał środków w celu ułatwienia żeglugi na Wiśle i na jej najważniejszych dopływach, przeciwnie rozmyślnie dopuszczał do jaknajwiększego zdziczenia tych rzek, nie można się dziwić, że żegluga na Wiśle i jej dopływach z biegiem lat niemal zupełnie ustala, że polski świat handlowy z żeglugi tej i przyznanego Polakom dostępu wolnego do dolnej Wisły w Prusach zachodnich i do morza w Gdańsku nie mógł korzystać nawet w skromnych rozmiarach, a tym mniej w takiej mierze, jaka dla ekonomicznego rozwoju Królestwa Kongresowego była nieodzowną.

Że podobne stosunki zapanowały by w niedalekiej przyszłości po zawarciu pokoju światowego w Gdańsku, gdyby w tym czasie w porcie przyznano Państwu Polskiemu tylko wolny dostęp do morza, nie ulega chyba wątpliwości, jeżeli się uwzględni zachłanność i zaboreczność pruską, która po teraźniejszej klęsce niezawodnie nie zmniejszy się, już ze względu na chęć chociaż częściowego powetowania poniesionych wskutek wojny światowej i jej następstw strat.

Przyznanie Państwu Polskiemu samego tylko Gdańska nie może zadosyć uczynić niezbędnej potrzeby rozwinięcia polskiego handlu morskiego, ponieważ właściwy port handlowy Gdańska leży w Neufahrwasser położonym o 10 km. na zachód od miasta i jego portu, następnie ponieważ od Wisły oddziela się już pod Piekłem (Montauer Spitze) odnoga Nogat, wpadający do Świeżej zatoki pod Elblągiem, a w granicach delty Wisły istnieją liczne odgałęzienia z właściwego łożyska ku Elblągowi, z których jedno przekształcono w ostatnich czasach na kanał żeglowny „Wisła-Elbląg“. Ten system dróg wodnych stanowi przeto jedną nierozdzielalną całość, która powinna niepodzielnie należeć do Państwa Polskiego, jeżeli żegluga na Wiśle i dostęp do morza ma odpowiedzieć zupełnie swemu wielkiemu zadaniu.

Żegluga wewnętrzna i wolny niczym nie skrepowany dostęp do morza w celu rozszerzenia polskiej handlowej żeglugi morskiej, ma dla Państwa Polskiego i dla jego ekonomicznego rozwoju dlatego tak ogromne i w skutkach doniosłe znaczenie, ponieważ

jak to wykazałem w referacie „Polskie drogi wodne“ można z łatwością i w niedalekiej przyszłości stworzyć na ziemiach polskich naturalne drogi wodne za pomocą uregulowania dla żeglugi dziczyących dotąd rzek, a to dla

statków o udźwigu 100 do 200 tonn	1055,0 km.
” ” 200 do 300 ”	233,0 ”
” ” 300 do 400 ”	1991,0 ”
” ” 600 do 1000 ”	832 ”
<hr/>	
Razem . . .	4121 km.

Oprócz tego mogą być wykonane sztuczne drogi wodne przez wybudowanie kanałów żeglownych a to:

na Śląsku Cieszyńskim . . . . .	około 60 km.
odtąd do Krakowa . . . . .	” 77 ”
od Krakowa do Dniestru . . . . .	” 460 ”
od Majdanu do ujścia Sanu . . . . .	” 36 ”
z Dąbrowskiego Zagłębia do kanału galicyjskiego pod Przeciszowem .	” 30 ”
od Komarna przez Lwów do Styru . . . . .	” 230 ”
z Dąbrowskiego Zagłębia do Wisły przy ujściu Pilicy lub do Warszawy z odnogą do Łodzi . . . . .	” 361 ”
Warszawa (Praga) Narew pod Zagrzem . . . . .	” 23 ”
Kanał Augustowski . . . . .	” 172 ”
Królewski . . . . .	” 216 ”
Ogińskiego . . . . .	” 324 ”
Bydgoski i Nogata . . . . .	” 191 ”
<hr/>	
Razem . . . . .	2030 km.

oprócz skanalizowanej Noteci i ewentualnego kanału od Narwi do jezior mazurskich, od Warty doliną Bzury do Wisły i projektowanego już przez Niemców Prus wschodnich Kanału od Wisły przez jeziora Mazurskie do Pregoty i Niemna.

Ta tak rozległa sieć polskich dróg wodnych o długości conajmniej 6151 km. zyskuje w porównaniu z drogami wodnymi innych państw, tembardziej na znaczeniu, że obejmuje one swem rozgałęzieniem wszystkie niemal połacie państwa, nadto, że umożliwia najkrótsze i naidogodniejsze połączenie wodne między Bałtykiem a morzem Czarnym o przeszło 1200 km. krótsze niż przez Dniepr, a to za pośrednictwem kanału galicyjskiego i Dniestru lub Prutu, następnie połączenie z Dunajem pod Wiedniem, a wreszcie bezpośrednie połączenie z drogami niemieckimi na zachodzie i wschodzie jak Niemen, Dźwina i Dniepr. Główna droga wodna, jaką po uregulowaniu może stać się Wisła przechodzi wreszcie jak rdzeń pacierzowy przez środek ziem rdzennie polskich.

Na Wiśle może się koncentrować przeto nietylko ruch przewozowy lokalny całego państwa i skierowany ku morzu i portom bałtyckim, lecz także cały ruch przewozowy, przechodowy, transito między morzem Bałtyckim a Czarnym i odwrotnie,

a nadto z dróg wodnych polskich, niemieckich i rosyjskich, co rozumie się samo przez się, miałyby donieść znaczenie dla rozwoju handlowego i przemysłowego w Polsce.

Wisła nadaje się do wytworzenia na niej tak w skutkach doniosłej drogi wodnej o wiele lepiej, niż wszystkie inne rzeki środkowej Europy północnej, jest bowiem po Dunaju największą rzeką, większą znacznie od Renu, Wezery, Łaby i Odry a przytem ma ona mniejsze spadki średnie. W referacie „Polskie drogi wodne“ wykazałem, że dorzecze Wisły mierzące 198510 km. jest większe od dorzecza Renu o 38487 km. od dorzecza Łaby o 63542 km. od dorzecza zaś Ordy nawet o 83510 km. Niemcy poznali też dokładnie znaczenie Wisły, jako drogi wodnej pierwszorzędного znaczenia dla Europy środkowej, co tajny radca budowniczy i profesor szkoły politechnicznej w Gdańsku inż. Ehlers w broszurze swej „Binnenwasserstrassen des Ostens“ Gdańsk 1917 z naciskiem podnosi. Porównuje tam on Wisłę z Łabą i Odrą i zaznacza, że Wisła płynie na całej swej 926 km. mierzącej długości, w łożysku wciętem w żwirach drobnych i piaskach, co uregulowanie jej dla żeglugi szczególnie ułatwia, podczas gdy na Renie, Wezerze, Łabie i Odrze istnieją na długich przestrzeniach łożyska skaliste. Na Łabie pojawiają się w jej łożysku skały jeszcze pod Magdeburgiem, na Odrze pod Opolem. Objętość wody podczas niskiego normalnego stanu jest na Wisłę wprawdzie w stosunku do odpowiedniego dorzecza mniejszą cokolwiek, niż na Renie i Wezerze, jednak conamniej równa, a prawdopodobnie większa, niż na Łabie i Odrze, największe opady atmosferyczne dosięgają bowiem na szczytach gór odnośnych 1200 do 1400 m./m. rocznie, najmniejsze opady roczne dochodzą jednak w dorzeczu Łaby do 368 m./m., w dorzeczu Odry z okolicy Szczecina do 415 m./m., podczas gdy w dorzeczu Wisły tylko w Płońsku nad Wkrą dochodzą one do 426 m./m. rocznie, W całej czeskiej kotlinie dorzecza Łaby dochodzą średnie opady atmosferyczne zaledwie do 500 m./m. rocznie, podczas gdy w nizinach dorzecza Wisły nie opadają one poniżej 650 m./m. rocznie. Długość koryta Wisły nadającego się do żeglugi mierzy od Krakowa do ujścia 850 km., a od Przemszy 926 km. podczas, gdy długość łożyska Łaby od Mielnika w Czechach do ujścia mierzy tylko 697 km., zaś Odry od Koźła do ujścia tylko 687 km., a więc zaledwie tyle co na Wisłę, od ujścia Sanu do ujścia, którą to przestrzeń można uregulować dla statków o udźwigu 600 ton, a od ujścia Narwi nawet o udźwigu—1000 ton.

Spadek średni zwierciadła wody Wisły jest na całej przestrzeni aż do Narwi znacznie mniejszy, niż na odpowiednich długościach Łaby, a od ujścia Narwi w dół jest spadek jej niemal jednolity, mierzący 1:5554 do 1:5592 czyli od 0.19‰ do 0.18‰, podczas gdy na Łabie jeszcze między ujściami rzek Saale i Hawel mierzy spadek średni zwierciadła wody 1:4967 do 1:5649, czyli 0.202‰ do 0.18‰. Jeżeli więc w tej przestrzeni Łaby mogą przepływać podczas niskich stanów wody statki o

udźwigu 1200 ton, będą one tem bardziej mogły przepływać na Wiśle poniżej ujścia Narwi.

Dla wszystkich powyżej przytoczonych powodów może mieć Wisła dla żeglugi wewnętrznej w Polsce i wiele większe znaczenie niż Łaba w Niemczech, co niezawodnie po wykonaniu wspomnianych polskich dróg wodnych znajdzie swój wyraz w ruchu przewozowym w porcie w Gdańsku i Elblągu w porównaniu do ruchu portowego w Hamburgu.

Według niemieckich zapisków statystycznych przedstawiał się ogólny ruch w portach niemieckich Hamburg—Brema, Lubeka Szczecin i Gdańsk następująco:

W r. 1873 przybyło do tych portów z morza 48004 statków, w tem 8712 parowych, wypłynęło zaś z tych portów 46683 statki w tem 8377 parowych, pierwszych z pojemnością rejestrowaną w ilości 6.240.593 ton, drugich zaś w ilości 6.100.982 ton.

Ruch ten w portach niemieckich wznagał się w miarę wzrostu niemieckiej floty handlowej i postępu budowy niemieckich kanałów żeglownych tudzież regulacji głównych rzek niemieckich dla żeglugi i przedstawiał się w r. 1913 następująco:

Do portu w Hamburgu przybyło 16427 statków o pojemności rejestrowanej 14.241.894 ton, wypłynęło zaś 17985 statków o pojemności rejestrowanej 14.494.623 ton, co odpowiada 40% ogólnego morskiego tonażu niemieckiego i jest największym ze wszystkich portów Europy prócz Londynu.

Do Bremy przybyło w tym roku 3876 statków o pojemności rejestrowanej 2.148.976 ton, wypłynęło zaś 3709 statków o pojemności rejestrowanej 2.075.418 ton, do Bremerhafen przybyło 1853 statków o pojemności rejestrowanej 2.376.525 ton wypłynęło zaś 2051 statków o pojemności rej. 2.434.005 ton.

Do portu w Szczecinie przybyło w r. 1913 statków 3188 o pojemności rejestrowanej 937.590 ton, wypłynęło zaś z niego na morze 3176 statków o pojemności 935.136 ton rejestr, Lubeka, która zrzekła się w r. 1868 portu wolnego wykazała w r. 1913 o połowę mniejszy ruch statków, niż Szczecin.

W porównaniu do powyższego ruchu w portach niemieckich wykazuje statystyka następujący ruch w porcie w Gdańsku z Neufarwasser.

W r. 1859 przybyło do portu z morza 1710 statków, wpłynęło zaś 1440 przeważnie do Anglii i Prus a w mniejszych ilościach do Francji, Danji, Belgji, Rosji i Holandji.

Sprawozdanie przełożęństwa kupców w Gdańsku za rok 1913 zawiera następujące zestawienie tamtejszego ruchu portowego.

do portu przybyło

rok	statków	tonn reg.	ładunkiem ton
1913	2910	924.937	1.233.630
1912	2993	970.653	1.141.455
1911	2732	970.315	1.039.701
1910	2545	879.004	942.251
1909	2431	847.917	1.042.552
1908	2435	887.124	1.086.196
1904	1946	711.917	815.702



WŁADYSŁAW NAŁĘCZ: „Zwycięski atak floty polskiej na szwedzką d. 28 listopada 1627 r. pod Gdańskiem”.

REPRODUCED BY THE NATIONAL ARCHIVES AT COLLEGE PARK, MARYLAND



z portu wypłynęło

1913	2855	936.854	878 471
1912	2974	993.152	1.311.757
1911	2739	975.209	1.203.795
1910	2536	873.425	854.008
1909	2447	867.749	836 236
1908	2436	905 651	889.423
1904	1946	726.037	574.464

Z porównania powyższych dat za r. 1913 z odpowiednimi datami z portu w Hamburgu, przedstawiającymi 40% ogólnego ruchu w portach niemieckich, wynika, że na Port w Gdańsku przypada z tego ogólnego ruchu tylko 7% co do ilości statków przybywających do portu, co do statków zaś odplywających z portu 6,3%, co do ich pojemności jednak w tonach rejestrowanych zaledwie około 2,5%, która to ostatnia data, dowodzi, że statki zawijające do portu w Gdańsku mają stosunkowo bardzo małą pojemność.

Według tego samego sprawozdania przedstawiał się ruch między portem a Wisłą, notowany przy szluzie w Einlage wybudowanej u wpływu martwego łożyska Wisły odciętego z końcem ubiegłego i na początku bieżącego wieku przekopem wprowadzającym Wisłę w prostym kierunku do morza w celu ochrony Gdańska przed powodzią i lodami, następująco:

Przez szluzę w Einlage:

a) przepłynęło w górę rzeki:

rok	statków parowych towarowych	o pojemności tonn	z ładun- kiem tonn
1913	872 w tem 6 próżnych	190.828	59.966
1912	890 " 28 "	105.145	56.583
1911	809 " 27 "	101.140	50.868

rok	statków żaglowych	o pojemności tonn	z ładun- kiem tonn
1913	2626 w tem 577 próżnych	553.140	274.657
1912	2773 " 754 "	549 609	251.505
1911	2679 " 511 "	489.525	227.724

b) przepłynęło za biegiem wody:

	statków parowych towarowych		
1913	771 w tem 104 próżnych	106.918	27.628
1912	802 " 124 "	101.420	27.350
1911	813 " 120 "	102.758	23.727

statków żaglowych

1913	2605	„	896	„	543.548	261.199
1912	2819	„	711	„	554.749	274.896
1911	2629	„	594	„	485.358	218.066

Co do dowozu drzewa budowlanego Wisłą do Gdańska zawiera wspomniane sprawozdanie następujące daty:

rok	tratew	twardego—miękkiegoj tonn.	razem tonu
1913	278	39.167	145.220
1911	334	64.454	149.913
1911	178	29.004	63.387
1910	277	57.180	115.542

Daty ostatnie nie przedstawiają całego przywozu drzewa budulcowego pochodzącego z Królestwa i Galicji a spławianego Wisłą do Prus, ponieważ znaczna część tego drzewa przechodzi kanałem Bydgoskim do Niemiec zachodnich, inna zaś bywa zatrzymywana w porcie dla tratów w Toruniu i w innych nadbrzeżnych miastach Prus zachodnich, gdzie jest na tamtejszych tartakach przerabiana.

Wogóle dochodzi do Gdańska z drzewa spławianego Wisłą zaledwie około 23,6%.

Zaznaczyć wreszcie wypada, że towary drogą wodną do portu w Gdańsku dowożone, względnie z niego wychodzące były przeznaczone przeważnie do Prus zachodnich i wschodnich i do innych prowincji niemieckich, a w znikomej części do Polski i do Rosji.

Z przedstawionych powyżej w krótkości dat dotyczących ruchu portowego w Gdańsku, powziąć można, że port ten mimo bardzo dogodnych połączeń kolejowych, uwzględniających potrzeby tamtejszego portu wojennego i jego warsztatów okrętowych, tudzież tamtejszych warsztatów okrętowych firm tej miary co Schichau i Klawitter, jak niemniej wielu innych istniejących w Gdańsku zakładów przemysłowych i firm handlowych, wreszcie mimo położenia swego i ujścia tak wielkiej rzeki jak Wisła, odgrywa w morskim ruchu handlowym Niemiec bardzo znikomą rolę tak, że portu Gdańskiego nie można zaliczyć nawet do trzeciorzędnych portów niemieckich.

Podnieść również należy, że na handel polski wywierał port gdański, aż do wybuchu wojny światowej stosunkowo mały wpływ, ponieważ wielka część handlu tego była skierowaną przez kanał Bydgoski, przeważnie ku Hamburgowi, cały zaś ruch przewozowy emigrantów polskich do Ameryki i innych krajów zamorskich był kierowany przez Bremę. Przyczyny tego zjawiska szukać należy, nietylko w nieuregulowanej w Królestwie Wiśle, ponieważ mimo to transporty wodne ku Hamburgowi i odwrotnie musiały dopływać Wisłą do kanału Bydgoskiego, względnie od tego kanału musiały być holowane ku Polsce, lecz



głównie w polityce niemieckiej, zmierzającej do możliwie najwyższego obciążenia towarów z Polski pochodzących tak opłatami na drogach wodnych niemieckich od kanału bydgoskiego do Hamburga, które są znacznie wyższe, niż na drodze morskiej z Gdańska do Hamburga, jakoteż opłatami kolejowymi o ile towary zamorskie z Hamburga przewożono dalej kolejami. Skierowanie ruchu emigrantów polskich do Bremy miało również na celu uzyskanie od nich jaknajwiększych opłat kolejowych.

Z chwilą przyłączenia wybrzeża morza Bałtyckiego i Gdańska do Państwa Polskiego zmieniają się stosunki handlowe dla Gdańska i Polski gruntownie, ponieważ wówczas zniknie wroga dla handlu polskiego polityka pruska a w interesie Państwa Polskiego leżeć będzie skierować cały swój handel zamorski do portu własnego i wejść w bezpośredni kontakt z odbiorcami i dostawcami zamorskimi.

Jeżeli nadto po niedługim stosunkowo czasie będą rzeki polskie dla żeglugi uregulowane i kanały żeglowne wybudowane, o których powyżej mowa, i stworzona tak sieć znakomitych dróg wodnych o długości przeszło 6000 kw znacznie większej, niż w dorzeczu Łaby, wówczas nie może być wątpliwości, że ruch w porcie gdańskim i w innych portach na polskim wybrzeżu bałtyckim wzrośnie do rozmiarów przewyższających znacznie ruch pocztowy w Hamburgu, mimo jego dla światowej żeglugi morskiej korzystniejszego położenia.

Wpłyne na to nietylko ogromne bogactwo ziem polskich w skarby przyrodzone, leżące teraz przeważnie odłogiem, ale także konieczność sprowadzania dla rozwoju przemysłu polskiego niezbędnych surowców zamorskich, które dla wytrzymania konkurencji z wyrobami przemysłowymi obcymi, a zwłaszcza niemieckimi będą musiały być sprowadzane najtańszą drogą wodną morską i wewnętrzną i zakupywane u dostawców z pierwszej ręki z wykluczeniem licznych dotąd pośredników.

Ruch ten w portach polskich wzmoże się jeszcze bardziej, skoro tylko będzie urzeczywistnione połączenie morza Bałtyckiego z morzem Czarnem za pośrednictwem Wisły.

Profes. Dr. Józef Morzewicz podaje w odczycie swym wygłoszonym na publicznym posiedzeniu Akademji Umiejętności w Krakowie dnia 18 maja 1918 „Przyroda Polski“ wobec zadań gospodarczych Państwa Polskiego, że w zachodnio południowej połaci ziem polskich obejmującej przeszło 5500 km.<sup>2</sup> leżą w Zagłębiach Dąbrowskiem, Krakowskiem, Karwińsko-Ostrowskiem na Śląsku cieszyńskim i w zagłębiu Gorno-Śląskiem pokłady węglowe, których użyteczną wydajność można określić na podstawie uskutecznionych dotąd badań geologicznych na okrągłe 115 miliardów ton. Z tego ogromnego zapasu leży w samym niepoczątku zaledwie zagłębiu Krakowskiem według badań austr. instytutu geologicznego 24 miljardy a nie mniejsza ilość w zagłębiu Dąbrowskiem. Zważywszy, że są to węgle przeważnie pierwszej jakości, w obydwóch zagłębiach śląskich leżą nadto wielkie zapasy węgla gazowych, koksujących, tak niezbędnych w hutnictwie, w gazownictwie. i do licznych innych pogazowych

przetworów chemicznych, to nie ulega chyba wątpliwości, że z chwilą wykonania wspomnianych dróg wodnych umożliwiających tam i łatwy przewóz węgla na wielkie odległości, będzie można przez długi szereg wieków nie tylko zaspakając wszelkie zapotrzebowania węgla tak w gospodarstwie domowym jakoteż w rozwiniętym przemyśle całego Państwa Polskiego, ale nadto dostarczać ogromne ilości na wywóz przez Gdańsk do innych krajów.

Teraźniejsza długość drogi wodnej dla węgla górnośląskiego od Koźła przez Kistrzyn i kanał Bydgoski do Gdańska—Neufahrwasser wynosi według wspomnianej już broszury Ehlersa 1002 km., na której istnieje 46 szluz, odległość zaś od Koźła skanalizowaną Odrą do Szczecina wynosi około 687 km. i jest do przebycia szluz jedenaście. W razie wykonania kanału żeglownego z zagłębia Dąbrowskiego (do Wisły, przy ujściu Pilicy, lub do Warszawy) z odnogą do zagłębia Górnośląskiego) zmniejsza się długość drogi do Gdańska na 320 km. zatem o przeszło 282 km. zaś kanałem galicyjskim przez Kraków Majdan do ujścia Sanu a następnie Wisłą na 945 km. zatem o 57 km. przy czem jednak na pierwszej drodze będzie do przebycia szluz około 40, na drugiej zaś tylko około 14.

Zważywszy, że na drodze teraźniejszej z Koźła przez Kistrzyn do Gdańska i do Szczecina mogą być używane łodzie o udźwigu tylko 400 ton, podczas gdy na wspomnianych kanałach kierujących ruch przewozowy przez Wisłę i na Wiśle będą mogły być używane łodzie o udźwigu 600 ton, należy wnosić, że przewóz węgla z zagłębi polskich będzie o wiele tańszy niż dotychczasowy do Szczecina, co wpłynie niezawodnie również bardzo dodatnio na wzmożenie ruchu w porcie Gdańska.

Prof. Dr. Morozowicz podaje dalej, że ziemie polskie obfitują również w wielkie pokłady rozmaitego rodzaju kruszczów, a przede wszystkim rud żelaznych, mających znaczenie dla polskiego przemysłu żelaznego, a to szczególnie w dwóch okręgach, we wschodnim na pograniczu ziemi Radomskiej i Kieleckiej obejmując powiaty: Iłżecki, Konecki i Opoczyński, w zachodnim zaś w trzech południowych powiatach Olkuskim, Będzińskim i Częstochowskim. Są to tak zwane syderyty ilaste i żelezniki brunatne pojawiające się w cienkich warstwach, tudzież rudy żelazne jurajskie w Częstochowskim. Żelezniki brunatne powiatu Olkuskiego i Będzińskiego towarzyszące galmanom pojawiają się natomiast w nieregularnych gniazdach.

Pokłady te rud żelaznych ciągną się bez przerwy na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów, o nieznaney dotąd dokładnie objętości, rządowi górnicy rosyjscy oceniali jednak zasobność rud żelaznych w Polsce na 300 do 600 milionów ton.

Wprawdzie waha się zawartość żelaza tych rud od 35% do 45% mimo to stały się rudy te podstawą rozwiniętego przed wojną znacznie polskiego przemysłu hutniczego i żelaznego, zalanego rudami lepszej jakości i zawartości sprowadzonymi koleją a szczególnie rudami Krzyworskimi z Niżu donieckiego. W warunkach powstającego Państwa Polskiego będzie wskazaniem spro-

wadzać rudy wysokoprocentowe i jakościowo lepsze ze Szwecji drogą wodną, co po wybudowaniu polskich dróg wodnych wpłynie na znaczne obniżenie kosztu przewozu tych rud, a tem samem na bardzo znaczne rozwiniecie polskiego przemysłu żelaznego, będzie on bowiem zaspakajając nietylko ogromne zapotrzebowanie do budowy nowej rozległej sieci kolejowej, ale nadto do wyrobu rozlicznych maszyn dla przemysłu i rolnictwa zniszczonych i wywiezionych przez Niemców.

Cały ten przewóz rud będzie się odbywał przez Gdańsk i polskie porty bałtyckie, co również wpłynie bardzo dodatnio na ruch przewozowy i handlowy w tych portach.

Oprócz tego posiadają ziemie polskie kruszcze ołowiane w Olkuszu, miedź w Kieleckiem oddawna znane i dobywane.

Pokłady cynku i ołowiu leżą w pasie kilkudziesiąt km. długości a kilkanaście szerokości, który ciągnie się nieprzerwanie z Krzeszowic przez Chrzanów, Olkusz, Słomków, Będzin, Siewierz ku Bytomiu i Tarnowicom na górnym Śląsku.

Na całym niemal Podkarpaciu od Limanowy począwszy aż prawie ku granicy Bukowińskiej istnieją obfite kopalnie ropy ziemnej, wydobywanej dotąd przeważnie między Gorlicami a Krośnem a szczególnie w Borysławiu i Tuszanowicach. Kopalnie te dostarczają tego celnego materiału w takich ilościach, że one nietylko na potrzeby Państwa Polskiego wystarczą, lecz także umożliwią niepośledni ich wywóz. Rozpoczęte już, podczas wojny, po wyparciu Rosjan z Galicji Zachodniej, na wielką skalę dalsze wiercenia w okolicach dotąd niezbadanych rokuja jak najpomyślniejsze wyniki, należy przeto oczekiwać, że produkcja dotychczasowa ropy zwiększy się wkrótce.

Obok ropy istnieją w Borysławiu oddawna a w Staruni odkryte w ostatnich latach przed wybuchem wojny, obfite pokłady wosku ziemnego.

W Wieliczce i Bochni istnieją starodawne kopalnie soli kamiennej a wzdłuż całego Podkarpacia wytryskują bardzo liczne źródła solne—które tylko w małej bardzo części były wyzyskiwane przez rząd austrijski do wyrobu warzonki. Ponieważ wyrób i sprzedaż soli kuchennej były w Austrii monopolizowane, odpływała więc przeważnie część solanki, nieużytecznie do najbliższych potoków, co straż skarbową skrzętnie pilnowała, nie dopuszczając do używania jej przez ludność sąsiednią. Prawdopodobnie będzie można marnowaną tak solankę zużytkować do wyrobu solanki lub też do fabrykacji, czem powiększy się znowu wywóz o ten cenny produkt.

W okolicy istnieją bogate kopalnie kainitu, których rząd austrijski przez długie lata nie uruchamiał, chociaż do Galicji sprowadzano wielkie ilości soli potasowych, jako sztucznych nawozów do uprawy roli, a szczególnie ze Stassartu.

Dopiero w ostatnim dziesiątku lat przed wybuchem wojny uznał rząd austrijski ostatecznie, że kainit nie jest przedmiotem monopolu i zezwolił na uruchomienie kopalni kainitowych w Kałuszu i jego okolicy przez przedsiębiorstwa prywatne, które

przed wybuchem wojny doprowadziły już produkcję do 1500 wagonów rocznie.

Fosforytów większej ilości przydatnych do wyrobu nawo-  
ów fosforytowych w Polsce niestety niema, sprowadzano je prze-  
ważnie z Podola rosyjskiego z okolic Kamieńca podolskiego

Mohylewa. Istniejące w okolicach nad górnym Dniestrem,  
nad Złotą Lipą i nad Strypą na Podolu galicyjskim formacje  
kredy z pewną zawartością fosforu będą musiały być dokładniej  
zbadane w celu stwierdzenia, czy nie można by tam tego dla  
rolnictwa tak potrzebnego materiału w większych ilościach pro-  
dukować.

Istnieje jednak w Galicji wschodniej gaz ziemny w  
znacznych ilościach, na południowym zachodzie natomiast tak  
ogromne zapasy węgla kamiennego, a także poważniejsze  
siły wodne, które będzie można prawdopodobnie uzyskać w  
Karpatach, umożliwiając tanie wytwarzanie z powietrza saletry  
sztucznej na potrzeby rolnictwa.

W r. 1916 rozpoczęto już budowę takiej fabryki w Borach  
w pobliżu Jaworzna, która wkrótce będzie uruchomiona.

W Karpatach i w górach Świętokrzyskich posiadamy znako-  
mitem jakości kamienie budowlane jak: granity, dolomity, pia-  
skowce przednich gatunków, marmury i inne wapienie przydatne  
do budowy szos, mostów, przepustów i szluz a także nawet do  
bogatych budowli architektonicznych. Uzupelnienie tych zasobów  
ze Szwecji i Finlandji może być uskutecznione tanim kosztem  
na drogach wodnych. Wywóz krajowych i przewóz obcych ka-  
mieni budowlanych musi również przechodzić przez polskie  
porty bałtyckie.

Odbudowa zniszczonego tak gruntownie przez Niemców  
przemysłu polskiego, tudzież jego dalszy rozwój będą wymagały  
dowozu ogromnych ilości surowców i półfabrykatów przeważnie  
z krajów zamorskich, który będzie musiał iść w całości przez pol-  
skie porty bałtyckie i dalej w głąb kraju drogami wodnymi, gdyż  
tylko w takim razie będzie można przedmioty te tanio ale także  
niezależnie od wrogiej nam polityki najbliższych sąsiadów spro-  
wadzać i utrzymywać konkurencję z wyrobami obcymi.

Wykonanie rozległej sieci polskich dróg wodnych, zbudowa-  
wanie nowych linii kolejowych, a zwłaszcza gęstej sieci bitych  
dróg kołowych wpłynie niezawodnie bardzo dodatnio na zwiększenie  
produkcji rolnej, zwłaszcza jeżeli powstaną w kraju fabryki  
nawozów sztucznych a celowa gospodarka wodna i rozsądna  
polityka agrarna umożliwi rozległą meljorację gruntów. Wówczas  
wzmoże się produkcja wobec przeważnie bardzo dobrych grun-  
tów w granicach Polski co najmniej do tego stopnia, co w kra-  
jach zachodnich Europy, a więc w porównaniu do dotychczasowej  
w dwójnasób. Uzyskane produkty rolne wystarczą również  
nietylko na wyżywienie własnej ludności, lecz pozostanie także  
znaczna ich część na wywóz. Polska stanie się ponownie  
szpichlerzem Europy zachodniej, a wywóz tych produktów bę-  
dzie przechodził, jak dawniej, przez Gdańsk i inne polskie porty  
bałtyckie.

Jedynie tylko wywóz drzewa budulcowego, którego ziemie polskie posiadają w najlepszych jakościach przydatnych do budowy budynków, okrętów na roboty stolarskie i inne, będzie musiał być przez dłuższy okres czasu ograniczany dzięki rabunkowej gospodarce Niemców, którzy w czasie tak długo trwającej okupacji wyniszczyli w sposób wprost barbarzyński ogromne obszary najpiękniejszych drzewostanów i wywieźli zrabowany materiał, przedstawiający wartość kilku miliardów, kolejami i rzekami. Nadto będą potrzebne wielkie ilości drzewa budulcowego do odbudowy zniszczonych wskutek wojny na ziemiach polskich kościołów, wsi, miast i dworów, a ilość tych budynków przekracza w samym zaborze austriackim pół miliona, razem zaś z budynkami zniszczonymi w zaborze rosyjskim dosięgnie ona niezawodnie jednego miliona obiektów.

W celu zaszanowania lasów własnych byłoby wskazaniem zniewolić Niemców w warunkach pokojowych, aby te w ogromnych ilościach w Polsce zrabowane i wywiezione zapasy drzewa budulcowego zwróciły.

Wspomnieć wreszcie wypada o przewozie emigrantów polskich do Ameryki i krajów zamorskich i na odwrót, który odbywał się do wybuchu wojny przez Bremę. Należy wprawdzie oczekiwać, że ruch ten z biegiem czasu, gdy Polska podniesie się ekonomicznie, znacznie się zmniejszy, mimo to będzie koniecznym ruch ten przewozowy i wogóle komunikowanie się z emigracją zamorską skierować przez Gdańsk i uniezależnić zupełnie od Niemców.

Wyzyskanie wszystkich tych skarbów przyrody będzie jednak możliwe, jeżeli wykonaniem polskich dróg wodnych umożliwi się ich możliwie tani przewóz do miejsc przeróbki i zużycia, jeżeli te drogi wodne będą miały bezpośrednie niczem niekrępowane połączenie z morzem.

Dlatego też jest posiadanie wybrzeża i portów własnych na morzu Bałtykiem nieodzownym wyrunkiem ekonomicznego rozwoju Państwa Polskiego, gdyż tylko wówczas będzie ono mogło szybko powetować spowodowane przez wiekową wrogą gospodarkę i administrację państw rozbiorczych straty i odbudować przez wojnę i rabunkową gospodarkę okupantów ruinę majątkową.

Ważność ogromną uregulowanej dla żeglugi Wisły i jej dopływów dla Gdańska pojęły dokładnie sfery handlowe i przemysłowe tak Gdańska, jakoteż miast nad Wisłą położonych Prus zachodnich jak Torunia, Kwidzyna, Grudziądz, Malborka, Elbląga i innych, zwłaszcza gdy podczas tak długo trwającej okupacji niemieckiej miały sposobność aż nadto do zapoznania się ze skarbami przyrodzonymi ziem polskich. Gdy przeto Ober-Ost poruszył w r. 1917 myśl połączenia Bałtyku z morzem Czarnym przez wykonanie sztucznej drogi wodnej od Dźwiny do Dniepru i sprowadzenie handlu całego z Ukrainą i Rosją do Rygi i Królewca powstał formalny popłoch w sferach handlowych i przemysłowych wspomnianych miast Prus Królewskich. Przyszły one niebawem do przekonania, że upośledzony i tak przez wła-

dze pruskie port w Gdańsku, brakiem odpowiednich śródziemnych dróg wodnych musiałyby wówczas ponieść w handlu swym nieobliczalne straty, gdyby towary, przychodzące dotąd z Rosji przez Polskę za pośrednictwem Wisły do Gdańska zwróciły się projektowaną przez Ober-Ost drogą wodną ku Królewcowi i Rydze.

Zawiązano przeto z pośpiechem już w r. 1917 stowarzyszenie w Gdańsku pod nazwą „Weichsel-Schiffhart-Verein.“ składające się z przedstawicieli wszystkich miast Prus Królewskich i tamtejszych izb handlowych pod przewodnictwem niedawno zmarłego starszego burmistrza Gdańska Scholtza, które postawiło sobie za zadanie, rozwinięcie jak najczynniejszej agitacji przeciw temu dla miast Prus zachodnich i dla Gdańska tak zgołbnego zamiarowi Ober-Ostu, tudzież rozwinięcie najszybszej propagandy za najszybszym prowadzeniem systematycznej i celowej regulacji Wisły i jej najważniejszych dopływów dla żeglugi w obrębie Prus zachodnich lecz także Królestwa Kongresowego.

Odbywano w tym celu liczne zjazdy w poszczególnych miastach, na których tak wspomniany już prof. Ehlers, jako też zawodowcy handlowi i przemysłowi, tudzież przedsiębiorcy żeglugi morskiej wygłaszali luźne odczyty na temat ważności uregulowanej Wisły i jej dopływów dla rozwoju Gdańska i miast nad Wisłą położonych i powodowali powzięcie licznych rezolucji do rządu pruskiego, domagających się szybkiego przeprowadzenia regulacji Wisły i budowy kanałów żeglownych na Wschodzie. Zamiary te popierane nadto rozprawami w prasie codziennej a także osobnymi broszurami jak n. p. „Was tut dem Osten Not“, „Binnenwasserstrassen des Ostens“ prof. Ehlersa i innemi, w których nietylko zarzucano rządowi pruskiemu zaniedbanie wschodnich prowincji państwa pod względem śródziemnych dróg wodnych na korzyść prowincji zachodnich państwa niemieckiego i domagano się usilnie regulacji Wisły i budowy kanałów w Przemysłu ku Gdańskowi, od Wisły przez jeziora Mazurskie ku Pregole i Niemnowi i innych, ale nadto wskazywano z naciskiem, że Gdańsk i miasta leżące nad Wisłą cieszyły się największym rozkwitem ekonomicznym wówczas gdy na Wiśle istniała ożywiona żegluga z Polski do morza Bałtyckiego, że przeto powinienby rząd pruski w interesie tych miast i państwa niemieckiego usilnie położyć starania, aby żeglugę tą stworzyć na powrót.

W drugiej połowie września 1918 r. podjęło wspomniane towarzystwo nawet gremjalny objazd Wisły od Krakowa po Gdańsk za poparciem władz okupacyjnych, w celu naocznego przekonania się o stanie łożyska tej rzeki i w celu wyrobienia sobie sądu, jakie roboty byłyby konieczne do osiągnięcia zamierzzonego celu. W objeździe tym wzięłam udział z ramienia ówczesnego Rządu Polskiego dla bliższego zapoznania się z zamiarami towarzystwa i z celem podjętej przez nie podróży.

Wszystkie te zabiegi Towarzystwa były jednak podejmowane nie w interesie Polski lecz dla zapewnienia rozwoju Gdańska i miast nad Wisłą leżących, a nadto w przekonaniu, że je-

żeli Polska nie będzie może zagarnięta w całości przez Prusy, to będzie ona przez nie silnie skrepowaną pod względem ekonomicznym przez wciągnięcie jej do projektowanego ustroju państw „Mittel Europa“. Marzenia takie snuto nawet w chwili tuż przed katastrofą, jaka zaczęła się walić na Niemcy w ostatnich dniach września 1918 przez kapitulację Bułgarji.

Obojętnem jest, jakie zamiary miało wspomniane stowarzyszenie względem Polski, podjęta jednak przez nie gorąca akcja za uregulowaniem łożyska Wisły i jej dopływów dla żeglugi i za skierowaniem żeglugi z morza Czarnego i Dniepru przez Bug do Wisły a stąd do Gdańska zamiast do Rygi i Królewca, świadczy najdobitniej w jak ścisłem połączeniu jest Wisła z morzem Bałtyckiem. Zabiegi te stwierdzają dalej, że celowa żegluga na uregulowanej Wiśle jest możliwą tylko wówczas, jeżeli ona może zakończyć się wolnym, niczem niekrepowanym dostępem do morza, względnie do leżącego przy jej ujściu Gdańska tudzież, że tylko wówczas może Gdańsk liczyć na rozkwit owego handlu i dobrobytu, o którym gdańszczanie marzą, jeżeli cały ruch przewozowy na polskich drogach wodnych będzie do Gdańska skierowany.

Tem samem jest przez samych Niemców Prus Królewskich przeprowadzony dowód, jak nierozzerwalna łączność leży między wybrzeżem morza Bałtyckiego i istniejącymi tam portami a całą siecią polskich dróg wodnych, jak jedne bez drugich istnieć nie mogą, jeżeli dobrobyt i rozwój ekonomiczny tych portów i miast nadbrzeżnych, tudzież ziem polskich przeciętych drogami wodnymi nie mają zaniknąć.

Wobec tego wszczęta teraz w Gdańsku i w miastach Prus Królewskich przeciw przyłączeniu wybrzeża morza Bałtyckiego do Państwa Polskiego wrzawa jest wprost niezrozumiała i da się tylko podnieconą dumą narodową wychowaną przez tak długi okres czasu w pojęciach hakatystycznych wytłumaczyć. Należy też oczekiwać, że opór gdańszczan wkrótce ustanie, są oni bowiem zanadto realnie myślącymi i znakomitymi kupcami i przemysłowcami, aby nie pojęli, że wobec katastrofalnej klęski, jaką sprusaczone Niemcy w wywołanej przez się wojnie światowej ponieśli, przyłączenie wybrzeża morskiego wraz z Gdańskiem do Państwa Polskiego może im przyspożyć tylko nieobliczalne korzyści przy zupełnem zachowaniu ich narodowości. Z tradycji i z kronik, które gdańszczanie w swoich archiwach z takim pietyzmem przechowują, mogą się Niemcy gdańscy i portów nadbrzeżnych przekonać, że Państwo Polskie narodowości ich podczas poprzedniego długowiekiego swego zwierzchnictwa nad Gdańskiem nigdy nie naruszało i nie ograniczało i że Polacy nie odznaczali się nigdy prześladowaniem obcych narodowości, w którym natomiast Prusacy tak haniebnie się odznaczyli.

Gdyby jednak gdańszczanie mimo to mieli się starać usilnie o zatrzymanie swej zupełnej wolności i niezależności, tworząc z Gdańska republikę własną można by ich od tego zamiaru wkrótce odwieść postanowieniem Państwa Polskiego wybu-

dowania własnego odrębnego portu morskiego przy prawym brzegu wykonanego przez rząd pruski z końcem ubiegłego wieku nowego przekopu Wisły. Wykonanie takiego portu wymagałoby wprowadzić znaczny nakład, nie natrafia ono jednak na żadne trudności techniczne, owszem jest na nizinie delty wiślanej bardzo łatwe do zrealizowania. Byłoby to nawet dla żeglugi wiślanej i morskiej z pewnymi korzyściami połączone, statki wiślane nie potrzebowałyby bowiem wówczas dojeżdżać do 28 km. na zachód od ujścia teraźniejszego Wisły nad martwym jej korytem położonego (Gdańska i do 10 km. dalej na zachód leżącego portu Neufahrwasser dojeżdżać, podczas gdy statki morskie miałyby dogodniejszy wjazd do nowego portu wprost z morza.

Już sam zamiar taki Państwa Polskiego zniewoliłby Gdańszczan natychmiast do zaniechania wszelkiej opozycji przeciw przyłączeniu Gdańska do Polski, wiedzą oni bowiem bardzo dobrze, że cały ich teraźniejszy handel obejmował przeważnie tylko obydwie prowincje pruskie zachodnią i wschodnią i że z chwilą utworzenia republiki Gdańska i wykonania nowego portu polskiego przy teraźniejszym ujściu Wisły ograniczyłby ich handel prawie wyłącznie tylko na ich republikę, podczas gdy w przeciwnym razie cały handel zamorski Polski wzdłuż rozległej polskiej sieci dróg wodnych, a nawet z morzem Czarnym musiałby gdańszczanom przysparzać największe korzyści.

Wcielenie wybrzeża morza Bałtyckiego od rzeki Słupy (Stolpe) na zachodzie aż na wschód od Królewca do Państwa Polskiego jest dalej konieczne ze względu na rybołówstwo morskie przyczyniające się tak poważnie do wyżywienia ludności.

Dotychczas było całe rybołówstwo morskie w rękach obcych, wskutek czego ludność Królestwa Kongresowego musiała zakupywać ryby morskie po wysokich cenach w trzeciej a nawet dalszej ręki.

Tem też tłumaczy się dotychczasowe stosunkowo bardzo małe używanie ryb morskich do wyżywiania ludności, co jednak ze względu na gęste zaludnienie ziem polskich powinno uleść gruntownej zmianie tak w celu umożliwienia większego wywozu produktów rolnych, jak nie mniej w celu zatrzymania w kraju znacznych kwot wypłacanych zagranicą za sprowadzane ryby morskie. Wpłyne to również na ekonomiczne podniesienie ludności polskiej dlatego, że w rybołówstwie morskim znajduje dosyć liczna ludność polska zatrudnienie i niepośledni dochód.

Ten sam cel osiągnie się przez umożliwienie ludności polskiej wykonywania żeglugi przybrzeżnej, kabotażu.

Przyłączenie wybrzeża morza Bałtyckiego do Państwa Polskiego w granicach powyżej podanych jest wreszcie ze względów strategicznych dla bezpieczeństwa Gdańska i ujścia Wisły przed obcem najazdem nieodzownie konieczne.

Nie ulega chyba wątpliwości że Niemcy po przyjsciu napowrót do sił po teraźniejszej ich klęsce, będą w niedalekiej przyszłości wszelkich dokładać starań, aby przyjsc napowrót w posiadanie Gdańska i ujścia Wisły. Aby temu w razie wy-



buchu wojny między Niemcami a Państwem Polskiem skutecznie zapobiedz jest koniecznem wysunąć granice Państwa ile możności na zachód i tam ją odpowiednio ufortyfikować a nadto zamknąć całą zatokę Gdańską od Heli do Królewca minami w celu niedopuszczenia niemieckiej floty wojennej do zbliżenia się do Gdańska i do innych portów Bałtyckich.

Przeprowadzone powyżej dowody i powody uzasadniają niezawodnie dostatecznie konieczność przyłączenia do Państwa Polskiego wybrzeża morza Bałtyckiego wraz z portami w granicach określonych. Usunie to także podniesione w ostatnim czasie w prasie niemieckiej a nawet w prasie angielskiej, zarzuty, że w razie spełnienia żądania Państwa Polskiego i przyznania mu Prus zachodnich wraz z Gdańskiem i ujściem Wisły, byłoby Państwo Pruskie na dwie części rozerwane i Prusy Wschodnie nie miałyby bezpośredniego połączenia z resztą państwa pruskiego.

Względy te były wprawdzie powodem, dla którego Fryderyk II dążył tak usilnie i wytrwale do oderwania od Polski Prus zachodnich i Gdańska i co rząd pruski za panowania jego następcy podczas rozbioru Polski uskutečnił, względy te nie mogą być jednak bezwarunkowo miarodajne dla powstającego Państwa Polskiego, ani też dla państw koalicyjnych. W interesie żywotnym Państwa Polskiego leży przeciwnie wykreślenie zupełne z karty Europy Prus wschodnich, które już od początku istnienia zakonu Krzyżaków tyle krzywd Państwu Polskiemu aż do ostatniej doby wyrządzały, w interesie zaś państw koalicyjnych będzie natomiast niezawodnie leżało jak najdalej idące osłabienie państwa pruskiego, a wzmocnienie Państwa Polskiego, co przez cofnięcie wschodniej granicy Królestwa Pruskiego co najmniej na zachód od rzeki Słupy może być osiągnięte.

Wobec tego należy oczekiwać, że państwa koalicyjne w warunkach pokoju światowego uzasadnione powyżej żądania Państwa Polskiego także we własnym interesie w całej pełni uwzględnią.

W tej też nadziei byłoby wskazaniem, aby rząd Polski jak najspieszniej rozpoczął przygotowania do zorganizowania polskich władz morskich, które będą miały za zadanie objąć na rzecz Państwa Polskiego wybrzeża morza Bałtyckiego i leżących tam portów a następnie kierować ich administracją ile możności bez powstrzymania normalnego ruchu w portach.

**Kazimierz Porębski (Warszawa).**

## NIEKTÓRE WARUNKI ZDROWEGO ROZWOJU NARODOWEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Ogólnie jest uznanem, że wyłączne posiadanie Pomorza historycznego, całego biegu Wisły i linii kolejowych prowadzących

do Bałtyku jest conditio sine qua non dla niezawodnego zaspokojenia niezliczonych potrzeb Kraju w żywność, materiały wojenne, surowce i fabrykaty, pochodzące bezpośrednio z miejsc ich wytwarzania, oraz dla przyszłej korzystnej wymiany produkcji ojezycznej, w sposób zapewniający podniesienie dobrobytu ogólnego i maximum wygód dla ludności.

Osiągnięcie tych celów staje się możliwem tylko dla Państwa suwerennie rozporządzającego się na swem terytorjum w dziedzinie komunikacji wodnych i lądowych, w odpowiednio urządzonych portach własnego wybrzeża, w której to dziedzinie ono byłoby władnem ustalać dowolnie w interesach li tylko swych obywateli taryfy, cła i podatki.

Oczywiście, że Państwowość Polska nie okaże się skrepowaną w swej polityce ekonomicznej jedynie w razie zupełnego objęcia władzy nad Pomorzem, w wolnym zaś porcie prawa jej zostały by niezmiernie uszczuplone przez ten lub ów międzynarodowy aparat kontrolujący, na wzór istniejącego przed wojną na Dolnym Dunaju i w Suleńskim porcie.

O ile nie od nas zależy wpłynąć na wynik narad kongresowych, rozstrzygający kwestję wyjścia do morza, o tyle jednak w naszych rękach spoczywa los przyszłych stosunków morskich Polski, których układ ciężko i na długie lata zaważy na całym życiu gospodarzem zcalonego Kraju.

*Jest jasne, że uzyskanie dostępu do morza, obowiązuje do niezwłocznego opanowania tej placówki. Ideą przewodnią jest tu paląca potrzeba uniezależnienia się w najkrótszym czasie od zbytecznego cudzoziemskiego pośrednictwa, jakiegokolwiek by ono zresztą było.*

Obecny stan Kraju, wyczerpanego wojną, okupacją, ze zniszczonym przemysłem, bez maszyn, surowców, fabrykatów i żywności oraz wymagania militarnej obrony zagrożonych granic, zmusza narazie do przyjęcia prawie bez zastrzeżeń warunków, na jakich ofiarowanem jest zaopatrzenie Państwa w niezbędne artykuły i zapasy, lecz nie ulega wątpliwości, że wyzwolenie się najrychlejsze z pod przemożnej, acz „życzliwej opieki powinno stać się naszym leit motywem w pracy nad odbudową Rzeczypospolitej“.

Przyznać należy, że pierwszym krokiem na tej drodze w zakresie nawiązania bezpośredniej łączności szlakami wodnymi z krajami zamorskimi byłoby ustalenie ogólnych zasad polityki handlowej morskiej i ułożenie programu, według którego planowo powstawałaby do życia i dalej rozwijać się mogła na zdrowych podstawach Narodowa Flota Handlowa.

Zadanie to pozostaje niezmiennem tak przy objęciu w zwierzchnie posiadanie Pomorza z portami, jak i w razie, gdyby narodowe aspiracje doznały tak straszliwego zawodu, jakim było by uznanie tylko prawa do korzystania z portu morskiego umiędzynarodowionego.

W ostatnim wypadku własne środki transportu morskiego przyczynią się znakomicie do polepszenia nierównie gorszej dla nas sytuacji i właśnie z tego względu, pomimo większych tru-

dności w wykonaniu programu, wskazanem będzie podwoić usiłowania ku stworzeniu własnej Floty Handlowej.

Ogólne zmniejszenie o 1/3 pojemności ładunkowej światowego tonażu wskutek strat wojennych, blokady podwodnej i osłabienia budownictwa okrętowego przez czas trwania wojny, aczkolwiek wielce utrudnia w dobie obecnej handel morski, ustąpi po kilku latach rozpoczętej już intensywnej pracy nad powetowaniem tych szkód i pojemność handlowej marynarki niezadługo urośnie w stosunku do zapotrzebowania, wracając do normalnego odsetku rocznego rozwoju przedwojennego.

Tak będzie przedstawiać się wzrost Floty Handlowej w krajach kierujących się w swej polityce handlowej morskiej zasadami już od dawna ustalonymi, zmodyfikowanymi tylko przez warunki powojenne.

W całkowicie odmiennym okresie znajduje się obecnie Państwo Polskie.

Mocarstwa sprzymierzone zaopatrujące kraj nasz w przedmioty pierwszej potrzeby dostarczają je na razie względnie nie drogim tonażem, czasowo upaństwowionym, który nie za długo zostanie zwrócony do dyspozycji towarzystw żeglugowych i armatorów prywatnych: z chwilą, gdy to nastąpi ci ostatni nie ominą sposobności jak najdłużej utrzymywać wysokie stawki frachtowe, uzasadniając je ryzykownością podróży przy nieusuniętych minach (przykład tego daje szereg strat po wojnie japońskorosyjskiej 1904—1905 r.)

Wychodząc z tych założeń okazuje się koniecznym dla uniknięcia nowej formy wyzysku i pośrednictwa, które w przedwojennych czasach bywało kilkustopniowem — przystąpić energicznie do zorganizowania własnej Floty, nie ociągając się z tem zadaniem.

Każdy rok zwłoki przynosić będzie setki milionów strat w budżecie Państwa i obywateli, wypłacanych zagranicę w postaci kosztów wydatków komisowych, składowych i portowych dochodzących od 10—15% wartości towaru, oraz jako wydatki przewozowe (frachty) zubożające Kraj na korzyść obcych przedsiębiorstw żeglugowo—transportowych i emigracyjnych.

Dla uzupełnienia obrazu jaki przedstawia kraj posługujący się cudzoziemskim tonażem dodać należy, że w nim nie mają podstaw dla rozwoju całe gałęzie przemysłu pokrewnego, budownictwo okrętów i maszyn zatrudniające tysiące pracowników oraz zastępy inżynierów i techników.

Dla określenia składu pierwotnego niezbędnej dla nas własnej Floty Handlowej wypadnie użyć obliczenia prawdopodobnego importu rocznego do Zjednoczonej Polski, osnute na danych o ruchu wymiennym przez port Gdański za lata 1903—1913, przez komory celne b. granicy zachodniej i o wwozie i wywozie do Rosji i Austro-Węgier; otrzymana cyfra importu wyraża się w 4.190.000 ton = 259.842.000 pudów.

W przytoczoną cyfrę ogólną importu nie jest włączonym wywóz z Rosji, Niemiec i Austro-Węgier i z Ukrainy surowców jak węgiel, koks, rudy, drzewo, nafta, fosfaty, tłuszcze, bawełna

i sierść. Następnie w obrachunek nie weszła żywność, inwentarz żywy, materiały wojenne, kolejowe oraz import maszyn i obrabiarek niezbędnych w wielkiej ilości dla uruchomienia zrujnowanych fabryk. Do niej należy jeszcze dodać wogóle wzmoczony też przedwojenny wóz narzędzi i towarów jaki nastąpić musi po 4 letniej przerwie w wymianie międzynarodowej i po wyczerpaniu byłych zasobów w Kraju.

Nie ulega kwestji, że jak doroczny przedwojenny import tak i wywołany przez wyżej wymienione przyczyny może pochodzić głównie z krajów sprzymierzonych i w pierwszym rzędzie ze St. Zjednoczonych, Północnej Ameryki, z Kanady, z Brazylii, Argentyny i z Wielkiej Brytanji oraz z Francuskich Kolonji i Algieru. Państwa Skandynawskie i Finlandja poza rudą, drzewem i przetworami drzewnymi mało co mogą więcej dostarczyć, gdyż same cierpią na brak wielu surowców.

Na szereg lat Kosja, Niemcy, Austro-Węgry i Ukraina nie będą mogły wskutek zamętu, wyniszczenia, coś wywozić, a z braku floty handlowej tem mniej pośredniczyć w handlu morskim jak to czyniły poniekąd przed wojną, szczególnie Rzesza Niemiecka.

Zniesienie kordonów, oddzielających byłe dzielnice od siebie i wybrzeża morskiego, przywracając Gdańskowi jego naturalne znaczenie portu, którego „hinterlandem“ będzie Scalona Polska z ciężącym i do niej ekonomicznie jeżeli nie sfederowanemi Wschodniemi Prusami, Litwą, Białorusią i północną Ukrainą każą przewidywać, że o wiele śmielsze obliczenie w obrotach towarowych polskiego portu i w tonażu dla nich niezbędnego okażą się jeszcze za umiarkowane.

Stwierdzają tą okoliczność prace prof. Ehlersa—założyciela „Weichsel Schiffahrts Verein“ w Gdańsku i prof. Bujaka.

W zależności od warunków życia socjalno ekonomicznego eksport z kraju w przeciągu pierwszych kilku lat może objąć tylko węgiel kamienny, sól i cukier w ogólnej sumie do wywozu około 1.500.000 ton ładunku=93.000.000 pudów.

Nieco później można będzie eksportować spirytus, niektóre rodzaje żywności i drogą transportu z Białej Rusi i z Ukrainy przetwory drzewne i budulec.

Znaczna różnica na niekorzyść wywozu, stopniowo w miarę uzdrowotnienia warunków życia gospodarczego wyrówna się, eksport będzie stale zwiększał się, przeciwnie zaś wóz nieco upadnie po zaspokojeniu pierwszych potrzeb Kraju, i w taki sposób zapotrzebowanie w środkach transportowych morskich zrówna się dla obydwóch pozycji obrotu wymiennego.

Ta okoliczność ważna dla bilansu handlowego, nabiera jeszcze specjalnego znaczenia ze względu na najwygodniejsze wykorzystanie statków przychodzących i odchodzących do Gdańskiego portu, które byłoby idealnem w razie zupełnej zgodności obu stron bilansu towarowego.

Podobnego uzgodnienia nie osiągnęło jednak dotychczas nawet największa potęga morska W. Brytanja. Flota której w roku 1913 przewoziło tylko 61% od ogólnej ilości importowych towa-

rów (18.025.000 ton) reszta zaś przypada na teraz pod obcą banderę przeważnie niemiecką i norweską.

Licząc się z tak poważną wskazówką praktyczną, przychodzimy do próby określenia przybliżonego składu Floty Handlowej Polskiej na pierwsze lata po wojnie.

Skoncentrowanie większości surowców i fabrykatów w Północnej i Południowej Ameryce oraz w kolonjach Anglii i Francji, a części ich (ruda) w Skandynawskich krajach, a głównie w Szwecji wskazuje wyraźnie na dominujące znaczenie ustalenia przedewszystkiem z tymi krajami bezpośredniej komunikacji wodnej za pomocą *statych regularnych linii żeglugi morskiej*.

Stosownie do odległości i wymagań techniki żeglugi, wyznaczając statki standartowego typu dla pierwszych 2-ch linii po 10 (o pojemności ładunkowej netto 8.000 ton z szybkością 10 mil 1 godz.) a dla Anglii z Francji i krajów Skandynawskich również po 10 statków lecz o mniejszej pojemności 3.000 ton i tejże szybkości, uzyskujemy ogólną cyfrę tonażu dla 40 statków 4 linii o 220 000 tonach pojemności ładunkowej netto. Ilość rejsów i przewozowa zdolność odpowiednio wyrazi się rocznie dla linii:

I	—	5	×	10	×	8.000	=	400.000;
II	—	4	×	10	×	8.000	=	320.000;
III	—	17	×	10	×	3.000	=	510.000;
IV	—	26	×	10	×	3.000	=	780.000;
								<u>2.010.000 ton</u>

Projektowany podział statków na linie nie przesądza wcale że w zależności od konjunktur towarowych w głównych dystrybucyjnych portach wymiennego handlu wszechświatowego poszczególne linie żeglugi wypadnie wzmocnić lub osłabić kosztem innych.

Niezmierne ożywienie przewozów morskich po wojnie, przy trwającym jeszcze głodzie w środkach transportu, gwarantuje Polsko Zachodnim linjom żeglugowym odwrotne ładunki jeżeli nie z Gdańska to z Szwedzkich i Finladzkich portów (kolosalne zapasy drzewa przygotowanego do wywozu), do Anglii i zapewnia zużytkowanie tonażu w każdym z większych portów Europy i Ameryki, gdyby co jest mało wiarogodnem zabrakło z nich ładunków do kraju.

Wyświetlając warunki wykonania naszkicowanego wyżej programu, oddzielnie wypada rozważyć stronę finansową, techniczną, prawną i gospodarczo administracyjną.

Pierwsza przedstawia się w następujących zarysach. Przedwojenna wartość 1 tony ładowności netto nowego statku w Anglii wynosiła od 5—6 £ czyli 105—126 mk. W r. 1917 cyfry te podniosły się do 25 £ (1000 mk.), a w St. Zjed. Ameryki do 125—142 czyli do 1250—1420 mk.

Czasopisma angielskie „Shipbuilder i Marine Engineering“ z końca r. 1917 podając te wiadomości informowały dalej, że amerykańskie Firmy budowy okrętów „Seattle Construction & Dock Co“ i „Sun Shipbuilding Co“ właśnie za te ceny umówiły się dostarczyć do jesieni 1918 kilkadziesiąt statków towarowych o pojemności od 8—15.000 ton T-stwom Żeglugi „Cunard Line“ i „Royal Mail Steam Packet Co“, pozatem i Angielski rząd obstalował więcej niż 100 różnej wielkości statków, termin wykończenia których również był ustalony na koniec ubiegłego roku.

Od czasu rozejmu datuje stały spadek cen wogóle, niedawno w Stan. Zjedn. cofnięto zakaz wywozu stali i żelaza, nie będzie więc omyłką przyjąć obecnie dla obliczeń kosztów budowy nowych statków w Ameryce Północnej ceny minimum o 1/4 niższe. Biorąc takowe otrzymujemy, licząc 1 dollar za 10 Mk.

	dla statków 8.000 ton	93	×	8.000	×	20	×	10	= 148.800.000 Mk.		
„	„	3 000	„	112	×	8.000	×	20	×	10	= 67.200 000 „
razem 216.000,000 Mk.											

Ta okoliczność, że nawet Anglja posługuje się Stanami Zjednoczonymi objaśnia się jak i dla innych gałęzi amerykańskiego przemysłu masowym wyrobem i standaryzacją typów statków; podczas wojny powstały tam w wielu portach Wschodniego i Zachodniego wybrzeża kolosalne doki i warsztaty okrętowe, jednocześnie budujące po 40 — 50 statków żelaznych i żelazobetonowych (wojenny ersatz) jednego typu.

Nie wątpiąc, że St. Zjedn. wytrzymają czas dłuższy konkurencję innych krajów w budownictwie okrętowym, zdawałoby się jednak że z odzyskaniem wybrzeża i Gdańska należy od pierwszej chwili ich posiadania zapoczątkować budownictwo krajowej floty u siebie, nie zważając na względnie większy koszt budowy, który obecnie dokładniej nie da się jeszcze ustalić, chociaż a priori sądzić można że ten większy koszt zrównoważy się uniknięciem strat w wypłacie za tonaż budowany zagranicą obcą walutą. Potężne warsztaty bytej cesarskiej admiralicji w Gdańsku i firmy F. Schichau (nie licząc malej — Klawitter, nadającej się specjalnie dla drobnych statków), są w stanie podjąć temu zadaniu technicznie i uposażone są wysoko kwalifikowanym personelem, obok którego bardzo szybko mógłby wyrobić się kontyngens polskich inżynierów i pracowników wszelkich stopni. Zdolność budownictwa tych warsztatów pozwala na konstrukcję w przeciągu roku do 120.000 ton dead weight'a, (waga metalu użytego na kadłub i mechanizmy statku) czyli całego tonażu określonego wyżej, w cyfrze 220.000 ton pojemności ładunkowej netto, jako zaczątku floty P. H. O ile więc okazałoby się możliwym otrzymać z Zachodu stal, żelazo i miedź w ilości około 120.000 ton, to nie powstałyby techniczne trudności dla zainicjowania całego budownictwa lub chociaż w części, w polskim porcie.

Mogą zajść tylko jeszcze wątpliwości, czy warunki polityczne, socjalne i stosunki narodowościowe w Gdańsku w pierw-

szym okresie po objęciu Pomorza przez rząd polski nie wpłyną na obniżenie poziomu wytwórczości warsztatów (która była obliczona według niskiej normy przedwojennej—10 ton metalu dead-weight, rocznie na 1 robotnika), wskutek rozmyślnego bojkotu wszelkiej akcji wyłącznie polskiej ze strony przeważającej tymczasem masy kierowników i pracowników warsztatowych.

O ile warunki miejscowe pozostaną normalnymi, to nie ulega kwestji, że w interesach ekonomicznych kraju, rozwoju jego przemysłu, oraz ze względu na szeroką możność zastosowania sił krajowych, wskazanem byłoby nie dopuścić, by upłynęły za ocean całkowicie te miliony, które kraj będzie musiał wydać na pierwsze statki Narodowej Floty, jeżeli dbać o samodzielność w handlu morskim.

Budownictwo okrętowe w gdańskim porcie jako w wolnym lecz nie należącym do Państwa Polskiego, o tyle będzie miało cech charakteryzujących go jako krajowe, o ile międzynarodowy układ normujący stosunki w tym wolnym mieście, obwodzie lub w porcie nie skrepuje naszej swobody działalności ekonomiczno-przemysłowej w zonie wyznaczonej Polsce (analogja z Szanghajem).

W tym wypadku jest do przewidzenia, że istniejące warsztaty prawdopodobnie pozostaną w rękach niemieckich; Państwo Polskie założy własne warsztaty rządowe lub prywatne. Oczywiście, że założenie nowych warsztatów wymaga dłuższego czasu i znacznych kosztów. Byłoby aktem niezmiernej doniosłości — wykupić od Niemców warsztaty firmy F. Schichau w Gdańsku i w Elblągu, chociażby ten port nie miał wrócić do Polski. Pogłoska nabycia zakładów F. Schichau przez Amerykanów nie potwierdziła się jeszcze.

Należy dodać jeszcze, w uzupełnieniu poprzednio zaznaczonej przewagi amerykańskiego budownictwa, że o ile kompleks wszystkich warunków złoży się na niekorzyść rozpoczęcia niezależnie akcji stwarzania Floty H. w swoim lub w wolnym porcie krajowemi siłami, to za obstalowaniem statków w Stanach Zjednoczonych, a nie w Anglii lub w krajach Skandynawskich przemawia poza mniejszym kosztem i prędszy termin wykonania (światowe rekordy wykończenia statków w 6 — 8 miesięcy. Nabycie dla Polskiej Floty Handlowej statków starych, pomimo nieraz może i kuszących cen należy uważać bezwzględnie za nie pożądane, ponieważ w ten sposób wprowadzają się do Floty Polskiej statki różnotypowe, przestarzałe w swej konstrukcji, a więc nie ekonomiczne w eksploatacji, pozatem zużyte służbą przez czas wojny, bez starannej naprawy, z wyniszczonemi kotłami i kadłubem i opłacające wysokie stawki asekuracji morskiej. Propozycje tego rodzaju będą częste, gdyż w interesach obecnych właścicieli leży pozbyć się za drogie pieniądze mniej rentownych statków, a w zamian wprowadzić nowe.

Wynajęcie statków dla czasowego zaliczenia do składu Polskiego Floty Handlowej charakteryzują też same ujemne strony, obok wygórowanych cen za dzierżawę. Przytoczone wyżej obliczenia kosztów zapoczątkowania Narodowej Floty Handlowej, a

co za tem idzie ujęcie w swoje ręce ojczyzniego handlu morskiego, wskazuje wyraźnie potrzebę zorganizowania akcji finansowej na szeroką skalę, wymagającą udziału wielomilionowego kapitału. Ograniczone resursy kraju i niska wartość obecna waluty utrudniają sfinansowanie poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych. W tych warunkach wskazaną byłaby pomoc Rządu, oraz zlanie mających się ukształtować się Spółek w jedną organizację większą, przez co usunie się szkodzącą wspólnej sprawie rywalizację i ułatwi się walka z grożącym zalewem obcego kapitału.

O ile ingerencja obca może być pożądana, w umiarkowanym wszakże stopniu, we wszystkich słabszych gałęziach przemysłu krajowego, o tyle przewaga cudzoziemskich wpływów staje się wprost niebezpieczną dla niezależnego bytu Floty Handlowej, dopiero powstającej i mającej oporę w jednym porcie. Gdyby nawet krajowe drobne Towarzystwa Żeglugowe zdobyły się z konkurencją potężnych kompanji anglo-amerykańskich, bodaj skandynawskich, i stopniowo, jak na to wskazuje przykład Rosji, zmuszone będą ciężko walczyć o swe istnienie z tą tylko różnicą, że rosyjskiej flocie handlowej pozostawał teren uprzywilejowany—transportu między 4 morzami, który był uważany jako daleki kabotaż.

Decydujące znaczenie na przebieg takiej walki wywrze stosunek jaki zajmie Państwowość Polska w obronie interesów swego handlu morskiego. Niezbędną jest szeroka subwencja rządowa i stosowania szeregu ulg i przywilejów przedsiębiorstwom, które zajmą wyżej wymienione linje żeglugi regularnej. System protekcyjny przewiduje ulgi jeziorowe, taryfowe, celne i premje od tonny pojemności, siły maszyn, ilości mil w żegludze morskiej, pierwszeństwa w przewozie ładunków państwowych. Po zatem prawodawstwo wszystkich krajów stawia za konieczny warunek dla zaliczenia danego statku do Floty Narodowej i dla korzystania z ulg i przywilejów jej przysługujących oraz dla prawa podniesienia narodowej bandery zadośćuczynienie następującym wymaganiom:

- a) zarejestrowania statku do danego ojczyzniego portu;
- b) należności kapitana statku i od  $\frac{1}{3}$  —  $\frac{2}{3}$  ogólnej liczby oficerów i załogi do obywateli tegoż kraju;
- c) prowadzenie ksiąg i rachunkowości okrętowej w języku państwowym;
- d) zastosowania się zarządów i administracji żeglugowych przedsiębiorstw do istniejących przepisów, praw ograniczających wpływ obcego kapitału i wykluczających kierownictwo przez obcopoddanych.

Nie o wiele liberalniejsze zasady powinny być zastosowane u nas, o ile pragniemy stworzyć rzeczywiście Narodową Flotę, a nie fikcyjną tylko pływającą pod barwami polskimi. Najważniejszą bodaj rolę odegrają w losach przyszłej Żeglugi Polskiej najbliższe zarządzenia Władzy Państwowej w kierunku należytej



organizacji fachowego morskiego szkolnictwa w licznych jego zawodach.

Obecna niewystarczalność fachowego doświadczonego personelu stanowi jedną z najważniejszych przeszkód dla normalnego rozwoju morskiej żeglugi i techniki.

Wyższy i średni personel jaki może być zmobilizowany z byłych dzielnic kraju zaledwie wystarczy dla ewentualnego objęcia z ramienia rządu polskiego więcej odpowiedzialnych placówek w administracji portów, warsztatów i w obsłudze hydrograficznej wybrzeża: dla pierwszych potrzeb floty handlowej pozostaje już niewielki wybór.

Dla przygotowania kwalifikowanego kontyngensu, różnych specjalności i stopni, wskazanem jest przystąpić do 1) założenia w kraju wyższych, średnich i niższych uczelni morskich, a jednocześnie skierować pewny zastęp młodzieży z maturzystów szkół średnich na studia i praktykę za granicę głównie i do Anglii, częściowo i do Francji. 2) Stopniowego spolszczenia politechniki w Gdańsku przez wprowadzenie równolegle do istniejących niemieckich katedr nauk morskich z językiem wykładowym polskim.

Pobieżne tylko rozważenia kilku wyżej omówionych kwestji z całokształtu spraw dotyczących zadań morskich ujawnia ściśle zależność pomyślnego rozwiązania ich od stosunku jaki względem nich zajmą społeczeństwo, Rząd i Sejm ustawodawczy.

Dla świadomej obrony morskich interesów Kraju na Kongresie pokojowym, tak i wszędzie gdzie ona jest wymagana, przedstawia się koniecznym przede wszystkim ustalenie głównych zasad polityki handlowej morskiej i opracowanie planu akcji do rozwinięcia w każdej z przewidywanych decyzji międzynarodowych, na mocy których zniesioną ma być barjera odzielająca Polskę od Bałtyku

Powtórnie w dziejach swych, odzyskując możność wyjścia na szlaki morskie, powinniśmy należycie ocenić znaczenie ich dla niezależnego bytu Ojczyzny i nie dać się wyprzedzić przez cudzoziemców.

Jerzy Kurnatowski (Warszawa).

## POLSKA SIEĆ WODNA.

Polski system wodny powinien tworzyć pewną całość, z własnym portem morskim. Dotychczasowy ustrój polityczny, dzielący Polskę na trzy odrębne części, rozczłonkowywał polską całość gospodarczą pod każdym względem, a więc i pod względem dróg wodnych. Wszelka budowa dróg wodnych, czy to będzie uszląwanie rzek, czy też kopanie nowych kanałów, winna być rozpatrywana z trzech punktów widzenia: technicznego, politycznego i ekonomiczno handlowego.

Technicznie najlepiej nadają się do uszlawnienia większe rzeki i ich dopływy, zaczynając od punktów niejako przez naturę wskazanych, budowa kanałów wydaje się najodpowiedniejszą w takich kierunkach, które łączą linią bagien i nizin systemy wodne dwóch rzek.

Politycznie idzie niekiedy o takie pogłębienie rzeki lub taki kanał, któreby stanowiły pewną strategiczną obronę przeciwko sąsiedniemu państwu. Najczęściej zaś idzie o połączenie przedewszystkiem stolicy, a następnie, o ile możliwości całego kraju, z własnymi portami morskimi, z pominięciem cudzoziemskich portów, gdyby nawet z nimi ze względów technicznych łatwiej było połączyć krajowe rzeki.

Wreszcie handlowo idzie o to, aby połączyć ośrodki zapotrzebowania towarów z ośrodkami ich produkcji, pamiętając przy tem, że do przewozu drogą wodną nadają się najlepiej ciężkie, przeważnie surowe materiały: drzewo, węgiel, budulec wszelkiego rodzaju, żelazo, zboże i t. p.

Z uwzględnieniem tych trzech czynników, należy projektować wszelkie roboty wodne.

Należy też jeszcze zwrócić uwagę na to, że w ostatnich czasach woda o bystrych spadkach górskich, stała się potężnym motorem przemysłu dzięki taniej produkcji siły elektrycznej, zastępującej siłę parową, a więc i potrzebę węgla. Czarny węgiel staje się nieomal zbyt cennym tam, gdzie można uzyskać t. zw. biały węgiel!

Następnie każdy projekt można robić niejako sub specie aeterni, w przypuszczeniu, że mamy do czynienia z narodem o nieograniczonych zasobach finansowych i z dowolną ilością czasu do rozporządzenia, lub też liczyć się z konkretnymi warunkami chwili i planować na niedaleką przyszłość.

Królową rzek polskich jest bezsprzecznie Wisła. Cały jej bieg od źródeł do ujścia i całe jej dorzecze leżą w granicach państwa polskiego. Na niej stoi stolica państwa: Warszawa, która jest jednocześnie największym miastem w kraju i drugim z rzędu pod względem produkcji przemysłowej. U źródeł Wisły leżą kopalnie węgla, u jej ujścia — jedyny morski port polski Gdańsk, jej bieg przecina urodzajną Małopolskę, wkracza w niemniej urodzajne, lecz bogatsze w przemysł cukrowniczy, Kujawy. Przez dopływ Wisły, San, można holować drzewo z lasów Karpackich, a szereg znaczniejszych miast: Płock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz rozsiadły się na jej brzegach.

Wszystkie możliwe względy przemawiają więc za tem, aby przedewszystkiem na Wisłę zwrócić uwagę.

Nie wiem, czy nie nazbyt amerykańskie są projekty takiego pogłębienia Wisły, aby w Modlinie można było zbudować port morski, do którego dopływałyby wielkie transatlantyki, lecz w każdym razie uszlawnienie Wisły dla statków do 600 tonn od ujścia Bugu do Gdańska wydaje się sprawą najpilniejszą.

Warszawa miałaby zatem swój wielki port, jeżeli nie morski, to w każdym razie bardzo poważny, o jakieś niecałe 20 kilometrów dobrej drogi wodnej. Warszawa oczywiście byłaby również portem, gdyż uszlawnienie Wisły od ujścia Bugu do ujścia Sanu dla statków do 400 ton jest, opierając się na zdaniu techników <sup>1)</sup>, zadaniem nie przedstawiającym szczególniejszych trudności.

Blisko źródeł Wisły leżą kopalnie węgla: zagłębie krakowskie, zagłębie szląskie i zagłębie dąbrowskie. Połączenie tych kopalni z Warszawą przez uszlawnioną Wisłę jest zadaniem pierwszorzędnej wagi. Łatwy i tani dowóz węgla z bogatych kopalni do stolicy i do wszystkich miast leżących na brzegu Wisły (usprawiedliwia najzupełniej nawet dość kosztowne roboty na Wiśle, tymbardziej, że i na wsi u nas dzisiaj nie palą drzewem. Wisła od ujścia Sanu do ujścia Dunajca może być łatwo uszlawniona dla statków ładujących przy normalnych stacjach 200—300 ton <sup>2)</sup>).

Tutaj od ujścia Dunajca do ujścia Czarnej Przemszy na przestrzeni 161 kilometrów muszą być przeprowadzone dość trudne prace, do których należy jeszcze dołączyć uszlawnienie Czarnej Przemszy. Czarna Przemsza leży bowiem w samym sercu kopalni węgla, oddzielając zagłębie dąbrowskie od zagłębia górno-szląskiego. Ponieważ niedaleko na zachód od ujścia Czarnej Przemszy do Wisły leży zagłębie Szlązka Austriackiego, a niedaleko na wschód wzdłuż wybrzeża Wisły nie dochodząc do Krakowa leży niewyzyskane jeszcze zagłębie krakowskie—bardzo być może, że staną się tu niezbędne takie prace, które umożliwiłyby kursowanie statkom do 300 ton. Zrobienie z Wisły wielkiej centralnej arterji do przewozu węgla usprawiedliwia tu bardzo znaczne wydatki.

Dotąd Wisła jest tylko należycie uszlawniona w swoim biegu przez zabór pruski, od Torunia do Gdańska; dokonano także pewnych nieznacznych robót na Wiśle koło Krakowa, oraz zrobiono minimalne ulepszenia w biegu Czarnej Przemszy. Większa część pracy jest więc jeszcze do wykonania, tymbardziej, że dla statków do 600 ton będzie trzeba dokonać znacznych robót nawet na dystansie Toruń—Gdańsk.

Mimo wszystko — sprawa jest tak wielkiej wagi, że o odkładaniu jej nie może być mowy.

Obok uszlawnienia Wisły państwowość polską czeka inna niemniej ważna praca, domagająca się natychmiastowego załatwienia.

Drugą główną rzeką polską jest Warta, która, jak wiadomo, wpada do Odry i jest wskutek tego w zależności od niemieckiego portu Szczecina, leżącego u ujścia Odry. Trzeba uwolnić Wartę od niemieckiej Odry i połączyć ją z polską Wisłą—oto naczelne zadanie chwili, ważniejsze bodaj od prac na Wiśle. Wprawdzie Warta już jest połączona z Wisłą, i to z jej

<sup>1)</sup> Dr. M. Matakiewicz. Drogi wodne w Polsce, str. 11.

<sup>2)</sup> Ibid—str. 10.

uszlawnioną pruską częścią, przez Notec—kanał bydgoski—Brda, i połączenie to przedstawia dobre warunki żeglugi, lecz ujście Noteci do Warty nie należy i nie ma należeć do Polski: leży o parę kilometrów po za granicami dzisiejszego Księstwa Poznańskiego. Niezależnie od tego Warta od Obrzycka i Notec od Czarnkowa do zlania się płyną bardzo blisko od siebie i połączenie kanałem Warty z Notecią od *Obrzycka do Czarnkowa* długości jakichś 20 kilometrów oszczędziłoby znacznie drogi statkom idącym z Warty na Wisłę, samemu zaś Poznaniowi dałoby najprostsze połączenie z Gdańskiem. W dodatku Warta w Poznanskim już jest uszlawniona. Wisła od ujścia Brdy również. A więc krótki 20-to kilometrowy kanał Obrzycko—Czarnków<sup>1)</sup> łączyłby dwa już uszlawnione systemy rzeczne, łączyłby drugą stolicę kraju, Poznań z Gdańskiem, umożliwiałby wywóz zagranicę niezmiernie bogatej produkcji rolnej poznańskiego po terytorjum czysto polskiem, bez zahaczania o Niemcy, łączyłby przez polskie terytorjum dwie główne rzeki Wartę i Wisłę. Budowa kanału 20 tu kilometrów długości jest zadaniem, które mógłby podjąć bodaj departament francuski, albo hrabstwo angielskie. Wobec ważności zagadnienia i łatwości jego wykonania nie ulega wątpliwości, że sprawa kanału Obrzycko—Czarnków winna być traktowana jako niecierpiąca zwłoki. Oczywiście nie upieram się koniecznie przy Obrzycku i Czarnkowie; może ze względów technicznych znajdą się inne punkty krańcowe kanału, blisko od tych położone.

Jeżeli Wisła jest królową rzek polskich, to Warta jest królową, która w dodatku rywalizuje o koronę. Nie chodzi tu oczywiście o reminiscencje historyczne, o to, że Gniezno, najstarsza historyczna stolica Polski, leży w dorzeczu Warty, a Poznań druga stolica nad samą Wartą; stolice zaś nadwiślańskie Kraków i Warszawa są późniejsze. Chodzi o teraźnijszość. Źródła Warty leżą tuż obok kopalni zagłębia Dąbrowskiego, nieopodal od źródła Czarnej Przemszy, a więc niejako nieopodal od źródła Wisły. Wychodząc z Zagłębia Dąbrowskiego Warta w swym górnym biegu przecina do Częstochowy, a nawet do Nowo Radomska niesłychanie przemysłowy okręg, co już ją czyni wskazaną, jako drogę do przewozu węgla. W dalszym biegu Warta dotyka drugiego olbrzymiego okręgu przemysłowego, a mianowicie okręgu Łodzi. Jedną z awangard tego okręgu: Zduńska-Wola, leży prawie nad samą Wartą, o 4—5 kilometrów od niej. Później Warta przecina niezmiernie żyzne okolice kaliskie i poznańskie, a na jej brzegach leży większe miasto Koło i Poznań. Okręg przemysłowy łódzki sam jeden przewyższa pod względem zapotrzebowania węgla Warszawę, a połączone zapotrzebowanie obydwóch przemysłowych okręgów nadwartrzańskich; częstochowskiego i łódzkiego wynosi większą część ogólnego zapotrzebowania węgla w całym kraju.

<sup>1)</sup> Gdyby Notec pod Czarnkowem miała być pograniczną rzeką, kanał musiałby być cofnięty w głąb kraju: miałby kierunek Oborniki (nad Wartą)—Dziębów (nad Notecią).

A więc uszlusowanie Warty od samych jej źródeł narzuca się z równą stanowczością, jak i uszlusowanie Wisły. Uszlusowanie Warty powinno być uzupełnione budową kanału od jakiegoś punktu tej rzeki do samej Łodzi. Przeprowadzenie takiego kanału wydaje się najodpowiedniejszym<sup>1)</sup> od miasta Warty do Łodzi długości 60 klm.

Warta od ujścia Proсны, t. j. od byłej granicy pruskiej do Skwierzyny, t. j. do przyszłej granicy państwa polskiego jest już uszlusowana. Aby ją uczynić przystępną dla statków do 400 ton należałoby dokonać jeszcze pewnych robót. Dalej w górę rzeki do ujścia Neru z łatwością Warta może się stać przystępną dla statków do 300 ton. Jednak bieg od ujścia Neru do ujścia Widawki, aby stać się przystępnym dla statków 200 do 300 ton wymaga już kanalizacji. Kanał miasto-Warta—Łódź winien być wykopany dla statków tejże pojemności<sup>2)</sup>.

Powyżej miasta-Warty aż do swoich źródeł rzeka Warta tymbardziej wymaga kanalizacji, lecz roboty te są wskazane, gdyż Warta omywając dwa największe okręgi przemysłowe w kraju, jest właściwie przeznaczona, jako najważniejsza arterja przewozowa węgla. Gdyby nawet kanał miasto-Warta—Łódź miał być zadaniem nieco dalszej przyszłości, to i tak przy uszlusowaniu Warty Łódź miałaby swój port w Zduńskiej-Woli o jakieś 30 kilometrów, inne zaś miasta przemysłowe okręgu łódzkiego: sama Zduńska Wola, Pabjanice, Konstancynów miałyby go jeszcze bliżej.

Zresztą kanał miasto-Warta—Łódź jest tylko pożytecznym, ale do pewnego stopnia zbyt krótkim skróceniem. Łódź może bowiem bardzo łatwo otrzymać własny port przez uszlusowanie i skanalizowanie Neru. Ner omywa na skraju miasto Konstancynów, które faktycznie jest przedmieściem Łodzi. Od środka Łodzi port byłby oddalony o jakieś 8 do 10 kilometrów,

Okręg przemysłowy łódzki ma więc dwie naturalne przystanie wodne: jedną w Zduńskiej Woli nad samą Wartą, drugi na przedmieściu Łodzi w Konstancynowie nad Nerem.

Ponieważ od ujścia Neru Warta staje się wielką rzeką, więc Łódź po skanalizowaniu Neru może łatwo otrzymać nader dogodną drogę wodną.

Olbrymie zapotrzebowanie surowców wszelkiego rodzaju i materiałów budowlanych, oraz olbrymia produkcja obydwóch nadwartrzańskich okręgów przemysłowych częstochowskiego i łódzkiego uszlusowanie bardzo znaczne koszty włożone w skanalizowanie Warty i Neru.

Źródła górnej Warty leżą o kilka kilometrów od źródeł Czarnej Przemszy. Budowa kanału łączącego skanalizowaną Czarną Przemszę ze skanalizowaną górną Wartą jest również wskazana, gdyż zasila jeszcze więcej i jeszcze łatwiej obydwie

<sup>1)</sup> Dr M. Matakiewicz. Drogi wodne w Polsce str. 27.

<sup>2)</sup> Ibid. str. 27. Dr. M. M. dla określenia punktów większego nawodnienia Warty przytacza miasta: Konin i miasto-Warta, lecz jest rzeczą oczywistą, że nie miasta, a dopływy grają tu rolę. Zamiast Konina należy więc mówić o ujściu Neru, zamiast miasta-Warty—o ujściu Widawki.

okręgi przemysłowe w węgiel. Kanał ten miałby długości zaledwie 11 kilometrów <sup>1)</sup>, niemniej, ponieważ Częstochowa i Łódź nawet bez niego. przy skanalizowaniu górnej Warty, już miałyby dąbrowiecki węgiel, a Galicja ma już i tak połączenie z Gdańskiem przez Wisłę—więc budowa tego kanału mogła być na pewien czas odłożona.

Natomiast budowa kanału łączącego Bzurę, dopływ Wisły z Nerem dopływem Warty wyrasta jako konieczność państwo-gospodarcza pierwszej wagi. Przestrzeń dzieląca Łęczycę nad Bzurą ze Zbylczycami nad Nerem wynosi również około 10 kilometrów i niezbędna jest budowa tego kanału, połączona z uszlusowaniem zarówno Bzury, jak i Neru. Obydwie te rzeki tworzą w samym sercu kraju, w jego najkulturalniejszej okolicy bagna i moczary, niezdatne pod uprawę, jak gdyby po to, aby legenda o djable łęczyckim Borucie, który wciągał pijaną szlachtę w błota, wciąż jeszcze miała podstawę. Niezależnie od tego budowa kanału Łęczycy—Zbylczycy, oraz regulacja od tych punktów w górę Bzury i Neru. jest bardzo łatwa i dyktowana niejako przez warunki terenu <sup>2)</sup>. Bzura wpada do Wisły koło Wyszogrodu, omywając Sochaczew i Łowicz. Ner wpada do Warty trochę w górze rzeki od Koła. Słowem, jak wskazuje mapa, uszlusowana Bzura do Łęczycy, kanał Łęczycy—Zbylczycy, uszlusowany Ner od Zbylczycy do ujścia tworzą najkrótsze połączenie wodne Warszawy z Poznaniem, a jednocześnie tworzą bardzo dobre, najlepsze, jakie się da pomyśleć połączenie wodne Częstochowy i Łodzi z Warszawą, jak również dodatkową drogę dla węgla do Warszawy.

Najważniejsze tu jednak jest to, że droga Ner—Kanał Łęczycki—Bzura łącząc Łódź i Częstochowę z Wisłą, łączy je także z Bugiem, który, jak niebawem zobaczymy, łączy się z dorzeczem Dniepru, a więc mamy tu drogę po której do największych okręgów przemysłowych polskich może dochodzić drzewo i inne surowce z Litwy, Białorusi i Rosji, i po której może iść olbrzymia masowa produkcja tych okręgów na rynki Litwy, Białorusi, Ukrainy i Rosji.

Dalszym rozgałęzieniem systemu Warty byłby Kanał łączący Wartę z Wisłą od Konina przez Gopło do Bydgoszczy. Łatwy do wykonania technicznie <sup>3)</sup>, zaledwie 40 klm. długi, przystępny dla statków do 300 ton, kanał ten łączyłby najkrótszą drogę Częstochowę i Łódź z Gdańskiem. Byłby to zatem bardzo ważny szlak dla dowozu surowej bawełny, szlak bezpośredni, oszczędzający ogólnej drogi przez kanał Obrzycko-Czarukowo. Potrzeba budowy tego kanału jest również pilną. Łódź i Częstochowa, jako stolice największych polskich okręgów przemysłowych, muszą mieć prostą drogę wodną do polskiego portu morskiego, do Gdańska.

<sup>1)</sup> Aleksander Sadkowski. Nasze przyszłe drogi wodne. Str. 105.

<sup>2)</sup> Aleks. Sadkowski. Nasze przyszłe drogi wodne. Rtr. 114 i 115.

<sup>3)</sup> Dr. M. Matakiewicz. Drogi Wodne w Polsce str. 27.

W dorzeczu Wisły najpilniejszym wydaje się doprowadzenie do porządku już istniejącego połączenia Wisły z Dnieprem przez Bug—Muchawiec—Kanał Królewski—Pina—Prypec. Wymagają tego zarówno względy przewozowe, jak i meljoracyjne. Droga tą spławia się drzewo z lasów wołyńskich i białoruskich do Wisły, może nią też iść pszenica ukraińska do Gdańska, a jednocześnie doprowadzenie do porządku systemu Muchawiec—Kanał Królewski—Pina osuszyłoby słynne błota Pińska i umożliwiłoby kolonizację całego tego kraju pomiędzy Brześciem Litewskim, a Pińskiem, który dziś jest bardzo mało zaludniony.

Bug ma warunki pozostania rzeką spławną dla małych statków już od ujścia Raty we Wschodniej Galicji, od ujścia Ługi. Bug po regulacji może stać się dogodnym dla statków do 200 ton, a od ujścia Muchawca może być wielką rzeką<sup>1)</sup>. Wszystko to należy uczynić, aby Wschodniej Galicji z jej nąftą i drzewem dać jedną więcej drogę wodną, jak również ułatwić wywóz zboża i innych produktów rolnych z żyznych pól lubelskich.

Na prawym brzegu dolnego Bugu leży bagnisty, niezaludniony zachodni Wołyń, który prawdopodobnie będzie należeć do Polski. Jeżeli Styr, dopływ Prypeci, nie wymaga regulacji<sup>2)</sup>, to Stochód, sama Prypec w jej dolnym biegu i inne rzeki wołyńskie, wpadające do Prypeci, domagają się uszląwienia może nie tyle dla wywozu drzewa, ile dla osuszania kraju. Tak samo domaga się regulacji dla osuszenia kraju inny dopływ Bugu, a mianowicie Nurzec.

Wracając do Wisły, zasługuje na uwagę Pilica, która omywa radomski okręg przemysłowy. Źródła Pilicy leżą obok źródeł Warty i Czarnej Przemszy. P. Sadkowski łączy kanałami dolną Pilicę z dolną Wartą, te zaś z Czarną Przemszą i taką drogą prowadzi swój system Zagłębie Dąbrowskie—Warszawa, który po drodze omywa radomski okręg przemysłowy.

Plan ten, jeżeli nie jest całkiem chybiony, może spokojnie uledz zwłoce. Warszawa w wyłożonym powyżej projekcie ma już dwa wodne trakty węglowe: wiślany i Warta—Ner—Kanał Łęczyski—Bzura. Okręg przemysłowy radomski jest zaś przede wszystkim całkiem nieznaczny, a następnie ma wszelką możliwość korzystania z taniej siły elektrycznej, której mu łatwo mogą dostarczyć wody gór Święto-Krzyżkich. Niemniej oczywiście trzeci trakt węglowy przyda się Warszawie. Kanał Warta—Pilica, długość 29 kilometrów, łączyłby Wartę pod wsią Garnek pomiędzy Częstochową, a Noworadomskiem z Maluszynem nad Pilicą<sup>3)</sup>. Od Maluszyna Pilica musiałaby być pogłębiona. Projekty bezpośrednich i dodatkowych do Pilicy kanałów dla jeszcze lepszego połączenia Zagłębia z Warszawą wydają mi się już całkiem zbytecznymi.

1) A. Sadkowski op. c. str. 15.

2) Ibid str. 31.

3) Dr. M. Matlakiewicz op. c. str. 21.

San, drugi dopływ Wisły, może być skanalizowany nawet dla statków do 400 ton aż do ujścia Wiszni (Radymno, powyżej Jarosławia). Źródła Wiszni leżą o kilka kilometrów od Dniestru. Skanalizowanie więc Wiszni i połączenie jej krótkim kanałem ze skanalizowanym Dniestrem, najzupełniej zastępuje słynne projektowane kanały galicyjskie. Dniestrem—Kanałem Dniestr—Wisznia—Wisznia i Sanem Wschodnia Galicja może spławiać swoje drzewo i swoją naftę, tą samą drogą może otrzymać węgiel, którego zresztą nie potrzebuje, gdyż ma do opalania ropę naftową.

Regulacja innych rzek galicyjskich winna być dokonywana nie w celach przewozowych, lecz w celach elektryfikacyjnych. Galicja ma wymarzone, nigdzie bodaj na świecie nie istniejące, warunki olbrzymiego rozwoju przemysłowego, które należy wyzyskać.

Dunajec i inne dopływy Wisły, spadające z Tatr, mogą dać wsiom i miastom Zachodniej Galicji ogromne ilości taniej siły elektrycznej, a prócz tego Zachodnia Galicja ma węgiel.

Dopływy Dniestru, spadające z Karpat, Stryj, Łomnica, Bystrzyca i t. d., mogą dać fantastycznie olbrzymie ilości siły elektrycznej Wschodniej Galicji, która oprócz tego ma naftę.

Sprawę „kanałów galicyjskich“ łatwo sprowadzić do krótkiego kanału Wiszni, ale ujęcie górskich rzek karpaccich w celach elektryfikacyjnych jest olbrzymim przedsięwzięciem, które jednak można niezwlekając podjąć, gdyż odrazu dawać będzie ono wielkie zyski, nie mówiąc już o tem, że kraj małorolnej nędzy, jaką jest dziś Galicja, przekształci w potężny ośrodek najbardziej nowożytnego przemysłu.

Do rzek polskich należeć ma również Niemen, jednak bez swego dolnego biegu. Dolny bieg Niemna, niżej Grodna, ma wchodzić w skład państwa litewskiego. Niemen już jest połączony z Dnieprem, a więc morze Bałtyckie z morzem Czarnem, przez system Szczara (dopływ Niemna)—Kanał Ogińskiego—Jasiołda (dopływ Piny)—Pina (dopływ Prypeci)—Prypec—Dniepr. Pińsk jest właśnie tą węzłową stacją wodną, gdzie rozwidlają się drogi Dniepr—Prypec—Szczara—Niemen i Dniepr—Prypec—Bug—Wisła. Ponieważ nie będziemy posiadać ujścia Niemna, więc na to drugie połączenie powinniśmy zwrócić szczególną uwagę. Niemniej ze względów na osuszenie terenu i ze względu na lokalny transport winniśmy uporządkować i pogłębić istniejące połączenie Niemna z Dnieprem. Wymaga to gruntownej restauracji mocno już zaniedbanego systemu Szczara—Kanał Ogińskiego—Jasiołda, która stosunkowo łatwo da się przeprowadzić dla statków od 200, 300 ton<sup>1)</sup>. Prace te mieć będą również doniosłe znaczenie dla osuszenia kraju.

Niemen staje się wielką rzeką, nawet powyżej dopływu Szczary, od ujścia Benezyny 2 i z niewielkim nakładem może być przystosowany do wielkiej żeglugi aż do miejsca, w którym wyjdzie z granic Polski.

<sup>1)</sup> Dr. M. M. op. c. str. 17.



Przed wyjściem z granic Polski Niemen już jest szczęśliwie połączony z Wisłą systemem Czarna Hańcza (dopływ Niemna)—Kanał Augustowski—Biebrza (dopływ Narwi)—Narew (dopływ Bugu)—Bug, nieopodal jego ujścia do Wisły. Droga ta, obfita w wody, może z łatwością być przygotowana dla statków do 200—300 ton <sup>1)</sup> i naturalnie, jest bardzo ważna, gdyż uniezależnia górny i średni bieg Niemna, należące do Polski od jego niepolskiego dolnego biegu.

Oprócz tego cała dolina Narwi, zaczynając od jej źródeł, jak również dolina Biebrzy wymagają osuszenia.

Do Narwi wpada Pissa, która przez jeziora Mazurskie, Kanał Mazurski, Łynę od Allersburga i Pregotę od Weławy ma połączenie z Królewcem. Tędy można by łatwo przeprowadzić wielką drogę wodną dla statków do 400 ton, łączącą Warszawę z Królewcem. Jednak, ze względów politycznych, całą tę pracę należy odłożyć do nieokreślonej przyszłości. Królewiec nie ma należeć do Polski, następnie jest miastem czysto niemieckim w kraju niemieckim, nie ma więc celu podnosić go, jako drugi port Warszawy.

Na północno-wschodnich granicach Polski, takich, jak je przedstawia mapa, którą podobno Komitet Narodowy przedłożył konferencji pokojowej, ma być Kanał Berezynski, który łączy Zachodnią Dźwinę z Dnieprem, łącząc Ułę dopływ Z. Dźwiny z Berezyną <sup>1)</sup> dopływem Dniepru. Berezyna <sup>1)</sup> ma być rzeką graniczną.

Jeżeli istotnie tam będą granice Polski, to drogę Z. Dźwina—Uła—Kanał Berezyny—Berezyna 1. należałoby przygotować przede wszystkim do celów strategicznych, jako naturalną fosę ochronną przed wszelkimi niebezpieczeństwami, grożącymi nam od Wschodu.

Włodzimierz Nałęcz.

## JAK POWINNA WYGLĄDAĆ BANDERA POLSKA?

(Ankieta i przyczynek do dziejów bandery polskiej).

Słuszne jest, Szanowny Redaktorze, i bardzo aktualne, iż w pierwszym numerze pisma „Bandery Polskiej“ zajmiemy się sprawą, jak powinna wyglądać obecnie bandera polska? Sprawa bynajmniej nie jest jasną i zdecydowaną—panuje i tutaj chaos i rozbieżność które należy usunąć jak najprędzej. Życie nie czeka. Wisła ruszyła—nawigacja dziś—jutro się zacznie. Nasz departament dróg rzecznych, a wkrótce da Bóg, i morskich, puści swoje statki w ruch, a jednolitego typu bandery polskiej jeszcze nie ustalono, i—będziemy podnosić na maszt rozmaite

<sup>1)</sup> Dr. M. M. str. 18 i 19.

jej warjanty i odmiany. A wszak chodzi tu o emblemata państwowe, których dowolnie przedstawiać i zmieniać nie wolno! I cóż widzimy naokoło siebie? Toczy się długa dyskusja nad jednostką monetarną—jeden proponuje „Lecha“ drugi „Polona“ trzeci broni staropolskiej złotówki. A z orłem naszym państwowym? Pomimo nawet dyskusji sprawa nie załatwiona. Każdy wydawca kalendarzy lub pocztówek wydaje takiego orła do jakiego ma więcej gustu—ten trzyma za orłem Piastów—tamten za orłem Jagiellonów—ale to wszystko coraz gorzej rysowane—tak że czasem „risum teneate amici“, nasz piękny orzeł wygląda jak indyk obszczypany. Niechże nie powtórzy się to z naszą banderą okrętową. Otwieramy niniejszym ankietę w tej sprawie. Wysłuchamy głosów naszych historyków i rzeczoznawców, przedstawiamy niżej nasze wnioski, zgodzimy się na jedno i jeżeli kwestję wyczerpiemy zupełnie, w tem będzie siła moralno-egzekutywna i cel nasz osiągniemy...

Zabieram więc głos w tej sprawie. Kwestja ustalenia typu bandery polskiej jest tem bardziej na czasie, iż jesteśmy w tej chwili w dziwnym położeniu. Polska prowadzi wojnę z Czechami obecnie, a jednocześnie widzimy Warszawę wystrojoną w ich barwy. Tak rzeczywiście, barwy, biała i czerwona to są barwy czeskie. Jak wiara chrześcijańska przysłała do nas z Czech (Dąbrówka) tak i barwy, biała i czerwona również ztamtań, prawda że z biegiem czasu te barwy stały się i naszymi. Ztąd wynik logiczny iż bandera polska powinna posiadać orła białego, który wprowadza różnicę... Jak że go umieścić? Ponieważ w banderze polskiej kolor biały jest na górze a czerwony w dole—orzeł zaś biały musi być na górze przy drzewcu. Pozostaje jedyne i zwykle rozwiązanie w tym wypadku. Na górze na białym pasie dodać należy prostokąt czerwony—jako tło dla orła białego. A wtedy bandera nasza powinna mieć taki wygląd: Rys. № 1.



Rys. № 1.



Rys. № 2.

Zwróćmy się teraz do historii—tej mistrzyni życia. Z historyków naszych najcenniejsze wskazówki zostawił nam o daw-

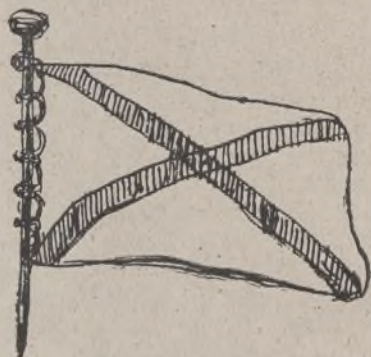
nej marynarce polskiej i jej banderach, znakomity nasz historyk Bartoszewicz. Znajdujemy u niego opis jasny i dokładny dawnych bander polskich. Było ich dwie: 1) bandera królewska—na polu czerwonym z niebieskim odcieniem, ręka z mieczem. Mieniała się materja czerwona z odcieniem niebieskim, oczywiście, była jedwabną. Wygląd mieć tej bandery królewskiej był taki: Rys. № 2.

2) Bandera handlowa — tło czerwone, na nim orzeł biały. Trzeba przyznać bardzo ładna: Rys. № 3.

Nareszcie jest jeszcze typ bandery dawnej polskiej rzadki o którym przyznaje ta, mało mam wiadomości. Wygląd tej bandery taki: krzyż ukośny czerwony przez pola białe a więc: Rys. № 4.



Rys. № 3.



Rys. № 4.

A teraz wyciągamy konkluzje: bandera królewska—ręka z mieczem, miała swoje specjalne zastosowanie w marynarce dawnej naszej, była banderą bojową, banderą statków wojennych. Dla naszych drednaughtów, o ile będą nam potrzebne, mamy już banderę gotową, która tam znajdzie swoje zastosowanie.

Jeżeli pominiemy typ rzadszy, z krzyżem ukośnym czerwonym, pozostaje do przyjęcia albo nasza historyczna handlowa bandera t. j. na polu czerwonym orzeł biały, albo dwupasowa białoczerwona, z koniecznym dodatkiem orła białego.

Biorąc pod uwagę, iż pierwsza bandera—orzeł biały na polu czerwonym jest banderą historyczną naszą, po zatem wygląd ma bardzo ładny i wyróżniający ją od innych, jasnym jest że wszystko przemawia za przyjęciem tej właśnie—jako bandery statków handlowych. Należało by wnieść dwie małe, a słuszne poprawki primo techniczne, żeby być w zgodzie z historją, typ orła na tej banderze, trzeba by było ustalić z czasów najszcześniejszych lat dziejów naszej dawnej marynarki jak wiadomo polskiej, a takimś latami były lata 1626—1628 i secundo. sposób umocowania materji do drzewka trzeba przyjąć ulepszony—współczesny nie na kółkach jak dawniej, a z wszytym sznurkiem, podciągany przez drugi, związujący na razie banderę w węzeł i po dojściu do wierzchołka masztu za pociągnięciem węzeł odrazu puszcza i bandera dumnie się rozwija.

I tenże historyk Bartoszewicz pisze dalej: „Andrzej Borszkowski podpułkownik którego zginął w r. 1812 pod Krasnem widział w Tulonie w końcu XVIII w. trzy nasze bandery starodawne: królewską, narodową i handlową“.

Zważywszy, iż w tym że czasie wyszła pierwsza—prawdziwa encyklopedia francuska, która, w rozdziale marynarki, podaje wizerunki tych bander, mamy wszelkie dane przypuszczać, iż te podobizny były wzorowane na owych właśnie banderach autentycznych. Tym sposobem mamy dokument do odtworzenia naszej dawnej bandery polskiej.

Niechże więc po dawnemu srebrzysty orzeł nasz na tle czerwonym, znowu dumnie powiewa na masztach naszych statków.

Franciszek Bąkowski (Warszawa).

## POMORZE POLSKIE.

Żyjemy niewątpliwie z przededniu ukoronowania dzieła zjednoczenia Polski przez przyłączenie do niej ujścia Wisły i własnego wybrzeża morskiego.

W chwili takiej winniśmy powiedzieć sobie szczerze i bez ogródek, że naturalnym, a dla obcych może jedynie bezspornym tytułem „swobodnego dostępu do morza“ dla Polski jest niestety tylko wązki stosunkowo pas ludności polskiej, który, ciągnąc się przeważnie wzdłuż lewego brzegu dolnej Wisły, łączy z morzem główną naszą bryłę etniczną.

Ważkość i przetkanie obcym żywiołem tego wąskiego dziś pasa, to wynik logiczny całego dotychczasowego przebiegu dziejów naszych, a przede wszystkim skutek *skrzyżowania się* pod kątem prostym dwóch *dążeń: polskiego /u północy*, celem oparcia się o Bałtyk i *niemieckiego ku wschodowi wzdłuż jego wybrzeża*, celem opanowania całej południowej części tego morza.

W epoce krystalizowania się państwa polskiego za pierwszych Piastów polskość, jako szczepek pomorski, silnie zrośnięta jest z wybrzeżem morskiem pomiędzy dolną Odrą, a dolną Wisłą, ale państwo polskie, już wówczas oparte o trzy punkty (Poznań, Kraków i Środek Wisły późniejsza Warszawa), odgradzają od morza: na północ od Wielkopolski niezwykle bagnista nizina Noteci, pokryta nieprzebytymi lasami, na północ zaś od Mazowsza wał obcego i dzikiego szczepek pruskiego, zajmującego niemal cały obszar między dolną Wisłą a Niemnem.

Parcie młodego, pełnego sił żywotnych państwa pierwszych Piastów złamało po raz pierwszy jedną z tych przegród notecką, za Bolesława Chrobrego, na krótko jednakże Bolesław Krzywousty dokonywa trwałego przyłączenia do Polski Pomorza, które nawet w okresie rozdrobnienia dzielnicowego stanowi jej część integralną. Dopiero pod koniec tego okresu odpada od Polski na stałe Pomorze zachodnie, czasowo zaś Pomorze gdańskie, za-

garnięte przez Krzyżaków, którzy odcinają Polskę od morza, by jednak ostatecznie uleść jej w w. XV i zwrócić to Pomorze, zachowując przy sobie tylko wschodnią część państwa, późniejsze Prusy książęce.

W okresie rządów krzyżackich zachodzi na obszarze dzisiejszych Prus wschodnich ważny proces: pierwotna ludność tego obszaru ulega w znacznym stopniu wytepieniu; na jej miejsce wkracza od północy kolonizacja niemiecka, od południa zaś polska z Mazowsza; kraj ulega na północy zniemczeniu, na południu zaś spolonizowaniu (Mazurzy pruscy, Warmiacy). Żywiół polski w Prusach książęcych (po sekularyzacji zakonu) szybko się rozwija i rozradza, sięgając około r. 1600 niemal po Wystruc i Gąbin. Później z przyczyn, które tu pomijamy, granica polsko-niemiecka silnie przesuwa się ku południowi na linię Gołdap-Rastembork.

Okres, następujący bezpośrednio po pierwszym rozbiorze, przynosi na zachodzie zmianę wysoce dla nas niepomyślną. Nizina noteczka, podmokła, słabo zaludniona ulega osuszeniu i skolonizowaniu przez przybyszów niemieckich, którzy potem wzdłuż kanału Bydgoskiego i Wisły posuwają się aż poza Toruń.

Ogólny bilans walki naszej niemal dziewięciowiekowej o wybrzeże Bałtyku przedstawia się niekorzystnie. Do plusów jego możemy zaliczyć fakt organicznego zespolenia Pomorza gdańskiego z Polską już od XII-go wieku, oraz przesunięcie terytorjum mazurskiego na północ ku morzu na długości przeszło 200 klm., a szerokości przeszło 60 klm.; poważne minusy natomiast stanowią: zniemczenie niemal zupełne Pomorza zachodniego (odsunięcie od Odry), wytworzenie przegrody etnograficznej między Poznańskiem a Prusami zachodnimi na nizinie noteckiej, zaludnionej przeważnie przez Niemców, a wreszcie powstanie szerokiego pasa czysto niemieckiego, odgradzającego nas od morza pomiędzy ujściem Wisły i Niemna.

W zmaganiu się żywiołu polskiego z niemieckim na obszarze między dolną Odrą i Niemnem ujawnia się, jak to już wyżej zaznaczyliśmy, parcie pierwszego na północ, drugiego zaś na wschód; kierunki te krzyżują się.

Ta *poprzeczność kierunków ekspansji polskiej i niemieckiej* zasługuje na szczególną uwagę. I w istocie swej bowiem i w wynikach różni się ona od walki czołowej, jaką prowadzimy z sąsiadami w Królestwie, na Śląsku górnym, w Cieszyńskiem, t. j. wogóle na rubieży zachodniej. Straty te, acz dotkliwe, mają charakter miejscowy i do pewnego stopnia w ciągu stulecia kompensowały się nabytkami na wschodzie, powodując w ostatecznym wyniku pewne przesunięcie polskości w tym kierunku. *Straty na Pomorze godzą w najżywotniejsze interesy całości*, odcinając ją od wyjścia ku najbliższemu nam morzu lub osłabiając oparcie o nie.

Toteż całkowicie oceniając i rozumiejąc surową powagę zasadniczej kolizji interesów polskich i niemieckich, musimy stwierdzić, że, jeżeli jest możliwy jakiś kompromis na zachodzie,

dopuszczalna dyskusja nad jakimś dawno zniemczonym strzępem tego lub innego powiatu na średnim Ślązku, lub nawet w Księstwie, to w *odniesieniu do Pomorza gdańskiego obowiązuje nas bezwzględnie nakaz żądania restitutio ad integrum* z wcieleniem pozatem do Polski tych obszarów (Mazowsze pruskie, część prowincji pomorskiej), które zapewniają nam organiczny związek terytorjalny z wybrzeżem i przez to trwałe niem władanie poręczają. Żądanie to dyktuje nam wzgląd na najżywotniejsze interesy całości narodu i stawiać je musielibyśmy nawet w tym razie, gdybyśmy na obszarach, w mowie będących, stanowili tylko drobną część ogółu ludności. A jest nas tam przecież około 40% nawet podług danych urzędowych.

Nie przestraszajmy się tej liczby, świadczącej bądźco bądź o naszej mniejszości—dzisiaj—na obszarze rozpatrywanym.

Przedewszystkiem: powyższy stosunek procentowy ludności polskiej wyprowadza się ze statystyki urzędowej, zawierającej fałszywe lub błędne na naszą niekorzyść. Już przegląd statystyki dziatwy szkolnej świadczyłby o tem, że w is'ocie około połowa ludności na danym obszarze do narodowości polskiej się zalicza.

Daleko ciekawsze światło rzuca jednak na tę sprawę rozpatrzenie dynamiki ludności polskiej w Prusach zachodnich. Ponieważ przy rozpatrywaniu ruchu ludności chodzi nam o porównanie liczb, a nie o ich wartości bezwzględne, przeto w tabelce poniższej przytaczamy liczby statystyki urzędowej bez poprawek.

Zmiany procentu stosunku ludności polskiej do ogółu ludności w Prusach zachodnich w ciągu w. XIX—XX przedstawiają się, jak niżej <sup>1)</sup>:

rok	1831	1852	1861	1867	1880	1890	1900	1910
Reg. gdańska	24.1	28.6	24.7	26.6	26.7	28.4	28.0	28.2
„ kwidzyńska	34.2	39.0	37.5	36.5	37.9	39.7	40.9	41.1

Z tabelki powyższej stwierdzamy osłabienie polskości w okresie około 1860, a następnie powolne, lecz stałe jej wzmaganie się; tempo przyrostu jednakże słabnie około r. 1900 i później.

Zjawisko to jeszcze wypuklej występuje przy rozpatrywaniu ruchu ludności polskiej w bardzo wielu oddzielnych powiatach. Krzywe tego ruchu wykazują naogół opadanie w okresie między r. 1831 a 1861, stałe zaś podnoszenie się od końca tego okresu do 1900 r.

Nader skrupulatne obliczenia W. Wakara <sup>2)</sup> wykazały w Prusach zachodnich w okresie między r. 1890—1910 przyrost procentowy ludności polskiej w 18 tu powiatach, spadek zaś tylko w 5 ciu.

Stoimy więc przed niezaprzeczoną faktą acz powolnego, lecz dość stałego polonizowania się tego obszaru i to w okresie

<sup>1)</sup> Podług: D. Czyńskiego „Zarys etnogr. stat. ludn. polskiej“ r. 1909 i „Gemeindelexicon for die Reg. bez. Danzig „Marienwerder“ r. 1912.

<sup>2)</sup> W. Wakar „Rozwój terytorjalny narodowości polskiej“ t. I r. 1918.

dla polskości jaknajnieprzyjaźniejszym, *mimo sztucznych przeszkód politycznych*. Wyjaśnić ten fakt można przedewszystkiem przez większą rozrodczość ludności polskiej niż niemieckiej; przyrost bowiem naturalny pierwszej jest o 2—3‰ wyższy niż drugiej. Nie możemy jednak przytem zapominać o zmniejszaniu liczebnym żywiołu polskiego przez silną emigrację, która wyrzuca corocznie znaczną ilość ludności polskiej z wyjątkowo niekorzystnych warunków politycznych i ekonomicznych w Prusach zachodnich na zewnątrz. Na szczęście dzisiaj część tej emigracji kieruje się do prowincji sąsiednich. Na zachodzie więc do prowincji pomorskiej (Pomeranja), której powiaty nadgraniczne (łęborski, bytowski i słupski) wykazują również powolny przyrost ludności polskiej,—na wschodzie zaś do południowych powiatów Prus wschodnich.

Wewnętrzna prężność ludności polskiej uwidoczniają jeszcze inne dane, dotyczące ruchu własności ziemskiej i ludności miejskiej.

Mimo praw wyjątkowych (komisja kolonizacyjna, ustawa parcelacyjna, prawo pierwokupu, a wreszcie ustawa o wywłaszczeniu) przeszło w okresie od r. 1896—1911 z rąk niemieckich w polskie 121.661 hektarów ziemi, odwrotnie zaś tylko 78.163 hektarów; zysk więc po stronie polskiej w ciągu tego piętnastolecia wynosi 43.478 ha w samych Prusach zachodnich <sup>1)</sup>.

Równoległe z tem szły nabytki ziemi przez Polaków w prowincji pomorskiej (w okresie od r. 1906—1911 zysk po stronie polskiej wynosił tu 1789 ha) i Prusach wschodnich (głównie na Mazurach), gdzie do roku 1899 nie było wcale średniej własności ziemskiej polskiej; w roku zaś 1900 posiadali tam Polacy (nie licząc miejscowej ludności mazurskiej) 1.415 ha, w r. 1905 — 4.712 ha; w roku 1911—18.400 ha, a w lecie r. 1912—29.194 hektary <sup>2)</sup>. Proces ten zakupywania ziemi przez Polaków w Prusach wschodnich rozwijał się i po roku 1912, a nawet w *okresie wojennym*. Dzisiaj powiaty niborski i szczyścieński liczą po kilkunastu, inne powiaty mazurskie przynajmniej po kilku większych właścicieli ziemskich Polaków.

Te pocieszające fakty nie mogą jednakże zasłaniać nam niezaprzeczonego równoczesnego wypierania polskości z ziemi w wielu odwiecznie polskich okolicach. Ogólnie wiadomo, że powstanie lub rozwój naszego stanu średniego w Księstwie zawdzięczamy do pewnego stopnia ludności polskiej, wypartej z ziemi i jej kapitałom. Dość ogólnie znany jest fakt polszczenia się skutkiem tego niektórych miast większych, że przytoczymy Poznań, w którym z 30% w roku 1831 procent ludności polskiej podniósł się do 60% w dacie obecnej, lub Toruń, gdzie w krótkim okresie od roku 1900—1910 przybyło Polaków 6% (przesunięcie stosunku procentowego z 26% do 32%). Mało znane

<sup>1)</sup> J. Bazek „Historja polityki narodowościowej rządu pruskiego wobec Polaków. 1912 r.

<sup>2)</sup> Carl. v. Widdern „Polnische Eroberungszüge im heut. Deutschland“ 1913 r.

są jednak liczby, odnoszące się do drobnych miasteczek zachodnio-pruskich, których pełno w tej prowincji. Niezmiernie ciekawy jest proces bezwzględnego kurczenia się miasteczek niemieckich a wzrostu polskich. Tek np., kiedy w okresie między między rokiem 1905 — 1910 ubyło niemieckiemu Białoborowi (Baldenburg) 2% ogółu ludności <sup>1)</sup>, Lędykowi (Landeck) 5%, Tucznu (Tütz) 8%, a Stopanowu (Schloppe) 9%, to równocześnie polski Pelplin wzrósł o 13%, Skurcz o 15%, a Czersk o 16% i t.d.

Stosunek procentowy Polaków do ogółu ludności przesunął się od roku 1880—1910 w Lubowie z 54.3% na 65.3%, w Gołubiu od r. 1890—1910 z 60.3% na 64.4%, w Liebarku (Lautenburg) od r. 1871—1910 z 48% na 60.5% i t. d.

Miarą wzrastania liczebności i siły materialnej żywiołu polskiego w Prusach zachodnich są zmiany stanu posiadania, zachodzące w miastach tej prowincji, z których kilka jako przykład przytaczamy:

W Gniewie (Mewe) w r. 1890 było domów i parcel w rękach niemieckich 167, polskich 123, w r. 1912 zaś niemieckich 123, polskich 167 <sup>2)</sup>.—W Lubawie do r. 1899 na 18 radnych miasta było 14 Niemców, a 4 Polaków, obecnie zaś jest tam 10 Polaków i 8 Niemców, z nich jeden zupełnie zależny od polskiej większości. — W Kościerzynie (Berent) stosunek niemieckich i polskich rzemieślników odwrócił się na naszą korzyść; w r. 1913 wybrano tam pierwszych dwóch radnych Polaków.

Prężność wewnętrzna ludności polskiej na naszym Pomorzu było zatem dość silna, by nawet w czasach upośledzenia i praw wyjątkowych skutecznie stawiać czoło naciskowi rządu pruskiego i społeczeństwa niemieckiego. Przy równouprawnieniu obydwu żywiołów miejscowych, przy usunięciu sztucznych przegród w rozwoju ludności polskiej zdobędzie ona szybko nowe placówki i Pomorze nasze stanie się krajem o wyraźnej większości polskiej.

Taki przebieg procesu narodowościowego na tym obszarze zapowiada jeszcze jedna okoliczność, a mianowicie obecna rzadkość zaludnienia zarówno Pomorza gdańskiego, jak i Mazowsza pruskiego w porównaniu z innymi ziemiami polskimi. Kiedy w r. 1910 w Królestwie Polskiem na 1 km. kw. przypadało 99 mieszkańców, w W. Ks. Poznańskiem 72,4 mieszk., w Galicji 102 mieszk., to w Prusach zachodnich było ich tylko 67, w regencji olsztyńskiej zaś (Mazowsze pruskie) 45,2 na km. Nawet dzisiaj po wojennem wyludnieniu kraju gęstość zaludnienia jego części środkowej i południowej jest o 30—60% wyższa, niż Prus zachodnich i Mazowsza pruskiego.

Według dość zgodnego zdania ekonomistów niemieckich słabe uprzemysłowienie wschodnich prowincji państwa pruskiego należy przypisać w znacznym stopniu brakowi robotnika, który chętnie emigruje na zachód. W połączeniu z Polską niewątpli-

<sup>1)</sup> W liczbach zaokrąglonych.

<sup>2)</sup> C. v. Widdern. „Poinische Eroberungszüge“.



wie rozwiną się w wysokim stopniu niektóre gałęzie przemysłu, jak budowa okrętów, statków i maszyn, już na Pomorza gdańskim istniejące. Równoległe z parcelacją istniejących tam dużych majątków ziemskich ściągać one będą w tamte strony znaczne zastępy ludności ze środkowych i południowych, gęściej zaludnionych obszarów Polski. W ten sposób wewnętrzna imigracja żywołu polskiego drogą naturalnej ewolucji niewątpliwie przyczyni się znakomicie do przywrócenia naszym kresom północno-zachodnim ich właściwego narodowego oblicza.

---

## PRZEGLĄD GOSPODARCZY.

---

Jan Lewiński.

### INSTYTUT ŻEGLUGI I GOSPODARSTWA WSZECHSWIATOWEGO W KILONJI.

Poszczególne państwa przestały być samodzielnie jednostkami ekonomicznymi, są one dziś jedynie częściami wszechświatowego systemu gospodarczego. Dlatego, aby zrozumieć zjawiska ekonomiczne nie wystarczy dziś, obserwowanie ich wśród określonych granic geograficznych. Oko ekonomisty musi objąć szerszy kompleks faktów i myśl jego ogarnąć świat cały. Tak samo jak meteorolog tylko wtedy zrozumie dynamikę klimatów, o ile ma do swej dyspozycji dane ze wszystkich obserwatorów rozrzuconych po kuli ziemskiej, i badacz ekonomiczny może tylko na podstawie danych zaczerpniętych ze statystyk obydwóch półkul orjentować się wśród zawiłych zjawisk gospodarczych.

Rzeczy te nie są nowymi i już od dawna biblioteki, specjalnie w Anglii, starały się zebrać wszystko, co świat na polu księgarskim wyprodukował. Niemieckie biblioteki były przez długi czas bardzo pod tym względem zacofane i dopiero w ostatnich latach odczuto silniej konieczność wypełnienia tych luk.

W Kilonji założony został specjalny instytut, który postawił sobie za zadanie studjowanie zjawisk gospodarstwa światowego (Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft). Powstał on w założonym oddziale wszechświatowym seminarjum ekonomicznego przy uniwersytecie kilońskim. W roku 1913 otrzymał on dzisiejszą swą formę. Podlega on kontroli ministra oświaty, państwo jednak daje mu jedynie atrybucję instytucji rządowej i minimalną zapomogę roczną 9.400 marek. Prawie cały dzisiejszy budżet wynoszący pół miliona marek rocznie pochodzi ze składek członków stowarzyszenia dla popierania instytutu. W roku 1913 towarzystwo to liczyło 96 członków, podczas wojny liczba wzrosła do 5.000.

Nader prędko rozwinęła się biblioteka instytutu, która liczy obecnie kilkadziesiąt tysięcy tomów. Prawie wszystkie ważniejsze publikacje ekonomiczne, które wyszły w Niemczech i za granicą podczas wojny są tam reprezentowane i zdaje się, że pod tym względem żadna biblioteka niemiecka z Instytutem współzawodniczyć nie może.

W roku 1918 Instytut otrzymał 761 zagranicznych pism i 639 niemieckich. W bibliotece znajdują się prawie kompletne zbiory wszystkich ważniejszych dzienników i tygodników rosyjskich, które wyszły podczas wojny. Znaleźć tam możemy roczniki Torgowo-promyslennoj gazety, Wjestnika finansow, Nowogo Ekonomisty, i t. d. i t. d. Dopiero po wybuchu rewolucji bolszewickiej prasa rosyjska przestała nadchodzić.

Najciekawszym działem Instytutu jest archiwum, które powstało w roku 1914 i nader starannie i systematycznie jest prowadzone. Wszystkie ważniejsze pisma są abonowane w dwóch lub trzech egzemplarzach. Dla każdego kraju jest lektor, który zakreśla wiadomości mające jakiegokolwiek ekonomiczne znaczenie. W innym oddziale wiadomości te są wycinane i naklejane i później segregowane według tematów i krajów. O ile chodzi więc o specjalny jakiś artykuł jak cukier mamy w archiwum teki zawierające ogólne wiadomości o jego produkcji, warunkach zbytu, cenach, handlu zewnętrznym, organizacjach producentów i t. d. Po za tym te same rubryki znajdujemy dla każdego poszczególnego kraju: Archiwum Instytutu składa się z około miliona wycinków i zdaje mi się, że niema wogóle innej instytucji, w której z taką łatwością można śledzić za zmianami ekonomicznymi, jakie zaszły w skulturze świata podczas wojny. Archiwum to jest najbardziej cennym urządzeniem Instytutu, na nim opiera się prawie cała jego działalność.

Służy ono przede wszystkim dla celów informacyjnych. Tak zwany Nothsichterabteilung Instytutu otrzymuje liczne zapytania dotyczące likwidacji firm niemieckich w krajach nieprzyjacielskich, zmian ekonomicznych, jakie zaszły zagranicą, jak np. polityki celnej, zakładania nowych przedsiębiorstw, odkrycia kopalni i t. d. Archiwum jest tak zorganizowane, że z łatwością odpowiedni materiał znaleźć można.

Asystenci i współpracownicy Instytutu posilkują się zbiorami archiwum przy pisaniu większych prac. Wyszedł ich cały szereg w zbiorach Instytutu, które można podzielić na następujące grupy:

1) Weltwirtschaftliches Archiv organ instytutu wychodzi obecnie co 6 tygodni. Zawiera on artykuły wstępne poświęcone teorii i praktyce życia ekonomicznego, miscelanea, obszerny dział sprawozdań o nowych publikacjach ekonomicznych, jakie zaszły w gospodarstwie światowym.

2) Probleme der Weltwirtschaft zawierają monografie. Wyszło ich dotąd 28. Dla nas specjalne znaczenie ma zeszyt 19 o rynkach zbytu węgla szląskiego.

3) Kriegswirtschaftliche Rentunsuchungen. Serja ta składa się z 15 zeszytów poświęconych następującym problematom:

Wpływ wojny na londyński rynek pieniężny, panamerykańska konferencja finansowa, rozwój handlu zewnętrznego Stanów Zjednoczonych podczas wojny, wpływ wojny na zamorski handel Anglii, międzynarodowy brak tonażu i t. d. i t. d.

4) Der Wirtschaftskrieg. Wyszły dotąd cztery tomy w których pierwsza część poświęcona jest metodom walki Anglii, Japonii, Rosji i Francji z handlem niemieckim, druga rozwojowi ekonomicznemu tych krajów podczas wojny.

5) Weltwirtschaftliche Nachrichten wychodzące raz na tydzień zawierają wyciągi w prasy całego świata o ważnych wydarzeniach ekonomicznych.

Poziom tych wszystkich prac nie jest zbyt wysoki. Brak w nich zgłębienia problematów, są one po największej części kompilacją z wycinków z gazet i nie odpowiadają tym wymaganiom jakie względem instytucji uniwersyteckiej stawiać zwykliśmy.

Zaslugi instytutu na polu badań teoretycznych są bardzo nieznaczne, i w świecie naukowym nie cieszy się on wielkim uznaniem. O ile jednak chodzi o zagadnienia czysto praktyczne, to przyznać trzeba, że oddał on dzięki świetnej swej organizacji jako centrala informacyjna wielkie usługi.

Dla wszystkich tych, którzy będą chcieli poinformować się o zmianach zaszłych podczas wojny w strukturze ekonomicznej świata biblioteka i archiwum instytutu będą nader cennymi źródłami.

A. de Luhe (Warszawa).

### Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia pracowników na polu rozwoju żeglugi „BANDERA POLSKA“.

Stowarzyszenie „Bandera Polska“, jako pierwsza i dotychczas jedyna w Polsce organizacja społeczno-zawodowa, mająca na celu rozwój żeglugi ojczystej, jak śródziemnej, tak morskiej, powstało z inicjatywy grona marynarzy i techników specjalistów zawodów pokrewnych w Warszawie, w początku października 1918 roku.

Członkowie założyciele, pojmując wielkie znaczenie dla Kraju żeglugi rzecznej i morskiej, nakreślili w statucie następujące prace, jako cel istnienia Stowarzyszenia:

- 1) Oświetlenie, z punktu widzenia żeglugi, zadań regulacji rzek, budowy sztucznych dróg wodnych, portów i dojazdów,
- 2) opracowanie organizacji administracji żeglugi i portów,
- 3) opracowanie typów statków, najbardziej odpowiednich dla rzek Polski, mechanizmów, doków i urządzeń portowych,
- 4) szkolnictwo zawodowe, szerzenie oświaty i wiedzy fachowej wśród pracowników żeglugi,
- 5) opracowanie organizacji obsługi statków i portów,

- 6) ustalenie i opracowanie terminologii,
- 7) opracowanie statystycznych danych o ruchu ładunkowym i osobowym w żegludze wewnętrznej i zewnętrznej,
- 8) popularyzacja idei żeglugi i sportu wodnego w szerokich warstwach społeczeństwa.

Stowarzyszenie powstało w przełomowej chwili, gdy potęga państw środkowoeuropejskich była jawnie zachwiana, a przede dla Kraju w pierwszym rządzie ważnym było objęcie władzy i obsadzenie placówek ludźmi fachowymi. W tym celu Stowarzyszenie „Bandera Polska“, po pierwszych swych organizacyjnych zebraniach i po opracowaniu ustawy, przystąpiło do opracowania memoriału w sprawie przejęcia żeglugi od władz okupacyjnych. Memoriał ten aprobowany 18 października 1918 r. przez walne zebranie, był przez delegację złożony 24.X na ręce p. Ministra Przemysłu i Handlu, ponieważ przy Ministerstwie tym była Sekcja Żeglugi. Jednocześnie Stowarzyszenie przesłało spis swych członków, którzy byłiby najbardziej odpowiedni dla objęcia żeglugi.

Z takim samym memoriałem Stowarzyszenie zwróciło się równocześnie do p. Wice-Ministra Wojny.

Nie zwlekając, Stowarzyszenie „Bandera Polska“ przystąpiło do opracowania organizacji urzędu dla spraw wodnych, któryby obejmował całą gospodarkę wodną Państwa Polskiego. Prace prezesa Stowarzyszenia kontr-admirała Kazimierza Porębskiego, inżyniera Jerzego Decyusza, panów: Maliszewskiego, Krzyckiego i Piotrowskiego, specjalnie powołana komisja w składzie inżynierów morskich pp. Żejma, Garnuszewskiego i de Luhe, połączyła w całość, obejmującą zarząd żegluga i drogami wodnymi.

W krótkim czasie po ustąpieniu okupantów, większość, z nielicznego wtedy grona członków Stowarzyszenia „Bandera Polska“, była powołana przez władze Polskie do objęcia placówek państwowych w Zarządzie Żeglugi Polskiej.

25 listopada 1918 r. Stowarzyszenie otrzymało zaproszenie do przyjęcia udziału w pracach Komisji rzeczoznawców, powołanej przez Radę Ministrów, dla opracowania projektu organizacji zarządu dróg wodnych w Polsce, obejmujących dziedziny: administracyjną, wojskową, techniczną i trakcyjną. Walne zebranie wydelegowało do Komisji tej inżyniera morskiego A. de Luhe. Oprócz inż. A. de Luhe, jako delegata Stowarzyszenia „Bandera Polska“ w Komisji Rzeczoznawców uczestniczyli następujący członkowie, zaproszeni przez prezesa Komisji p. Edmunda Krzyżanowskiego, lub назначeni przez Prezesa Rady Ministrów: prezes Stowarzyszenia admirał Porębski, pp. inżynier Œwikiel, inż. Puciata, inż. Ingarden, inż. Wenda, inż. Decyusz, inż. Białopiotrowicz, inż. Garnuszewski, inż. Rychter, pułkownik Nowotny i p. Maliszewski.

Komisja ta opracowała projekt organizacji Ministerstwa do Spraw Wodnych Państwa Polskiego, obejmujących całokształt gospodarki wodnej jak śródlądowej, tak i morskiej. Na posie-

dzeniu Stowarzyszenia d. 4 marca 1919 r. delegat inż. A. de Luhe przedstawił projekt organizacji Ministerstwa do Spraw Wodnych zebranych członkom Stowarzyszenia, którzy jednomyślnie postanowili przesłać ten projekt do Komisji Wodnej Sejmu Ustawodawczego uzudełniając go listem, popierającym projekt, wprowadzenie którego w życie zabezpieczy prawidłowy rozwój żeglugi i dróg wodnych w Polsce.

Mając na celu szerzenie oświaty i wiedzy fachowej wśród pracowników żeglugi, Stowarzyszenie „Bandera Polska“ wyłoniło z grona członków komisję szkolną, w składzie pp.: Maliszewskiego, Sokołowskiego, Rychtera i Szpakowskiego. Komisja ta opracowała ustawę, typ i program szkoły nawigacyjnej rzecznej, trzyletniej, na podstawie projektu p. Maliszewskiego, lecz mając na uwadze to, że szkoła nawigacyjna nie może być otwarta natychmiast, Stowarzyszenie zaprojektowało utworzenie kursów tymczasowych, trzymiesięcznych, dla załóg statkowych, z programem skróconym, przesłuchanie których dałoby doraźną korzyść. Jednocześnie z otwarciem takich kursów, Stowarzyszenie zaprojektowało utworzenie rządowej Komisji Kwalifikacyjnej, któraby poddała ocenie dokumenty i świadectwa posiadane przez załogi statków na rzekach Polski; zdecydowałaby, czy wiadomości fachowe załóg, pełniących teraz obowiązki, odpowiadają wymaganiom technicznym, jakie muszą być stawiane w interesie Państwa, bezpieczeństwa publicznego i sprawności żeglugi; przedstawiłaby spis personelu statkowego, dla którego przesłuchanie wykładów na skróconym kursie Komisja uważa obowiązkowe; opracowałaby formy świadectw na prawo wykonywania funkcji na statkach parowych; przyczem Stowarzyszenie uznało, że odnośne władze powinny przestrzegać, by na przyszłość wykonywanie fachowych obowiązków na statkach, bez posiadania odpowiednich świadectw było niedopuszczalnym.

Wszystkie te dezyderaty Stowarzyszenie przesało wraz z programami szkoły i kursów do p. Szefa Sekcji Dróg Wodnych przy Ministerstwie Komunikacji, 24 grudnia 1918 r.

Oprócz tego na wniosek p. Maciocha, Stowarzyszenie zwróciło się do odnośnych władz z projektem utworzenia szkółki w porcie zimowym w Warszawie dla dzieci szyprów, która też była otwarta na berlinie i funkcjonowała całą zimę, szerząc oświatę wśród dzieci.

29 lutego r. b. Stowarzyszenie otrzymało zaproszenie od Dyrekcji Polskiej Żeglugi Państwowej przy Sekcji Eksploatacji Dróg Wodnych do udziału w pracach Komisji Kwalifikacyjnej. Walne zebranie delegowało p. inżyniera morskiego generała Borowskiego.

26 lutego r. b. Inspekcja Polskiej Żeglugi państwowej zaprosiła Stowarzyszenie do przyjęcia udziału w pracach Komisji dla rozpatrzenia projektów tymczasowych przepisów żeglugi na drogach wodnych Państwa Polskiego.

28 lutego Inspekcja P. Ż. P. przystąpiła do przyjęcia zaproszenia dla „Bandery Polskiej“ na udział w komisji dla opracowania prawa

o żegludze i spławie na rzekach Państwa Polskiego. Walne zebranie delegowało d. Piotrowskiego.

Mając na celu pracę nad podniesieniem żeglugi ojczystej we wszystkich kierunkach wskazanych potrzebami Kraju, Stowarzyszenie „Bandera Polska“ uważało za swój obowiązek poruszyć sprawę wydawania koncesji na żeglugę. Stowarzyszenie uważa, że koncesje mogą być wydawane tylko takim towarzystwom, przeważna ilość akcji którego znajduje się w posiadaniu polskich obywateli, personel którego jak biurowy, tak tymbar-dziej okrętowy jest przeważnie polski, bo tylko w takim razie na statkach tych może powiewać flaga Narodowa Polska.

W myśl tych zasad Stowarzyszenie przesłało przez swych delegatów pp. Porębskiego, Krzyżanowskiego, Wojtkiewicza i Borowskiego list do p. Ministra Przemysłu i Handlu 17-go lutego 1919 roku.

W odpowiedzi na ten list p. Minister zaznaczył, że dotychczas nie udzielono żadnej koncesji na przedsiębiorstwo żeglugi morskiej i rzecznej.

Oprócz tego p. Minister zwrócił się z prośbą do Stowarzyszenia „Bandera Polska“ o zarejestrowanie sił fachowych morskich w b. zaborze rosyjskim i śpieszne przesłanie takowego do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Stowarzyszenie przystąpiło do uzupełnienia posiadanego dotychczas rejestru fachowców morskich.

Na posiedzeniu swem 11 lutego, Stowarzyszenie doszło do wniosku, że kupowanie tonażu morskiego starego, proponowanego przez zagraniczne firmy jest dla Polski nietylko niewskazane, lecz nawet może narazić Państwo na straty.

Stojąc na straży interesów rozwoju żeglugi Ojczystej jak rzecznej, tak morskiej i posiadając siły fachowe, Stowarzyszenie postanowiło zabierać głos, oraz poruszać takowe w odpowiednich Ministerstwach, by swą fachową wiedzą być pomocnym przy decydowaniu wielu spraw, dotyczących się żeglugi i dróg wodnych.

Zważywszy, iż społeczeństwo Polskie, bardzo mało jest poinformowane o sprawach żeglugi morskiej i rzecznej, Stowarzyszenie postanowiło spopularyzować ideę żeglugi przez wydawanie specjalnego pisma i urządzenie szeregu odczytów.

Szereg posiedzeń Stowarzyszenia był poświęcony tym sprawom. Zarząd i kooptowani członkowie utworzyli Komisję Redakcyjną. Kierownictwo akcji odczytowej poruczono Dr. L. W. Biegeleisenowi.

Ta Komisja opracowała program odczytów, ich techniczną stronę i zaprosiła do udziału pp.: Ingardena, Borowskiego, Porębskiego, Krzyżanowskiego, Hofmoki, Müllera, Grabowskiego, Nałęcza, Fiedorowicza, Kulwiecia, Chodkiewicza, Jezierskiego, Pączewskiego, Rożańskiego, Wojtkiewicza, Decyusza, Żukowskiego, Bąkowskiego, Karwackiego, de Luhe i innych.

Stowarzyszenie dzięki p. profesorowi Konopczyńskiemu, szefowi sekcji propagandy Towarzystwa „Żegluga Polska“ w Krakowie, nawiązało ściślejszy kontakt z tym T-wem, które przy-

rzekło swoją pomoc we wspólnej pracy na polu rozwoju żeglugi.

Na posiedzeniu 11 marca r. b. Stowarzyszenie „Bandera Polska“, dzięki prezesowi Koła Pomorsko-Kaszubskiego inż. Bąkowskiemu, nawiązało kontakt z Kołem dla wspólnej pracy nad odzyskaniem Gdańska i wybrzeża morskiego.

Na posiedzeniu 18 marca Stowarzyszenie „Bandera Polska“ uzupełniło swe wiadomości o stanie żeglugi na dolnej Wiśle, urządzeń portowych rzecznych w Gdańsku, warsztatów portowych i stosunkach w Gdańsku dzięki p. inżynierowi Łęgowskiemu, członkowi Naczelnej Rady Ludowej w Poznaniu, który treściwie i obszernie oświetlił te sprawy w swym pracowitym referacie.

Stowarzyszenie „Bandera Polska“ liczy obecnie 100 członków. Walne zebrania w braku własnego lokalu odbywają się w Stowarzyszeniu Techników (Czackiego 3) dzięki uprzejmości Zarządu tego ostatniego.

Do 24 marca r. b. odbyło się 28 posiedzeń.

Członkami założycielami Stowarzyszenia są: Pp. Tadeusz Maliszewski, Kazimierz Piotrowski, Kazimierz Porębski, Jan Jacyna, Tadeusz Rychter, Władysław Macioch, Stanisław Łychowski, Witold Panasiewicz, Edmund Krzyżanowski, Stanisław Gołębiowski, Władysław Jarochoński, Aleksander Tumiłowicz, Leon Ziarek, Aleksander de Luhe, Jerzy Decyusz, Stanisław Sokółowski, Wacław Zejma, Antoni Garnuszewski, Michał Borowski, Stanisław Cwikiel, Tadeusz Wenda, Witold Hubert, Bogumił Nowotny, Kazimierz Puciata, Ludgard Krzycki.

---

## K R O N I K A.

---

### ZAGADNIENIE TONAŻU.

Zarówno w prasie, jak i na konferencjach gospodarczych niejednokrotnie wskazywano, iż jedną z największych formalności dostarczania poszczególnym krajom surowców, półfabrykatów, artykułów spożywczych i wyrobów gotowych, jest brak tonażu, który jest wynikiem akcji łodzi podwodnych oraz zapotrzebowania armji. Wojna morska, prowadzona przez Niemców za pomocą łodzi podwodnych, zniszczyła około czteremastu milionów tonn tonażu handlowego, zmniejszając ilość tonażu światowego przeszło o 6½ mil. tonn brutto. Jednocześnie wojna spowodowała doniosłe zmiany w ustosunkowaniu tonażu poszczególnych krajów. Dzisiaj W. Brytania, pomimo mroźszej pracy na polu budowy okrętów, posiada zdolność konkurencyjną osłabioną o 3¼ mil. tonn brutto. Sytuację, jaką wytworzyła wojna, wykorzystwały St. Zjednoczone i powiększyły swój tonaż przeszło o 2 razy, zaś flota handlowa Japonji powiększyła się o 1/3. Sam fakt wybudowania tych okrętów nie stanowi jednak głównej groźby dla W. Brytanji. Jest nią raczej ta okoliczność, iż w tych krajach powstały potężne warsztaty budowy okrętów, których produkcja w dalszym ciągu będzie się powiększała, wytwarzając konkurencję nie tylko żegludze angielskiej, lecz także jej przemysłowi budowy okrętów. Straty Niemiec i Austro-Węgier dochodzą do połowy ich floty handlowej. Przed wojną W. Brytania posiadała prawie połowę tonażu

wszeczeńswiatowego i przewyższała w tej dziedzinie wszystkie inne państwa. Tonaż jej przeszedł 4 razy przewyższał tonaż Niemiec i przeszedł 11-krotnie tonaż St.-Zjedn. Nadto flota angielska obsługiwała niemal połowę handlu międzynarodowego. Takie stanowisko międzynarodowego przewoźnika oczywiście, nietylko przyniosło W. Brytanji znaczne zyski, ale pojawiająca się wszędzie flaga czerwona potęgowała po za ten prestiż Anglii i torowała drogę jej towarom wzmacniając w ten sposób siły Imperium Brytyjskiego.

Wojna spowodowała tutaj zmiany zasadnicze. Anglja straciła 47,3% całej swej floty handlowej, a w chwili obecnej stanęła wobec dwóch poważnych i nowych konkurentów: z jednej strony St.-Zjednoczonych, z drugiej Japonji.

Przed pięciu laty Ameryka posiadała zaledwie 1.700.000 tonn własnych okrętów i nie miała wielkich zakładów budowy okrętów. Obecnie St.-Zjedn. posiadają już 5.200.000 tonn a przemysł budowy okrętów przybrał tak wielkie rozmiary, że na Styczeń 1921 r. Ameryka spodziewa się mieć już 17 mil. tonn własnych okrętów. W tym samym czasie Japonja będzie prawdopodobnie posiadała dwa razy tyle okrętów, co przed wojną, czyli 3.300.000 tonn. Mimo olbrzymich strat, poniesionych w czasie wojny, Anglja spodziewa się, iż w jakie dwa lata liczba tonn jej floty nietylko dosięgnie liczby przedwojennej, ale ją nawet nieco przekroczy, osiągając na wiosnę r. 1921 liczby 20 milionów tonn.

Mając na względzie, iż siła brytyjskiego tonnażu polegała nie na wielkich okrętach i liniach okrętowych, lecz na małych i licznych okrętach „włóczęgach“ (tramp steamer, vagabond), dzięki którym zawsze można było znaleźć tak zwany wolny tonaż i które gotowe były jechać tam, gdzie zachodziła potrzeba, W. Brytanja stara się przedewszystkiem odbudować statki wyżej wspomnianego gatunku. Należy oczekiwać, iż w przyszłości między przemysłem budowy okrętów St.-Zjednoczonych i Anglii wywiąże się zacięta walka.

Tonnaż morski w tysiącach tonn brutto.

	W.-Brytanja i Kolonje	St.-Zjedn.	Japonja	Niemcy	Inne kraje
Lipiec 1914	18.500	1.700	1.750	7.500	12.250
Paździer. 1918	14.750	5.200	2.300	4.000	8.900
	-3.750	+3.500	+550	-3.500	-3.350

O ile rozwój tonnażu St.-Z. będzie dalej tak postępował, to można spodziewać, iż za lat kilkanaście osiągnie on przewagę nad tonażem W. Brytanji. Amerykański Shipping-Board zdaje sobie jednak znakomicie sprawę z tego, iż zakłady brytyjskie w tymże czasie nie będą próżnowały. W ciągu najbliższych lat zachodzi zatem obawa nadprodukcji tonnażu handlowego. Ponieważ zaś, dzięki swoim rozległym posiadłościom zamorskim i dzięki wyrobionym stosunkom utrwalonej opinji wśród świata handlowego, W. Brytanja posiada większe szanse utrzymania pozyskanego oddawna zaufania, przeto zachodzi prawdopodobieństwo, iż nadprodukcja okrętów będzie nasamprzód odczuta przez St.-Zjednoczone.

K.

## ORGANIZACJA SEKCJI DRÓG WODNYCH.

21 listopada 1918 r. ukazało się w Monitorze rozporządzenie Naczelnika Państwa nakazujące: 1) utworzenie specjalnej sekcji Dróg Wodnych przy Ministerstwie Komunikacji, 2) powołanie przez szefa tej sekcji Komisji rzeczoznawców do organizacji sekcji w ciągu dwóch tygodni, 3) niezwłoczne uruchomienie dróg wodnych.



Szefem sekcji został mianowany inż. Edmund Krzyżanowski.

W wykonaniu powyższego rozporządzenia, szef sekcji Dróg Wodnych utworzył natychmiast organizację, zdolną do niezwłocznego uruchomienia dróg wodnych, a jednocześnie powołał Komisję rzeczoznawców.

Komisja ta złożona ze znacznej ilości osób, reprezentujących różne ministerja, oraz z rzeczoznawców, po kilku posiedzeniach uznała za stosowne, wyłonić ściślejszą podkomisję złożoną z ośmiu osób pp. Ówikła, Pucjaty, Wendego, Turczynowicza, Trylińskiego, Porębskiego, Decjusza i Ingardena. Przewodniczącym tej podkomisji został inż. Ingarden. Podkomisja ta, na posiedzeniu z 28 go lutego, postanowiła prace swoje, jak również prace całej Komisji, przekazać Komisji Sejmowej. Myślą przewodnią tak Komisji, jak i Podkomisji, było żądanie uchwalenia specjalnego Ministerjum do Spraw Żeglugi rzecznej i morskiej. To samo żądanie utworzenia specjalnego Ministerjum postawiło towarzystwo „Bandera Polska“, na posiedzeniu z dn. 4 marca. Oto protokół tego posiedzenia. Przytaczamy go in extenso, gdyż z reasumowane są tu motywy, które uprzednio znajdujemy w protokołach Komisji i Podkomisji.

„Stowarzyszenie pracowników na polu rozwoju Żeglugi Polskiej „Bandera Polska“ na posiedzeniu swym dnia 4 marca, rozpatrzywszy projekt Komisji międzyministerjalnej o sprawach gospodarki wodnej Państwa Polskiego, doszło do następujących wniosków, które ma zaszczyt przedstawić Komisji Wodnej Wysokiego Sejmu Ustawodawczego.

1. Zgadając się w zupełności z wnioskami i projektem Komisji „Bandera Polska“ popiera projekt utworzenia samodzielnego „Centralnego Urzędu Państwowego“, któryby ześrodkowywał wszystkie sprawy techniczne, ekonomiczne i transportowe gospodarki wodnej, rzecznej i morskiej. Żegluga rzeczna była bardzo zaniedbaną w Polsce, później w zaborze rosyjskim nie uczyniono dla jej udoskonalenia, a budowa kanałów nie zrobiła żadnych postępów. Żegluga morska nie istniała wcale przez ostatnie stulecia. Obecnie z chwilą objęcia własnego wybrzeża morskiego, staje przed nami zadanie stworzenia jej na nowo. Niewielkie zaczątki polskiej marynarki, musimy rozwinąć znacznie, aby stworzyć flotę handlową, odpowiadającą zmienionym wymaganiom polityczno handlowym. Żegluga morska znajduje się w ścisłym związku z żeglugą rzeczna. Wobec tego niezbędną jest jednolita władza kompetentnego urzędu państwowego, któryby miał za jedyne swoje zadanie troskę, poparcie i postawienie na należyty stopniu rozwoju tak ważnych zadań gospodarczych Państwa Polskiego. Kompetencji tego urzędu podlegałyby żegluga, regulacja rzek, budowa portów, kanałów, doków, stacji wyładunkowych i t. d., oraz ich uzgodnienie z wymaganiami handlu.

2. Dzisiejsze rozrzucenie agend gospodarki wodnej po różnych ministerstwach stwarza niepewność kompetencji, szkodliwą dla normalnego toku spraw, stwarza chaos i wzajemnie krzyżujące się zarządzenia. Nieliczna garstka fachowców, rozproszona po różnych biurach, pracuje mniej wydajnie, niż gdyby była zaśrodkowana w jednym urzędzie.

3. Jednolitość zarządu sprawami wodnymi, przyczyni się do bardziej ekonomicznego wyzyskania rozporządzalnych sił i do zmniejszenia wydatków skarbu polskiego.

4. Przyłączenie poszczególnych agend gospodarki wodnej do jednego z istniejących ministerstw uważa Bandera Polska za niepożądane, ponieważ ministerstwa zajęte swoim zakresem działalności, jak doświadczenie wykazało, nie mają dość czasu poświęcić sprawom wodnym tyle uwagi, ile te na to zasługują.

II. Nie wdając się w szczegółowe rozważania organizacji proponowanej przez Komisję, Bandera Polska zaznacza, że w organizacji okręgów Sekcji techniczno-budowlanej winny być należycie uwzględnione historyczne granice Państwa Polskiego.

III. Bandera Polska zwraca uwagę, że w projekcie organizacji zamąło jest uwzględniona ekonomiczna strona gospodarki wodnej, mająca pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju ziem polskich. Zagadnieniom ekonomicznym winna być poświęcona specjalna sekcja. Statystyka ruchu handlowego na wodach, przeróżne zagadnienia taryfowe, handlowe, dokładna znajomość stosunków w tej mierze na Żachodzie, zebranie materiałów faktycznych i t. d. i t. d., tak ważne dzisiaj zagadnienie zużycia sił wodnych dla taniego produkowania siły elektrycznej, następnie obrona wód polskich przed zachłannością zarówno ze strony cudzoziemskiego kapitału prywatnego, jak i przed zachłannością obcych państw, któreby zapragnęły z wód polskich uczynić drogę tranzytową dla swoich potrzeb—wszystko to wymaga sumiennych badań i winno być przedmiotem specjalnej sekcji.

IV. W sekcji techniczno-budowlanej winna być uwzględniona sprawa wyzyskania sił wodnych, jako wielkie bogactwo kraju.

V. Nie przesądzając ostatecznych uchwał Sejmu w sprawie upaństwowienia żeglugi, towarzystwo „Bandera Polska“ jest zdania, że chwilowe utrzymanie przymusowego zarządu żeglugi jest konieczne, a to choćby z tego względu, że powód, który wywołał to zarządzenie, wojna, jeszcze nie został całkowicie usunięty. Po za tem państwo wogóle winno być regulatorem w sprawach żeglugi, udzielając opieki przedsiębiorcom z punktu widzenia ogólnych interesów pożądanym, a hamując przedsięwzięcia niepożądane“.

Wreszcie na posiedzeniu Rady Ministrów z dn. 22 marca r. b. zastanawiano się również nad sprawą utworzenia specjalnego ministerjum do spraw żeglugi.

Praktyczna działalność Sekcji nie mogła czekać na decyzje Komisji, które właściwie dotąd nie zostały powzięte, gdyż szef Sekcji uważał za najważniejsze swoje zadanie spełnienie 3-go punktu rozporządzenia z dn. 21 listopada 1918 r., a mianowicie „niezwłoczne uruchomienie dróg wodnych“. To też Sekcja rozpoczęła swoją działalność z chwilą jej utworzenia. Wykorzystała ostatnie dni żeglugi, rozlokowała po zimowiskach i warsztatach tabor statków, obsadziła ważniejsze punkty przez prowizoryczne urzędy portowe, zorganizowała i puściła w ruch warsztaty mechaniczne do reperacji starych statków i budowy nowych.

W trakcie swojego istnienia Sekcja, na mocy uchwały Rady Ministrów z dn. 8 lutego 1919 r. za № 172, została przeniesiona z Ministerstwa Komunikacji do Ministerstwa Robót Publicznych. To ostat-

nie Ministerstwo składa się z ośmiu sekcji, wśród których dwie tworzą łącznie Sekcję Dróg Wodnych, a mianowicie Sekcja Budowy Dróg Wodnych (szef. p. Róžański), obejmująca dział techniczny, oraz Sekcja Eksploatacji Dróg Wodnych (szef. p. Krzyżanowski), ogarniająca dział żeglugi i handlowo-gospodarczy.

## WYKŁADY O ŻEGLUDZE W POLSCE.

Staraniem Towarzystwa „Bandera Polska“, został zorganizowany cykl wykładów o żegludze w Polsce.

Wykład inauguracyjny odbył się 22 marca przy wypełnionej sali Techników.

Pierwszy przemówił Prezes Stowarzyszenia Kontr-Admirał Kazimierz Porębski, podnosząc znaczenie żeglugi i wskazując na cele Stowarzyszenia Bandera, następnie dr. Władysław Biegeleisen skreślił pokrótce historję żeglugi w trzech zaborach Polski, wskazywał na postulaty na przyszłość i imieniem Komisji redakcyjno wykładowej przedstawił plan i cele wykładów o żegludze polskiej i drogach wodnych.

Następnie wygłosił wykład Inżynier Roman Ingarden, który zaznajomił słuchaczy z istotą zagadnienia dróg wodnych i ich wielkiem znaczeniem dla gospodarczego rozwoju ziem polskich.

Zasłużony nestor naszych techników wodnych, inżynier Ingarden, w świetnie wygłoszonym wykładzie dał pogląd na najważniejsze projekty dróg wodnych, łączących morze Bałtyckie z morzem Czarnem, specjalnie zajął się Wisłą, jako najważniejszą drogą wodną w Polsce i zakończył uwagami na temat niezwykle ciekawy umiędzynarodowienia, stojąc na stanowisku, że przed umiędzynarodowieniem Wisły musimy się jaknajbardziej stanowczo zastrzedz ze względów narodowych i gospodarczych.

Dalszy program wykładów, podzielony na trzy działy, przedstawia się jak następuje:

### I.

#### „MARYNARKA WOJENNA I ŻEGLUGA POLSKA“

Kontr-Admirał Kazimierz Porębski.

Zadanie państwowości polskiej w przededniu uzyskania dostępu do morza.

Gdańsk i jego znaczenie jako portu wojennego.

Inżynier morski Borowski.

Marynarka wojenna.

Pułkownik B. Müller.

Telegraf iskrowy.

Inżynier morski Antoni Garnuszewski.

Nowoczesny pancernik i jego budowa.

Inżynier Aleksander de Luhe.

Obrona polskiego wybrzeża.

Inżynier Granowski.

Urządzenie brzegowe morskie.

Włodzimierz Nałęcz.

Jak powinna wyglądać Bandera polska.

## II.

### DZIAŁ EKONOMICZNO-HANDLOWY.

**Profesor Fiedorowicz.**

Ekonomiczne znaczenie Gdańska.

**Dr. Leon Władysław Biegeleisen.**

Znaczenie żeglugi i dróg wodnych dla gospodarczego rozwoju ziem polskich.

**Szet Sekcji Expl. Dróg Wodnych przy Ministerstwie Robót Publ.**

**Edmund Krzyżanowski.**

Znaczenie żeglugi dla handlu.

**Ludomir Kulwieć.**

Wody polskie ze stanowiska geograficznego i geologicznego.

**Radca Bronisław Chodkiewicz.**

Polityka taryfowa kolei i dróg wodnych.

**Dr. Zygmund Hofmökł.**

Wisła aktualna.

**Profesor Jezierski.**

Znaczenie Wisły jako drogi wodnej.

**Leon Pączewski.**

Nowe prądy w zagranicznej polityce handlowej.

## III.

### DZIAŁ TECHNICZNY.

**Inżynier Rożański.**

I. O sposobach usławiania rzek. H. O drogach wodnych w Polsce.

**Inżynier Wojtkiewicz.**

I. Doraźna pomoc w żegludze. II. Spławność dróg wodnych.

**Inżynier Jerzy Decyusz.**

Rzeka dzika jako drogi wodne.

**Inżynier Roman Żukowski.**

Spadek Polski w postaci dróg wodnych po okupantach.

**Franciszek Bąkowski.**

Delta Wiślana i Zatoka Gdańska.

**Dr. Władysław Karwacki.**

Sanitarna służba okrętowa.

### WYDZIAŁ EKONOMICZNY.

Sekcja Eksploatacji Dróg Wodnych Min. R. P. zawiera kilka wydziałów: Ogólny z inż. Podlewskim na czele, Techniczny z inż. Decjuszem, Ekonomiczny na czele którego stoi Dr. L. Wł. Biegeleisen, oraz Finansowy z p. Chojnackim.

Wydział Ekonomiczny został podzielony na cztery działy:

1) Dział Statystyczno-Opisowy, który zajmuje się przygotowaniem dokładnej statystyki ruchu osobowego i towarowego przed wojną i podczas wojny na wodach polskich, posługując się w tej mierze działem archiwalnym z czasów rosyjskich i niemieckich. Materiał ten jest zbierany równocześnie z trzech dzielnic na całym obszarze ziem

polskich wraz z kresami i o ile możności jest traktowany porównawczo ze stosunkami u innych państw i narodów.

Dział Statystyczny obejmuje również zbieranie i użytkowanie bieżącego materiału statystycznego na wodach polskich.

2) Dział Archiwalno-Biblioteczny, który porządkuje i kataloguje bibliotekę, jak również użytkowuje dawne akta i dawne materiały rosyjskie i niemieckie.

3) Dział Naukowy, do którego należy a) naukowe opracowywania zebranych w tym celu materiałów własnych i obcych na temat ekonomicznego znaczenia dróg wodnych dla rolnictwa, przemysłu, w ich poszczególnych gałęziach, handlu i wogóle gospodarstwa narodowego. b) porozumiewanie się z istniejącymi towarzystwami (przemysłowców, CTR. i t. d.), korporacjami i t. d. w sprawie postulatów odnośnie do dróg wodnych, zdobywanie własnych materiałów drogą ankiety, kwestjonariuszy i t. d. c) przygotowanie szeregu wielkiej monografii o ekonomicznym znaczeniu dróg wodnych, memorjałów do władz i ciał ustawodawczych, do wewnętrznego użytku i t. d.

4) Dział Legislacyjny. (Materiały ekonomiczne dla ustaw w sprawach wodnych).

W bibliotecze noszącej ogólny tytuł „Prace Zarządu Żeglugi i Dróg Wodnych“, ukazała się praca naszego współpracownika inżyniera Michała Wojtkiewicza „O mechanicznym pogłębianiu Wisły“.

Dalsze monografie w druku.

## Do obrazu Włodzimierza Nałęcz: „Zwycięski atak floty polskiej na szwedzką d. 28 listopada 1626 r.“

W dziejach dawnej marynarki polskiej lata 1626 — 1628 były najszcześniejsze. Król Zygmunt III, dopełniając ugody z narodem co do floty, własnym kosztem w czasie wojny ze Szwecją dziewięć okrętów wojennych uzbroidł.

W d. 28 listopada 1627 r. nastąpiła pod Gdańskiem walna bitwa morska.

Na flotę Szwedzką, dowodzoną przez Hoenszilda, z jedenastu okrętów złożoną, uderza dziewięć polskich pod wodzą Cypelmana i zwycięża. Admirał Szwedzki poległ, wielu szwedów z rozpaczcy wysadziło się w powietrze, dwa ich okręty zabrano, a niedobitki schroniły się do Pilawy.

### Objaśnienie do okładki.

Okładka zewnętrzna skomponowana i ułożona przez Włodzimierza Nałęcz, przedstawia dwie nasze bandery historyczne, ułożone na krzyż.

Po lewej stronie widzimy tak zwaną „banderę królewską“ — pawiljon floty wojennej, budowanej przez królów naszych Zygmunta III i Władysława IV. Na polu czerwonym z odcieniem niebieskim — ręka z mieczem. Ręka biała, miecz niebieski, rękaw złoty.

Druga bandera na prawo tak zwana handlowa — orzeł biały w polu czerwonym.

Pod banderami widzimy latarnię morską na przylądku cyplu. Jest to latarnia morską w Ruzewie — ostatnim cyplu najdalej wysuniętym w morze na polskim brzegu. Przylądek dla nas historyczny. Tu lądowali Szwedzi podczas wojen z nami i ztąd rozlewali się po całej Polsce. I odwrotnie tu u nas Zygmunt Waza wsiadał na statek, jadąc na koronację do Sztokholmu. A towarzyszyła mu flota z pięciu okrętów — (Łabędź, „Wilk“ i inne). Pisz o tem Szelągowski w dziele swoim „Walka o Bałtyk“.

## S P I S R Z E C Z Y.

	str.
Od Wydawnictwa	
Marjan Wojtkiewicz — Czy można Wisłę natychmiast usplawić.	4
Edmund Krzyżanowski — Historia rozwoju dróg wodnych.	6
Leon Władysław Biegeleisen — Żegluga na Wiśle.	15
Roman Ingarden — Znaczenie ekonomiczne wybrzeża i portów własnych dla Polski.	20
Kazimierz Porębski — Niektóre warunki zdrowego rozwoju narodowej floty handlowej.	43
Jerzy Kurnatowski — Polska sieć wodna.	51
Włodzimierz Nałęcz — Jak powinna wyglądać bandera polska.	59
Franciszek Bąkowski — Pomorze polskie.	62

### PRZEGLĄD GOSPODARCZY;

Jan Lewiński — Instytut żeglugi w Kilonji.	67
Sprawozdanie ze stowarzyszenia „Bandera polska“.	69

### KRONIKA:

Żagadnienie tonażu. — Organizacja Sekcji Dróg Wodnych. — Wykłady o żegludze w Polsce. — Wydział Ekonomiczny. — Do obrazu Nałęcza. — Objaśnienia okładki.

#### WARUNKI PRENUMERATY:

Rocznie . . . . .	Mk. 40
Półrocznie . . . . .	„ 25
Kwartalnie . . . . .	„ 15

#### CENY OGŁOSZEŃ:

1 Strona . . . . .	Mk. 120
½ „ . . . . .	„ 70
¼ „ . . . . .	„ 40

Pojedynczy zeszyt 5 Marek.

Adres Redakcji Krucza 47<sup>a</sup>. Telefon Redaktora 3-10 woj.

Adres Administracji

J. Czernecki, Księgarnia, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 72<sup>n</sup>.

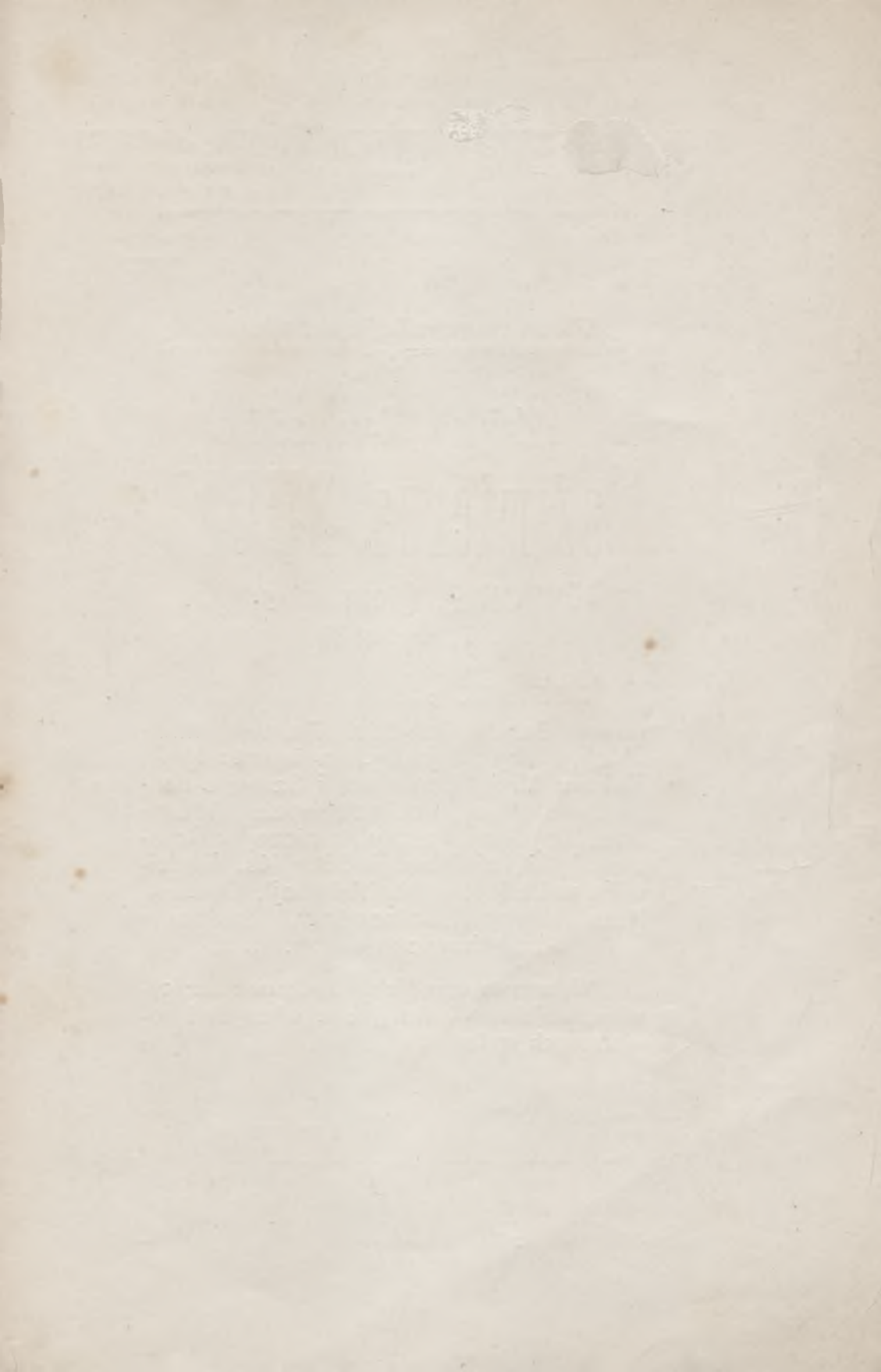
Kraków, Bracka 2.

Redaktor i kierownik działu ekon.: Dr. Leon Władysław BIEGELEISEN.

Kierownik działu technicznego: Inż. Marjan WOJTKIEWICZ.

Kierownik działu artystycznego: Włodzimierz NAŁĘCZ.





30 -

**Firma egzystuje od 1898 r.**

**Zakład Krawiecki**  
**Kazimierza SUDYK**

**WIDOK 9, (dom własny).**

**Telefon 116-33.**

**DOSTAWCA:**

Miast, Banku Państwa, Tramwai Miejskich, Milicji Miejskiej, Magistratu, Halli, Taboru Miejskiego, Kolei Szerokotorowych, Kolejek Podjazdowych, Telefonów Miejskich, Szkoły Rolniczej w Brzezinach, Administracji dóbr Ks. Radziwiłła w Uzdach (gub. Mińskiej), Ord. Hr. Krasieńskiego „Opinogóra“, Zakładów Starachowickich i t. d. i t. d.

**Wykonywa wszelkie roboty krawieckie: cywilne, wojskowe i liberyjne z własnych i powierzonych materiałów.**