

BANDERA POLSKA

CZASOPISMO POŚWIĘCONE
SPRAWOM ŻEGLUGI POLSKIEJ
ORGAN LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ

Komitet redakcyjny: Dr. Leon Władysław Biegeleisen,
Dr. Bronisław Chodkiewicz, Dr. Juljan Jurczyński,
inż. Stanisław Łęgowski, inż. Kazimierz Rodowicz

Treść zeszytu:

	str.
<i>Jerzy Zwierkowski</i> : Gdańsk jako port Polski	1
<i>Bronisław Chodkiewicz</i> : Droga wodna z Polski do Rumunji	5
<i>Zenon Piethkiewicz</i> : Komunikacje na ziemiach polskich	10
<i>Roman Ingarden</i> : Drogi wodne na kresach wschodnich Polski	19
<i>Gabrjel Chrzanowski</i> : Znaczenie floty handlowej	25
<i>Tadeusz Tillinger</i> : Port morski w Tczewie	28
<i>Leon Pączewski</i> : Odbudowa niemieckiej floty handlowej	34
Przegląd gospodarczy	37
Z działalności Ligi Żeglugi Polskiej — Kronika	50, 62
Od wydawnictwa	72

Redakcja i Administracja — Warszawa, Liga Żeglugi Polskiej,
Marszałkowska 63 :: Tel. 15—63

Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od 5½—6½ :: Tel. dom. 109—91

Prenumerata:

Kwartalnie	90 mk.
Cena niniejszego zeszytu podwójnego	60 „

Ceny ogłoszeń:

1 str.	1000 mk.
1/2 „	600 „
1/4 „	320 „
1/8 „	170 „
Strona ostatnia okładki	2000 „
Inne	1600 „



Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej

Linje okrętowe od Gdańska do portów
Europy i Ameryki

Kontragenci Rządu Polskiego dla
przewozów ładunków rządowych

Zarząd: NEW-YORK, 206 Broadway

Adres telegraficzny: Żegluga Newyork

Oddział w Gdańsku: Brotbänkengasse 36

Adres telegraficzny: Gdańsk Pancor

Przedstawiciele w Warszawie:

Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe

i Transportowe, Długa 25

BANDERA POLSKA

CZASOPISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM ŻEGLUGI POLSKIEJ
ORGAN LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ W WARSZAWIE.

Redakcja i Administracja : Warszawa, Marszałkowska 63. Tel. 15-63

Jerzy Zwierkowski, ppulk. Mar. Pol. (Warszawa).

GDAŃSK JAKO PORT POLSKI.

Wisła, tworząc wraz ze swymi dopływami główną polską arterję komunikacyjną, po której przewożone będą ze wszystkich zakątków kraju towary, przeznaczone na wywóz zagranicę, potrzebuje polskiego portu morskiego, związanego wspólnością interesów z krajem. W porcie tym możnaby składać i gromadzić produkty polskiego rolnictwa i przemysłu, a następnie ładować te towary na polskie okręty i odstawiać je bezpośrednio do miejsc właściwego przeznaczenia na podstawie polskich taryf przewozowych. Aby zyski handlu polskiego jaknajwięcej podnieść i uwolnić od niepożądanego obcej rywalizacji, powinniśmy nie wypuszczać ze swoich rąk zarobków przewozu morskiego, by tym sposobem zabezpieczyć się od grożącego zagranicznego wyzysku transportowego, gdyż inaczej nie wytrzymamy systematycznie zorganizowanej niemieckiej konkurencji. Ujście Wisły jest poza tem strategicznie zawładnięte przez port i fortyfikację morskie Gdańska, więc do samodzielnej Polski, potrzebującej koniecznie wolnego dostępu do morza, Gdańsk musi być bezwarunkowo wcielony. Polska tylko wtenczas będzie mogła prosperować i ekonomiczną samodzielność swoją utrzymać i wzmacniać, o ile będzie wyłącznie dla siebie posiadać Wisłę od środka aż do samego ujścia morskiego wraz z Gdańskiem. Wisła jest nerwem życiowego dobrobytu kraju, a Gdańsk kluczem do przyszłego rozwoju handlu polskiego, prowadzonego z całym światem. Przytem dążenie do połączenia powrotnego wszystkich ziem i wód, które dawniej należały do naszej ojczyzny, jest tradycją, tkwiącą nietylko w każdym sercu polskim, ale też uczuciem, które z pewnością znajdzie zrozumienie i echo u zwycięskich narodów koalicji.

Zresztą Gdańsk jest prastarą siedzibą słowiańską. Według podania polskiego, Wyszynim, wnuk Lecha, pokonawszy przy ujściu Wisły łupiących jego dziedzinę duńczyków, założył gród Duńsk, która to nazwa przetworzyła się z czasem na Gdańsk. Historia życia świętego Wojciecha w Kronice Kosmasa Praskiego podaje, że w GYDDANIZC, gdzie, po Wisłę płynąc, wylądował biskup w roku 997, udało mu się wielu pogan do chrześcijaństwa nawrócić, a z innych kronik ówczesnych dowiadujemy się, że w roku 1107 „castrium Gdańsk“ był wtedy już rezydencją słowiańskiego księcia Swantobera. Po nim panował Swantopłk I, następnie Subisław I, po nim książę Sambor, założyciel w roku 1178 sławnego Cysterskiego klasztoru Oliwskiego. Bolesław Krzywo-



usty, jakkolwiek nie odebrał znaczenia miejscowym książętom pomorskim, postawił się jednak w zwierzchniczym do nich stosunku, oraz powierzył opiekę religijną na zachodzie Pomorza arcybiskupowi gnieźnieńskiemu, na wschodzie zaś kujawskiemu. Dopiero po wprowadzeniu Zakonu Krzyżackiego do Prus za czasów Konrada Mazowieckiego przyszło pomiędzy starymi władcami tych ziem a nowymi przybyszami do krwawych walk, podczas których Gdańsk wpadł w ręce krzyżackie razem z panującym księciem pomorskim. Książę Mestwin II zawezwał na pomoc brandenburczyków, którym po wypędzeniu Krzyżaków w nagrodę Gdańsk na własność przyrzekł. Jakkolwiek przyrzeczenie to Mestwin odwołał i w 1295 roku Gdańsk wraz z całym Pomorzem Przemysławowi, księciu Poznańskiemu, oddał, brandenburczycy przecieź nie wyrzekli się roszczeń do tej ziemi, a skoro w parę lat potem linja panujących książąt pomorskich wygasła, przyszło do nowych zatargów o spadek pomiędzy Polską a Brandenburgią. Zakon Krzyżacki, niby pomagając polakom, ponownie zawładnął Gdańskiem i odkupił mniemane prawa od brandenburczyków, które to pretensje potrafił Traktatem Kaliskim (w 1343 roku) sobie zabezpieczyć na stałe. W ten sposób przez 111 lat Gdańsk zostawał pod panowaniem krzyżackim. Dopiero w roku 1454 stolica Pomorza wraz z innymi miastami sąsiednimi, nie mogąc już dłużej wytrzymać pod uciskiem Zakonu, zapewniwszy sobie pomoc Władysława Jagiellończyka, w krwawej 13-letniej wojnie, będącej kresem potęgi krzyżaków, uzyskała nareszcie wolność, Traktatem Toruńskim (1466 roku) ostatecznie przyznana.

Za czasów rządów Zakonu w Gdańsku były używane wszelkie środki, prowadzące do wykorzenienia żywiołu polskiego. Tak np. wspomina Korzon w swojej „Historji wieków średnich“, że kiedy dnia 4. sierpnia 1308 roku na św. Dominika był targ i odpust w Gdańsku i lud tysiącami jak zawsze zgromadził się, krzyżacy knechci wyróżnili około 10 000 bezbronnych mieszkańców.

Za panowania polskiego złote czasy nastały dla Gdańska. Kazimierz IV, Król Polski, zrozumiał znaczenie Gdańska dla państwa swego i chcąc miastu zapewnić dobrobyt, by w ten sposób utrwalić jego związek z Polską, obdarzył go swoim Privilegium Casimirianum. Aktem tym przyznał im prawo mianowania własnych urzędników i utrzymywania własnych sądów autonomicznych, otwierania i zamykania portu wislanego, bicia monety we własnej mennicy, pobierania cła morskiego od wszystkich przybywających i odpływających okrętów, utrzymywania własnych sił zbrojnych, jako też własnych okrętów, łowienia i kopania bursztynów, rybołówstwa, i zawierania układów handlowych. Wreszcie zwolnił miasto od wszelkich podatków królewskich. Wszystkie dochody, wpływające do kas miejskich, miały iść na korzyść miasta, portu i ich mieszkańców. Dla zabezpieczenia interesów Korony, mianowany został starosta czyli burgrabia, który przewodniczył w radzie miejskiej. Nawzajem Gdańsk utrzymywał w Warszawie własnego reprezentanta, tak zwanego sekretarza, który głosował na ogólnych sejmach i przy wyborach królewskich.

Ponieważ cały wywóz zboża i drzewa krajowego, jako też przywóz towaru zagranicznego dla braku innych dróg komunikacyjnych musiał

być prowadzony Wisłą, miasto pobierało wszystkie zyski przewozu i handlu bardzo na owe czasy znacznego, przez co gdańszczanie mieli olbrzymie dochody i rozwój handlowy miasta doszedł do zenitu pod panowaniem polskim. Już w początkach XVI wieku wywóz roczny polskiego zboża do Gdańska wynosił 10 000 łasztów (po 30 korcy), a liczba ta podniosła się do 128.790 łasztów za Władysława IV. Przez Polskę też Wschód torował sobie drogę zbytu do Gdańska i odwrotnie. Na rynkach Polski i Wschodu znajdowały zbyty towary przez kupców gdańskich z południa z Azji i z Ameryki sprowadzane. Gdyby nawet zysk był powodem polskiego patriotyzmu gdańszczan, czyż im to za winę pocztywać można? Już za czasów staro-rzymskich uznane było przysłowie: „Ibi patria, ubi bene.“ Poza tem wierność tego miasta dla Polski była niezachwiana nawet podczas najkrytyczniejszych przejść, i do końca państwowego bytu Polski nigdy nie wykazało ono separatystycznej dążności, pomimo wielkiej liczby zamieszkałych w nim kupców niemieckich i zakorzenionej wiary ewangelickiej. Można z tego wnioskować, że po ponownym przyłączeniu Gdańska do Polski chwilowy szowinizm niemiecki bardzo prędko pogodzi się z nowemi warunkami państwowemi, i miasto powróci do dawnego poczucia historycznej lojalności względem dobroczynnej matki swojej. Gdańsk polski znów ożywi się, rozwinie i zakwitnie pod skrzydłami Orła Białego, bo jest przecież jedynym portem wielkiego kontynentalnego Państwa, jedynym jego wylotem na świat daleki. Bez Gdańska nie byłoby życia dla Polski. Polska nie próbowała nigdy polszyć Gdańska i polskich praw mu narzucać. Gdańszczanie rządili się tak, jak chcieli — i dlatego byli ze zwierzchnictwa Rzeczypospolitej zadowoleni, i dlatego też pokochali tę Polskę tak dalece, iż stał się całkiem naturalny i możliwy polski patriotyzm Gdańska. W Polsce cudzoziemiec polszył się tylko wówczas, gdy pragnął i chciał, bo Stara Polska była dla Gdańska matką, a nie zanosi się zgola na to, żeby Nowa Polska, ta która się tworzy, miała dla niego być macochą.

Do dziś dnia Gdańsk zawdzięcza swe znaczenie Wiśle, otwierającej spichlerz Polski dla handlu. Handel Gdańska przez to utrzymywał się na dość wysokim poziomie, chociaż nie miał już tego znaczenia, co w przeszłości.

Właściwym portem Gdańska jest Nowy Port (Neufahrwasser), osloniony od burz i zamulenia tamą granitową na 800 metrów wybiegającą w morze, na końcu której wznosi się latarnia morska. Gdańsk jest odległy o 4—5 km od zatoki i leży nad ujściem połączonych rzek Motławy i Raduni do martwego ramienia Wisły. Około 50 mostów (Wenecja Północy) łączy pojedyncze wyspy miasta między sobą. Przez bagrowanie Motława jest pogłębiona do 4 ½ metra głębokości, tak że małe okręty morskie mogą dochodzić aż do środka miasta. W roku 1909 dopłynęły do portu gdańskiego 2434 okręty morskie, objętości 700.243 ton registr., a odpiłyły 2344 okręty, wywożące 613.478 ton towaru. Ruch wiślany w tym samym przeciągu czasu odbywał się w Gdańsku na 1267 statkach rzecznych, które przewiozły przeszło 300.000 ton zboża (głównie pszenicy), drzewa, cukru i t. d. Eksportowano przeważnie cukier, drzewo, zboże, mąkę i okowitę, a importowano

głównie śledzie, żelazo, węgiel, ryż, wino i naftę. Wartość towaru rocznie dowiezonego morzem obliczono na 108 milionów marek, a wywieziono za 114 milionów marek. Przemysł Gdańska obejmował głównie wyrób broni i amunicji, a poza tem pracują tam wielkie rządowe warsztaty okrętowe, także prywatne, odlewnie żelaza, fabryki maszyn, wagonów, młyny wodne i parowe, pracownie chemiczne, huta szklana, tartaki, fabryki spirytusu, octu, chemikalji, papieru, wódki gdańskiej, wyrobów tytoniowych, bursztynowych i t. p.

Z punktu widzenia militaryjnego Gdańsk był zaliczany jako forteca drugiego rzędu, lecz cóż znaczy dawna kwalifikacja przy teraźniejszych ogólnych przewrotach. Przed wojną Antwerpja była uważana za fortecę najnowocześniejszą, a jednak została zdobyta w najkrótszym przeciągu czasu, kiedy z drugiej strony prowizoryczne fortyfikacje okazały się nieraz nie do zdobycia. W każdym razie istniejące morskie forty w Wisłoujściu (Weichselmünde), w Nowym Porcie (Neufahrwasser) i w Brzeźnie (Brösen) tworzą groźne przeszkody na wypadek najazdu nieprzyjacielskich okrętów wojennych, a położenie istniejących granitowych tam umożliwia zupełnie zabezpieczenie Gdańska od zdradliwej działalności łodzi podwodnych. By mógł jednak bronić własnych brzegów i wód terytorjalnych od najeźdźców, nie szanujących międzynarodowych praw, by zabezpieczyć wypełnianie prerogatyw suwerenności państwowej, dalej dla badań i doświadczeń naukowych, dla pilnowania rybołówstwa, Polska będzie musiała niewątpliwie utrzymywać własną marynarkę wojenną w Gdańsku, do czego się port doskonale kwalifikuje. Chociaż często słyszeć można, że nie stać Polskę na wojenną marynarkę, nie mniej niema na całej kuli ziemskiej państwa samodzielnego z własnym wybrzeżem morskim, choćby to była nawet murzyńska republika Hajeńska, któreby nie utrzymywało własnej marynarki wojennej.

Już w roku 1568 Zygmunt August w czasie wojny w Inflantach, chcąc przeszkodzić Szwedom w dostawie kontrabandy wojennej przez morze, skoncentrował na Bałtyku swoje okręty pod dowództwem kapitała Sierpinka. Później znowu w roku 1637 Władysław IV postawił sobie za zdanie stworzenie floty polskiej na morzu Bałtyckiem. W tym celu ustanowił cło i polecił pobierać je od okrętów wchodzących i wychodzących z portu gdańskiego. Gdańszczanie, obawiając się o własne przywileje morskie, skłonili Danję i Brandenburgję do rozproszenia królewskich statków i do uprowadzenia ich z Gdańska do Danji. Po długich zatargach z Królem Gdańszczanie zamiast żadanego cła wpłacali do skarbu królewskiego 60.000 czerwonych złotych rocznie, a myśli utworzenia floty polskiej nie podjęto już więcej. Oczywiście dziś w czasach ogólnego naprężenia, by nie pozwolić w przyszłości utworzyć z morza Bałtyckiego „mare clausum“, Rzeczpospolita Polska musi nieustannie pilnować swych praw państwowych nie tylko na lądzie, ale również i na morzu. Jeżeli nieurodzajną Szwecję, Norwegję i Finlandję stać na własną marynarkę wojenną, to i Państwo Polskie stać będzie na to, by niezwłocznie rozwinąć swą flagę przed oczyma całego świata.

Dr. Bronisław Chodkiewicz (Warszawa).

DROGA WODNA Z POLSKI DO RUMUNJI.

Z chwilą, gdy wielki problemat wojenny zostanie już szczęśliwie rozwiązany, wyłnią się żywiolowo przytłumione dotąd problematy gospodarcze, a między tymi w pierwszym rzędzie komunikacyjne. Trzeba będzie na zmienionej karcie Europy nakreślić nowe drogi handlowe. Dla Polski, która dla swego handlu zewnętrznego, dopiero musi szukać właściwych kierunków i stwarzać najodpowiedniejsze drogi, kwestja ta ma podstawowe znaczenie. Już w innym referacie (*Dostęp do obcych mórz*) starałem się wykazać, że interes swobodnego handlu naszego wymaga niezbędnie, by oprócz dostępu do własnego wybrzeża morskiego przez własne terytorjum istniała jeszcze dla poszczególnych dzielnic Polski wolna a tania komunikacja do innych mórz w ogólności, a do morza Czarnego w szczególności. Do tego celu nadaje się jedynie droga wodna, gdyż tylko takim środkiem komunikacyjnym można pokonać olbrzymią odległość, bez nadmiernego obciążenia towarów kosztami transportu.

Projektowane, a nawet po części technicznie przestudjowane są 3 systemy połączeń Wisły, zatem Polski i jej portu morskiego Gdańska z morzem Czarnem a mianowicie:

1. Droga wodna Wisła-Dniepr.

Łączy Gdańsk z Chersoniem przez istniejący już kanał „Królewski”. Długość rzeczywista (bez uwzględnienia szluz) 2500 kilometrów, z tego na kanał i skanalizować się mające rzeki w obrębie państwa polskiego — przypada około 270 km.

2. Droga wodna Wisła-Odra-Dunaj.

Łączy Gdańsk z Suliną, przez kanał z Nadbrzezia do Bogumina i Wiednia, który miał być wybudowany na mocy austriackiej ustawy z roku 1901. Długość rzeczywista tej drogi wodnej wynosi 3200 km, z czego na kanał w ogólności przypada 620 km., a na kanał w obrębie państwa Polskiego 348 km.

3. Droga wodna Wisła-Dniestr.

Łączy Gdańsk z Akermanem, przez kanał z Nadbrzezia do Halicza, który miał być wybudowany na mocy wspomianej już ustawy. Długość rzeczywista 2160 km, w czem 297 km kanału wyłącznie na polskim terytorjum.

Poza temi 3-ma alternatywami istnieje jeszcze 4-ta, na którą — właśnie dla tego, że nie była dotąd przedmiotem badań i dyskusji — pozwalam sobie zwrócić uwagę kół fachowych. Jest nią:

Droga wodna Wisła-Prut.

Łączyłaby Gdańsk z Galacem, przez kanał między Sanem a Prutem. Jej długość wynosiłaby około 1660 km, z czego na kanał sztuczny w ogóln-

ności przypadłoby 600 km, a na jego odcinek w państwie Polskiem 350 km.

Nie przesądzając wyniku studjów technicznych, a więc wyłącznie tylko ze stanowiska komercyjnego, pożądaną by była dla sztucznego kanału Wisła-Prut następująca trasa:

Od Sanu pod Radymnem przez następujące miasta (lub w ich pobliżu): Przemyśl, Sambor, Drohobycz, Stryj, Kałusz, Halicz, Stanisławów, Otynja i Kołomyja. Pod Rus-Banilla przekraczałby kanał granicę polsko-rumuńską, a w dalszym ciągu biegłby równolegle z Prutem do Czerniowiec, następnie w kierunku południowo-wschodnim na Dorohoi, i wreszcie, tworząc cięciwę w łuku średniego biegu Prutu, łączyłby się z tą rzeką pod Ungheni. Od Ungheni zaczyna się już regularna żegluga parowa na Prucie.

Droga wodna Gdańsk-Galac składałaby się więc z następujących odcinków:

Wisła uregulowana od Gdańska do Sandomierza	650 km.
San skanalizowany od Sandomierza do Radymna	140 „
Kanał sztuczny od Radymna do granicy rumuńskiej	350 „
Kanał sztuczny od granicy rumuńskiej do Ungheni	250 „
Prut uregulowany od Ungheni do Galacu	270 „

Razem . . . 1660 km.

Jak już z porównania długości poszczególnych projektowanych dróg wodnych wynika, droga Wisła-Prut byłaby stanowczo najkrótszem połączeniem Polski i morza Bałtyckiego z morzem Czarnem. Obok doniosłego znaczenia dla handlu wewnętrznego (przechodziłaby przez środek państwa, tworząc w niem arterję komunikacyjną 1140 km długą) miałaby jeszcze pierwszorzędą i niezrównaną wartość dla polskiego handlu z Bałkanami i Lewantą, oraz dla obrotu towarowego, tranzytu jącego Polskę z Rumunji do państw zachodniej Europy i w odwrotnym kierunku.

Jednakże nie sama tylko komercyjna wartość drogi wodnej stanowi o jej przyszłości. Wszak mamy liczne przykłady, że drogi wodne, stworzone przez naturę dla międzynarodowego handlu, były przez szowinizm przybrzeżnych narodów — całe wieki dla tego handlu zamknięte.

Decydującą więc kwestją będzie, w czyjem posiadaniu znajdzie się ta lub inna droga wodna.

Otóż pod tym względem, żadna inna droga wodna wyżej wymienionych systemów nie daje takiej gwarancji pełnej i trwałej swobody dla żeglugi, jak właśnie droga Wisła-Prut, leżąca całkowicie i wyłącznie na terytorjum Polski i Rumunji. Oba te państwa, odrodzone równocześnie do nowego życia są na mocy tradycyjnej przyjaźni przebytego męczeństwa, wspólnej antygermańskiej orientacji, romańskiej kultury, a co najważniejsza ściśle związanych interesów politycznych — nie wątpliwie przeznaczone do zawarcia nierozzerwalnego sojuszu, który zapewni osiągnięcie tych wszystkich gospodarczych zdobyczy, jakie monumentalna budowa drogi wodnej będzie miała na celu.

Role, jaką w polskim handlu zewnętrznym może odegrać Galac i droga wodna prowadząca do tego portu — starałem się już przedstawić

w poprzednim referacie (Dostęp do obcych mórz). Wystarczy więc na tem miejscu wskazać treściwie na inne korzyści, któreby nam zapewniła droga wodna Wisła-Prut, a mianowicie: Przyspieszenie i ułatwienie rozwoju przemysłowego i handlowego dla całego szeregu miast w Małopolsce Wschodniej (kwestja także i ze stanowiska politycznego bardzo doniosła, gdyż wzmocniłoby się element polski, który się koncentruje przeważnie w miastach); znamienne obniżenie kosztów przewozu drzewa, właśnie w tych okolic kraju, gdzie znajdują się jeszcze niewytrzebione dzrewostany; obniżenie kosztów przewozu ropy i nafty z zagłębia Borysławskiego i soli potasowych z Kałusza; ułatwienie wywozu płodów rolniczych z Pokucia; możliwość połączenia kanału Wisła-Prut z Dniestrem pod Haliczem, wskutek czego w sferę atrakcyjną tego kanału wciągnęłoby się całe Podole i t. p.

Zbadajmy teraz, jakie ekonomiczne korzyści przedstawia projektowana droga wodna Wisła-Prut dla drugiego zainteresowanego państwa t. j. Rumunji. Do trafnego ocenienia sytuacji posłużą doświadczenia, poczynione przez Rumunją w czasach przedwojennych.

Rumunja, państwo wybitnie rolnicze, otoczone zewsząd krajami tego samego charakteru gospodarczego, musiała szukać zbytu na płody swego rolnictwa, leśnictwa i hodowli bydła na rynkach zachodniej i północno-zachodniej Europy. Tymczasem państwa centralne odcięły kompletnie dowóz produktów rumuńskich, bądź wysokimi cłami agrarnemi, bądź też brutalną szykaną zamykania granicy dla transportów rumuńskiego bydła (w rzekomo ze względów policyjno-weterynaryjnych). Nie pozostało więc Rumunji nic innego, jak tylko wywozić swe zboże, nasiona, drzewo i t. p. do Belgji, Francji, Anglji, Holandji i Szwajcarii. Lecz i tutaj trzeba się było naprzód przedostać przez kordon, już wprawdzie nie cłowy, ale niemniej groźny, kolejowo-taryfowy, którym państwa centralne odgradziły Rumunję od zachodnio-europejskich konsumentów. Taryfy kolejowe państw centralnych dla przewozu rumuńskich produktów były tak wysokie, że transport zboża lub drzewa z Rumunji do Roterdamu drogą wodną przez Dardanele-Gibraltar tańszy był jak np. transport kolejowy do Wiednia. To też handel wywozowy rumuński posługiwał się istotnie, o ile możności, drogą morską. Jednakże transport morski na odległość 6000 do 7000 km nie mógł także konwenjować tem bardziej, że na taką samą odległość i na te same rynki zbytu dowoziła Ameryka nadmiar swojej, o wiele tańszej produkcji. Wobec tego producenci rumuńscy ponosili niepowetowane straty. — Całkiem inne stosunki były miarodajne dla rumuńskiego importu. Korzystając z wymuszonych na Rumunji traktatów handlowych i przy pomocy niezwykle niskich własnych eksportowych taryf kolejowych, a wysokich taryf dla tranzytu do Rumunji — opanowały państwa centralne, prawie niepodzielnie, rumuńskie rynki zbytu, i zalewały ten kraj tandetnymi wyrobami najlichszej marki (t. zw. galizische und rumänische Exportware). W ten sposób była Rumunja przez długi szereg lat niemiłosiernie wyzyskiwana przez państwa centralne, które z nieublaganą konsekwencją dążyły do tego, by ją ekonomicznie zrujnować, a tem samem niezdołną uczynić do poważniejszych wysiłków militarnych.

Wymówniej od słów potwierdzą to cyfry:

Zewnętrzny handel Rumunii.

W milionach franków („Lei“) i w procentach udziałów poszczególnych państw.

Państwa eksportujące, względnie importujące	Przywóz w roku				Wywóz w roku			
	1909		1913		1909		1913	
	wartość w mil. fr.	% całego imp.	wartość mil. fr.	% całego imp.	wartość w mil. fr.	% całego eksp.	wartość w mil. fr.	% całego eksp.
Niemcy	124.7	33.9	237.9	40.3	26.5	5.7	52.4	7.8
Austro-Węgry	85.8	23.3	138.2	23.4	115.0	24.7	95.8	14.3
Państwa centralne razem	210.5	57.2	376.1	63.7	141.5	30.4	148.2	22.1
Belgia	11.6	3.2	16.4	2.8	121.3	26.1	182.0	27.1
Francja	23.6	6.4	34.1	5.8	27.5	5.9	63.5	9.5
Anglja	57.8	15.7	55.7	9.5	34.7	7.5	44.9	6.7
Państwa koalicji raz. .	93.0	25.3	106.2	18.1	183.5	39.5	290.4	43.3

Zanalizujemy to zestawienie: W przeciągu pięciolecia wzrosła wartość wywozu państw centralnych do Rumunii o 78.5%. Wartość takiego wywozu państw koalicji wzrosła tylko o 14%. Udział państw centralnych w pokryciu zapotrzebowania Rumunii podniósł się o 6.5% i był tak dominujący, że dla wszystkich innych państw całej kuli ziemskiej tylko $\frac{1}{3}$ część rynków zbytu rumuńskich stała jeszcze otworem. Udział zaś państw koalicji obniżył się o 7.2% i spadł na $\frac{1}{6}$ część całego rumuńskiego importu. W odwrotnym stosunku ukształtował się wywóz z Rumunii. Wartość Rumuńskich produktów, wywiezionych do państw centralnych wzrosła tylko o 5% a w stosunku do udziału w całym eksportowym handlu rumuńskim znalazła nawet o 8.3%. Natomiast wartość produktów importowanych przez państwa koalicji z Rumunii wzrosła o 58%, udział zaś ich w całym rumuńskim eksporcie podniósł się o 3.8%. Grupa zachodnia państw koalicji, będąc odbiorcą prawie połowy rumuńskiego eksportu, musiała się zadowolnić pokryciem $\frac{1}{6}$ części rumuńskiego importu.

Ciężka pięść germańska zawisła nad Rumunją, którą tylko jej naturalne bogactwa (zwłaszcza oleju skalnego) mogły jakiś czas uratować od ekonomicznego upadku. Upadek ten zbliżał się jednak powoli ale pewnie. Aktywne saldo bilansu handlowego rumuńskiego wynoszące 92,8 milj. franków w roku 1909 spadło na 4 milj. franków, w roku 1912 i tylko dzięki niezwykłym urodzajom oraz nadzwyczajnym wynikom kopalnictwa naftowego podniosło się na 77,5 milj. franków w 1913 roku. Poza to pozornym i chwilowym polepszeniem się bilansu handlowego mnożyły się objawy, zapowiadające nieodczynną katastrofę gospodarczą, jako to: upadek hodowli bydła, kompletna stagnacja w rolnictwie, obniżenie się produkcji leśnej, zanik przemysłu, nawet domowego (znikły zupełnie wsręciana i krosna, których nie brakło przedtem w żadnej chacie wieśniaczej), niesłychana drożyzna mieszkań po miastach i za-

trwający wzrost cen na przedmioty pierwszego zapotrzebowania, także środki żywności, co spowodowało między innymi zakaz wywozu ryb (jednego z głównych artykułów rumuńskiego eksportu) i t. p. Dopiero wojna światowa wyswobodziła Rumunię z jasyru państw centralnych. Z kataklizmu dziejowego, po pogromie ciemieżców — wyjdzie Rumunia osłabiona wprawdzie rabunkową gospodarką okupantów, jednakże terytorjalnie znacznie rozszerzona i politycznie wzmocniona. Nie już więcej nie stanie na przeszkodzie pomysłnemu gospodarczemu rozwojowi tego pięknego i bogatego kraju — prócz jego niekorzystnego geograficznego położenia w stosunku do tych obszarów, do których siłą faktów grawituje jego handel zewnętrzny. Handel ten będzie i musi ciążyć do przemysłowych krajów zachodniej i północno-zachodniej Europy, lecz odległość Rumunii od tych państw, tak drogą morską, jak i dotychczasową drogą lądową jest owym szkopułem, o który rozbić się mogą snadnie najjękniejsze zamiary. Szkopułów tego rodzaju nie da się usunąć żadną reformą taryf kolejowych, gdyż pominąwszy już nieprawdopodobieństwo skłonienia Węgrów, Czechów, Słowaków, austriackich i nieaustriackich Niemców, do wydatnego obniżenia taryf dla rumuńskiego tranzytu — już same własne koszty traktacji kolejowej będą tak wysokie, że konwenjujących stawek taryfowych nie można ani wymagać, ani się ich spodziewać.

Pozostaje więc jeden tylko środek — a mianowicie stworzenie nowej, śródziemnej drogi wodnej, łączącej Rumunię z państwami północnej i zachodniej Europy a prowadzącej bezpośrednio przez terytorjum państwa, związanego z Rumunią trwałym sojuszem politycznym i gospodarczym.

Taką drogą wodną byłby właśnie kanał Wisła-Prut. Jak żadna śródziemna droga wodna (z wyjątkiem kanałów morskich) tak i wyżej wymieniona nie może konkurować z czysto morskim, choćby wielokrotnie dłuższym transportem. Dlatego zaznacza się z góry i wyraźnie, że droga wodna Wisła-Prut nie ma wcale służyć dla tranzytu z morza do morza — ale dla eksportu i importu z wnętrza i do wnętrza Rumunii, z ewentualnym jednorazowym przeładowaniem w Gdańsku, tak samo jak służyłaby dla eksportu i importu via Galac okolicom Polski, które od Bałtyku zbyt są oddalone. To właśnie zadanie spełnić potrafi znakomicie, jak potwierdzają kalkulacje kosztów transportu.

Trudno wprawdzie przewidzieć, jak się ukształtują ostatecznie ceny transportu morskiego, rzecznego, kanałowego i kolejowego, ale bez obawy popelnienia znacznych omyłek, można przyjąć, że jeśli wzrosną ceny jedne i drugie — to mniej więcej równomiernie, a nawet żegluga śródziemna, której tabor mniej został zniszczony i łatwiej może być uzupełniony — będzie miała w tym kierunku pewien awans przed innymi środkami komunikacyjnymi.

(D. c. n.)

Zenon Pietkiewicz (Warszawa).

KOMUNIKACJE NA ZIEMIACH POLSKICH.

Stan kolei żelaznych w Królestwie Kongresowem oraz poza jego granicami na Wschód, na ziemiach ościennych, ciężących pod względem historycznym i poniekąd etnograficznym do Polski rdzennej, zawsze pozostawiał dużo do życzenia. — Zarówno względy strategiczne, jak polityka ekonomiczna i rusyfikacyjna rządu rosyjskiego upośledziły w znacznym stopniu stan naszej komunikacji kolejowej i tym sposobem uwsteczniły nasze życie gospodarcze.

To też przyglądając się warunkom komunikacyjnym wszystkich ziem polskich, łatwo dostrzeżemy jaskrawą nierównomierność gęstości kolei, ich długości i zdolności przewozowej. Szczególnie taki stan rzeczy daje się zauważyć w cyfrach, wyrażających stosunek długości sieci kolejowych do powierzchni i do liczby mieszkańców:

Długość kolei żelaznych.

Król. Kongresowe	3.392 km.
Zabór austriacki	4.799 „
Zabór pruski	15.596 „

Długość kolei

	na 100 km.	na 10.000 mieszk.
Król. Kongresowe	2,6 km.	2,6 km.
Zabór austriacki:		
1. Galicja	5,3 „	5,2 „
2. Śląsk Cieszyński	13,4 „	8,7 „
Zabór pruski:		
1. Prusy wschodnie	10,5 „	18,0 „
2. Prusy zachodnie	11,3 „	17,0 „
3. Poznańskie	12,1 „	16,7 „
4. Śląsk pruski	13,6 „	10,5 „

Widzimy tedy, iż sieć kolejowa Królestwa Kongresowego jest przeszło dwa razy mniej gęsta, niż w zaborze austriackim, a 4—5 razy mniej, niż w zaborze pruskim. Przeciętna ilość kilometrów kolei na 10.000 mieszkańców jeszcze bardziej ujaskrawia te różnice. Brak dostatecznej komunikacji kolejowej najdotkliwiej odczuwają ziemie Kaliska i Płocka, najbardziej w tej mierze upośledzone. Posiadają one zaledwie po kilkadziesiąt kilometrów kolei. Stosunkowo najlepszy stan rzeczy jest we wschodniej części Królestwa. Cała zaś północna oraz południowa część kraju zupełnie są pozbawione komunikacji kolejowej. Według obliczeń późniejszych, zawartych w wydawnictwie urzędowym Ministerjum Rolnictwa (r. 1918) stan kolei w Królestwie Kongresowem tak się przedstawia:

Władze okupacyjne wojskowe państw centralnych w stosunkowo krótkim przeciągu czasu odbudowały całą zniszczoną przez wojnę sieć kolejową, z wyjątkiem odcinka Pilawa-Tluszcz. Wybudowały ponadto kilka linii: Ostrołęka-Flammberg, Suwałki-Margrabowa, Kolno-Dłutowo,

Ostrowiec-Nadbrzezie, na które Sandomierskie czekało od r. 1885, i Rejowiec - Bełzec. Szerokość wszystkich linii, zarówno dawniej istniejących, jak i nowowybudowanych, sprowadzono do normalnej (1.435 m). — Prócz tych linii kolejowych, władze okupacyjne wyzyskały kilka kolejek podjazdowych, wybudowanych między r. 1910 a 1913, łączących cukrownie, przeważnie na Kujawach ze stacjami kolei Warszawsko-Bydgoskiej, i oddały je do ogólnego użytku. — Wybudowały też szereg kolejek wązkotorowych (o szerokości toru 0,600 i 0,750 m). Kolejki te, o charakterze wyłącznie wywozowym, przecinają powiaty nadgraniczne ziemi Płockiej, Kaliskiej, Piotrkowskiej, Kieleckiej i Lubelskiej. — Łączna długość linii normalnych oraz kolejek wązkotorowych, wybudowanych i oddanych w czasach ostatnich do użytku ogólnego, wynosi 1.640,21 km., w tem 474,80 km. drogi normalnej, szerokotorowej.

Oto wykaz szczegółowy:

1. Grójec-Mogielnica	24,63 km.
2. Struga-Zegrze	14,00 „
3. Ostrołęka-Flammberg	58,20 „
4. Sniadowo-Lomża	16,20 „
5. Kolno-Wincenta-Dłutowo	7,70 „
6. Suwałki-Czymochy (Margrabowa)	26,70 „
7. Lublin-Rozwadów	108,00 „
8. Ostrowiec-Nadbrzezie	51,00 „
9. Bąkowiec-Kozienice	41,00 „
10. Rejowiec-Zawada-Bełzec	131,00 „
11. Zawada-Zamość-Hrubieszów	62,00 „
12. Rogowo-Rawa-Biała	47,80 „
13. Mława-Przasnysz	43,70 „
14. Lubicz-Lipno-Sierpc-Baciaż	108,00 „
15. Stryków-Dobre	131,55 „
16. (Konin) Czarków-Anastazewo	38,40 „
17. Jabłonka-Wilczyn	20,60 „
18. Dąbie-Sompolno-Nieszawa	107,50 „
19. Przystronie-Włocławek	52,00 „
20. Opatówek-Turek	56,60 „
21. Wieluń-Praszka (Zawisna)	25,93 „
22. Rudniki-Praszka	30,50 „
23. Ulmów-Uściług-Włodzimierz Wołyński	110,00 „
24. Rudy Dzierżęńskie-Bełzec	27,00 „
25. Miechów-Działoszyce	38,00 „
26. Sędziewno-Szczekociny	20,00 „
27. Jędrzejów-Bogorja	92,00 „
28. Iwaniska-Staszów	38,00 „
29. Wąwolnica-Opole	35,00 „
30. Zagłoba-Karczmiska	12,00 „
31. Bystrzyca-Łęczno	23,00 „
32. Bystrzyca-Nasutów	11,00 „
33. Zwierzyniec-Biłgoraj	26,20 „
34. Szczucin-Staszów	32,00 „
Razem	1640,21 km.

(Wykaz ten nie obejmuje wszystkich kolejek wązkotorowych, wybudowanych w okupacji niemieckiej.)

Taki jest nabytek podczas wojny.

Długość sieci kolejowej przedwojennej jest następująca:

Kolej Warszawsko-Wiedeńska	744,4	wiorst
Fabryczno-Łódzka	74,1	„
Herby-Kielce	130,6	„
Nadwiślańska	1634,6	„
Póln. Zachodnia (część daw. Petersb.)	372,1	„
Warsz. Podjazd.	131,4	„
Podj. Marecka	19,3	„
Piotrków-Sulejów	15,6	„
Łódzkie wąskot. dojazd. elektr.	40,8	„

Razem 5102,6 wiorst czyli 3374,0 km.
co uczyni z wybudowanymi podczas wojny 5014,21 km.

Tabor kolei żelaznych Królestwa Kongresowego składał się z 1541 lokomotyw, 2547 wagonów osobowych i 37.274 wagonów towarowych. Wartość inwentarzowa taboru wynosiła:

Warszawsko-Wiedeńskiej z Kaliską . . .	40.411.000	rb.
Fabryczno-Łódzkiej	2.638.491	„
Herbo-Kieleckiej	1.621.210	„
Nadwiślańskich	51.140.000	„
Póln.-Zachodnich	8.000.000	„
Tow. Akc. Dr. Żel. Podjazd.	871.299	„

Ogółem 104.082.000 rb.

Tabor ten pod względem ilościowym nigdy nie odpowiadał potrzebom rzeczywistym i skutkiem tego wagony były stale dopyływane.

Koleje Królestwa nie posiadały składów, przeznaczonych dla celów rolnictwa, oprócz dwu składów tranzytowych (w Warszawie i Sosnowcu). Nie posiadały również elewatorów zbożowych. Istniejące zaś w Warszawie (na Czystem i Powązkach) elewatory zbożowe stanowiły własność wojska i były używane jako magazyny wojskowe.

W komunikacji wewnętrznej i zagranicznej ciągle wzrósł transport mięsa, ryb świeżych i mrożonych, owoców, kwiatów i t. p. wywołała potrzebę urządzania chłodni, budowy specjalnych wagonów do przewozu produktów, ulegających łatwemu zepsuciu, przewożenie ładunków tej kategorii pociągami szybkości pasażerskiej i wprowadzania pospiesznych pociągów towarowych.

Ładunki z boża, kierowane w ruchu tranzytowym przeważnie z kolei Południowo-Zachodnich przez Grajewo, Mławę i Szczypiorno za granicę przeważnie były w wagonach krytych.

Ryby przewożono przeważnie z kolei żelaznej Riaziańsko-Uralskiej, Południowo-Wschodnich, Południowo-Zachodnich, Poleskich oraz ze stacji kolei Nadwiślańskich: Parzew, Lublin i Stradecz.

Mięso przeważnie ze stacji kolei Południowych, Południowo-Zachodnich i Poleskich, a w ilościach mniejszych ze stacji położonych wzdłuż dystansów Kowelskiego i Brzeskiego kolei Nadwiślańskich.

Transporty jaj szły tranzyto przez Królestwo z kolei Po-

łudniowych, Południowo-Zachodnich, Riezańsko-Uralskiej, Syzrano-Wiaziemskiej i Południowo-Wschodnich a także w dużych ilościach z samego Królestwa za granicę przez Grajewo, Sosnowiec i Aleksandrów.

Transporty bydła rogatego, pochodzące przeważnie ze stacji kolei Południowo-Zachodnich i nierogacizny ze stacji kolei Nadwiślańskich, kierowane były do dwu głównych punktów: Warszawa i Sosnowiec.

Drób przewożono wagonami piętrowemi.

Transporty owoców i kwiatów oraz jarzyny, przywożono do Warszawy i Łodzi z Besarabji, Krymu i Kaukazu a także z południowej Francji i Włoch, przeznaczone do Moskwy i Petersburga, przewożono były pociągami ekspresowemi, kurjerskiemi i pospiesznemi (według taryfy pasażerskiej). Nadto owoce w większych partjach przewożone były pociągami pospiesznemi towarowemi w specjalnych wagonach.

Wszędzie koleje w Królestwie posiadały mało wagonów do przewozu łatwo psujących się produktów oraz bydła, nierogacizny, drobiu i przetworów przemysłu rolnego. Mianowicie (w roku 1913):

	Kolei Warsz.- Wied.	Nadwi- ślańskich	Ogółem
Wagonów lodowni	30	2	32
Wagonów do przewozu ptactwa i drobiu	10	67	77
Wagonów do przewozu owoców .	—	8	8
Wagonów do przewozu produktów łatwo się psujących	4	—	4
Wagonów do przewozu bydła . .	1	139	140
Wagonów do przewozu spirytusu .	3	—	3
Wagonów do przewozu piwa . . .	13	—	13
Razem	61	216	277

Wskutek nierównomiernego rozgałęzienia i wogóle stanu komunikacji, nieodpowiadającej potrzebom gospodarczym kraju, były one zawsze ogromnie przeciążone. Najbardziej są przeładowane linje, przewożące węgiel kamienny, a więc przede wszystkim linja Warszawa-Sosnowiec kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, na której gęstość ruchu, wyrażone ilością tonno-kilometrów, przypadających rocznie na 1 km. długości, dochodziła w ostatnim roku przed wojną do 4.080.000 rozmiarów, wcale niepraktykowanych w innych krajach. Natomiast na niektórych linjach wschodnich, wybudowanych w celach strategicznych był ruch bardzo słaby, wynoszący tylko 38.000 tonno-kilometrów na 1 km. długości (np. linje Łuków-Lublin).

W ostatnich latach przed wojną ilości przewożonych ładunków na wszystkich kolejach Królestwa Kongresowego wynosiła 20—25 milj. tonn, przeciętna zaś gęstość, czyli bezwzględne natężenie ruchu od miliona do 1,4 milj. tonno-kilometrów. W tym samym okresie przewożono podróżnych 27—35 milionów rocznie, a natężenie ruchu osobowego wynosiło 40—53 tys. pasażero-kilometrów.

W zaborze pruskim praca kolei żelaznych w stosunku do Królestwa jest znacznie mniejsza i jakkolwiek w roku 1912 ilość ładunków dosięgła 102,5 milj. tonn w czterech prowincjach wschodnich, dzięki jednak wielkiemu rozgałęzieniu sieci kolejowej na 1 km. długości wypadło tylko około 730.000 tonno-kilometrów.

W zaborze austriackim (w roku 1913) liczby są następujące: 21 milj. tonno-wagi przewiezionych ładunków i 460.000 tonno-kilometrów — bezwzględne natężenie ruchu. Osób przewieziono dwa razy więcej, niż na kolejach Królestwa.

Koleje pruskie przewożą na znacznie krótszych dystansach blisko 10 razy tyle co koleje w Królestwie Kongresowem.

Dzięki nadmiernemu przeciążeniu, koleje żelazne w Królestwie dawały większe dochody, niż koleje pruskie i austriackie. W roku 1913 czysty dochód kolei w Królestwie Kongresowem 5.350 dol. na km., gdy drogi niemieckie wykazały w roku 1911 4.630 dol., a austriackie tylko 2.450 dol. na kilometr.

Taka wysoka dochodowość kolei w Królestwie Kongresowem bynajmniej nie jest objawem zdrowym w znaczeniu gospodarczym; przeciwnie jest to wyraz nienormalnych stosunków, — słabej komunikacji i jej sprawności w stosunku do potrzeb ekonomicznych kraju.

Olbrzymia połać kraju, niewątpliwie polska i na mocy praw historycznych i w znacznej mierze etnograficznych, rozpościera się od Dźwiny Zachodniej ku południowi aż po Dniestr i od zachodu na wschód od granic byłej Kongresówki na północy ku Berezynie, na południu do Horynia (dopływu Prypeci). Kraj ten w różnych kierunkach jest porznięty siecią kolei żelaznych, mających pierwszorzędne znaczenie ekonomiczne, mianowicie:

Białystok-Baranowicze	212,5 km
Brześć-Litewski-Białystok	134,4 „
Białystok-Osowiec	191,4 „
Bielsk-Białowieża	23,6 „
Grodno-Lida-Bogdanów	200,6 „
Suwałki-Orany	141,0 „
Ejtkuny-Kowno-Wilno	191,3 „
Wilno-Lida	93,5 „
Baranowicze-Lida	112,7 „
Wilno-Dynaburg	172,4 „
Libawa-Radziwiliżki-Koszedary	188,9 „
Radziwiliżki-Dynaburg	206,5 „
Nowoświęciany-Poniewież	144,4 „
Podbrodzie-Lintupy	44,7 „
Wilno-Mołodeczno	116,1 „
Siemiatycze-Mosty	189,4 „
Brześć-Baranowicze	201,1 „
Brześć-Pińsk	172,1 „
Brześć-Kowel-Hołoby	150,5 „
Kowel-Kamień Koszyrski	51,3 „
Kowel-Powórsk	32,9 „

Razem 2971,3 km.

Dynaburg-Połock	150,7 wiorst
Listopady-Mołodeczno-Połock	188,4 „
Królewszczyzna-Woropajewo	45,0 „
Baranowicze-Borysów	210,0 „
Mołodeczno-Mińsk	72,0 „
Mińsk-Osipowicze	88,9 „
Osipowicze-Słuck	90,9 „
Horodzieja-Hancewicze	72,4 „
Razem	918,3 wiorst
	czyli 978,7 km.

Czyli ogółem długość wszystkich powyższych linii wynosi 3.950 km. Do tej sieci jeszcze dodać należy linie następujące: Równe-Brześć 240 w., Równe-Brody 115, Równe-Szepietówka 240, Płoskirów-Kamieniec Podolski 240, Kowel-Włodzimierz-Wołyński 55, Klewań-Derażnia-Horodec 60 i Pińsk-Luniniec 60, razem 1.010 w., czyli 1.067 km. co ogółem uczyni 5.017 km. Z linii tych mających znaczenie transportowe dla całej Europy pierwszorzędnej wagi są: Białystok-Dynaburg i Siemiatycze-Połock, sięgające na daleką północ rosyjską, następnie Brześć-Borysów i Brześć-Luniniec, jako część traktów prowadzących do przemysłowych okręgów Rosji środkowej i przez Syberję do Władywostoku oraz do granic chińskich. Dalej Brześć-Równo, jako część traktu prowadzącego przez południe Rosji na Kaukaz i dalej ku granicy perskiej oraz do portów czarnomorskich. Drogami temi do Polski przywożono bawełnę z Turkiestanu, naftę z Kaukazu, rudę z Krzywego Rogu, zboże i cukier rosyjski i ukraiński na rynki polskie i zachodnio-europejskie, wina besarabskie i krymskie. Przed wojną ilość przybywających z Kaukazu do Królestwa Polskiego produktów naftowych przekraczała 5.000.000 pud. Statystyka kolejowa wykazuje iż w roku 1911 przybyło do okręgu warszawskiego i dąbrowsko-sosnowieckiego produktów naftowych rosyjskich: nafty 3.392.000 pud., smarów naftowych 792.000 i innych produktów 144.000, razem 4.328.000 pudów.

Według danych statystycznych Warszawskiego Komitetu Okręgowego w roku 1911 przez Grajewo, Mławę, Aleksandrów, Sosnowiec i Granicę wywieziono zagranicę towarów zbożowych 87.342 wagonów, czyli biorąc po 750 pudów wagon = 65.506.500 pudów wszelkich kategorii towarów zbożowych. Odliczywszy z tego 6.364.000 pudów zboża (żyta, pszenicy, jęczmienia), wytworzonego w Królestwie Polskiem, otrzymamy przeszło 57.000.000 pudów towarów zbożowych, przychodzących z południa, z zachodu i południo-wschodu państwa rosyjskiego. Suma powyższa towarów szła w dwu kierunkach: północno-zachodnim do Grajewa (24 miliony), Mławy (13 milionów) i Aleksandrowa (10 milionów), ogółem 47.000.000 pudów i na południo-zachód do Sosnowca (9 milionów) i Granicy (1 milion), razem 10.000.000 pudów. Według danych Rady Zjazdów górników Królestwa Polskiego wywóz węgla z Zagłębia Dąbrowsko-Sosnowieckiego kolejami żelaznymi w kierunkach północno-zachodnim i wschodnim) wynosił około 300 milj. pudów. W roku 1910 wysłano kolejami żelaznymi węgla dąbrowskiego: na koleje północne 319.000 pudów, na północno-zachodnie 4.216.000 pud. i na południowo-zachodnie 11.520.000 pudów.

Według danych statystyki kolejowej z roku 1911 na rynki Królestwa Polskiego przyszło milion pudów bawełny rosyjskiej i zagranicznej z Azji środkowej i z Zakaukazia kolejami powyżej wymienionymi.

Ważną pozycję stanowi przywóz z południa Rosji bydła rzeźnego. Koleje poleskie (z Łuninca do Brześcia) mają nie tylko dla Polski ale i dla całej Europy ogromne znaczenie, jako połączenie z Polesiem dzielnicą wywożącą olbrzymie ilości siana prasowanego.

Wreszcie kolejami powyższymi wysyłano na rynki rosyjskie i azjatyckie olbrzymią część produkcji przemysłu włókienniczego polskiego.

Siła kolei powyżej wykazanych w stosunku do ogromnych obszarów jest zbyt mała i nie odpowiadająca potrzebom w okresie przedwojennym. Tem bardziej nie sprostają one tym potrzebom po odbudowie kraju i życia gospodarczego.

Najbardziej jest upośledzona pod względem komunikacyjnym ziemia Mińska, w której długość kolei stanowi 1,3 km. na 100 km., pokrzywdzona również jest ziemia Kowieńska, gdzie tak samo jak w niektórych dzielnicach Królestwa budowa niezbędnych dla potrzeb ekonomicznych kolei żelaznych była wstrzymana ze względów strategicznych.

Wogóle ruch towarowy i osobowy na kolejach Litwy, Białej Rusi i Ukrainy jest znacznie słabszy, niż na kolejach Królestwa Kongresowego, a ilość przewożonych ładunków mniej więcej taka sama, pomimo że terytorjum tych krajów jest prawie 4 razy większe, a liczba mieszkańców dwa razy wyższa niż w Królestwie.

W znacznej mierze brak komunikacji kolejowej na tych ziemiach uzupełnienia komunikacja wodna, ale ta nie może zaspokoić całkowicie potrzeb przewozowych, gdyż tylko jest czynna w pewnych porach roku, jest znacznie dłuższa i powolniejsza, niż kolejowa i posiada kierunek przypadkowy, odpowiadający nie warunkom ekonomicznym, lecz fizjograficznemu krajowi. Przytem komunikacja wodna, ze względu na rzeki nieuregulowane i drogi nie sprostowane i nieuzupełnione kanałami nie odpowiada najskromniejszym potrzebom nawet dzielnic wcale nieprzemysłowych tych ziem, rozległych.

Tymczasem koleje Litwy, Białej Rusi i Rusi będą miały w przyszłości ogromne znaczenie tranzytowe nie tylko dla Polski i wschodu dalekiego, ale i dla całej Europy. Sieć dotychczasowa wymagała znacznego rozszerzenia t. j. budowy nowych linii i zwiększenia siły nośnej istniejących. Tak zwane koleje Południowo-Zachodnie, t. j. linie Kijów-Brześć-Grajewo i Odesa-Koziatyn-Brześć-Grajewo lub Warszawa, albo Odesa-Kowel-Miawa stworzyły okres przełomowy w rozwoju przemysłu na Rusi i stosunków handlowych pomiędzy rynkami Rosji południowej, Ukrainy a rynkami Królestwa Kongresowego i Europy zachodniej. Następnie budowanie kolei Kaliskiej połączyło te linie drogą krótszą przez Kalisz i Skalmierzyce z portami bałtyckimi.

I te jednak rozległe ziemie dawnej Rzeczypospolitej Polskiej polityka rządu rosyjskiego na długi czas upośledziła. Rząd tłumi wszelką inicjatywę prywatną, gdy ta wprowadzała w grę kapitały polskie, jak również siły fachowe polskie. Tym sposobem przez długi czas Kamieniec Podolski i znaczna część bogatego żyznego Podola była pozbawiona komunikacji kolejowej. Nadto wadliwa polityka celna

i brak wogóle ujednostajnienia w polityce kolejowej zrobiły to, że niektóre koleje, pomimo dogodności swych kierunków, były odsunięte od przewozu wielu ważnych towarów i tym sposobem niewyżyskane należycie, dawały słaby dochód. Natomiast inne koleje były obciążone przewozem podług taryf, obniżonych bez żadnej potrzeby w stosunku do płatniczej zdolności przewozowej danej kategorii ładunków.

Wielkie szkody w tej mierze wyrządzała sławna taryfa różniczkowa, która była obliczona na ucisk ekonomiczny Królestwa z korzyścią dla terytorjów rosyjskich. W ten sposób np. przesycano rynki polskie taną mąką rosyjską z wielką szkodą dla rolnictwa polskiego. W ten sam sposób starano się tłumić rozwój i siłę wybitnych gałęzi przemysłu polskiego na rzecz rozwoju i panowania przemysłu rosyjskiego.

Z chwilą gdy się ustalą granice Polski, nadto gdy się wyjaśni w perspektywie stosunek federacyjny lub inny Polski do ziem dalszych po Dniepr a na północ ku Bałtykowi, ujednostajnienie polityki kolejowej i budowa nowych kolei żelaznych stanie się kwestją pierwszorzędną i palącą nie tylko dla Polski i jej kresów, ale także i dla całej Europy. Polska bowiem jako państwo silne ekonomicznie i politycznie oraz jako państwo tranzytowe w ruchu handlowym pomiędzy wschodem europejskim i azjatyckim a zachodem Europy, będzie wymagała bardzo pospiesznego rozszerzenia sieci kolejowej na całym swoim terytorjum i silnego uzdolnienia przewozowego kolei istniejących. Na to zaś własnych kapitałów nie starczy i Polska będzie musiała przyciągnąć kapitały obce (w formie kredytu) do budowy kolei nowych.

Razem z Królestwem Kongresowem i zaborem pruskim i austriackim Polska posiada mniej więcej 18.000 kilometrów kolei żelaznych. Jeżeli do tego dołączymy 5.000 kilometrów kolei żelaznych na ziemiach, położonych pomiędzy Dźwiną Zachodnią, Berezyną, Horyniem a Dniestrem (do dawnej granicy węgiersko-austriackiej), to otrzymamy wogóle na zjednoczonych ziemiach polskich 23.000 kilometrów kolei żelaznych ¹⁾.

Jest to suma na ogół zbyt mała jak na państwo, które liczyć będzie trzydzieści kilka milionów ludności. Musi ono dążyć do tego, aby

¹⁾ Dla uzupełnienia ogólnego obrazu w cyfrach podajemy następujące zestawienie:

	Powierzchnia km ²	Długość toru kolei	1 km. toru na km ² powierzch.	przypada mieszkań- ców
Królestwo Kongresowe ...	126.955	3.374	37.60	3.869
Litwa i Ruś	469.356	10.169	45.17	250
Galicja	78.497	4.120	19.05	7.948
Poznańskie i Prusy zach.	54.546	6.435	8,47	591

Cyfry te według obliczeń z pracy Ministerjum Rolnictwa nie zawierają całkowicie tych danych, jakie podaliśmy na początku według Łempickiego z uwzględnieniem także Prus wschodnich. Natomiast co do Litwy i Rusi, wchodzi tu w rachubę także terytorja, które będą pozostawały z polską w bliskich stosunkach dawno miernych i na których życie gospodarcze polskie, pomimo nieprzynależności do państwa Polskiego, będzie się także rozwijało i utrzymywało. Mianowicie mamy tu na myśli całkowite terytorjum po Dniepr i morze Czarne, wraz z temi ziemiemi, które w swoich obliczeniach wzięliśmy pod uwagę, mając na względzie tylko ewentualne granice Polski.

w możliwie najkrótszym przeciągu czasu zwiększyć ogólną długość sieci kolejowej przynajmniej o $\frac{1}{3}$ sumy powyższej. Domagać się tego będzie silny rozwój życia gospodarczego, szczególnie w b. Kongresówce oraz na ziemiach litewskich, białoruskich i ruskich.

Obok kolei żelaznych ogromne znaczenie ekonomiczne mają drogi bite i wodne. Budowa dróg bitych tak samo była krępowana przez rząd rosyjski jak i budowa kolei, przytem i tutaj wielką rolę odegrały względy strategiczne. Przy takim systemie gospodarki, po 80 latach Królestwo Kongresowe posiadało na początku roku 1914:

dróg państwowych i strategicznych . . . 3.552,74 wiorst = 3.790 km.
 dróg ziemskich szosowanych 4.621,39 „ = 4.931 „

Razem = 8.721 km.

Wziąwszy do porównania ilość szosy w kilometrach, przypadającą na 10.000 mieszkańców oraz 1 km² powierzchni kraju otrzymamy:

	Na 10.000 mieszk.	Na 1 km ²
We Francji	144,3 km.	1,05 km.
W Szwecji	117,2 „	0,13 „
„ Szwajcarji	97,4 „	0,77 „
„ Niemczech	47,3 „	0,49 „
„ Austrii	46,7 „	0,41 „
„ Prusach	27,4 „	0,27 „
„ Królestwie Kongresowem	7,3 „	0,07 „

Jak widzimy Królestwo Kongresowe zajęło w Europie pod tym względem ostatnie miejsce, dzięki cudzej, długoletniej gospodarce w naszym kraju.

Po czterech latach wojny drogi te nie były należycie naprawiane, lecz za to bez wszelkiej oględności zużywano. Skutkiem takich warunków stan ich znacznie się pogorszył. W ciągu tych czterech lat pokład szos nie był pogrubiany, musimy więc być przygotowani nie na naprawę, lecz w znacznej mierze na ich zupełną przebudowę, co pociągnie za sobą olbrzymie koszty. Przed wojną suma podatku drogowego wynosiła 1.700.000 rb., która zaledwie wystarczała na normalne utrzymanie dróg ziemskich. Utrzymanie dróg państwowych kosztowało 2.100.000 rb., ogólny więc rozchód drogowy wynosił 3.800.000 rb.

Okupacja niemiecka rozpoczęła budowę szos w 16 powiatach ogólnej długości 503,6 km., przeważnie na krótkich dystansach, jako drogi dojazdowe, są to najniższej kategorii szosy pod względem wymiarów.

W okupacji austriackiej budowano również 500 km. szos, tak samo jak w okupacji niemieckiej, pozostawiających dużo do życzenia pod względem technicznym.

Do danych powyższych, zaczerpniętych z wydawnictwa Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, dla pełności obrazu musimy jeszcze dodać cyfry porównawcze, według obliczeń J. Łempickiego (w których jednak są drobne różnice):

	Długość dróg bitych w kilometr.
Królestwo Kongresowe	8.736
Zabór austriacki	19.291
Zabór pruski	38.195
Razem	66.222

Na Litwie, Białej Rusi i Rusi długość dróg bitych w stosunku do powierzchni wynosi zaledwie 1,4 km. na 100 km², a więc jest 5 razy mniejsza, niż w Królestwie i 25 razy mniejsza, niż w zaborze pruskim.

Drugi wodne w Królestwie Kongresowym tak się przedstawiają w cyfrach:

niesplawnych	1.190,9 km.
ze splawem dzikim	474,0 „
ze splawem tratwami	1.332,4 „
żeglowych	2.662,2 „
czyli włącznie splawnych	3.994,6 „

co wynosi 3 km. na 10.000 mieszkańców lub 3,15 km. na 100 km² powierzchni.

Według danych Łempickiego, długość dróg wodnych w trzech zaborach tak się przedstawia:

Królestwo Kongresowe	4.445 km.
Zabór austriacki	2.130 „
Zabór pruski	3.004 „

Razem 9.579 km.

Inż. Roman Ingarden (Kraków).

DROGI WODNE NA KRESACH WSCHODNICH POLSKI¹⁾.

Wojny ostatnie wykazały, że milionowym armjom nowoczesnym, muszą być dostarczane od pierwszej chwili mobilizacji, aż do ukończenia wojny i w okresie demobilizacji ogromne zapasy żywności, amunicji i wszelkich potrzeb wojennych, tudzież, że w odwrotnym kierunku muszą się równocześnie odbywać przez cały czas trwania wojny wielkie transporty rannych, chorych, jeńców, i zużytych przyborów wojennych.

Transporty te ogromne mogły się odbywać podczas wojny europejskiej w Zachodniej Europie li tylko dzięki bardzo rozgałęzionej do przyszłej wojny już w czasie pokoju dostosowanej i wysoce wydoskonalonej sieci kolejowej i dróg kołowych, natrafiały zaś na frontach wschodnich dla braku takiej sieci na najpoważniejsze trudności. Przewozy materiałów wojennych musiały się tu odbywać przeważnie kołowo, co spowodowało bardzo silne wyniszczenie przedwojennej ilości koni w całej Europie, a najwięcej w kraju naszym, w którym wskutek bezwzględnej rekwizycji przez okupantów, ilość koni przedwojenna, mimo wytrzymałości ich i dostosowania do klimatu, przeszło 65% wyginęło.

Jednak ani Niemcy, ani Francja nie byłyby w stanie pokonać trudności przewozu tych ogromnych transportów wojskowych, gdyby oprócz znakomitych dróg kolejowych i kołowych, nie byli posiadali

¹⁾ Od Redakcji. Praca inż. Ingardena, jednego z najpoważniejszych u nas znawców dróg wodnych, pisana była w roku 1919 jako referat dla Biura Prac Kongresowych, z tem zastrzeżeniem należy traktować poglądy autora na kwestję granic wschodnich, zmienionych od czasu pisania tej pracy.

także odpowiedniej sieci naturalnych i sztucznych dróg wodnych, które koleje żelazne bardzo skutecznie odciążały. Miało to szczególnie doniosłe znaczenie od chwili, gdy przeciążone transportami koleje żelazne wskutek zużycia torów i taboru przewozowego traciły na swej sprawności pierwotnej, coraz bardziej, tak dalece, że przy końcu wojny zachodziła już poważna obawa, iż w niedalekiej przyszłości wogóle służbę wypowiedzą.

W przyszłych wojnach, którym prawdopodobnie także Liga Narodów nie zdoła zapobiedz skutecznie, będą niezawodnie jeszcze większe transporty nieodzowne wskutek dalszego udoskonalenia broni palnej, tudzież w celu umożliwienia jaknajszybszego zakończenia wojny.

Doświadczenia, zebrane podczas zakończonej wojny światowej pod względem transportowym, zniewolą też niezawodnie wszystkie państwa, dbające o zachowanie swej niezależności, do podjęcia w czasie pokoju jaknajwiększego rozszerzenia i udoskonalenia swoich sieci dróg komunikacyjnych, a szczególnie wodnych, a to nie tylko w celu podniesienia swego rozwoju gospodarczego, ale przeważnie także w celu jaknajskuteczniejszej obrony granic swych na wypadek wojny nowej.

Szczególnie wielkie zadanie będzie miało Państwo Polskie pod tym względem do pokonania, objęło bowiem od państw zaborszych, a przede wszystkim od Rosji, kraj zaniedbany w najwyższym stopniu co do rozmaitego rodzaju dróg komunikacyjnych.

Wypada przeto rozpatrzyć bliżej, jak przedstawia się w dobie teraźniejszej sieć komunikacyjna Polski, szczególnie na ziemiach zaboru rosyjskiego, a zwłaszcza w kierunku ku przyszłej naszej granicy wschodniej.

Rocznik statystyki Królestwa Polskiego z r. 1915, opracowany przez Edwarda Strasburgera, podaje, że w obrębie Królestwa Kongresowego istniało w roku 1912 ogółem 3262 km. dróg żelaznych, czyli 2.65 km. na 100 km. powierzchni, a 2.76 km. na 10.000 mieszkańców, na Litwie i Białorusi natomiast 6.217 km. dróg żelaznych, czyli 2.04 km. na 100 km. powierzchni, a 4.82 km. na 10.000 mieszkańców, na Rusi wreszcie 3.482 kilometrów dróg żelaznych, czyli 2.1 km. na 100 km.² powierzchni, a 2.78 km. na 10.000 mieszkańców.

W tym samym czasie istniało w Księstwie Poznańskim 2.765 km. dróg żelaznych, co odpowiada stosunkowi 9.54 km. na 100 km.² powierzchni, a 12.95 km. na 10.000 mieszkańców, a nawet w upośledzonej Galicji 4131 km. dróg żelaznych, czyli 5.26 km. na 100 km.², a 5.15 km. na 10.000 mieszkańców.

Najwięcej dróg żelaznych istniało w obrębie gub. Warszawskiej, gdyż 786 km. linii głównych i 128 odnóg, najmniej zaś w gub. Kaliskiej i Płockiej. W pierwszej było bowiem dróg głównych 86 km., i 2 km. odnóg, w drugiej zaś zaledwie 61 km. linii głównej, a 3 km. odnóg.

Tomasz Kociatkiewicz podaje w rozprawie swej „Stan sieci kolejowych Królestwa Polskiego przed wojną w r. 1914“, że w obrębie Królestwa istniało:

a) państwowych dróg żelaznych:

1363 km. jednotorowych o torze szerokim,

- 1064 „ dwutorowych o torze szerokim,
 243 „ jednotorowych o torze normalnym,
 325 „ dwutorowych o torze normalnym,
 b) prywatnych żelaznych dróg natomiast:
 178 km. jednotorowych o torze szerokim,
 15 „ jednotorowych o torze normalnym,
 25 „ dwutorowych o torze normalnym.

Razem przeto 3215 km., oprócz 177 km. prywatnych kolejek dowozowych o torze wąskim.

Powyższa długość dróg żelaznych Królestwa Polskiego powiększyła się podczas wojny. Armia rosyjska wybudowała bowiem w 1914 na 1915 linje kolejowe ku Galicji, których budowie rząd rosyjski przed wybuchem wojny, mimo długoletnie zabiegi Austrii, jaknajenergiczniej sprzeciwiał się, a mianowicie

z Lublina do Tomaszowa	około 145 km.,
z Lublina do Rozwadowa	„ 100 „
i z Ostrowca przez Opatów do Rozwadowa	„ 55 „

razem około 300 km.

Nadto przebudowali okupanci wszystkie szerokie tory na normalną szerokość zachodnio-europejską.

Dla skutecznej obrony wschodnich kresów naszych ma jednak szczególne znaczenie nie tyle gęstość sieci kolei żelaznych wewnątrz kraju, ile najkrótsze i najdogodniejsze połączenie środka państwa z kresami wschodnimi, a następnie sieć linji równoległych mniej więcej do tej granicy.

Pod tym względem pozostawia istniejąca sieć kolejowa bardzo wiele do życzenia, istnieją bowiem teraz tylko następujące linje kolejowe przechodzące z zachodu na wschód, a to:

1. z Warszawy na Lublin, Chełm, Kowel, Sarny, Olesko w kierunku do Kijowa, z odgałęzieniem z Kowla na Równe, Sławutę do Berdyczowa;
2. z Warszawy na Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Luków, Biała, Brześć-Litewski, Kobryń, Pińsk do Rzeczyca nad Dnieprem i odgałęzienie. Z Kobrynia na Kosowo, Swojatyce Mińsk, Borysów nad Berezyną i dalej w kierunku Smoleńska;
3. z Warszawy na Białystok — Grodno — Wilno — Święciany i dalej na wschód do Głębockiego, z odgałęzieniem ku północy do Dźwińska nad Dźwiną, nadto odgałęzienie do Grodna na Mosty, Lidę-Mołodeczno Wilejkę do Połocka nad Dźwiną;
4. Kolej Nadwiślańska w południowej połaci kraju z Ząbkowic w Zagłębiu Dąbrowskiem na Kielce, Puławy do Lublina;
5. w Małopolsce z Krakowa przez Tarnów, Rzeszów, Jarosław, Przemysł, Lwów, Krasne, Brody, na Dubno do Równa z odgałęzieniami z Jarosławia na Lubaczów, Bełz do Sokala, następnie z Krasnego przez Tarnopol do Wołoczysk i do Płoskirowa;
6. wreszcie również w Małopolsce kolej podtatrzkańska, prowadząca z Białej przez Żywiec, Suchę, Nowy Sącz, Jasło, Sanok, Chyrów,

Sambor, Stryj, Stanisławów, Kołomyja do Zaleszczyk nad Dniestrem stanowiącym granicę Bukowiny, z odgałęzieniem ze Stanisławowa na Buczac do Husiatyna nad Zbruczem.

W razie odłączenia Galicji Wschodniej po 25-letniem zawiadywaniu jej przez Polskę od Państwa Polskiego zakończyłyby się obydwie ostatnie linje kolejowe od 5) i 6), pierwsza około 12 km. na wschód od Przemyśla w Medyce, która leży tuż na granicy między powiatem Przemyśkim a Mościckim, druga zaś pod Chyrowem, leżącym nad Strwiążem, część atoli tej linji między Liskiem a Chyrowem leżałaby tuż na samej granicy Państwa, leży bowiem w dolinie Strwiążu. Kolej Jarosław-Sokal kończyłaby się natomiast między Jarosławiem a Łopatowem, dalsza część tej drogi leżałaby bowiem między tą miejscowością, a Oleszycami, na samej granicy Państwa, skoro więc według zamiarów Najwyższej Rady Koalicji granica między Galicją Wschodnią, a Państwem Polskiem ma przechodzić teraźniejszą granicą powiatów cieszańskiego, jarosławskiego z jednej, a powiatów Rawa ruska, Jaworów z drugiej strony

Sytuacja taka uniemożliwiłaby skuteczną obronę naszych kresów południowo-wschodnich, na Wołyniu i Białorusi, które mogłyby być od południa z Galicji Wschodniej i od wschodu przez nieprzyjaciela napadnięte.

Wobec tego należy się obawiać, że zamiar Najwyższej Rady koalicji oddania Państwu Polskiemu Galicji wschodniej tylko w 25-letni zarząd, będzie miał prawdopodobnie dalszy cel na oku, ograniczenia Państwa Polskiego od wschodu do granic byłego Królestwa Kongresowego i oddzielenia od niego Wołynia, Białorusi i polskiej Litwy i złączenia tych kresów naszych z wyzwoloną od bolszewizmu Rosją.

Po odłączeniu od Państwa Polskiego Gdańska, po zarządzeniu plebiscytu na Śląsku Górnym i Cieszyńskim, na Mazowszu pruskim i w Warmji i po najnowszym zamiarze odłączenia od Polski Galicji Wschodniej, niestety, wszystkiego obawiać się należy. Będzie przeto nieodzownem użyć wszelkich możliwych sposobów unicestwienia krzywdzącego nas tak boleśnie najnowszego zamiaru Rady Najwyższej w Galicji Wschodniej i zawczasu usilnie za biegać, aby nas przy wyznaczeniu granic wschodnich państwa nie zaskoczyło podobne rozczarowanie, co w Galicji Wschodniej.

Drugim niezmiernie ważnym kierunkiem linji kolejowych dla obrony wschodnich granic państwa jest kierunek równoległy do linji granicznej, umożliwiający dostarczanie potrzeb wojennych do wszystkich części państwa i szybkie przesuwanie wojsk z jednego odcinka frontu na drugi. Linje te kolejowe powinny nadto leżeć w dostatecznem oddaleniu od właściwej granicy, aby były przed ewentualnem przerwaniem przez nieprzyjaciela możliwie zabezpieczone.

Takich dróg kolejowych na wschodnich kresach naszych niestety niema, nie były bowiem dla Rosji potrzebne przed wybuchem wojny światowej; gdyby jednak były istniały, byłyby niezawodnie umożliwiały armji rosyjskiej skuteczną obronę podczas odwrotu w r. 1915. wymuszonego w tak krótkim czasie przez armje państw centralnych.

Na kresach wschodnich istnieją dotąd tylko następujące drogi kolejowe, biegnące z północnego zachodu ku południo-wschodowi, odbiegające przeto ku północy coraz bardziej od kierunku oczekiwanej granicy wschodniej Państwa, a to:

1. z Kowna na Troki. Wilno-Mołodeczno-Mińsk, do Bobrujska;
2. z Wilna na Lidę-Słowatycze przez zachodnią część Polesia, na Łuniniec-Stolin, Równe i dalej na wschód do Berydyczowa, wreszcie;
3. z Ostrołęki na Ostrów-Siedlce-Luków-Lublin-Krasnystaw-Tomaszów-Lwów-Stanisławów do Woronienki, oprócz najbardziej na wschód wysuniętej w Małopolsce drogi żelaznej Tarnopol-Trembowła-Borszczów, do Zaleszczyk nad Dniestrem.

Wszystkie podane powyżej linje kolejowe tak zachodnio-wschodnie, jakoteż północno-południowe, leżą jednak w bardzo znacznych, gdyż 100 do 150 km. mierzących odległościach od siebie, z wyjątkiem kolei żelaznych w Małopolsce, mogłyby przeto tylko w takim razie oddziaływać skutecznie na transporty wojskowe dla frontu wschodniego, gdyby między niemi istniały przynajmniej gęste sieci dobrze zbudowanych i utrzymywanych dróg kołowych.

Jednakże także pod tym względem znajduje się zabór rosyjski w bardzo wielkiem zaniedbaniu, i to tem większem im dalej posuwamy się ku wschodowi.

Według przytoczonego już Rocznika statystyki E. Strasburgera istniało w r. 1911 na obszarze Królestwa Kongresowego zaledwie 8760 km. bitych dróg kołowych państwowych i gubernjalnych, czyli ogółem 6.86 km. na 100 km.² powierzchni i tyleż na 10.000 mieszkańców.

Na Litwie i Białorusi jest 4138 km. dróg bitych, czyli zaledwie 1.35 km. na 100 km.² powierzchni, a 3.2 km. na 10.000 mieszkańców, natomiast na Rusi tylko 2.312 km. dróg bitych, czyli 1.4 km. na 100 km.² powierzchni, a 1.85 na 10.000 mieszkańców.

Dla porównania należy podać, że równocześnie istniało w Księstwie Poznańskiem 7040 km. dróg bitych kołowych, czyli 24,28 km. na 100 km.², a 33.53 km. na 10.000 mieszkańców, w Galicji zaś 2.900 km. dróg państwowych, 3060 km. krajowych i około 18 szosowych dróg powiatowych, czyli razem około 23.960 km., która to ilość odpowiada 30 km. na 100 km.² powierzchni, a 29.9 km. na 10.000 mieszkańców.

Wszystkie inne drogi kołowe w obrębie zaboru rosyjskiego są właściwie tylko szlakami prymitywnymi bez jakiegokolwiek pokładu kamiennego, a noszą one nazwę dróg gruntownych, niezawodnie dlatego, że w czasie roztopów wiosennych i dłużej trwających ślot jesiennych nie mają gruntu i że są mimo używania lekkich wozów, a silnych zaprzęgów niemal nie do przebycia. W licznych, a rozległych okolicach zabagnionych są drogi te nawet w suchej porze letniej z trudnością do przebycia.

Wobec takiego stanu dróg kołowych natrafia rozwój dowiezionych kolejami towarów i potrzeb wojskowych w głąb kraju w porze cokolwiek tylko ślotnej na bardzo poważne, częstokroć nie do przewiezienia trudności, co na obronność kraju musi bardzo ujemnie oddziaływać. Jeszcze o wiele gorzej przedstawiają się stosunki komunikacyjne pod względem dróg wodnych, chociaż w obrębie zaboru rosyjskiego ist-

nieje silnie rozgałęziona sieć rzek większych, wyłącznie niemal nizinnych, o małych spadkach i o dostatecznej ilości wody nawet podczas dłuższej trwających posuch, które byłyby mogły być z łatwością przekształcone w użyteczne drogi wodne, gdyby rząd rosyjski w ciągu prawie półtorąwiekowego panowania nad temi ziemiemi, chociaż cokolwiek do tego celu był dołożył starań.

Wiadomo w jak nadmiernie zdziczałym stanie znajduje się nasza najpierwsza i najważniejsza rzeka Wisła na całej jej w granicach byłego imperjum rosyjskiego leżącej przestrzeni.

Nadmierne szerokości łożyska, założonego licznemi, ruchomemi, przy każdym podniesieniu się wody swoje położenie zmieniającemi odsypiskami, mieliznami i liczne boczne ramiona, odbierające właściwemu łożysku zasób wody, powodują że rzeka ta w obecnym jej stanie dla żeglugi, w poważniejszym tego słowa znaczenia, jest prawie nieużyteczną, chociaż po uregulowaniu mogłaby być znakomitą drogą wodną dla statków o udźwigu 600 ton i więcej. Tymczasem jest ona teraz podczas niskich stanów wody choćby dla statków o zagłębieniu zaledwie 90 cm. i o udźwigu 200 ton nawet na przestrzeni między Warszawą a Nieszawą tylko z wielkimi trudnościami do przebycia.

Natomiast powoduje ona podczas każdego wezbrania ogromne szkody wskutek zrywania coraz dalszego najżyźniejszych gruntów nadbrzeżnych, zagraża zalewem nawet chronionych wałami gruntów i siedzib ludzkich, tak podczas wezbrań letnich jakoteż podczas ruszania lodów wskutek tworzących się na odsypiskach i mieliznach groźnych zatorów lodowych.

W nielepszym stanie znajdują się jej boczne dopływy: Nida, Wieprz, Pilica i Bzura, a zwłaszcza Bug i Narew, które w razie ich uregulowania mogłyby być również bardzo dobrymi drogami wodnemi. Tymczasem wyrządzają one mieszkańcom wśród dolin niemniejsze szkody niż Wisła, tem dotkliwsze jednak, że powodują często zabagnienia rozległych bardzo przestrzeni, które mogłyby być po osuszeniu użyte z korzyścią wielką dla produkcji rolnej.

W podobnie zdziczałym stanie znajduje się druga nasza również poważna rzeka — Niemen z dopływami na całej długości, aż do granicy Prus Wschodnich, a także Prypeć która o tyle jednak jest gorszą, że wraz ze swojemi licznemi dopływami zabagnia całe Polesie w obszarze przewyższającym niemal o 9000 km.² całą Małopolskę.

Aby się nie powtarzać, pomijam opis hydrotechniczny tych rzek naszych, a powołując się na moje poprzednie referaty „Polskie drogi wodne“ tudzież „Litewskie i Białoruskie drogi wodne“, zaznaczam jednak, że wszystkie te rzeki w ich teraźniejszym stanie nie nadają się do poważniejszej żeglugi podczas cokolwiek niższych stanów wody, a z wyjątkiem Wisły, szczególnie od Warszawy w dół, bywają używane przeważnie tylko do splawu drzewa.

Wobec tego nie nadają się też rzeki nasze, jak długo nie będą systematycznie i celowo uregulowane, do większych transportów wojskowych na kresach wschodnich, transporty te muszą bowiem pokonywać nie tylko dostawę ogromnych zapasów wojennych, ale nadto dostawiać

je na wskazane miejsca pewnie i na oznaczone zgóry terminy, co na nieregulowanych rzekach jest niemożliwym.

Rzeki nasze odznaczają się jednak nietylko swym charakterem rzek nizinnych i dostateczną obfitością wody, ale nadto tą ważną właściwością, że są od siebie oddzielone stosunkowo nisko względem ich dolin, leżącymi działami wód, co umożliwia i ułatwia połączenie ich między sobą za pomocą sztucznych kanałów żeglownych, służących do przechodzenia statków ładownych z jednej rzeki na drugą przez dział wód przy bardzo znacznem skróceniu drogi.

Właściwość tą poznano już w drugiej połowie XVIII wieku, a więc przed rozbiorem Polski, w którym to czasie za Stanisława Augusta zapoczątkowano i w przeważnej części wykonano kanał Królewski, łączący bezpośrednio Muchawiec, dopływ Bugu, z Pina, dopływem Prypeci, a tem samem Bug z Prypecią, względnie Wisłę z Dnieprem.

Drugą sztuczną drogą wodną łączącą dwa dorzecza jest wykończony również w drugiej połowie XVIII wieku kanał Ogińskiego, łączący za pośrednictwem rzeki Szczary i Jasioldy Niemen z Prypecią.

W ostatnich czasach istnienia samoistnego Królestwa Kongresowego rozpoczęto wreszcie za inicjatywą Ks. Lubeckiego budowę kanału Augustowskiego, ukończoną z końcem czwartego dziesiątka wieku ubiegłego, pod kierunkiem generała Prądzyńskiego, który łączy za pośrednictwem rzek Biebrzy i Czarnej Hańczy Narew, dopływ Wisły z Niemnem.

Ponieważ te trzy sztuczne drogi wodne mogą mieć po ich odpowiedniej przebudowie doniosłe znaczenie nietylko dla rozwoju gospodarczego całego państwa, lecz także dla masowych transportów materiałów wojennych, a tem samem dla przyszłej obrony naszych kresów wschodnich, uważam za wskazane podać dokładniejszy opis ich stanu teraźniejszego, a tem samem także ich teraźniejszej sprawności przewozowej.

C. d. n.

Gabrjel Chrzanowski (Warszawa).

ZNACZENIE FLOTY HANDLOWEJ.

Handel był zawsze i pozostanie jedną z największych potęg świata. Jest on motorem wszelkiego postępu, gdyż tylko wzajemna wymiana tego, co daje natura i co tworzy rozum ludzki, prowadzi do nowych zdobyczy.

Kulturalne państwa starożytne: Asyrja, Fenicja, Kartagina, Grecja i Rzym odznaczyły się swą potęgą polityczną oraz handlem na zewnątrz swych granic. I tu można skonstatować równoległość rozwoju politycznego i handlowego z rozwojem kulturalnym.

Hiszpanja w czasach rozkwitu swej potęgi handlowej posiadała również wysoką kulturę artystyczną i umysłową. Ten aksjomat współmierności rozwoju handlu z rozwojem kultury, wysunięty przez cały szereg wieków, jest uznany obecnie przez wszystkie państwa cywilizowane. Rządy współczesne nie tylko roztaczają opiekę nad ojczystym handlem, ale nawet usilnie go popierają i same podają inicjatywę co do nowych jego gałęzi.

Jednym z najgłówniejszych motorów handlu są środki przewozowe. Bez należytego zorganizowania przewozu handel nie tylko nie może się prawidłowo rozwijać, ale wprost jest zagrożony w swem istnieniu.

To też kwestja utworzenia i utrzymania na odpowiednim poziomie środków przewozowych jest kwestją pierwszorzędnej państwowej doniosłości.

Ojczyzna nasza, pozbawiona od półtora wieku samodzielności i dawno już odsunięta od brzegów morskich, mogła rozwijać się pod względem komunikacyjnym tylko jednostronnie, mianowicie wewnątrz kraju; inaczej mówiąc, Polska nie mogła stworzyć tego, co każdemu państwu po wszystkie czasy przynosiło korzyść, potęgę i pomagało do ogólnego rozwoju.

Nasza ojczyzna nie miała swej własnej floty morskiej, były tylko jej zaczątki, niestety, krótkotrwałe. Nie posiadała tego, co w starożytnych czasach rozwijało kolonizację, a co w obecnych czasach wzmacnia i wzbogaca państwa.

W ostatnich wiekach potęgą i bogactwem Anglii jest rezultatem posiadania olbrzymiej floty morskiej, której ani liczbą, ani jakością nie może dorównać żadne inne państwo. Ta flota utorowała drogę handlowi angielskiemu i zapewniła mu pierwsze w świecie miejsce.

Siłę i znaczenie floty i morskiego handlu dobrze zrozumiały Niemcy zjednoczone. Stale i spiesznie zwiększająca się flota niemiecka usilnie torowała drogę niemieckiemu handlowi i towary niemieckie coraz więcej zalewały świat, a szczególnie kraje wschodnie.

Do chwili traktatu Wersalskiego Niemcy co do ilości floty handlowej zajmowały miejsce zaraz po Anglii i Ameryce Północnej i zapewne posunęły się jeszcze wyżej, gdyby zadowolily się polityką handlową, nie popierając jej brutalnym militaryzmem.

W pierwszych latach ostatniej wojny wszechświatowa flota handlowa przedstawiała się w następujących cyfrach:

Anglja	11.353	statków	21.274.068	ton
Ameryka	3.249	„	5.892.639	„
Niemcy	2.166	„	4.706.027	„
Norwegja	2.174	„	2.529.181	„
Francja	1.539	„	2.285.728	„
Japonja	1.155	„	1.826.068	„
Włochy	1.177	„	1.736.545	„
Holandja	809	„	1.522.547	„
Szwecja	1.462	„	1.122.883	„
Rosja	1.256	„	1.051.762	„
Austro-Węgry	433	„	1.018.210	„
Grecja	510	„	908.725	„
Hiszpanja	642	„	899.204	„
Danja	835	„	854.996	„
Brazylja	443	„	317.414	„
Belgja	164	„	276.427	„
Argentyna	317	„	222.533	„
Turcja	212	„	133.162	„
Chili	126	„	128.592	„

Portugalja	206 statków	122.126 ton
Chiny	81 „	98.079 „
Rumunja	34 „	54.603 „
Peru	66 „	53.749 „
Urugwaj	52 „	47.740 „
Meksyk	52 „	42.682 „
Kuba	48 „	37.882 „
Siam	10 „	11.464 „
Czarnogórze	23 „	5.704 „
Wenezuela	18 „	5.221 „

Jeśli zwrócić się do danych z poprzednich lat, to okaże się, że we wszystkich państwach była tendencja do zwiększania swej floty i ta wyżka w przeciągu 10 lat dała:

dla Peru	158 %	dla Norwegji	37 %
„ Rumunji	138 %	„ Ameryki	36 %
„ Grecji	113 %	„ Włoch	44 %
„ Holandji	111 %	„ Francji	31 %
„ Japonji	82 %	„ Szwecji	31 %
„ Argentyny	81 %	„ Danji	29 %
„ Brazyli	68 %	„ Niemiec	23 %
„ Austrii	61 %	„ Portugalji	21 %
„ Belgji	60 %	„ Anglji	20 %
„ Meksyku	57 %	„ Rosji	15 %
„ Chin	54 %	„ Chin	2 %

Z powodu wyżej wymienionych przyczyn ojczyzna nasza, niestety, w przytoczonych tablicach nie figuruje. Bandera Polska nie mogła ukazywać się na jakimkolwiek morzu z powodu wykreślenia Polski z listy państw samodzielnych, a żegluga polska nie miała pola do rozwoju z powodu braku polskiego wybrzeża morskiego.

Istniejąca na Bałtyku już na początku wieków średnich flota polska musiała zupełnie zniknąć z powodu odebrania Polsce Pomorza.

Dzisiaj, kiedy dążenia nasze otrzymania z powrotem morskiego pobrzeża stały się faktem, myśl polska powinna być skierowaną ku najspieszniejszemu utworzeniu własnej floty handlowej.

Jeśli chcemy, by ojczyzna nasza stała się w szeregu państw silnych i wolnych, to musi ona koniecznie posiadać własną flotę handlową. Bez takiej floty Polska nie odzyska pełnej niezależności, o którą tyle walczyło pokoleń.

Otóż na drodze do utworzenia własnej floty handlowej Polska, niestety, dotychczas posunęła się bardzo niedaleko.

Wiemy, iż kompletną przynależność do Polski posiadały tylko bardzo nieliczne statki. Do takowych należą: „Kraków“ o pojemności 300 ton, należący do T-wa Żeglugi „Sarmatia“, finansowanego przez lwowskie banki, dwa statki — Braci Ryłskich „Polonia“ o pojemności 1500 ton i własność Emeryka „Mazowia“ o pojemności 600 ton.

Przyczyny tego stanu rzeczy leżą w braku własnej inicjatywy, opartej na fachowej wiedzy, w obawie angażowania kapitału, w braku tradycji żeglugowych, a głównie w braku gotówki w obcej walucie, bez

której ze względu na szalony spadek kursu naszej marki statków nie można ani nabyć, ani wynająć.

Dla zlagodzenia tej luki tworzą się T-wa Żeglugowe z udziałem obcego kapitału lub pod obcą banderą.

Obecnie już funkcjonuje Polsko-Amerykańskie T-wo Żeglugi Morskiej, które posiada 6 statków oceanowych o ogólnej pojemności 46.000 ton. Na czele tego T-wa stoją Polacy i kapitały przeważnie są polskie, ponieważ nabywcami obligacji przeważnie są amerykańscy Polacy, bandera jednak na tych statkach do chwili kompletnego ich opłacenia przez kapitały polskie będzie nie polska, a amerykańska.

Pozatem został zatwierdzony przez rząd statut Polsko-Francusko Żeglugowej Spółki, która nabywa dwa statki, mające pływać między Gdańskiem i Francją. Statki te będą już pod banderą polską.

Również tworzy się Polsko-Angielskie T-wo Żeglugowe, statut którego wniosło do zatwierdzenia konsorcjum najpoważniejszych banków warszawskich. Statki powyższego T-wa mają pływać pod banderą polską.

Prócz tego zwróciło się do rządu naszego z prośbą o przyjęcie pod banderą polską Rosyjskie T-wo Transportowe, posiadające 8 statków, najbardziej odpowiadających potrzebom linii na Bałtyku, a nawet linii do Anglii i Francji. Propozycja ta jeszcze nie jest ostatecznie załatwiona.

To jest wszystko, co posiada nasza flota handlowa. Jest to ogromnie mało i stanowczo niedostateczne, abyśmy się już mogli zaliczać do państw, uprawiających żeglugę morską.

Oczywiście, że o stworzeniu od razu znacznej floty nie możemy nawet marzyć, nie powinno nas to wszakże zniechęcać, bo przecież nigdzie, nawet w państwach zupełnie morskich, od razu wielkie floty nie powstawały, ale powinniśmy zawsze pamiętać, że tylko wtedy będziemy kompletnie niezależnym państwem, gdy wszystkie swe potrzeby, a zatem i potrzeby handlu zewnętrznego, będziemy w stanie zadowolnić sami własnymi środkami, nie uciekając się ani do obcej bandery, ani do obcych kapitałów.

Powinniśmy pamiętać, że wszelkie przyczynienie się do tworzenia własnej floty handlowej zapewnia nam nie tylko materialne korzyści, ale jest również aktem samozachowawczym, który nas broni przed utratą pełnej samodzielności narodowej.

Inż. Tadeusz Tillinger (Warszawa).

PORT MORSKI W TCZEWIE*).

Niekorzystne dla nas warunki dostępu do morza, które ujście Wisły oddają w ręce Wolnego Miasta Gdańska, — dały powód do powstania paru projektów, mających na celu, poprowadzenie naszej głównej drogi wodnej do portu, leżącego na bezspornie polskim terytorjum.

Projekty te są następujące:

1. Projekt połączenia Dolnej Wisły z morzem koło Gdyni zapomocą

*) Od Redakcji; Otwieramy w kwestji portu morskiego dyskusję, dając możność wypowiedzenia się różnym poglądom.

kanalu, omijającego terytorjum Gdańskie z zachodu, i budowa portu w Gdyni.

2. Projekt pogłębienia Wisły od Tczewa do ujścia za pomocą bagrowania do głębokości, dostatecznej dla statków morskich,
3. Projekt połączenia Tczewa z portem Gdańskim kanałem morskim przekopanym przez dolinę Gdańską.

Projekt pierwszy, podjęty latem 1919 r. przez inż. Sadkowskiego, — nie może być uważany za racjonalny z powodu trudności technicznych terenu, — na co zwracałem uwagę w Nr. 7 miesięcznika „Roboty Publiczne“ z dnia 15 grudnia 1919 r.

Rzeczywiście kanał musiał by się zacząć koło Gniewa, iść przez kraj pagórkowaty i wnieść się na 200 metrów w górę, by później na 210 m. spuścić się do morza. Długość tego kanału wynosiła by około 150 km., ilość szluz musiała by dochodzić do 50, licząc średnio po 8 m. Koszt budowy, według cen przedwojennych, wyniósł by 100—120.000.000 marek.

Ponieważ każda szluza może być przyrównana, pod względem wpływu na taryfę, — przedłużeniu drogi o 5 km. — więc długość taryfowa kanału wynosiła by $150 + 50.5 = 400$ km. Ponieważ zaś odległość z Gniewa do Gdańska wynosi 80 km. — więc kanał przedłużał by drogę ładunkom, idącym do morza — o 320 km. Po nad to, dla oprocentowania włożonego kapitału na kanale musiał by być ustawione pewne pobory za przejście jego. Spowodowało by to ten nieunikniony skutek, że koszt przewozu jednej tonny drogą wodną z Warszawy do portu w Gdyni byłby przeszło dwa razy droższy, niż do Gdańska.

Ponieważ zaś w naszych warunkach przewóz wodą rzadko może być dwa razy tańszy od kolejowego, — więc w rezultacie towary słyby albo wodą do Gdańska, albo koleją do Gdyni, — ale nigdy kanałem.

Wobec tego projekt ten jest pozbawiony jakichkolwiek szans urzeczywistnienia.

Projekt drugi (pogłębienie Wisły), który był nawet przedstawiony przez ministra robót publicznych, Kędziora, Komisji Sejmowej, musi być, niestety, również uznany za nie do urzeczywistnienia.

Na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że Tczew, który leży nie dalej od morza, niż leżące w ujściach rzek wielkie porty morskie, jak Hamburg, Londyn, Bordeaux, Cherson, Rostów i inne, — mógłby chyba być również połączony z morzem przy pomocy bagrowania, utrzymującego dostateczną głębokość w ujściu.

Jednakże mamy w ujściu Wisły warunki zgoła inne.

Ujścia rzek, które pozwalają na urządzenie w nich głęboko wewnątrz kraju położonych portów morskich, — przedstawiają jakby leje, rozmywane przez odpływy i przyływy morza, (Garonna, Tamiza). — albo są to stare geologicznie ujścia wielkich rzek epoki lodowcowej, rozmyte tymi potężnymi potokami (Dniepr, Don), — albo łączą oba wypadki (Elba — stare ujście Pra-Wisły).

W ujściach tych przekrój poprzeczny rzeki silnie wzrasta, spadek się zmniejsza, — i przekopy, wykonane przez bagrowanie, trzymają się długo, nieraz po kilka lat. Zupełnie inaczej rzecz się ma z ujściem Wisły.

Obecne ujście jej pod Schiewenhorst, przekopane w 1899 roku, skróciło bieg rzeki o 25 km., — wskutek czego spadek w dolnej części się zwiększył i wynosi pomiędzy Tczewem i ujściem do 18 cm. na kilometr, a przy wysokiej wodzie — jeszcze więcej, t. j. nie jest mniejszy, niż w środkowych częściach rzeki.

Otóż Wisła cała jest dla robót bagrowych w granicach potrzeb żeglugi rzecznej w porównaniu z innymi wielkimi rzekami, jak Wołga, Dniepr i inne, — rzeką bardzo trudną i niewdzięczną wskutek właśnie dużego spadku i częstych przyborów.

Przy robotach bagrowych przekrój poprzeczny wykopu może być tylko nieznaczną częścią (10—15%) całego przekroju poprzecznego rzeki. Im większy spadek i słabsze dno, tem stosunek ten musi być mniejszy.

Wobec tego nie można się spodziewać, ażeby na Wiśle można byłoby bagrowaniem otrzymać przekrój ponad 3 m. głębokości, przy 30—40 metrów szerokości. Rzeczywiście, przy większym pogłębianiu, przy tym samym spadku chyżość wody się zwiększa — i przekroczy granicę odporności dna przeciw rozmywaniu.

Spowoduje to rozmywanie dna i zanoszenie wykopu od dołu. Oprócz tego zwiększenie poprzecznego przekroju wykopu do 30—50% przekroju rzeki spowodowało by faktycznie do przerabiania dna rzeki w rów, po którym rzeka miała by płynąć, — czego się nigdy nie da skutecznie. Cała bowiem wprawa w dobrem bagrowaniu polega na tem, żeby nie gwałcić rzeki, nie naruszać jej fantazji, — ale nie dającymi się jej odczuć stosunkowo niewielkimi przekopami przejść płytkie progi, nie naruszając ich piętrzącego wodę znaczenia. To też nie trzeba się łudzić nadzieją o utrzymaniu za pomocą bagrowania poniżej Tczewa głębokości ponad 3,5—4 metry przy średniej wodzie.

Trzeci projekt, wskazany przeze mnie we wspomnianym Nr. miesięcznika „Roboty publiczne“ z dnia 15. 12. 1919 — polega na przekopaniu od Tczewa do portu Gdańskiego poprzez nizinę Gdańską kanału morskiego.

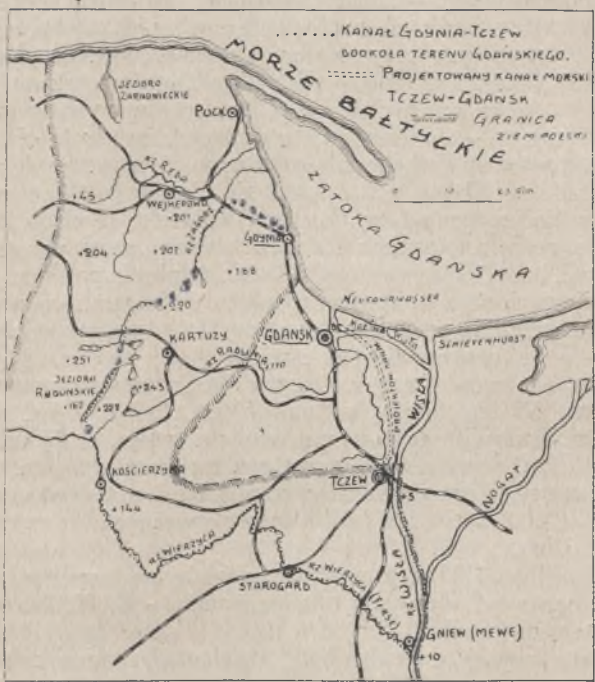
Projekt ten nie przedstawia ani technicznych trudności, ani zbyt dużych kosztów. Teren, po którym kanał przechodzi, jest wzniesiony zaledwie na 1 do 3 m. nad poziomem morza. Ponieważ na m. Bałtyckim niema odpływu i przypływu, więc wejście do kanału mogłoby być otwarte, bez szluzu. Cały wykop (około 20.000.000 m³) mógłby być wykonany za pomocą bagrów, co wypadłoby po cenach przedwojennych zaledwie po 10 fen. za metr³. Kanał nie przecina ani jednej kolei, ani zbyt drogich terenów, — i po cenach przedwojennych nie kosztowałby więcej, nad 10—15.000.000 mk. przy długości 25 km.

Teren na północ od Tczewa zupełnie nadaje się do urządzenia wielkiego portu, i wzniesienie jego nad poziomem morza 3—4 m., jest zupełnie odpowiedniem. Port ten musiałby być połączonym z Wisłą za pomocą szluzu.

Zarzuty, jakie temu projektowi stawiają, są te, że kanał przechodzi przez terytorjum wolnego miasta Gdańska, więc jest trudny do urzeczywistnienia, — i że pozostawia wejście do portu w obcym ręku.

Zarzuty te nie są słuszne.

Na zasadzie § 104 Traktatu Wersalskiego Polska ma prawo rozbudowy portu, doków, kanałów i t. p.



Port Gdański, już obecnie ciasny, musi, jako jedyny port obsługujący 30 milionowe państwo, ogromnie się rozszerzyć i jego baseny muszą się rozciągnąć na kilka kilometrów. Nie jest bynajmniej wskazanym, aby baseny te były rozmieszczone na północ od Gdańska, na wyspie pomiędzy morzem i Martwą Wisłą. Miejsce to jest zbyt blisko położone od morza, — może być, w razie zbliżenia się floty nieprzyjacielskiej, ostrzelane z łatwością.

Ze względów na niebezpieczeństwo w razie napaści floty nieprzyjacielskiej powinien być port Gdański wciągnięty jaknajdalej w głąb kraju, t. j. baseny jego powinny być zaprojektowane na równinie z południowo-wschodniej części miasta, z uwzględnieniem późniejszego rozwoju w kierunku południowym. Jeden z tych basenów, stopniowo przedłużając się na południe byłby początkiem kanału morskiego do Tczewa.

Gdyby budowa morskiego kanału od razu nie mogłaby być urzeczywistniona, byłoby wskazane jednak od jednego ze wspomnianych basenów portowych przeprowadzić do Tczewa zwykły kanał dla statków rzecznych. Skróciłoby to drogę statkom, idącym z Wisły do portu o 20—25 km., — i zapewniłoby posiadanie pasa ziemi, potrzebnego do

zawsze wtedy możliwego rozszerzenia tego kanału do rozmiarów potrzebnych dla statków morskich.

Co do zarzutu, że wejście do portu w Tczewie znajdowałoby się jednak w obcym ręku, — należy zauważyć, że statki, przechodzące z morza bez zatrzymania się wprost Tczewa, nie mogłyby spotykać większych trudności, jak przy wejściu z oceanu do morza Bałtyckiego przez cieśniny, znajdujące się w ręku Danji, lub przez kanał Kiloński. Wiemy, że w czasie pokoju nie może tu być mowy o trudnościach. W razie zaś wojny — nie Miasto Gdańsk będzie zabierało głos.

Projekt portu w Tczewie nie wyklucza bynajmniej konieczności dążenia wszelkimi siłami do zapewnienia Polsce w Gdańsku takiego znaczenia, jakie jej się należy. Ludność Gdańska w ciągu kilkunastu lat musi się potroić, stosunek ludności polskiej musi się zmienić na naszą korzyść, i prędzej, czy później Gdańsk stanie się polskim miastem. Jednakże nie wyklucza to potrzeby portu wewnętrznego w Tczewie. Nie tylko bezpieczeństwo przed napaścią floty nieprzyjacielskiej tego wymaga, — ale i względy ekonomiczne:

Przewóz 1 tonno-kilometra towaru drogą morską wynosił przed wojną średnio 0,2 fen., drogą wodną 1,5 fen., koleją 3 fen.

Kanał skróciłby drogę towarom, idącym koleją, o 25 km., idącym wodą — o 45 km., i przedłużałby statkom morskim o 25 km. W rezultacie na przewozie tony zaoszczędzałoby się: dla towarów idących koleją $25.3 - 25.0.2 = 70$ fen., a dla towarów idących Włsą o $45.1.5 - 25.0.2 = 62.5$ fen.

Przy obrocie 5.000.000 ton zaoszczędzałoby się, według cen przedwojennych, licząc tylko po 0.60 mk. na tonę, — 3.000.000 mk. = 20 do 25% wartości kanału.

Wskazane wyżej dowody każą wyciągnąć wniosek, że w projektach urzędzenia naszego dostępu do morza winniśmy się liczyć z takim rozszerzeniem portu Gdańskiego, które by odpowiadało stopniowemu połączeniu go z jego nieodzownym dopełnieniem — portem wewnętrznym w Tczewie. Obydwa te porty winny stanowić jedną całość, wzajemnie się dopełniającą, i wspólnie zapewniającą Polsce te korzyści, jakie swobodny dostęp do morza jej dać winien.

W razie, gdyby zgoda wolnego miasta Gdańska na przeprowadzenie kanału przez nizinę nie mogła być uzyskana w żaden sposób, — jest jeszcze możliwość techniczna przeprowadzenia go wzdłuż Wisły z wewnętrznej strony wału ochronnego, t. j. na terenie inundacyjnym rzeki, na którym Polska ma zastrzeżone większe prawa

W takim razie poziom wody w porcie Tczewskim musiałyby być przyjęty nieco niżej zera Wisły koło Tczewa, t. j. mniej więcej na 4 metry wyżej poziomu morza. Kanał musiałyby iść w tym poziomie wzdłuż wału ochronnego aż do odgałęzienia Martwej Wisły, t. j. około 20 km., i być oddzielony od rzeki wysokim wałem, ażeby być zupełnie izolowanym od najwyższych wód powodziowych.

Ponieważ odległość pomiędzy wałami ochronnymi Wisły wynosi około 900—1000 metrów, więc kanał, szerokości 60—80 metrów, zmniejszałby przecięcie poprzeczne rzeki o 8 do 10 %, co wywołałoby konieczność podwyższenia wałów ochronnych najwyżej o 1 metr.

W miejscu dawnego, obecnie zagrodzonego odgałęzienia Martwej Wisły, musiałaby być zbudowana szluzą o spadku około 4 metrów i kanał schodziłby do poziomu stojącej wody Martwej Wisły, która od tego miejsca mogłaby być pogłębiona za pomocą bagrowania do głębokości, dostatecznej dla statków morskich, — aż do portu Gdańskiego, — lub do osobnego wyjścia do morza pod Neufahr.

Takie załatwienie sprawy byłoby jednak zupełnie nieracjonalne i dla wszystkich niepożądane:

Dla Tezewa — przedłużałoby drogę statkom morskim o 20 km., zmuszałoby je do przechodzenia przez szluzę i zwiększyłoby kosztą budowy przeszło dwukrotnie.

Dla Gdańska — miałyby wszystkie właściwości kanału przez nizinę, — plus niebezpieczeństwo zalania w każdej chwili niziny Gdańskiej w razie przerwania wyżej szluzy wału ochronnego koło kanału.

Dla całej zaś ludzkości byłoby dowodem, że utworzenie wolnego miasta Gdańska miało na celu nie względy sprawiedliwości i ochronę zamieszkałych w nim Niemców od podporządkowania się innej narodowości, — lecz stworzenie zapory Polsce w dostępie do morza i utrudnianie komunikacji.

Że taki właśnie cel mieli twórcy Wolnego Miasta Gdańska — nikt nie wątpi, jednakże można mieć nadzieję, że oficjalne przyznanie tego celu byłoby w oczach cywilizacji zbyt wielkim skandalem i cynizm polityczny nie posunie się tak daleko.

Reasumując powyższe wywody, widzimy, iż:

1. Projekt kanału, łączącego wybrzeże polskie koło Gdyni z Wisłą, jest technicznie b. trudny i ekonomicznie nie wytrzymuje krytyki.
2. Projekt pogłębienia Wisły od Tezewa do ujścia za pomocą bagrowania do głębokości dostatecznej dla statków morskich jest technicznie niewykonalny.
3. Projekt połączenia Tezewa z morzem za pomocą kanału, idącego przez nizinę Gdańską, jest technicznie łatwy i pod względem ekonomicznym i strategicznym pożądany nawet w razie zupełnej przynależności Gdańska do Polski. Trudności zaś polityczne winny być przezwyciężone, w czem pomocą jest techniczna możliwość urzeczywistnienia kanału wzdłuż Wisły.

Budowa portu morskiego w Tezewie nie jest rzeczą, która mogłaby być wykonana w ciągu paru lat. Spoglądając jednak w odleglejszą przyszłość, możemy mieć nadzieję, że kwestja naszego dogodniejszego dostępu do morza będzie w ten sposób rozwiązana.

Leon Pączewski (Warszawa).

ODBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Przed wojną niemiecka flota handlowa pod względem rozmiarów tonażu zajmowała drugie miejsce na świecie, ustępując miejsce pod względem pojemności jedynie flocie angielskiej. Obecnie skutkiem uchwał

traktatu wersalskiego flota niemiecka została zredukowana do rozmiarów znikomo małych i w szeregu państw, posiadających flotę handlową, zajmuje ostatnie miejsce. Ale niemiecka chęć opanowania rynków światowych, dążenie do ekspansji nie zamarło. Niemcy otrząsnęły się już z marazmu, w jaki wtrącił je pozornie „druzgoczący“ traktat wersalski. Ze zdwojoną energią zabrały się one do gojenia ran, zadanych im przez uchwały traktatowe państw Ententy, z nieprawdopodobną szybkością Niemcy odbudowują zarówno swój przemysł, jak i handel. Już obecnie Niemcy utrzymują ożywione stosunki handlowe z całym światem, z krajami neutralnymi oraz z krajami, z którymi prowadziły zaciętą czteroletnią wojnę. Praca pokojowa wre w Niemczech w całej pełni. Najważniejszym zadaniem Niemiec jest obecnie odbudowa floty handlowej, bez której marzenia o podboju rynków światowych nigdy by się nie ziściły. Niemcy, rozumiując konieczność posiadania floty handlowej, wyteżyły w tym kierunku całą swą energię i przedsiębiorczość. Kiedy dawniej w portach niemieckich, a często nawet w portach obcych, flota niemiecka bezsprzecznie posiadała przewagę i wobec niej inne flagi skromnie się prezentowały, obecnie w portach niemieckich widać przeważnie tylko flagi obce. Wielkie, wszechświatowe porty niemieckie, jak Hamburg lub Brema, przedstawiają bardzo ożywiony widok, ożywia je jednak nie flaga niemiecka, lecz angielska, amerykańska lub francuska. Więc np. na początku września r. b. w Hamburgu komunikację morską utrzymywały linje przeważnie tylko obce: 19 angielskich, 10 holenderskich, 6 amerykańskich, 6 norweskich, 5 francuskich, 4 belgijskie, 3 duńskie, 3 szwedzkie, 3 włoskie, 2 japońskie, 1 portugalska i 1 brazylijska. Opanowanie portów niemieckich przez obce linje okrętowe pociąga za sobą olbrzymie straty dla narodu niemieckiego, niekorzystnie ukształtowanie się bilansu płatniczego, utratę wpływów na rynkach światowych. Niemcy, mając to na względzie, wyteżyły całą swą energję celem uruchomienia swych wielkich linii okrętowych. Odbudowa dziesiątkowej floty niemieckiej wymaga olbrzymich kapitałów, których Niemcy nie posiadają. Trzeba było więc oprzeć się o obce kapitały, które chętnie zaoferowali wielcy kapitaliści Stanów Zjednoczonych. Obecnie doszła do skutku szeroko omawiana w prasie zagranicznej umowa między Hamburg - Amerika - Linie (Hapag) a koncernem Harrimana oraz między Norddeutscher Lloyd a United States Mail Steamship Co. Projekt umowy oparty jest na zasadzie wzajemności i współpracy. Treść umowy między Hapagiem a koncernem Harrimana została podana do wiadomości publicznej przez dyrektora amerykańskiego Urzędu Okrętowego, admirała Benaona. Godzi się zauważyć, iż usiłowania doprowadzenia do skutku porozumienia amerykańsko-niemieckiego trwają już przeszło rok, a inicjatorem tego projektu jest Shipping Board. Pierwsze pertraktacje miały miejsce z przedstawicielem Hamburg - Amerika - Linie, p. Sickleem. Początkowo noszono się z zamiarem uruchomienia kilku linii okrętowych niemieckich, przyczem za warunek postawiono, iż okręty będą pływały pod flagą amerykańską i będą znajdowały się całkowicie pod rozkazami admiralicji amerykańskiej. Na tej postawie do porozumienia między stronami pertraktującymi nie doszło.

Na mocy umowy odbudowa floty niemieckiej obejmie 50 % niemieckiego tonażu przedwojennego i uzyskano zgodę, iż okręty, wybudowane z udziałem kapitału amerykańskiego, będą pływały pod flagą niemiecką. Niemcy występują w umowie jako kontrahent, korzystający z jednakowych praw. Poza to każdy z kontrahentów uprawniony jest do przekazywania wykonania pewnych usług innemu zaprzyjaźnionemu towarzystwu.

Umowa dzieli się na dwie części. W pierwszej części wyłożone są ogólne zasady i warunki, na których umowa się opiera, w części drugiej omówiona jest egzekutywa tych warunków. W części ogólnej mowa jest o urządzeniu linii frachtowych i osobowych, które łączyć mają a) Niemcy ze Stanami Zjednoczonymi oraz b) Niemcy z innymi krajami i częściami świata. Wszelkie czynności i interesy mogą być załatwiane zarówno przez jedną, jak i drugą stronę. Agentury będą przejmowane w drodze wymiany przez obydwu kontrahentów. Hapag będzie reprezentował interesy Stanów Zjednoczonych w Niemczech, koncern Harrimana interesy Hapaga w Stan. Zjednoczonych. Celem wzajemnego czuwania i kontrolowania działalności każdy z kontrahentów jest uprawniony do założenia specjalnego biura w kraju strony przeciwnej. Każde z towarzystw będzie posiadało swych agentów w obcych krajach. Wszystkie porty, składy i t. p. oddane są do dyspozycji jednej i drugiej strony.

Na wypadek wojny między St. Zjedn. a Niemcami, lub między jedną ze stron a innym jakimś państwem przewidziane są specjalne klauzule. Wszelkie spory będą załatwiane przez sądy rozjemcze. Ruch osobowy między Niemcami a St. Zjednoczonymi ma być podjęty w ciągu jednego roku. W tym celu towarzystwo amerykańskie ma wybudować okręty o pojemności łącznej 40.000 ang. ton rejestrowych. Hapag jest uprawniony do budowania okrętów na własną rękę dopiero wtedy, gdy tow. amerykańskie ukończy budowę okrętów, których ilość i pojemność przewidziane są w umowie. Hapag w czasie budowy okrętów bierze udział jako strona doradczą, służąc swym doświadczeniem w zakresie żeglugi oraz oddając do dyspozycji swych techników i inżynierów. Dla ruchu frachtowego każda ze stron jest uprawniona do wybudowania 50 % tonażu, gdyby zaś Hapag nie był w stanie dostarczyć floty w tych rozmiarach, druga strona może przekroczyć wspomniany udział procentowy. Stawki frachtowe ustala dla Zachodu Hapag, dla Wschodu tow. amerykańskie. Między Niemcami a innymi krajami może być urządzona okrętowa linja frachtowa niezależnie od zgody strony amerykańskiej. Hapag jest obowiązany jednak tow. amerykańskiemu zaproponować udział, co towarzystwo może przyjąć, lub odrzucić. O ile udział jest wspólny, każda ze stron partycypuje w 50-iu procentach tonażu. Oto w głównych zarysach treść umowy, zawartej między dwoma potężnymi towarzystwami okrętowemi, których działalność niewątpliwie ożywi światowy ruch okrętowy i obudzi apetyty ekspansywne zarówno w Niemczech, jak i St. Zjednoczonych. Shipping Board, który sekundował zawarciu tej umowy i ją popierał, uważał to zbliżenie niemiecko-amerykańskie niewątpliwie za jeden z środków do wzmocnienia znaczenia morskiego St. Zjednoczonych i przeciwwstawienia się potędze morskiej Anglii. Jest to niejako intermezzo do przyszłej walki konkurencyjnej

między tymi dwoma kolosami morskimi, do walki, do której stają zapaśnicy dziś prawie już równi pod względem pojemności tonażu. Należy jednocześnie zaznaczyć, iż Związek amerykańskich żeglarzy założył przeciw tej umowie ostry protest, ostrzegając, iż projektowana umowa służy głównie interesom niemieckim, dając Niemcom możność przywrócenia do stanu dawnego handlu zamorskiego. Również żywo zaprotestowała przeciw tej umowie prasa francuska, słusznie dostrzegając w niej jeden z środków do utorowania sobie drogi na zamorskie rynki handlowe i zapanowania nad handlem światowym.

Dla Niemiec umowa ta posiada jeszcze specjalne znaczenie w związku z uchwalone niedawno amerykańskie prawo okrętowe (Jones-Bill), mające służyć celom czysto protekcyjnym. Dzięki porozumieniu między Hapagiem a tow. amerykańskim okręty niemieckie będą korzystały ze swobody ruchu w St. Zjednoczonych, z czego okręty innych państw nie będą mogły korzystać.

Stajemy w chwili obecnej wobec niezmiernie doniosłego faktu, który ocenić winniśmy z całą dokładnością. Wechodzą tutaj w grę nie tylko czynniki gospodarcze, lecz również polityczne. Niemcy, jak to się do niedawna mówiło, zdruzgotane, zniażdżone dźwigają się do życia z szybkością, z pewnością nieprzewidzianą przez twórców traktatu wiedeńskiego. Przeciwnieństwa interesów gospodarczych i politycznych, jakie wytworzyły się po wojnie w łonie Ententy, dały Niemcom pole do zjednywania sobie przyjaciół i obrońców swych interesów po tamtej stronie frontu. Następuje zbliżenie gospodarcze między Niemcami a St. Zjednoczonymi, wylania się potrzeba stworzenia wspólnoty interesów. Nietylko dochodzi do zbliżenia między Hamburg-Ameryka-Linie a Koncernem Harrimana, lecz również między Norddeutscher Lloyd a United States Mail Steamship Co. W m. październiku towarzystwo to podejmuje stałą komunikację z środkową Brazylią. Z mniejszych linii okrętowych niemieckich jedne łączą się między sobą w koncerty, inne łączą się z towarzystwami neutralnymi, jeszcze inne posługują się obcym tonażem i t. p. Więc np. Woermann-Linie oraz Deutsch-Ostafrika-Linie łączą się z Hapagiem i Hamburg-Bremer Afrika-Linie. Flaga niemiecka staje się coraz częstszym gościem na oceanach i morzach, budząc z uspienia marzenia Bismarków i Wilhelmów o wszechpotężze Niemiec. Więc Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft podjęło komunikację w kierunku Brazylii i Argentyny, „Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ komunikuje się z zachodnią zatoką Ameryki południowej, zaś Hansa-Linie z Indjami. Deutsche Levante-Linie prezentuje flagę niemiecką na morzu Śródziemnym i Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft czynne jest w połączeniu z żeglugą holenderską, wysyłając okręty w kierunku Australji i Indji holenderskich. Wreszcie zanotować jeszcze się godzi, iż pierwszy okręt niemiecki po zawarciu pokoju został wysłany przez Ocean-Linie, mającą siedzibę w Flensburgu, do portów meksykańskich, gdzie, jak chwali się prasa niemiecka, był powitany z radością. Niemcy o swojej sytuacji gospodarczej mówią i piszą zazwyczaj w tonie minorowym. Wtórują ich żalom różne Keynesy i Boydeny, jak to miało niedawno miejsce na konferencji finansowej

w Brukseli. Tymczasem Niemcy odbudowują się i odradzają, dawne hasła wielko-niemieckie coraz mocniej zaczynają rozbrzmiewać, udział ich w światowym ruchu kulturalnym staje się coraz hałaśliwszy, wpływy ich, choć jeszcze ukrycie coraz bardziej się na wschód i zachód rozwielmożniają. Objawy budzenia się z uspienia drangu germańskiego nie dla wszystkich są widoczne, nie wszyscy je dostrzegają. Czułość państw zwycięskich, zda się, jakby usypiała, omdlewała, na jej miejsce występuje chęć zbratania się, chęć stworzenia wspólnoty interesów kulturalnych, koncepcja wybudowania wspólnego gmachu dla interesów duchowych i gospodarczych wszystkich narodów. Chwila może już jest bliska, kiedy głosiciele tych wnioślych haseł uświadomią sobie ich papierowość. Otrzeźwieniu temu może będą już wtedy towarzyszyć głośne zgrzyty... Żłudzenie pryśnie, wejrzenie w rzeczywistość stanie się przykre, bolesne.

PRZEGLĄD GOSPODARCZY.

NASZA MARYNARKA HANDLOWA.

Obecny stan posiadania taboru morskiego nie przedstawia się zbyt świetnie, ponieważ tylko cztery jednostki pływają pod polską banderą. Jednakowoż, jeżeli się weźmie pod uwagę, że kapitały naszych emigrantów w Ameryce stworzyły przedsiębiorstwo „Polish-American Navigation Corporation“, to statki tego przedsiębiorstwa także należy zaliczyć do naszej marynarki handlowej; tymbardziej, że rząd polski jest współwłaścicielem tego przedsiębiorstwa, mimo, że towarzystwo to zarejestrowane jest w stanie Delawara, i statki jego dlatego pod amerykańską flagą pływają. Ponieważ są widoki, że statki te w niezbyt odległej przyszłości otrzymają banderę polską, w poniższym zestawieniu naszej marynarki handlowej są uwzględnione. Również umieszczono w poniższej tabeli statki Polsko-Angielskiego Tow. Żegluga Morskiej. Trudności w stworzeniu naszej marynarki handlowej wobec niskiego stanu naszej waluty, wobec braku tonażu światowego i jego wysokiej ceny są ogromne. Jedyne statek polski na Bałtyku „Kraków“ został wynajęty przez przedsiębiorstwo zagraniczne na time charter za 50 szylingów za tonę i odbywa rejsy między Anglią, Francją i Holandją, a wynajęto go dlatego, że z powodu braku eksportu z Polski na linjach do Polski i z Polski eksploatacja jego mało by się opłacała. Poza tem i brak prawodawstwa polskiego na morzu ogromnie utrudnia wszelkie formalności przy nabyciu i zarejestrowaniu statku pod banderą polską. W poniższym zestawieniu pierwsze dziewięć statków 11 i 12-ty są typu towarowego, 10-ty jest typu towarowo-pasażerskiego, i statek ten może większą ilość emigrantów wziąć na siebie. Jak tabela pokazuje, mamy 3 statki mające nazwę „Warszawa“. Nasza marynarka handlowa posiada następujące jednostki:

Zestawienie polskich statków handlowych.

Nr. bież.	Nazwa statku	Dawniejsza nazwa	Właściciel	Rok budowy	Ton rej. brutto	Ton Dead Weight	Bandera statku	Typ statku	Miejsce stałych rejsów	Uwagi
1	Polonia	Clatura	Bracia Ryłscy	—	—	1 500	pol ska	towarowy	Czarne Morze	Firma Ryłscy w Baku
2	Mazovia	Estella Maria	Adolf Emeryk	1904	359,82	600	"	"	"	Firma Emeryk w Taganrogu
3	Kraków	—	Tow. Sarmacja	—	350	1 600	"	"	Anglia, Francja, Holandja	Wynajęty przez przedsiębiorstwo zagraniczne na time charter
4	Kościszko	Cape Lozkovt	—	1918	—	7 371	ameryk.	"	Gdańsk Nowy York	—
5	Wisła	Branch Emry	—	1895	—	5 250	"	"	"	—
6	Warszawa	Terese	—	1914	—	8 450	"	"	"	—
7	Poznań	Clara	—	1900	—	6 100	"	"	"	—
8	Kraków	Ida	—	1903	—	5 925	"	"	"	—
9	Pański	—	—	1906	—	7 200	"	"	"	—
10	Łdański	Sowannew	Polish American Corporation Navigation ?	—	—	11 200	"	"	"	Dla emigrantów urządzony
11	Warszawa	—	Anglo-Polskie Tow. Żegl.	—	—	2 600	angielska	towarowo-pasazerski towarowy	Baltyk i Morze Północne	—
12	Kraków	—	Anglo-Polskie Tow. Żegl.	—	—	1 600	"	"	"	—
13	Warszawa	—	Holland-Ameryka-Linia Polsko-Balt. Tow. Handl.	—	—	—	holenderska	"	Baltyk	—
14	Polbal	—	—	—	—	200	pol ska	"	"	Dla żeglugi kabotażowej
				Suma	60 596					

Uwaga: Z wyjątkiem Krakowa nr. 3 wszystkie statowe Kraków z obszarem drewnianem.

Napisał
(—) St. Łęgowski.

MARYNARKA WOJENNA.

Nasza Marynarka Wojenna brała chlubnie udział w walkach stoczonych w obronie stolicy w sierpniu br.

Sformowany w tej krytycznej chwili Pułk Morski pod Dowództwem kapitana marynarki Konstantego Jacynicza, walcząc ramię przy ramieniu z oddziałami Armji Lądowej, pomagał dzielnie powstrzymać i odeprzeć nawałę bolszewicką.

Jak dzielnie nasi marynarze się spisali, świadczą o tem liczne, przyznane im przez Naczelnego Wodza i upoważnionych do tego dowódców krzyże „VIRTUTI MILITARI“ i „Za WALECZNOŚĆ“.

Również Flotylla Rzeczna pod dowództwem kapitana Bogdana Jarocińskiego, zaimprovizowana na prędcę, spełniła mimo bardzo szczupłych i prymitywnych środków, jakimi rozporządzała, bardzo dobrze swoje zadanie w walkach pod Płockiem i Bobrownikami.

Nad stworzeniem podwalin naszej przyszłej siły zbrojnej na morzu i na wodach wewnętrznych pracuje się usilnie i wytrwale.

Utworzone przed dwoma miesiącami „Dowództwo Wybrzeża Morskiego“ z siedzibę na razie w Pucku zajmuje się intensywnie pracą przygotowawczą do stworzenia odpowiednich warunków bytu dla naszej przyszłej floty.

Dowódcą Wybrzeża jest pułkownik marynarki Jerzy Świrski.

Dowództwo Wybrzeża jest najwyższą władzą wojenno-morską na polskiem wybrzeżu, na prawach równych z Dowództwem Okręgów Generalnych Armji Lądowej.

Rada Ambasadorów w Paryżu przyznała Polsce 6 torpedowców typu „V“ z floty niemieckiej. Torpedowce te po przeprowadzeniu remontu w dokach angielskich sprowadzone będą do Polski jako cenny zaczątek naszej przyszłej floty.

Oprócz tego toczą się pertraktacje o zakup dalszych jednostek, o ile na to pozwala stan Skarbu Państwa.

Kilka holowników i drag, potrzebnych do przygotowania bazy dla pierwszych jednostek tej przyszłej floty, zostały już przez Departament dla Spraw Morskich nabyte.

Jako zaczątej flotyli rzecznej zostały zbudowane na stoczni gdańskiej 4 monitory „Warszawa“, „Horodyszczce“, „Pińsk“ i „Mozyrz“, z których dwa pierwsze już pełnią służbę, druga para zaś wkrótce będzie wykończona.

W celu szkolenia tak personelu handlowej jak i wojennej marynarki, został zakupiony w Holandji statek żaglowo-motorowy (3.600 ton), który za jakie dwa miesiące po ukończeniu remontu i potrzebnych zmian urządzenia przybędzie do kraju i zostanie oddany do dyspozycji szkoły handlowo-morskiej, której pierwszy kurs rozpoczął się właśnie w Tczewie.

Statek będzie nosił nazwę „Lwów“.

Petelenc, major marynarki (Warszawa).

O ORGANIZACJI NASZYCH WŁADZ HANDLOWO-MORSKICH.

W krótkce po wypędzeniu okupantów z Polski została stworzona polska marynarka. Dekret Naczelnika państwa z 28-go listopada 1918-go roku powołał do życia Sekcję Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. Sekcja Marynarki stworzyła pierwsze kadry marynarki wojennej na Wiśle. Sekcja ta została dekretem z 22-go kwietnia 1919 roku rozszerzona i przekształcona w Departament Spraw Morskich, przyczem włączono do niego również marynarkę handlową. W początkach roku 1919 przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu utworzono Sekcję Żeglugi, która później zamieniła się w Wydział Żeglugi przy Sekcji Handlowej tego Ministerstwa; z czasem przemianowano ten wydział w wydział transportowy. Kompetencję ściślejszą wszystkich tych wyżej wymienionych władz centralnych nie ustalił żaden akt ustawodawczy, skutkiem czego sprawy marynarki często bardzo na tem cierpiały. Dopiero uchwała Rady Ministrów z dnia 3-go lutego 1920-go roku postanowiła zasadniczy rozdział marynarki wojennej i handlowej, pozostawiając pierwszą w Ministerstwie Spraw Wojskowych, a przekazując drugą do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Wykonanie tej uchwały z powodu najazdu bolszewickiego na Warszawę uległo zwłoce i jeszcze nie została ona zrealizowana. Jako morską władzę handlową drugiej instancji utworzono w maju b. r. Urząd Marynarki handlowej w Wejherowie, który miał załatwiać wszelkie sprawy marynarki handlowej nie związane ściśle z portem Gdańskiem. Urząd ten miał siedzibę na naszym wybrzeżu i do niego należały sprawy żeglugi kabotażowej i żagló okrętowych, rybołówstwo, porty rybackie, ochrona wydmi i inne sprawy, dotyczące naszej marynarki handlowej. Był projekt utworzenia urzędu równorzędnego w Gdańsku, lecz przewlekłe traktowanie konwencji między Polską i wolnem miastem Gdańsk nie pozwoliło na ustalenie stosunków prawnych w tym porcie. Dlatego też warunki polskiej marynarki handlowej w Gdańsku nie przedstawiają się zbyt różowo. Interesy naszej marynarki handlowej za granicą np. w Ameryce, w Anglii, Francji, Szwecji i Turcji reprezentowały placówki morskie t. zwani attaché naval. Nie ulega wątpliwości, że zawarcie konwencji z Gdańskiem na organizację marynarki handlowej bardzo dodatnio wpłynie.

Inż. St. Łęgowski.

TONAŻ ŚWIATOWY.

Mimo działań wojennych tonaż światowy w roku 1920 był większy niż w roku 1914, a mianowicie cyfry w tonach brutto w 14 roku wynosiły 49.454.000 a w 1920-tym 57.314.000. Ogółem w roku 1920 i to 30-go czerwca pływało na świecie 31.595 statków, z nich 26513 z maszynami i 5 082 żaglowców. Ten wzrost należy przypisać ogromnej intensywności, z jaką Ameryka podjęła budowę statków. Podczas gdy Ameryka przed wojną posiadała mniej warsztatów niż Anglja, dziś Anglja posiada 120 a Ameryka 417 warsztatówbudowy okrętów. Wydane przez Kongres amery-

kański 6-go czerwca 1920-go roku Merchant Shipping Act obdarza handlową flotę amerykańską ogromnymi przywilejami wobec bander obcych. Wojna europejska i jej ogromne zapotrzebowania materiałów wojennych i artykułów żywnościowych spowodowały, że Ameryka brak tonażu światowego w tak energiczny i skuteczny sposób starała się i zdołała zwalczyć. Największe straty tonażu poniosła Austria, gdyż straciła 100 % swego przedwojennego tonażu, który wynosił 1.052.000 ton. Dalej idąc straty Niemiec 91,8 %, których tonaż z 5.135.000 zmniejszył się do 419.000 ton. Grecja straciła 38,7 %, miała 821.000, posiada zaś 497.000. Danja straciła 6,6 %, Anglja 4 %. Przed wojną Anglja rozporządzała olbrzymią flotą 18.892.000 ton, a obecnie ma 18.111.000 ton. Szwecja straciła 1,9 %. Wszystkie te straty wyrównuje tonaż amerykański, którego przyrost wynosi 238,8 %. Ameryka miała przed wojną trzecią z rzędu flotę 4.287.000, a obecnie dorównała prawie Anglji posiadając 14.525.000 ton. Na trzecie miejsce za Anglją i Ameryką wysunęła się Japonja ze swym przyrostem 75,5 %, z 1.708.000 na 2.996.000 ton. Czwarte miejsce zajmuje Francja z przyrostem 63,9 %, z 1.922.000 na 2.963.000; Francja i przed wojną czwarte zajmowała miejsce. Włoska flota zyskała 46,7 %, holenderska 26,5 %, Hiszpanja 6 % i Norwegja 1,2 %. Ostatnie lata wojny, gdy się brak tonażu jeszcze dawał odczuwać, przyniosły towarzystwom żeglugowym ogromne dochody. Towarzystwa holenderskie płaciły do 200 % dywidendy, towarzystwa japońskie 10z %, duńskie 60 %; najniższą dywidendę płaciły przedsiębiorstwa angielskie z powodu rekwizycji statków przez rząd. Wkrótce po zakończeniu wojny europejskiej głód tonażowy zaczął słabnąć. Jeżeli się porówna statki frachtowe w Lloyds List, to np. za węgiel, eksportowany z Północnej Ameryki do Europy kontynentalnej płacono w kwietniu roku b. 22 dolary w październiku 11 za tonę; za mąkę z Południowej Ameryki do Anglji w kwietniu 115 szylingów, w październiku 95 szylingów; za węgiel z Anglji do Francji w kwietniu 55 szylingów, w październiku 20 szylingów, za ładunek ogólny z Anglji do Gdańska, w kwietniu 120 szylingów, w październiku 80 szyl. Stawki do Gdańska z pewnością ulegną niżce, gdy tylko statki na powrotnej drodze będą otrzymywały ładunek, to jest, gdy nasz eksport się ruszy.

Inż. Łęgowski.

ROZWÓJ FLOTY HANDLOWEJ W ST. ZJEDNOCZONYCH.

Według danych Bureau of Navigation, które uwzględnia wszystkie statki ponad 5 N. R. T., flota amerykańska składała się z 28.150 statków pojemności 16.350.000 br. t. rej.

Stan ten obejmuje wszystkie okręty oceaniczne, nadbrzeżne oraz statki, płynące na jeziorach i rzekach krajowych. Pośród okrętów pojemności ponad 1000 br., t. rei. było w posiadaniu:

Urzędu morskiego	1.630 okrętów	o pojemności	. . 6.903.128 br. t. rej.
Żeglugi prywatnej	1.209	„ „	. . 3.942.974 „ „ „

Razem 2.839 okrętów pojemności . . 10.846.102 br. t. rej.

Flota ta składała się z 2065 stalowych parowców i statków motorowych pojemn. 9.270.418 br. t. rej., 377 statków drewnych pojemn. 933.424 br. t. rej., 99 stalowych żaglowców pojemn. 186.330 br. t. rej. i 298 żaglowców drewnych pojemn. 455.930 br. t. rej. Oprócz tych statków, pojemności ponad 1000 br. t. rej. istnieje jeszcze 565 okrętów pojemn. 500 do 1000 br. t. rej. Razem więc St. Zjednoczone posiadają 3.403 okrętów pojemn. 11.278.741 br. t. rej., z których 2541 (pojemn. 9.531.190 br. t. rej.) odbywa podróże zaoceaniczne i 863 (pojemn. 1.774.551 br. t. rej.) plynie u brzegów. Zestawienie powyższych danych z danymi przedwojennymi wskazuje na olbrzymi wzrost amerykańskiej floty handlowej, usiłującej dorównać pod względem rozmiarów flocie angielskiej.

KREDYTY WE FRANCJI NA ODBUDOWE FLOTY HANDLOWEJ.

Przyjęta przez Izbę w październiku roku 1919 ustawa o przyznaniu kredytu 1,080 milj. fr. na odbudowę floty handlowej obecnie uległa w komisji Senatu pewnym zmianom. Z początku rząd domagał się kredytu w wysokości 2 miliardów fr. Suma ta została zredukowana do połowy. Uszczuplenie tego kredytu było spowodowane tą okolicznością, iż stan liczebny floty handlowej francuskiej jest zadawalający i bezgraniczne jej pomnażanie nie jest naglące. Brak jedynie okrętów dla komunikacji pocztowej oraz pasażerskiej szczególnie w kierunku kolonii francuskich. Naogół stan floty francuskiej znacznie się poprawił dzięki umowie z Anglią i Brazylią, na mocy których państwa te dostarczyły Francji znacznego tonażu. Ostatnio podsekretarz stanu ministerstwa marynarki zażądał kredytu dla wybudowania okrętów pasażerskich w wysokości 350 milj. fr. W sprawie tej prowadzone są pertraktacje z ministrem kolonji, który sumę, zażadaną przez Bignoną, uważa za niewystarczającą.

PODZIAŁ AUSTRJACKO-WĘGIERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Dnia 7-go września r. b. została zawarta umowa między Włochami a Jugosławją w sprawie podziału b. austriacko-węgierskiej floty handlowej. Za podstawę podziału przyjęto przynależność właścicieli okrętów i firm do danego państwa. Jednocześnie uregulowano podział frachtów, jakie nadeszły w czasie sprawowania administracji przez komisję międzyaljancką. Umowa ma być aprobowana przez Komisję Odszkodowań. Według włoskiego dziennika „Sole“ umowa ta zawiera punkty następujące:

1. Wszystkie okręty, które niegdyś należały do państwa austriacko-węgierskiego, stają się własnością Włoch, z wyjątkiem okrętów najmniejszych pojemności, przeznaczonych dla ruchu miejscowego (statki-cysterny, używane do zaopatrywania wysp w wodę, statki do pełnienia straży celnej i t. p.). Włochy otrzymują nadto cały materiał okrętowy, znajdujący się w stadjum budowy.

2. Jugosławia nie rości pretensji do odszkodowania strat, poniesionych na morzu. Włochy uzyskują w ten sposób prawo własności odnośnie do całkowitego tonażu adriatyckiego, będącego w posiadaniu obywateli austriacko-węgierskich.
3. Pozostała część austriacko-węgierskiej floty, nie będąca w posiadaniu obywateli państw wrogich, podlega podziałowi między Włochami a Jugosławią odnośnie do tytułu własności, przedłożonego przez obywateli państwa S. H. S. lub włoskiego.
4. Umowa reguluje podział frachtów, jakie nadeszły do portów w czasie sprawowania administracji przez komisję międzyaljancką. Łącznie ze znajdującymi się w budowie okrętami (wzgl. statkami) Włochom przypadnie 650.000 ton oraz 150.000 ton, które na mocy prawa zdobyczy zostały wrogom zabrane.

Jugosławia, która rościła pretensje do 250.000 ton, otrzymała 115.000 ton, przyczem obowiązana jest zwrócić 3 okręty, które w czasie wojny w okresie neutralności Włoch szukały schronienia w portach włoskich i stąd zostały zabrane.

Zaznaczyć jeszcze należy, iż Włochy, które otrzymują 800.000 ton, straciły w czasie wojny tyleż ton.

SFINANSOWANIE BUDOWY DRÓG WODNYCH W POLSCE.

Myślą przewodnią związanego Syndykatu Bałtyk — Morze Czarne było wyszukanie takiego sposobu finansowania, któryby bez wielkiego obciążenia skarbu Państwa, oddał Państwu główny zarząd i zapewnił stały decydujący wpływ na całe przedsiębiorstwo.

Drugi wodne, ta podstawa dla uruchomienia wielkiego przemysłu, nie mogą należeć do monopolu prywatnego, gdyż ten, dążąc do jaknajwiększych zysków starałby się taryfy przewozowe możliwie podnosić, a tem samem drogi wodne nie mogłyby spełniać tego zadania, jakie spełnić powinny.

Te najważniejsze arterje taniego transportu powinny należeć do Państwa i na tej zasadzie ułożył Syndykat statut: Spółki Akcyjnej Bałtyk — Morze Czarne i przedłożył do zatwierdzenia Ministerstwa Skarbu.

Sposób finansowania zbliżony jest do znanych spółek mieszanych, gdzie Państwo i kapitały prywatne wspólnie pracują i gdzie Państwo ma zapewnione kierownictwo, a w miarę amortyzacji wydanych obligacji, po pewnym czasie otrzymuje całość przedsiębiorstwa na wyłączną własność.

Skarb Państwa jest tu zaoszczędzony, potrzebne fundusze dostarczą tu finansierzy Stanów Zjednoczonych, budować bowiem w obecnych czasach drożyzny można jedynie za dolary.

Przykład prosty posłuży na dowód. Gdy przed wojną za jednego dolara t. j. 5 koron można było wykonać 5 metr. sześć. wykopu, to obecnie za tego dolara przedstawiającego 200 koron przy płaceniu 10 koron za metr wykopu, można wykonać 20 metr. sześć. wykopu, t. j. cztery razy

tyle, co przed wojną. Dlatego chętnie wystarczy na budowę 86 milionów dolarów, gdy przed wojną było do tego potrzebnych 289 milionów dolarów.

Niekorzystny stan naszej waluty można w tym wypadku użyć dla wykonania taniej budowy.

Dla uzyskania potrzebnych funduszy w Ameryce musiałoby się statuta w ten sposób ułożyć, by one nie odbiegały zbyt od przyjętych zasad w Ameryce i spółek finansowych naszych, gdyż i nasi finansisci muszą wziąć udział w przedsiębiorstwie.

Zasada i duch „Spółek mieszanych“ jest w statutach Spółki bankowej zachowany, mimo nieco odmiennej formy Spółki.

Pan Wiliam Shuman, były vice-minister Stanów Zjednoczonych, brał czynny udział w układaniu statutów, na podstawie których będzie mógł wspólnie z innymi dwoma bankierami tamtejszymi, Polakami, umieścić obligacje na tamtejszych rynkach giełdowych.

Prócz tego warunkiem jest 5%-wa gwarancja państwowa dla tych obligacji, a ponieważ jak studja wykazały nasze drogi wodne przyniosą łatwo 9.23 odsetek od kapitału włożonego, przeto gwarancja ta jest tylko teoretyczną i do obciążenia skarbu państwowego nie przyjdzie.

O ile formalności te będą wkrótce załatwione i wyzyskany wysoki kurs dolara, o tyle mniejszym wkładem do dróg wodnych dojdziemy. —

Wracając do statutów „Spółki Bankowej Bałtyk — Morze Czarne“, fundusze budowy rozpadają się na:

kapitał zakładowy akcyjny, będący właścicielem całego przedsiębiorstwa w wysokości 500.000 marek polskich, z czego

1. Rząd obejmuje 45 % akcji t. j. 225.000 marek polskich,
2. polskie firmy, akcje imienne, sprzedawane za zezwoleniem spółki 25 %, t. j. 125.000 marek polskich, a
3. resztę 30 % kapitału zakładowego, czyli 150.000 akcji przeznacza się dla cudzoziemców tych, którzy zajmą się umieszczeniem naszych obligacji.

Po wpłacie 20 % od powyższych kwot, spółka rozpocznie swą działalność. Państwo więc potrzebuje narazie złożyć 45.000 marek polskich, co w budżecie państwowym niewielki przedstawi wydatek.

W ten sposób Rząd i firmy polskie będą posiadały 70 % całego kapitału zakładowego, a więc i własność, niema więc mowy o tem, by drogi te mogły przejść w obce posiadanie.

Z czystych zysków przeznaczy spółka dywidendy dla wydać się mających w Ameryce obligacji, dla akcji zakładowych i dla 25.000 mk. polskich akcji pożytkowych, użytych dla poparcia realizacji całego przedsiębiorstwa finansowego.

Prócz zapewnienia 70 % większości polskiej na ogólnem zebraniu akcjonariuszów, jest dla Rządu zapewniony Zarząd Spółki. Na 9-iu członków Zarządu i dwu zastępców mianuje Rząd Polski 4-ch, a 5-iu wybiera ogólne zebranie, na zastępców również mianuje Rząd jednego. Dalej zastrzegają statuta stałą państwową kontrolę nad działalnością Spółki przez organ nadzorczy państwowy, mianowany przez Ministra Skarbu, który określił jego zakres działania.

Już krótki wyciąg ze statutów świadczy dowodnie, że spółka nie zawiązała się dla zysków osobistych, ale pragnie przyjąć Rządowi z pomocą, ułatwić mu zadanie i wyzyskać obecną korzystną chwilę wysokiego kursu dolara.

Jeżeli Wysoki Sejm potrzebną gwarancję rychło uchwali i można będzie w tym roku przygotować potrzebny personel, a w miarę postępu studjów do budowy przystąpić. Cała budowa winna trwać sześć do ośmiu lat. Przy tej inwestycji, w której czternaście miliardów marek polskich będzie przebudowanych, znajdzie zatrudnienie żołnierz powracający z frontu i robotnik szukający pracy.

Sprawa zatem budowy polskich dróg wodnych jest równocześnie ważnem socjalnem rozwiązaniem.

Inż. Klaudjusz Angerman.

DNIESTR RZEKĄ MIĘDZYNARODOWĄ.

Kierunek w którym płynie rzeka Dniestr jest prawie prostolinijny, łączy bowiem linią prostą Galicję z morzem Czarnem. Zaborcze państwo austriackie nie uwzględniło, że Galicja odcięta od morza skazana jest na wegetację ekonomiczną i wieczną zależność.

Zagłębie węglowe polskie jest tak bogate, że eksploatacja rozwinęta pod nowym fachowym rządem będzie zmuszoną część wydobytego węgla wywozić zagranicę.

Dla braku komunikacji wodnej było to niemożliwem. W zachodniej Galicji mieszka 120 ludzi na km., ręk do pracy jest tu pod dostatkiem, istnieją tu zatem warunki dla rozwoju przemysłu, jest węgiel i robotnik na miejscu. Brakuje nam tylko taniego transportu drogą wodną.

Barki naładowane węglem mogą iść na wschód Dniestrem, jako główny towar masowy, nieznoszący transportu kolejowego.

Jako produkcję przemysłu eksportowego należy podnieść deski i belki z lasów galicyjskich, które przez Dniestr dostaną się do portów franeuskich, włoskich i do północnej Afryki. Obecnie jest ten eksport niemożliwy, a leży on w interesie państw koalicyjnych. Dotychczas rządy austriackie i niemieckie, chcąc skorzystać z bogactwa lasów polskich, nie dopuszczały do budowy drogi wodnej przez Dniestr, ale ciżmi doprowadziły do tego, że na zachód można było wywozić tylko drzewo surowe w kłocach, by w Niemczech i Austrii przerabiać je na produkty przemysłowe.

Produkty naftowe galicyjskie jak nafta, benzyna, oleje smarowe mogłyby tą najtańszą drogą dostać się do państw koalicyjnych, w ten sposób będzie mógł się przemysł naftowy galicyjski należycie rozwinąć.

Z produktów, które możnaby Dniestrem wywozić, należy podnieść również sól kuchenną i bydłącą, gips, czarne marmury z kieleckiego, wapno, granity i porfiry z krakowskiego.

Z produktów rolniczych: chmiel, ziemniaki, bydło i konie, dalej skóry surowe bydłące.

Jako towar importowy potrzebny dla Polski, byłaby ruda żelazna, olitowa z południowej Rosji, manganowa i miedziana z Kaukazu, wino z Francji i Włoch.

Również tanie narzędzia rolnicze, świetne maszyny angielskie, francuskie i amerykańskie mogłyby tą najtańszą drogą dostać się do Polski, przez co możnaby się uwolnić od zalewu przemysłu niemieckiego.

W końcu należy podnieść, że w latach nieurodzaju w Polsce mogłoby zboże amerykańskie zasilać targi polskie, a w latach dobrych żniw mogłaby Polska nadmiar do innych krajów wywozić.

Kwestja uszlawnienia Dniestru jest kwestją dostępu do morza śródziemnego, gdzie interesa Polski stanęłyby na równym poziomie z włoskimi, francuskimi, a nawet angielskimi i amerykańskimi.

Południowa Polska grawituje do morza Śródziemnego, północna do morza Bałtyckiego.

Gdy otrzymamy możność taniego transportu wodnego, nasz bilans handlowy stanie się wysoce aktywny, gdyż będziemy mieć więcej towarów na wywóz, niż będziemy zmuszeni sprowadzać z zagranicy.

Polska zasobna w węgiel, rudy, sól, naftę, gazy ziemne, drzewo, należeć będzie do najbogatszych państw Europy. Mamy wszystko, brakuje nam tylko taniego transportu wodnego.

Okno na świat jest konieczne, jeżeli Polska ma być silnem przedmurzem Europy.

Inż. Klaudjusz Angerman.

MEMORJAŁ KRAJOWEGO TOWARZYSTWA RYBACKIEGO W KRAKOWIE W SPRAWIE DUNAJCA.

Dunajec jest ze wszystkich rzek wpadających do Wisły bezsprzecznie najrybniejszą rzeką. Szczególnie zaś znaczenie ma jej górny bieg jako siedziba najszlachetniejszych gatunków ryb lososiowatych t. j. losiosia, pstrąga i lipienia. Czyste a żyzne wody tej rzeki, nieskażone dotychczas żadnemi szkodliwymi odpływami przemysłowych zakładów, są prastarami tarliskami, gdzie trze się pstrąg i lipień, tutaj dąży wędrowny losoś z zatoki gdyńskiej, tutaj się wylęga, aby w drugim roku życia wrócić do głębin morskich, gdzie szybko wyrastając na okazałą rybę wraca do miejsc swoich wylęgowych. —

Bez żadnej przesady, z całą stanowczością można powiedzieć, że żadna rzeka w Europie środkowej nie posiada tak wielkiej ilości lososi, jak Dunajec. To też wartość ekonomiczna tej rzeki jest wielka i co się tyczy jej górnego biegu można ją nawet cyfrowo przedstawić. I tak: Jeden kilometr bieżącej wody daje w przecięciu 200 kg. pstrąga. Ponieważ górny bieg licząc od Zakopanego po Szczawnicę ma 54 kilometrów więc $54 \times 200 = 10.800$ kg.

Licząc wartość po niskiej cenie 15 K. za kilo	162.000 K.
Taką samą liczbę przyjęc należy dla lipienia więc	
również	162.000 ..

Razem więc . . . 324.000 K.

Jeśli doliczmy jeszcze wartość pstrąga i lipienia w bocznych dopływach i przyjmiemy ją w skromnej cyfrze 80.000 K. to tylko te dwa gatunki ryb dają pokaźną sumę 400.000 K.

Jeszcze korzystniej przedstawia się sprawa z lososiem,

Mamy prawie dokładne dane połowów stałemi przyrządami rybackimi (t. z. odjazki). W specjalnie na to wybranych miejscach poławia się dziennie w przecięciu 100 kg. łososia, Przyrządów tych odjazek bywa zwykle pięć, a więc dzienny połów wydaje 500 kg. łososia. Ponieważ zaś odjazki te czynne są od kwietnia do 1. października a często i dłużej, więc przyjmując tylko 180 dni połowu, daje $500 \times 180 = 90.000$ kg., licząc tylko po 20 K. za kilo da 1.800.000 K. — Nie doliczamy już łososi złowionych na wędkę, lub inny sposób, nie mając dokładnych danych. Cyfry powyżej podane ilustrują należycie bogactwo górnego biegu Dunajca. To też Towarzystwo rybackie od długiego szeregu lat starało się o ochronę i pomnażanie tego naturalnego skarbu polskich wód górskich. Rok rocznie na swój koszt i ze swoich wylęgarni wpuszczało do Dunajca pół miliona narybku łososia i 200.000 pstrąga. — Praca ta jednak w znacznej części wychodziła na korzyść sąsiadów t. j. Węgrów, którzy choć na małej przestrzeni posiadając prawy brzeg Dunajca wylawiali mimo tego ogromne ilości łososia, zamykając odjazkami cały bieg Dunajca bezprawnie wbrew ustawom rybackim. Tak się działo między gminami Maniowy i Frydman, tak było w okolicy Czorsztyna, gdzie Węgrzy posiadając 5 kilometrów biegu Dunajca wylawiali stałymi przyrządami tysiące łososi rocznie. — Nie pomogły na to wszelkie interwencje u władz, dyplomatyczne zabiegi w Budapeszcie, stan trwa dotąd. Przyjął nawet wprost barbarzyńskie formy, bo wojsko czeskie poniżej Czorsztyna ku Szczawnicy, używając materiałów wybuchowych, niszczy doszczętnie cały rybostan.

Przynosi to ludności polskiej zawodowo trudniącej się rybactwem bardzo wielkie materialne szkody, a odbija się szkodliwie i na głównej arterji wodnej Polski na Wiśle wraz z zatoką gdańską, gdyż łosoś tępiony na swoich tarliskach, nie będzie wracał do morza, bo go nie będzie. A i tam ma łosoś w gospodarce rybackiej wielkie znaczenie. Poławiali go Niemcy w wielkiej ilości pod Toruniem, a jeszcze w większej w zatoce gdańskiej, a był to łosoś wychowany w górnym biegu Dunajca.

Gdyby stan ten dalej miał istnieć, zniknie niedługo łosoś z dorzecza Wisły, bo zniknie z Dunajca.

Niebezpieczeństwo to usunięte być może jedynie w ten sposób, że oba brzegi Dunajca i największych jego dopływów t. j. Białki i Popradu należeć będą do Polski. Granica między dawnymi Węgrami dziś państwu Czesko-Słowackiemu nie może także iść środkiem koryta, bo 1^o Dunajec, jako rzeka góraska często zmienia swój bieg, 2^o posiadacze po obu stronach rzeki na wyścigi niejako wylawiać będą ryby.

Wielka wartość ekonomiczna tej pięknej i bogatej rzeki stracić musi z czasem całe swoje znaczenie.

Obok tej trójcy szlachetnych salmonidów t. j. łososia, pstrąga i lipienia mamy obowiązek wspomnieć o białej rybie, szczególnie o świnie (Chondrostoma nasus), która w średnim odcinku dolnego biegu Dunajca już masowo się pojawia, tu ma swoje tarliska i jest ważną rybą dla ludności z połowu ryb żyjącej. — Ryba ta popularnie „chlebem rybaka“ nazwana, znajduje się w niektórych rewirach tak obficie, że uniarkowany połów daje co najmniej 500 kg. na kilometr bieżącej wody. I tej ryby zabraknie, jeśli Dunajec i dopływy jego już wyżej wymienione

t. j. Białka i Poprad a wreszcie i Lipnik, Rjeka i Łopianka nie będą miały jednego gospodarza t. j. Polski, do której i historycznie i etnograficznie zawsze należały.

TRJEST JAKO PORT POMOCNICZY.

Kapitan Korwety Królewskiej marynarki włoskiej, p. Gino Sinforiani, zwrócił się do rządu naszego z memorjałem, w którym wykazuje, iż portem pomocniczym dla Polski stać się winien Trjest. Z portów niemieckich Polska nie powinna korzystać choćby z tego względu, iż wytyczną polityki handlowej Polski musi być hasło niezależnienia się od Niemiec. Porty Odesa i Konstanza nie posiadają urzędzeń współczesnych i nie rozporządzają temi środkami, które dają możność zmniejszyć do minimum pracę rąk i zaoszczędzić czas przy ładowaniu i wyładowaniu towarów. Poza tem porty te obsługują tak nieznaczną ilość linji nawigacyjnych i tak niedoskonałych, iż o regularnej i częstej komunikacji z krajami zamorskimi mowy być nie może.

Jako wielki port, odpowiadający wszelkim współczesnym wymaganiom, który był w stanie prawie sam podolać potrzebom tak wielkiego państwa, jakim była ex-monarchja austro-węgierska i do którego dążą wielkie drogi kolejowe, a nadto przez sam fakt, że znajduje się on nad morzem otwartem, w końcu, wskutek bliskiego sąsiedztwa w prowincjami południowo-zachodnimi Polski, najbardziej przemysłowemi (Zagłębie Dąbrowskie, Śląsk Górny i Cieszyński), Trjest jest i musi pozostać ujściem racjonalnem, naturalnem i ekonomicznie najkorzystniejszem dla Polski w kierunku portów morza Śródziemnego, Dalekiego Wschodu i Południowej Ameryki. Względnie niewielka przestrzeń, którą polskie towary i podróżni będą przebywali morzem i koleją, dobre statki i dobra załoga, gwarantują minimum strat i umożliwiają płacenie mniejszych stawek ubezpieczeniowych, szybkość czynności ładowania i wyładowania, wielka ilość składów do przechowania towarów, wszystkie te czynniki przemawiają za tem, aby Trjest stał się portem pomocniczym dla Polski.

Dzięki możności korzystania z Trjestu, przemysł i handel polski będą mogły otrzymywać oliwę z Polski, siarkę z Sycylii, fosfaty z Tunisu, bawełnę z Egiptu i Indji, kawę i kaczuk z Brazylii, wełnę i skóry afrykańskie, herbatę i wszelkie towary kolonialne, cynę, mangan, jute, skóry i olej kokosowy, orzechy, palmy „dum“ dla przemysłu guzikarskiego, kamforę dla przemysłu celuloidowego i t. p.

I właśnie ze względu na umożliwienie i ułatwienie przywozu wszystkich tych surowców i artykułów, niezbędnych dla odbudowy gospodarczej kraju, rząd polski powinien rozpocząć bez zwłoki pertraktacje, które zapewniłyby Polsce możność korzystania na linjach trjesteńskich żeglugi z jakiegoś minimum tonażu dla towarów, któreby odpowiadało potrzebom najkonieczniejszym obecnego i przyszłego, handlu i przemysłu polskiego. Poza tem rząd polski nie będzie mógł pominąć tak ważnego zagadnienia, jakim jest emigracja do Południowej Ameryki.

Pan S. proponuje, aby rząd polski, celem zagwarantowania dostatecznej ilości tonażu dla towarów, oraz miejsce dla emigrantów na linjach

żeglugi włoskiej, nadto celem zapewnienia sobie możliwie największych ułatwień celnych i transportowych na kolejach austriackich i czeskich, zwrócił się do Związku towarzystw żeglugi, transportów i asekuracji, którego siedzibą jest Trjest i pozostającego pod patronatem izby handlowej tego miasta oraz rządu włoskiego. Jeżeli chodzi o poszczególne linje, możnaby wskazać „Lloyd Triestino“, który mógłby się podjąć komunikacji z Egiptem, Wschodem i Dalekim Wschodem, „Societa Veneziana di navigatione a vapore“, która również ładuje w Trjeście i odbywa drogę handlową do Indji angielskich, Tow. „Consulich“, które przewozi pasażerów i towary do portów morza Śródziemnego i obu części Ameryki, Tow. „Navigatione libera Triestina“, posiadające znaczną liczbę parostatków handlowych i które może przewozić transporty do różnych miejsc przeznaczenia. Jedynie przy zgodnym współdziałaniu wszystkich czynników handlu i żeglugi włoskiej, złączonych w Trjeście w związek i w stowarzyszenie, rząd polski będzie mógł w sposób racjonalny zaspokoić najkonieczniejsze potrzeby handlu i przemysłu polskiego.

Nadzór rządu włoskiego, zdaniem p. S., jest wskazany z różnych względów. Przedewszystkiem rząd włoski kontroluje ciągle ruch handlowy włoski, decydując w sprawach użycia tonażu podług najważniejszych potrzeb gospodarki narodowej. Oprócz tego, rząd włoski, ożywiony najszczerzszymi uczuciami przyjaźni względem Polski, nietylko zainteresowałby się tą sprawą i ułatwił rządowi polskiemu za pośrednictwem izby handlowej w Trjeście korzystanie z tego portu, ale byłby również skłonny ze swej strony do poważnych ustępstw. Co się tyczy emigracji, rząd włoski zapewniłby niewątpliwie emigrantom polskim opiekę, przewidzianą dla emigrantów włoskich i byłby wreszcie gotów przewozić emigrantów polskich na statkach włoskich. Polski komisarz emigracyjny mógłby współdziałać z lekarzem wojskowym królewskiej marynarki, kontrolującym warunki higieniczno-sanitarne oraz odżywianie emigrantów podczas podróży. Najważniejszą sprawą, którą rząd polski powinien rozwiązać jednocześnie ze sprawą transportów morskich do Trjestu, jest strona przejazdu kolejowego na linii Kraków-Trjest. Tutaj następują pewne trudności zarówno z punktu widzenia materiału kolejowego, jak i przejazdu przez Austrię i Czecho-Słowację. Koleje polskie nie posiadają wystarczającego taboru kolejowego, władze zaś czesko-słowackie poddają pociągi polskie rewizji, często połączonej z szykanami, co ogromnie utrudnia normalną komunikację.

P. S. uważa za możliwe, iż rząd włoski w obydwóch tych wypadkach przyjdzie Polsce z pomocą, z jednej strony rząd włoski dostąpiłby Polsce do tymczasowego użytku pewną liczbę pociągów włoskich, z drugiej — wyjednałby lub zagwarantowałby swobodny i bezpieczny ich przejazd. Gdyby rząd polski zechciał wszcząć w tym kierunku pertraktacje z rządem włoskim, akcja ta, zdaniem p. S., mogłaby mieć wszelkie szanse powodzenia.

Nie wątpimy, iż memoriał p. Sinforianiego będzie pilnie przestudjowany przez nasze czynniki rządowe i stanie się podstawą dla akcji, która doprowadzi do konkretnych i dla Polski doniosłych rezultatów.

Z DZIAŁALNOŚCI LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Sprawozdanie Zarządu Ligi Żeglugi Polskiej z okresu organizacyjnego do I. Walnego Zebrania w dniu 1 kwietnia 1920 r.

Stowarzyszenie „Bandera Polska“ powstało za inicjatywą admirała Porębskiego w roku 1918, jeszcze podczas okupacji niemieckiej. Miało ono na celu przygotowanie administracji dróg wodnych, oraz programu przejścia żeglugi w chwili ustąpienia okupantów. Z chwilą tą zostały objęte wszystkie placówki na drogach wodnych przez stowarzyszonych. — Uniemożliwiono Niemcom wyprowadzenie całej flotyli wiślanej, pomimo wydanych przez władzę wojskową niemiecką stosownych rozkazów.

Energiczna i pełna samozaparcia działalność załóg, statków, warsztatów pod kierunkiem byłych członków „Bandery Polskiej“, ocaliła tę nieliczną flotyllę wiślaną, która oddała nam dotąd tak wielkie usługi.

Gdy nasze stosunki gospodarcze zostały unormowane, a poszczególne gałęzie w zakresie żeglugi rzecznej i morskiej zostały przejęte przez Państwowe Zarządy Administracyjne, Stowarzyszeni w Banderze Polskiej przyszli do wniosku, iż należy rozszerzyć swą działalność w celu objęcia szerokich sfer społecznych, uświadomienia ich i połączenia we wspólnej akcji dla popierania ojczyściej żeglugi rzecznej i stworzenia morskiej floty wojennej i handlowej.

Opracowano statut Towarzystwa „Ligi Żeglugi Polskiej“, — który został zatwierdzony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w dniu 31. maja 1919 roku.

W lipcu 1919 roku zwołane zostało pierwsze organizacyjne zebranie założycieli i wszystkich, którzy zapisali się już do Stowarzyszenia. — Na zebraniu tym został utworzony tymczasowy Zarząd, składający się: z Prezesa Admirała Porębskiego, pp. Krzyżanowskiego, Żdziechowskiego, Biegeleisena, Decyusza, Garnuszewskiego, Hanówny, gener. Jacyny, Nałęcza, De Lühe, Piotrowskiego, Jenerałów Trzaska-Durski, Romiszewski, Roja i pp. Spiessa, Seyferta, Wojtkiewicza.

Zarządowi polecone zostały dalsze prace nad organizacją wewnętrzną i rozwojem Stowarzyszenia, jak również rozwój zadań Ligi, ujętych w §§ 4, w myśl, by nie dalej, jak w przeciągu roku mogła być rozwinięta już wszechstronna działalność Ligi i ukonstytuowane jej władze, według wymagań statutu.

Co się tyczy stanu faktycznego, to obecnie Liga posiada 5218 członków, z których w Warszawie znajduje się 2905, a mianowicie: opiekunów 17, założycieli 310, rzeczywistych 1628, — na prowincji zaś — 2313.

Oddziały Ligi zostały zorganizowane: w Krakowie, Kielcach, Lublinie, Płocku, Toruniu, Ślesinie, Tucholi, Milejowie, Gdańsku, Londynie. — W stadjum organizacji są: Aleksandrowo, Brześć, Chełm, Koło, Kazimierz, Wilno, Mińsk, Poznań, Puławy, Radom, Sopoty, Kalisz, Łomża. — (Ostatnio 42 oddziały).

Wewnętrzna praca polega na organizacji poszczególnych sekcji, które prowadzą całą robotę wykonawczą. Funkcjonują następujące sekcje: Propagandy, Przyjaciół marynarza polskiego, Techniczna, Ekonomiczna, Budowy statku szkolno-handlowego i organizacji wystawy Marynarki Morskiej Handlowej, Marynarki wojenno-morskiej, sekcja Młodzieży.

SEKCJA PROPAGANDY.

Działalność Sekcji Propagandy skupiła się w poszczególnych podsekcjach, działających autonomicznie. Czynne były podsekcje: odczytowa, towarzyska, krajowa.

PODSEKCJA ODCZYTOWA.

Pierwszy cykl wykładów, urządzony staraniem Tow. Bandera Polska odbył się w roku 1918. Wykłady zostały podzielone na 3 działy i obejmowały następujące referaty.

I.

MARYNARKA WOJENNA I ŻEGLUGA POLSKA

Kontr-Admirał Kazimierz Porębski,

Zadanie państwowości polskiej w przededniu uzyskania dostępu 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.

Dr. Fiedorowicz,

Ekonomiczne znaczenie Gdańska.

Dr. Leon Władysław Biegeleisen,

Znaczenie żeglugi i dróg wodnych dla gospodarczego rozwoju ziem polskich.

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 Hofmoki,

Wisła aktualna.

Profesor Jezierski,
Znaczenie Wisły jako drogi wodnej.

III.

DZIAŁ TECHNICZNY.

Inżynier Rożański,
I. O sposobach usplawiania rzek. II. O drogach wodnych w Polsce.

Inżynier Wojtkiewicz,
I. Doraźna pomoc w żegludze. II. Splawność dróg wodnych.

Inżynier Jerzy Decyusz,
Rzeka dzika jako drogi wodne

Inżynier Roman Zukowski,
Spadek Polski w postaci dróg wodnych po okupantach.

Franciszek Bąkowski,
Delta Wiślana i Zatoka Gdańska.
Następnie zostały zorganizowane stałe sobotnie odczyty popularne z dziedziny żeglugi morskiej i rzecznej.

Podsekcja krajowa ma na celu rozszerzenie haseł L. Ż. P. na prowincji, zjednywanie członków i tworzenie oddziałów na prowincji.

Podsekcja towarzyska — zasilila fundusze Ligi dochodem — 20.000 marek, zebranych z urządzonych kwesty i podwieczorku.

SEKCJA PRZYJACIÓŁ MARYNARZA POLSKIEGO

ukonstytuowana 7 lipca 1919 roku — rozwinęła swą działalność w zakresie opieki nad marynarzem polskim. — W skład tej sekcji weszły zbiorowo Panie z T-wa Wioślarskiego, pod przewodnictwem p. Hanówny.

SEKCJA TECHNICZNA

ukonstytuowała się 14 sierpnia 1919 roku. — Do Zarządu weszli pp. Wojtkiewicz, Piotrowski, Garnuszewski, Puciata, Decyusz, Landsberg.

Sekcja odbyła 17 posiedzeń. — Program prac Sekcji — następujący:

1. Gromadzenie materiałów, dotyczących techniki dróg wodnych i żeglugi.
2. Opracowywanie monografji dróg wodnych polskich.
3. Opracowywanie słownictwa wodnego.
4. Rozpoczęcie pracy wydawniczej dzieł oryginalnych i tłumaczeń.
5. Omawianie najbliższych zarządzeń, dotyczących ulepszeń dróg wodnych i żeglugi.
6. Urządzenie perjodycznych zjazdów instytucji, osób zainteresowanych w rozwoju dróg wodnych i żeglugi, w celu wysłuchania opinij o najbliższych i dalszych potrzebach kraju w tym zakresie.
7. Urządzanie wieczorów dyskusyjnych.

Swój program Sekcja zrealizowała:

1. Przez udział swych przedstawicieli w pracach Sejmowej Komisji Wodnej.
2. Przez uczestniczenie rzeczoznawców z sekcji w pracach Kongresowych, w celu obrony interesów polskich na drogach wodnych.

3. Przez wystąpienie do Sejmu i Rządu z memorjałami w sprawie organizacji dróg wodnych. Sejm przyrzekł zająć się tą sprawą w najbliższym czasie, a Minister Robót Publicznych p. Jesionowski konferował z przedstawicielami Ligi, zgadzając się z zasadami wypowiedzianymi w memorjale. Potatem omawiano sprawę dojścia do morza, pomijając Gdańsk.
4. Wygłoszono na posiedzeniach Sekcji 7 referatów: 1) p. Wojtkiewicza: „O sposobach walki z lodami na wodach płynących ze szczególnym uwzględnieniem Wisły“; 2) „O porcie drzewnym w Bydgoszczy“; 3) „O sposobach finansowania dróg wodnych“; 4) p. Pleszczyńskiego: „O sposobach stosowania tam ruchomych na Wiśle“; p. Piotrowskiego: „O rejestracji i obserwacji przemiałów“; 6) D-ra Janiszewskiego z Poznania: „O konstrukcji śruby okrętowej, proponowanej przez referenta“; 7) p. Klajna, „Łodzie motorowe szybkiebieżne“.

Ułożono program dla wieczorów dyskusyjnych, które będą organizowane przez Ligę Żeglugi Polskiej i wyznaczono referentów dla następujących tematów:

1. „O sposobach finansowania dróg wodnych“ — p. Wojtkiewicza;
2. „Dlaczego wodne drogi budują i jakie są ogólne korzyści z ich budowy dla kraju“, — jak się one opłacają wogóle“ — p. Wojtkiewicza;
3. „Bilans pierwszego roku rządów Państwa Polskiego nad drogami wodnymi i plan dalszej gospodarki“ — pp. Grabowski i Krzyżanowski;
4. „Budowa taboru“ — pp. Bielski, Przewalski, Radziszewski i Grabowski;
5. „Doraźna pomoc żegludze“ — p. Wojtkiewicz i Piotrowski.

Opracowano sześć tematów dla prac konkursowych:

1. Projekt organizacji na wielką skalę spławu węgla z Zagłębia węglowego, egzystującymi wodnymi szlakami dorzecza Wisły;
2. Projekt organizacji na wielką skalę przewozu ropy małopolskiej i jej przetworów istniejącymi drogami wodnymi dla rynku wewnętrznego i zagranicę (porty wodne—morskie);
3. Typ statku towarowo-pasażerskiego dla Wisły;
4. Wyniki uszlupienia Wisły po dokonaniu robót regulacyjnych na Wiśle od Oświęcimia do Sandomierza;
5. Typ statku szkolnego (na propozycję Komitetu budowy statku szkolno-handlowego).

Rozpatrzono w Sekcji sprawę ewentualnego wykonania robót, mających na celu zwiększenie spławności rzek polskich przez przedsiębiorstwa zagraniczne, na prawach koncesyjnych.

W utworzonej podsekcji szkolnej przystąpiono do opracowania programu szkoły rzecznej.

SEKCJA EKONOMICZNA

została zorganizowana 23 czerwca 1919 roku, do zarządu jej weszli pp.: Stodolski, Rodowicz, Gessner, Krzyżanowski, Królikowski.

Program prac Sekcji zawierał: uświadczenie społeczeństwa za

pomocą referatów, broszur o doniosłości dla Państwa należytego rozwoju dróg wodnych. Nakreślenie przyszłej polityki państwowej w sprawie dróg wodnych i wpływanie na sfery rządzące i prawodawcze, by stosowano na drogach wodnych tylko takie roboty, któreby wpływały bezpośrednio na rozwój gospodarczy Państwa.

Sekcja odbyła 12 posiedzeń dyskusyjnych.

Przez członków Sekcji zostały opracowane i przedyskutowane następujące memorjały: Inżyniera Tillingera, uzasadniający ważność dla nas władania biegiem Dźwiny od Disny do Dynaburga. Berezyną, Prypecią do Mozyrza. — Inżyniera Sadkowskiego: „Pożądane granice Państwa Polskiego na Wschodzie, z punktu widzenia dróg wodnych“. — Inżyniera Łęgowskiego: „Gdańsk i jego stosunek do Polski“ — P. Królikowskiego: „Charakter gospodarczy ziem Litewsko-Białoruskich, oraz handel zewnętrzny Litwy“. — P. Czaplickiego: „W sprawie polskiej zewnętrznej polityki handlowej“. — P. Krzyżanowskiego „Założenia ekonomiczne dróg wodnych“.

Pozatem Sekcja Ekonomiczna przez swych przedstawicieli przyjmowała udział w Komisjach rządowych i Sejmowych wygotowując dla onych poszczególne prace specjalne, a mianowicie: Dla Biura Prac Kongresowych: „Pożądane granice Państwa Polskiego na Wschodzie z punktu widzenia dróg wodnych“.

Dla Ministerstwa Spraw Zagranicznych: „Sprawa umiędzynarodowienia Wisły i dodatku do Traktatu Wersalskiego i uzasadnienie czysto narodowego charakteru rzeki Wisły“.

Przygotowano również materiały dla przyszłej umowy gospodarczej z Rosją i Ukrainą.

Sekcja Ekonomiczna dostarczyła również cały szereg materiałów rzeczowych w sprawie obecnego zarządu drogami wodnymi do Komisji Wodnej przy Sejmie Ustawodawczym.

SEKCJA MARYNARKI WOJENNEJ

powstała na wniosek Zarządu L. Ż. P. dnia 7 stycznia 1920 roku. — Obecnie liczy ona członków 20-stu; zebrań ogólnych odbyła 3; zebrań zarządu 6; pierwsze odbywają się co miesiąc, drugie co tydzień, przyczem, jako dni zebrań, wybrano środy.

Zarząd Sekcji marynarki stanowią: Pułk. mar. Świrski (przewodniczący), Pułk. inż. Müller (zastępca przewodniczącego), Kpt. inż. Musiałowski (skarbnik), Por. mar. inż. Hubert (sekretarz) i członkowie: Kpt. Korytowski i Ks. Puzyna.

Za cel postawiła sobie Sekcja:

1. Propagandę idei o potrzebie marynarki wojennej dla Polski (w porozumieniu z Sekcją Propagandy);
2. Gromadzenie wiadomości, dotyczących marynarki wojennej;
3. Współdziałanie wszelkiej pracy, mającej na celu tworzenie marynarki wojennej;
4. Ogłaszanie prac, traktujących o marynarce wojennej;
5. Urządzanie odczytów, zebrań, wystaw i t. d. o marynarce wojennej.

pozytywna działalność Sekcji wyraziła się w:

1. zainicjowaniu urzędzenia uroczystego obchodu 15 lutego 1920 r. na pamiątkę połączenia Pomorza z Polską;
2. wejściu w kontakt z Komitetem Morskim;
3. urzędzeniu ogólnego zebrania 31 marca 1920 r., z współudziałem przedstawicieli ministerstw, organów samorządu i towarzystw, na temat marynarki wojennej.

SEKCJA MARYNARKI HANDLOWEJ

ukonstytuowała się na posiedzeniu organizacyjnym w dniu 23 marca 1920 roku. — Zarząd rzeczonyj Sekcji tworzą pp.: B. Herbst, Z. Zakrzewski, H. Rose, M. Piotrowski, G. Chrzanowski, E. Krzyżanowski, K. Piotrowski, E. Rodowicz, S. Łęgowski, Mosławicz.

Sekcja Marynarki handlowej ma na celu:

- I. Wywierać wpływ na Rząd, aby racjonalnie prowadził gospodarkę morską, i jaknajprędzej wcielił w życie sprawy, wchodzące w zakres jego kompetencji i tp.
 - A) zorganizował władzę centralną;
 - B) zapewnił ekonomiczną pomoc państwową w stworzeniu marynarki handlowej w postaci:
 - a) koncesji, b) premji, c) subwencji, d) pożyczki, e) gwarancji, f) ulg taryfowych i celnych.
- II. Wpływać na społeczeństwo przez:
 - A) współdziałanie z Komitetem Budowy Floty Narodowej,
 - B) uświadamianie społeczeństwa o konieczności stworzenia floty handlowej;
 - C) skupianie ludzi chętnych do zakładania Towarzystw, popieranie ich i ideowe współdziałanie z niemi;
- III. Wydawać specjalne prace popularne i naukowe z zakresem marynarki handlowej i wiedzy morskiej wogóle, w celu wzbudzenia wśród społeczeństwa polskiego większego zainteresowania się morzem i żegluga.

SEKCJA MŁODZIEŻY

została utworzona dnia 2. listopada 1919 r. Powołując tę Sekcję Zarząd kierował się myślą tworzenia przyszłych kadrów dla pracy na polu żeglugi morskiej i rzecznej.

Sekcja podzieloną została na 3 podsekcje: samokształceniową, wycieczkowo-sportową i propagandy.

Pierwsza podsekcja ma następujące działy: a) biuletyn pisma periodycznego, wyłącznie pracy młodzieży; b) dział „kursów”. — c) Dział zbierania materiałow i źródeł do historii marynarki polskiej; d) dział łącznikowo-sprawozdawczy z poszczególnemi Sekcjami Ligi Żeglugi.

Druga wycieczkowo-sportowa organizowała szereg wycieczek, a w najbliższej przyszłości ma być wycieczka statkiem do Płocka, później na Pomorze, zatem zorganizowany został dział spotów wioślarskiego i ładowego.

Trzecia — Propagandy: prowadzi dział informacyjno-prasowy, i propagandę przez przedstawicieli wszystkich szkół i pensji, którzy są łącznikami pomiędzy Ligą, a poszczególnemi szkołami, szerzą agi-

tację i informują szkoły o pracy Sekcji i przyjmują zapisy na członków.

Sekcja liczy w Warszawie 450 członków, a liczba ta wzrasta o 30—40 członków tygodniowo, do Sekcji należą uczniowie 28 szkół warszawskich. — Zebrania ogólnych odbyło się 15, na których wygłoszono 10 referatów, w tem już trzy przez samą młodzież.

KOMITET WYDAWNICZY

został zawiązany w myśl rozprzestrzeniania idei Ligi Żeglugi Polskiej przez stałe wydawnictwo specjalnego pisma, poświęconego sprawom żeglugi morskiej i rzecznej, oraz zagadnieniom technicznym w dziedzinie dróg wodnych wewnętrznych i zewnętrznych. — Poza tem miano na myśli wydawanie ulotnych broszur, plakatów i odezwy.

Wyszły dwa numery pisma „Bandera Polska“, dalsze wydawnictwo, pomimo bardzo bogatych materiałów musieliśmy zawiesić, ze względu na brak środków pieniężnych. Postanowiono jednak dolożyć wszelkich starań, by wznović wydawnictwo, chociażby w formie skromniejszej. Obecnie L. Ż. P. wznawia wydawnictwo licząc na poparcie coraz większej ilości członków, oraz zbyt znacznej liczby egzemplarzy w Ameryce.

Pozatem Komitet wydawał odezwy i plakaty, jak również umieszczał w pismach fachowe artykuły.

Takie były pozytywne rezultaty dotychczasowej działalności Ligi. Hamowały ją dwa czynniki: brak środków pieniężnych, oraz bierność społeczeństwa uniemożliwiająca wykonanie szerzej pomyślanych projektów.

Liga żeglugi Polskiej urządziła cały szereg odczytów i wieczorów dyskusyjnych w sprawach aktualnych, a mianowicie o potrzebach dróg wodnych, rzecznych i morskich, każdorazowo były wysyłane specjalne zaproszenia do szeregu instytucji państwowych, do osób zajmujących kierownicze stanowiska w rządzie, i do szeregu posłów sejmowych. Z załem stwierdzić jednak należy, iż właśnie wśród tych osób Liga nie spotkała należnego oddźwięku z wielką szkodą dla sprawy.

LIGA Ż. P. JAKO PLACÓWKA SUBSKRYPCYJNA.

Urząd Pożyczek Państwowych rozporządzeniem z dnia 19. maja r. b. za Nr. 8192, upoważni Zarząd Ligi do przyjmowania zapisów na 5 % wewnętrzną pożyczkę państwową Odrodzenia i Obrony Polski.

Propaganda pożyczki państwowej prowadzona była już przedtem w Lidze przez odczytywanie odezwy rządu na sobotnich odczytach. Członkowie Ligi chętnie poparli pożyczkę, i zapisy szły rażno; szczególnie w czasie inwazji najeźdźców na ziemię polską popyt na pożyczkę wzniósł się znacznie. Zapisywano się często parokrotnie, przeważnie na długoterminową pożyczkę, wszystkie zaś świadectwa tymczasowe były wystawione imiennie.

Z oddziałów Ligi jedynie Sosnowiec poparł naszą placówkę, a ogólna suma subskrypcji w Lidze wynosiła 180.000 mk.

SPRAWOZDANIE KOMITETU ZBIÓRKI NA FLOTĘ POLSKĄ.

Staraniem Ligi Ż. P. oraz Koła Polek urządzona była i w tym roku tradycyjna zabawa „Wianki“ na Wiśle w wigilję św. Jana.

Czysty dochód z „Wianków“ przeznaczony był na budowę floty narodowej oraz na cele Ligi Ż. P.

Do atrakcji zabawy służyła loterja fantowa, przejażdżki odświetnie przystrojonymi statkami po Wiśle, spalanie rakiet i fajerwerków oraz liczne orkiestry na bulwarze.

Ze względu jednak na niepewny stan pogody, publiczność dopisała słabiej, co odbiło się na stronie finansowej zabawy. Ogółem zebrano z „Wianków“ mk. 348.156,25, koszty urzędzenia zabawy wynosiły mk. 145.109,47, na cele Ligi wpłynęło mk. 126.228,93, na budowę pierwszego okrętu przez Ligę Ż. P. przypało mk. 76.817,85.

ODDZIAŁY LIGI Ż. P.

Liga Ż. P. w chwili obecnej posiada 48 oddziałów prowincjonalnych i zagranicznych, z których nie wszystkie jednak przystąpiły do programowej pracy ideowej, niektóre zaś przerwały prąd zadzierzgniętych węzłów....

Zadaniem wzmnożonej pracy Centrali Ligi będzie pobudzanie naszych Oddziałów do energicznej pracy wspólnej, oraz otwieranie naszych oddziałów, szczególnie na kresach wschodnich Rzeczypospolitej, gdzie gęsty system dróg wodnych właściwie sprzyja ideom Ligi Żegluga Polskiej.

MORSKA KOMISJA SEJMOWA NA OBJEŹDZIE POLSKIEGO POBRZEŻA MORSKIEGO.

Referat przedstawiciela „Komitetu Budowy Floty Narodowej“ i „Ligi Żegluga Polskiej“ pułk. Ed. Krzyżanowski.

Brak udziału w międzynarodowej marynarce zgubnie wpływa na stosunki gospodarcze kraju. Zależność od cudzoziemskich środków handlowych wymiany, niemożność obejścia się bez pośrednictwa obcych, trudność prowadzenia aktywnego handlu, to są wszystko następstwa niedostatecznego rozwoju własnej handlowej żegluga.

Braki te prowadzą do wzrostu wydatków handlowych i dopomagają niekorzystnemu wzrostowi stawek przewozowych, a kraj zmuszony jest płacić właścicielom okrętów za przewóz swych towarów olbrzymie sumy, dzięki którym wzrasta flota cudzoziemskiej a tem samem utrudnia rozwój floty polskiej.

Wywóz produktów naszego przemysłu nie może wzmodz się wydatnie, jeżeli nie będziemy władać własną flotą handlową. Nasze stanowisko polityczne w stosunku do Gdańska nie będzie miało mocy, o ile nie będziemy mieli własnej floty handlowej i nie zawładniemy w tym samym Gdańsku wpływami handlowymi t. j. nie stworzymy wielkich przedsiębiorstw przewozowych, składowych i przeładunkowych.

Bez marynarki handlowej nie możemy wyrwać ekonomicznego naciśku na swych współzawodników, a na wszelkich konferencjach kończących nie będą się liczyć z przedstawicielami Polski.

Zjawienie się okrętów pod banderą danego kraju wzbudza zainteresowanie do jego produkcji i pobudza do bliższego nawiązania z nim stosunków.

Rządy państw europejskich, od wieków dokładały wszelkich starań, by rozwinąć flotę handlową. Rządy stwarzały przy pomocy zapomóg państwowych najbardziej sprzyjające warunki dla rozwoju żegluga ojczyzny, a w wielu wypadkach pomoc tę osiągnąć kosztem innych galezi państwowego gospodarstwa, dla sumy tych korzyści, które nabywał kraj dzięki istnieniu własnej traktacji na drogach wodnych, wspierającej handel i przemysł. Niema państwa, któreby nie składało mniejszych czy większych ofiar dla podtrzymania swej handlowej marynarki.

U nas system protekcyjny wobec żegluga polskiej musi być posunięty jaknajdalej, gdyż opóźnieni o setki lat, zagrożeni rywalizacją cudzoziemskiej żegluga morskiej, rywalizacją wrogich nam elementów w samym Gdańsku — musimy jednak mieć swą własną flotę. Z tego względu uchylanie się państwa od poparcia rozwoju własnej marynarki handlowej, jest równoznaczne ze świadomym oszczupleniem międzynarodowego stanowiska handlowego i uchylaniem się od wszelkiej aktywnej polityki gospodarczej, nie tylko w danym momencie lecz i w przyszłości.

Jednym z głównych czynników protekcyjnych było prawo o żegludze, t. z. pobrażnej, zostawiające prawo komunikacji pomiędzy najwięcej oddalonymi portami jednego państwa jedynie statkom kursującym pod ban-

derą tego państwa. Prawo to daje możność marynarce handlowej skrzepnąc chroni ją od wpływów kryzysów światowych i daje możność okrętom danego kraju przy sprzyjających warunkach wpływania na międzynarodowe frachtowe rynki. My tego środka pomocy jesteśmy pozbawieni, gdyż mając tylko skrawek pobrzeża i to jeszcze bez portu nie możemy ustanawiać żadnych utrudnień dla bander cudzoziemskich w sferze żeglugowej i portowej. Musimy więc zastosoować środki, stosowane również przez inne państwa.

Jeszcze w roku bieżącym, podkreślam w roku bieżącym, gdyż każdy dzień zwłoki będzie fatalny i utrudni nam rozwój naszej marynarki należy wprowadzić następujące zarządzenia:

- I. Pomoc państwa przy nabywaniu lub budowie statków zagranicą, a również przy zakupie materiałów do budowy;
 - a) Rząd gwarantuje długoterminową pożyczkę udzielaną przez banki krajowe i zagraniczne na zakup statków i materiałów dla budowy do wysokości 80 % wartości,
 - b) Rząd zezwala polskim Towarzystwom żeglugowym na wypuszczenie i sprzedaż zagranicą gwarantowanych przez Rząd obli-gacji w walutach obcych. Kapitał przez to uzyskany musi być użyty na budowę statków.
- II. To samo ma się stosować do budowy lub zakupu w Gdańsku lub innych miejscach stoczni, wasztatów okrętowych, magazynów, ele-watorów i urządzeń wyladunkowych, jak również maszyn i mater-jałów przeznaczonych do budowy statków:
- III. Przywóz do Polski statków morskich i rzecznych, wszelkich mater-jałów potrzebnych na budowę statków oraz dla zmontowania wasz-tatów okrętowych zwolniony zostaje na przeciąg 20-tu lat od wszel-kiego cła.
- IV. Polskie akcyjne przedsiębiorstwa żeglugowe otrzymają prawo wyda-wania bezpośrednich dokumentów przewozowych rzeczno-morsko-kolejowych, pod warunkiem, że w dokumencie tym bezwzględnie musi być ustalony przewóz morski na statku pod banderą polską. Przewóz kolejami, dokonywany za pośrednictwem powyższych do-kumentów podlega refakcji na korzyść Polskich przedsiębiorstw że-glugowych w wysokości 15 %.
- V. Wszelkie ładunki państwowe w przewozie morskim i rzecznym, oraz ich przeładunek i ekspedycja bezwzględnie muszą być oddawane polskim akcyjnym przedsiębiorstwom przewozowym.
- VI. Rząd na liniach morsko-rzecznych, mających szczególne znaczenie państwowe ustanawia subsydja płatne w mili i tony pojemności.
- VII. Wszystkie powyższe środki wspomożenia rozwojowi naszej żeglugi handlowej należy stosować tylko do tych towarzystw akcyjnych, które ustawowo gwarantują przewagę kapitału Polskiego do 60 % i które złożą deklaracje, że we władzach T-wa i administracji nie będzie więcej nad 20 % cudzoziemców.

Z DZIAŁALNOŚCI TOW. POLSKO-AMERYKAŃSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Wyteżona praca organizacyjna pierwszego roku istnienia Towarzystwa Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej była powodem, dla którego niniejsze krótkie memorandum jest pierwszym krokiem, jaki czynimy w kierunku zaznajomienia kraju z historją, stanem obecnym i celami naszego Towarzystwa.

Mamy nadzieję, że wyniki tej pracy usprawiedliwią to opóźnienie i że powyższy zarys naszej działalności przyczyni się do pozyskania nam poparcia władz, prasy i opinii publicznej oraz współpracy pokrewnych nam przedsiębiorstw polskich, zacieśniając przez to węzły łączące

nas z krajem, i pomagając nam w wykonaniu zadania, któreśmy sobie postawili — położenia podwaliny pod Polską Narodową Flotę Handlową, która by odpowiadała wielkością i znaczeniem wielkości potędze i sile, oraz potrzebom ekonomicznym naszego narodu.

Towarzystwo Polsko-Amerykańskiej Żeglugi Morskiej zostało zarejestrowane jako spółka akcyjna, na prawach Stanu Delaware, dnia 29-go kwietnia 1919.

Założycielami towarzystwa byli wice-prezesi inżynierowie J. Borkowski i A. Roszkowski, skarbnik B. Nevelson i zastępca skarbnika K. Nevelson. Wkrótce po założeniu przystąpił do Towarzystwa dzisiejszy prezes inż. Tadeusz Niklewicz. Pierwsi dwaj i p. Tadeusz Niklewicz przemysłowcy polscy, przybyli z Rosji do Ameryki po przewrocie bolszewickim, dwaj zaś ostatni — Amerykanie od lat dziesiątek pracujący w amerykańskich przedsiębiorstwach żeglugowych.

Założyciele zrozumieli, że wielkich kapitałów, potrzebnych do uruchomienia polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego, nie udałoby się zebrać w kraju, wobec deprecjacji waluty polskiej, że zatem należy się oprzeć na ogromnych, a szukających dogodnej lokaty, oszczędnościach dolarowych wychodźstwa polskiego w Ameryce, dalej, że jedynym rynkiem, na którym w obecnej chwili można nabywać statki transatlantyckie, jest rynek amerykański. Dlatego trzeba było Towarzystwo rejestrować w Stanach Zjednoczonych.

Emitowano al pari 350.000 sztuk akcji uprzywilejowanych (preferred) po dolarów 10.00 każda i 5000 sztuk akcji zwyczajnych (common) bez wartości nominalnej (non par value).

Akcje te, zgodnie ze statutem Towarzystwa biorą udział w zyskach, według następującego klucza:

W pierwszym rzędzie uprawnione są akcje uprzywilejowane do 7% rocznej dywidendy od wartości nominalnej i do ewentualnie niewypłaconej (zaległej) dywidendy lat poprzednich. Do reszty zysku mają prawo akcje zwykłe, do wysokości dolarów 35.00 od sztuki rocznie. Nie mają jednak prawa do dywidendy zaległej.

Nadwyżka zysku, pozostała po pokryciu obu powyższych pozycji, dzieli się w tym stosunku, że akcje uprzywilejowane otrzymują, pro rata 58.3%, zaś akcje zwyczajne 41.7% tej nadwyżki.

Każda akcja uprzywilejowana ma jeden głos, każda akcja zwyczajna 70 głosów, na dorocznych walnych zebraniach akcjonariuszy. Przepis ten ma na celu zapewnienie utrzymania kontroli i zarządu Towarzystwa w rękach polskich, akcje bowiem zwyczajne znajdują się w posiadaniu Zarządu Towarzystwa i nie będą sprzedawane.

200 akcji zwyczajnych oddano do dyspozycji Naczelnika Państwa, na założenie Polskiej szkoły marynarskiej w Gdańsku.

Okoliczności, trudne do zrozumienia dla ludzi nie obeznanym z obecnymi stosunkami amerykańskimi w ogóle, zaś stosunkami wśród wychodźstwa polskiego w Ameryce w szczególności, czyniły finansowanie Towarzystwa zadaniem nadzwyczaj trudnym.

Że podniosę tylko: 1) konieczność sprzedaży akcji przez własne agentury wśród ludności polskiej, rozsianej na ogromnym terytorjum Stanów Zjednoczonych — ekonomicznie zupełnie niezorganizowanej,

przy zupełnym niemal braku większych kapitalistów polskich, — wśród ludności w 80% niedostępnej drogą prasy.

2) Zupełny prawie brak inteligencji polskiej wśród 4 milionowej masy wychodźstwa, czyniący nawet skompletowanie personelu biurowego i innych sił pomocniczych niemal że niemożliwością.

4) Równocześnie powstanie wielkiej ilości polskich towarzystw akcyjnych, mniej lub więcej solidnie prowadzonych, a zawsze prawie cierpiących na brak sił fachowych, zdolnych do prowadzenia interesów i obrócenia zebranych, znacznym, nieraz kapitałem, w sposób odpowiadający celom spółki. Stąd liczne niestety bankructwa i likwidacje, podrywające zaufanie szerokich kół ludności do papierów przemysłowych.

Dzisiaj po roku — istnienia Towarzystwa, można stwierdzić, że pierwsze i największe trudności zostały zwycięsko przełamane.

Kapitał Towarzystwa został do chwili obecnej, subskrybowany i wpłacony gotówką w sumie okragłej dolarów 2.000.000.

Złożyło się na to okragło 20.000 akcjonariuszy wyłącznie narodo-wości polskiej. — Subskrypcja postępuje w dalszym ciągu tem samem tempem, tak, że należy się spodziewać, iż w przeciągu następnych sześciu miesięcy, kapitał zakładowy zostanie w całości pokryty.

Nie czekając na to, i pomimo obecnych trudności w nabywaniu tonażu na wszystkich rynkach świata, Towarzystwo nabyło na własność od U. S. Shipping Board na dogodnych warunkach spłaty następujące towarowe statki stalowe:

K o ś c i u s z k o, 7371 tonn, odpłynął poraz drugi do Gdańska 2-go kwietnia r. b. z ładunkiem 16-tu lokomotyw i mąki dla Rządu Polskiego.

P o z n a ń, 11.250 tonn, odpłynął z Philadelphji do Gdańska 27-go marca r. b. z ładunkiem 26-ciu lokomotyw i mąki dla Rządu Polskiego, oraz ładunkiem poczty amerykańskiej (U. S. Mail). Okręt ten jest wynajęty (czarterowany) na 6 miesięcy przez Rząd Polski.

W a r s z a w a, 9105 tonn, odpłynął z Philadelphji do Gdańska 6-go marca b. r., obecnie wyładowuje towary w Gdańsku. Okręt ten jest wynajęty (czarterowany) na 6 miesięcy przez Rząd Polski.

W i s ł a, 5650 tonn, wrócił z Gdańska i obecnie znajduje się w New Yorku. Statek ten zakupiony został od firmy „Christopher Haunewig & Co“.

K r a k ó w, 5915 tonn, powrócił z Gdańska, dokąd zawiózł ładunek Rządu Polskiego, bawelnę dla przemysłowców łódzkich, oraz pocztę, zgodnie z kontraktem przewozowym Towarzystwa z Rządem St. Zjednoczonych.

P u ł a s k i, 7200 tonn, spodziewany jest wkrótce w New Yorku w powrotnej drodze z Dalekiego Wschodu.

Statki te, budowane przeważnie na krótko przed lub podczas wojny, są amerykańskiej, angielskiej, niemieckiej i austriackiej proveniencji, należą bez wyjątku do klasy Lloyd'a 100/A 1, i odpowiadają pod każdym względem wszystkim wymaganiom nowoczesnej techniki morskiej. Łączna wartość szacunkowa tych statków (znacznie niższa od obecnej rynkowej), wynosi z górą dolarów 7.000.000.

Zalogi Floty Towarzystwa są w 30 % narodowości polskiej. Procent ten powiększy się niewątpliwie, po założeniu projektowanej szkoły marynarskiej w Gdańsku. W międzyczasie Towarzystwo oświadczyło gotowość przyjęcia na swoje statki po jednym lub dwu chłopców narodowości polskiej, jako uczni okrętowych. Celem rozszerzenia działalności oświatowej, wydaje Towarzystwo miesięcznik „Flota Polska“ — wreszcie postanowiło w najkrótszym czasie uruchomić w New Yorku bezpłatne polskie wieczorne kursa handlowe i biurowe.

Flota Towarzystwa pływa pod jego flagą domową polską i państwową Stanów Zjednoczonych.

Skoro tylko jednak warunki na to pozwolą, a w szczególności dług U. S. Shippingboard ciężący na hipotece statków będzie spłacony, zostaną one stopniowo przeniesione pod banderą państwową polską.

Rentowność Towarzystwa przedstawia się nad wyraz pomyślnie, czego najlepszym dowodem jest, że już po roku istnienia, zaś po upływie pół roku od chwili rozpoczęcia ruchu, będzie ono wstanie w lipcu b. r. wypłacić akcjonariuszom swoim, dywidendę poważną nawet na amerykańskie stosunki.

Oczywiście jest to dopiero początek. Uruchomiwszy komunikację towarową pomiędzy Ameryką a Gdańskiem, Towarzystwo wytknęło sobie następujące cele:

Powiększenie floty towarowej.

Uruchomienie komunikacji pasażerskiej na linii Gdańsk—Ameryka. Stworzenie polskiego kabotażu na Bałtyku.

Zbytecznem by było chyba rozwódzić się nad korzyściami, jakie z wykonania tego programu dla kraju naszego wynikną.

Trade follows the flag — handel — lecz nie tylko handel, ale rozwój ekonomiczny narodu, idzie za flagą.

Na tej prawdzie Anglicy oparli największy wśród ludów świata dobrobyt i największą potęgę.

Dzięki niezrozumieniu tej prawdy, 25 milionów Polaków, zaopatrzonych w wielkie bogactwa naturalne ziem na wschód od nas położonych — pozwoliło się odciąć na setki lat od jedynej drogi do racjonalnej eksploatacji tych właśnie bogactw — od morza.

Dzisiaj Bóg i niezłomny duch naszego narodu, skupiony na ostrzach bagnatów naszej wielkiej, pięknej i zwycięskiej armji dał nam znowu po wiekach szansę dziejową — Gdańsk i Pomorze.

Patriotyzm i w krwawym znoju zebrane oszczędności polskiego chłopca-emigranta pozwoliły Towarzystwu Polsko Amerykańskiej Żeglugi Morskiej położyć podwaliny pod budowę Polskiej Narodowej Floty Handlowej.

Zarząd Towarzystwa, zdaje sobie sprawę z odpowiedzialności, która stąd nań spada i gotów jest ponosić ją według najlepszej wiary i sił.

Rozumie jednakowoż, że nie ponosi jej sam.

Odpowiedzialność tę za dalszy rozwój Towarzystwa ponosi z nami kraj cały, którego Towarzystwo jest i być pragnie, częścią i własnością.

Wiemy, że pomocy materialnej od kraju obecnie oczekiwać nie możemy — i takiej pomocy nie oczekujemy.

Oczekujemy natomiast poparcia moralnego całego społeczeństwa polskiego. Pragniemy, ażeby to społeczeństwo zrozumiało, że Towarzystwo Polsko Amerykańskiej Żeglugi Morskiej, acz założone i chwilowo domicylowane na obczyźnie, jest pierwszym i jedynym dotąd, rdzennie polskim przedsiębiorstwem żeglugi transatlantycznej.

Oczekujemy poparcia Rządu i władz, celem ugruntowania i wzmocnienia naszej placówki w Gdańsku.

Pragniemy pomocy prasy, w kampanji, uświadamiającej doniosłość stworzenia polskiego handlu morskiego.

Życzymy sobie najgoręcej współpracy i zaufania polskich przedsiębiorstw transportowych, handlowych i przemysłowych — współpracy, po której oczekujemy pomiędzy innymi rozwiązania kwestji tej wagi, co wytworzenie eksportu z Polski do Ameryki.

Wierzmy niezłomnie, że powyższe postulaty nasze spotkają się ze zrozumieniem i życzliwością zarówno czynników miarodajnych dla ich wykonania, jak i szerokiego ogółu.

K R O N I K A.

Gdańsk.

RUCH OKRĘTÓW W GDAŃSKU

w sierpniu w porównaniu z lipcem nieco się zmniejszył. Weszło do portu 169 statków z: 91.229 tonn wagi netto, w lipcu zaś 203 statki z 115.629 t. w. n. Z tych statków 22 (11.343 tonn) nosiły flagę angielską, 6 (26.163 tonn) amerykańską, 61 (13.786) niemiecką, 35 (9140 tonn) gdańską i 10 (6975 tonn) duńską. Polską flagę nosiło 17 statków (320 tonn), przeważnie małe żaglowce. Z pomiędzy przybyłych statków było 141 parowców, 24 żaglowce i 4 lichtery.

ZE SPRAW ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Polacy amerykańscy planują stworzenie linii okrętowej towarowej i pasażerskiej, łączącej Gdańsk z Baltimore. Korporacja ta nazywa się „Danzig-Baltimore Steamship Cor.“

Początkowo kursować będzie 8 statków pod flagą amerykańską. Potrzebny kapitał jest zgromadzony, a tylko potrzeba przystani (doku) w Baltimore, gdzie statki te mogłyby zawijać na postój.

Prawdopodobnie korporacja otworzy dwie inne linje, a jedna z tych będzie łączyła Gdańsk z portem amerykańskim New Orleans.

DOMY EKSPEDYCYJNE W GDAŃSKU.

Bromberger Schlepsschiffahrt-Aktiengesellschaft, Danziger Oelmühle A.-G., Hopfengasse 74. W. Fach, Englischer Damm 26. France & Canada S. S. Co., Ltd. New-York-Danzig-Linie, Langermarkt 13. Tel. 3877. C. Hartwig, Akt.-Ges., Hundegasse 105, I. Olaf Lassen & Compagny, Stadtgraben 8, Neufahrwasser, Hafenstrasse 7. F. A. Mayer & Sohn, Graben 33 a. Nordische Transport-Compagnie, G. m. b. H., Breitgasse 123/123, II. Rudolf Pranz, Hopfengasse 29. Walter Pufahl, Schilfgasse 65 f. D. Reinhold, Brotbänkegasse 26. Gustav Rettke Nachf., G. m. b. H., Neufahrwasser, Fischmeisterweg 3. Sachs & Winterstein, Gr. Gerbergasse 11-12. Ed. Roell Nachf., Bahnhofstr. 3. G. Zobel, Danzig-Langfuhr, Zobelweg 3. Z polskich firm zanotujemy: Tow. dla handlu i żeglugi.

STOSUNKI HANDLOWE POLSKO-GDAŃSKIE.

W swoim czasie Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Przemysłu zastanawiał się nad zacieśnieniem stosunków handlowych polsko-gdańskich i nawiązania ścisłego kontaktu z istniejącym w Gdańsku Związkiem Gospodarczym (Wirtschaftsbund). W związku z tymi zamierzeniami Stowarzyszenie Kupców polskich w Gdańsku wystąpiło z projektami utworzenia w Gdańsku Izby handlowej polsko-gdańskiej z główną siedzibą w Warszawie i filją w Gdańsku. Ponieważ w Warszawie istnieje już komitet polsko-gdański, który ma przekształcić się w Towarzystwo polsko-gdańskie z zadaniami, zbliżonymi do zadań, które wykreśliłaby sobie Izba handlowa, Centralny Związek Polskiego Przemysłu i t. p. uznał utworzenie wspomnianej Izby handlowej za zbyt ciężkie i postanowił zainteresowanym kołom w Gdańsku zaproponować przystąpienie do projektowanego Towarzystwa polsko-gdańskiego.

SPIS PRZEDSTAWICIELSTW LINJI OKRĘTOWYCH W GDAŃSKU.

	Firma	Adres	Zastępuje linje
1	Osborne	Langermarkt 13	France & Canada-Steamship Co
2	„Polbal	Breitagasse 22/24	Coker-Line
	„	„	Park- „
	„	„	Walfort-Line
	„	„	Ellerman-Wilson-Line
	„	„	Coker, Pol & Startup Co
3	Behnke & Sieg	Langermarkt 20	Stockholm-Gdańsk
	„	„	Hamburg- „
	„	„	Rotterdam-Gdańsk
	„	„	United-Baltik-Corp.
4	Worms & Cie.	Langermarkt 19	Bordeaux-Gdańsk
	„	„	Antwerpja-Gdańsk
5	F. Prove,		
	G. m. b. H.	Langermarkt 19	Rotterdam-Gdańsk
6	F. C. Reinhold	Brotbänkengasse 26	Danja-Gdańsk
7	Aug. Wolff & Co	An d. n. Motlau 5	Amsterdam-Gdańsk
8	W. Gaswindt	Langermarkt 38	Norwegja-Gdańsk
9	I. Waage & Co	Kohlenmarkt 11	Bergen-Gdańsk

NEW YORK—GDAŃSK.

Wznowiono stałą komunikację pomiędzy Nowym Jorkiem a Gdańskiem i Libawą. Kursować będzie 1 okręt co 14 dni. Statki „Balkaner“, „Balkara“ i „Baltik“ będą utrzymywały komunikację pod flagą angielską. Komunikacja ta będzie miała wielkie znaczenie ekonomiczne dla nowych państw, jak Polska, Czechosłowacja, Łotwa, Estonia, Litwa i Ukraina.

Polska.

NASZ HANDEL ZAGRANICZNY.

W porównaniu z trzymiesięcznym okresem listopada — stycznia przywóz nasz podniósł się prawie trzykrotnie (275 %), wywóz zaś dziesięciokrotnie. Pod wpływem tak szybkiego wzrostu eksportu nasz bilans bankowy znacznie się polepszył, jak to wynika z niżej, podanych liczb:

	listp.-styczeń	kwiecień-czerwiec
Przywóz	156.572 t	431.609 t
Wywóz	8.016 t	82.342 t
Stosunek wywozu do przyw.	5 %	20 %

Stosunek eksportu do importu jeszcze korzystniej się przedstawia, o ile weźmiemy pod uwagę fakt, że bardzo znaczna część importu składała się z węgla górnosląskiego (193.921 tonn), który trudno uważać za produkt zagraniczny. Po odliczeniu tej pozycji stosunek przywozu będzie wynosił 42 %.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że charakter naszego importu się zmienia, że artykuły zbytu coraz mniejszą odgrywają rolę. Lwia część naszego wywozu stanowią obecnie surowiec (302.471 tonn) i przedmioty i towary spożywcze (86.739 tonn), wyroby gotowe stanowią ledwie jedenastą część przywozu.

Głównymi naszymi dostawcami są Niemcy (302.000 tonn), Stany Zjednoczone (75.000 tonn) i Austria (20.067 tonn). Na wszystkie inne państwa przypada razem nie więcej, aniżeli 9 % wszystkich towarów. Jest to objaw smutny, wykazujący, że nasze stosunki handlowe z Anglią i Francją słabo się dotąd rozwinęły.

Na rynku naszym dominującym jest wpływ towarów niemieckich: 95 % najważniejszych surowców jak opał, cegła, sól i t. d. pochodziło z Niemiec. W dziedzinie niektórych wyrobów, jak maszyny elektryczne, wyroby z cementu Niemcy są prawie monopolistami.

Pod względem eksportu nasza zależność od rynku niemieckiego nie jest tak wielką. Z 80.000 tonn jedynie 46.000, czyli 57 % wywoziliśmy do Niemiec. Znaczne ilości naszych towarów szły do Austrii (14.800 tonn), do Anglii (8.725 tonn), do Czech, Holandji i t. d.

Głównymi naszymi artykułami wywozu było drzewo, cement, ropa, przetwory z ropy naftowej i t. d.

Nasz najważniejszy produkt eksportu przedwojennego (wyroby przemysłu tkackiego) dotąd nie ukazał się w większej ilości na rynkach zagranicznych, ze względu na to, że fabryki nasze prawie wyłącznie pracowały dla zaspokojenia potrzeb wojska.

Fakt, że bez tego artykułu, w chwili, kiedy wojna z bolszewikami dochodziła do największego napięcia, eksport nasz powiększyliśmy dziesięciokrotnie, pozwala nam stawiać bardzo różowe horoskopy dla naszego dalszego rozwoju gospodarczego. Z całą pewnością możemy twierdzić, że o ile zawarty teraz pokój będzie trwały, nasz handel zewnętrzny w krótkim czasie doczeka się wielkiego rozkwitu.

NOWY KANAŁ.

Wisła górna jest już w 70 % uregulowana, natomiast średnia jest dotąd ogromnie zaniedbana, a dolna prawie zupełnie nietknięta. Obecnie w województwie kieleckim rozpoczęto roboty około obwałowywania brzegów Wisły w celu uchronienia od wylewów. Prowadzone są też roboty około sieci sztucznych dróg splawnych, z których najważniejszym jest kanał węglowy, prowadzący od Krakowa do rewiru węglowego z ujściami do Wisły pod Sandomierzem. Drugi kanał na prowadzić od Górnego Śląska do Łodzi, z odgałęzieniami do Włocławka i Warszawy. Przygotowania są już w toku.

Dnia 28-go maja b. r. Sejm w trzecim czytaniu przyjął ustawę o polskich statkach handlowych morskich (Dziennik Ustaw Nr. 47 1920 r. ustawa Nr. 285). Ustawa ta jest wzorowana na ustawie niemieckiej (Flaggenrecht 22. VI. 1899) z tą zasadniczą zmianą, że do udzielenia bandery polskiej wystarcza, gdy udział kapitału polskiego we współwłasności wynosi 60 %. Ustawa powyższa posiada cztery działy, a mianowicie: 1. O uznawaniu statków morskich za polskie statki handlowe morskie. 2. Rejestracja statków handlowych. 3. Postanowienia karne. 4. Przepisy przejściowe. Wykonanie ustawy powierzono Ministrom Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych.

Od maja została przez Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie zapoczątkowana statystyka połowów rybnych na polskim wybrzeżu. Według tej statystyki, która narazie nie może uchodzić jeszcze za wyczerpującą, zwłaszcza co do ilości połowów, było w maju czynnych łodzi motorowych 34, a niemotorowych 210, w czerwcu 32 i 229, w lipcu 38 i 205, w sierpniu 30 i 282. Rybaków było w tym czasie 950. Zarejestrowano ryby

złowionej: fląder 449.501 kg, węgorzy 8900 kg, szczupaków 1800 kg, łososi 150 kg, śledzi 14.800 kg, okoni 50 kg, mietusi 1722 kg, łupaczy 2350 kg, skarpów 210 kg; razem przez cztery miesiące złowiono ryb na ogólną wartość 4.622.045 marek.

1-go lipca zawarł rząd Polski umowę z Polsko-Amerykańskim Towarzystwem Żeglugi Morskiej (Polish American Navigation Corporation) w Nowym Yorku, która daje Rządowi część akcji tego przedsiębiorstwa, w zamian za co Rząd się zobowiązuje, przy transportach swych do Ameryki i z Ameryki, w pierwszym rzędzie wspomniane towarzystwo uwzględnić. Ponieważ Polsko-Amerykańskie Towarzystwo rozporządza dosyć znacznym taborem, umowa ta pozwoli Rządowi dysponować na ulgowych warunkach statkami tego towarzystwa. Dotąd firma ta posiada statki „Warszawa“, „Kościuszko“, „Poznań“, „Kraków“, „Wisła“ i Puławski“ o łącznej pojemności przeszło 46.000 tonn. St. Łęgowski.

„PRZEMYSŁ RYBNY NA POLSKIM BAŁTYKU“ „RYBALT“.

W dniu 4-go sierpnia r. b. ostatecznie zawiązaną została Spółka Akcyjna „Ryballt“ z kapitałem zakładowym 20.000.000 mk., w dwóch serjach po 10.000.000 mk. każda.

Spółka zakupiła własne tereny i domy w Gdyni i przystąpiła już do budowy zakładów fabrycznych i przemysłowych. Spółka posiada własny statek rybacki, 3 wagony — chłodnie, prócz tego rozpoczęto budowę kilku statków rybackich.

Ze względu na ciężkie warunki aprowizacyjne kraju, Spółka rozpoczęła działalność handlową, skupuje ryby od miejscowych rybaków, przerabia je w swoich zakładach w Gdyni i wysyła codziennie dość już znaczne transporty ryb do Warszawy. Narazie są dostarczane śledziki, flądry, steinbutty, dorsze i węgorze w formie solonej i wędzonej. Ilość ryb z dnia na dzień się zwiększa tym bardziej, że rozpoczęte własne połowy wpływają na to. Inz. R. S.

W TRJEŚCIE POWINIEN POWSTAĆ POLSKI DOM SPEDYCYJNY.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwraca uwagę na duże korzyści, jakie mogłyby dawać wobec rozwijającego się handlu z Włochami założenie polskiego domu spedycyjnego w Trjeście. Brak takiego domu daje się odczuwać silnie importerom polskim i zmusza do używania pośrednictwa firm obcych, ciągnących duże zyski.

Bliższych informacji o miejscowych warunkach mógłby ewentualnie udzielić Polski Konsulat w Trjeście, Piazza della Borsa.

„POLSKA I FRANCJA“ NA FALACH WISŁY.

W dniu 19. października r. b. spuszczone na fale Wisły parostatek „Polska“ rozmiarów wielkich jak na Wisłę, bo 60 metrów długości, 6 metr. szerokości, o maszynie 200 koni siły. Parostatek ten wybudowany pod kierunkiem inżyniera Edwarda Fajansa w warsztatach żeglugi parowej, będących własnością Warszawskiego Towarzystwa Akcyjnego handlu i żeglugi, jest typu znanego parostatku „Pan Tadeusz“, zbombardowanego w 1916 roku przez wojska niemieckie pod Dęblinem.

Drugi tych samych rozmiarów parostatek opuszczony będzie na Wisłę w przyszłym tygodniu i otrzyma nazwę „Francja“.

Parostatki „Polska“ i „Francja“ rozpoczną na wiosnę roku przyszłego kursy pasażerskie i towarowe pomiędzy Warszawą a Gdańskiem i kursy wycieczkowe w obrębie Warszawy.

Nie bacząc na wielkie trudności w możliwości tworzenia nowych środków komunikacyjnych, Warszawskie Towarzystwo Akcyjne handlu i żeglugi zdołało również odbudować w tychże warsztatach dwa statki ładunkowe o pojemności 350 tonn każdy. Okazuje się, iż mając energję i wolę, osiągnąć można rezultaty dodatnie nawet w tak anormalnych czasach, w jakich obecnie znajdujemy się.

PRAWODAWSTWO WODNE.

Komisja wodna ukonstytuowała się, wybierając na przewodniczącego p. Marylskiego, (zw. L. N.) zastępcę Bednarczyka (P. S. L.) sekretarz Staszynski (N. Z. L.) Poseł Kędzior przedstawił projekt ustawy wodnej, opracowany przez M. Rob. Publicznych oraz zasady uznane przez ankietę, przeprowadzoną w dniu 5. — 8. października. Zasady ankiety oparte są na galicyjskiej ustawie wodnej, według której wody płynące uważane są zgodnie z prawem rzymskim za dobro publiczne. Według zasady pruskiej wody płynące dzielą się na rzeki państwowe, (splawne) i prywatne.

Komisja uchwalila wysłać do komitetu redakcyjnego projektu ustawy jako przedstawicieli posłów: Marylskiego z Kongresówki, Kędziora z Małopolski i Trzcinińskiego z Wielkopolski.

Anglja—Ameryka.

BUDOWA FLOTY W ANGLJI.

Ogłoszone dane o budowaniu statków w Anglji stwierdzają, że Anglja odzyskała swoje przodujące stanowisko w świecie w dziedzinie rozwoju floty handlowej. Obecnie Anglja zdobyła rekord, budując 9.611 statków o pojemności 3.731.098 ton, o 914.000 ton więcej niż w roku poprzednim. W czerwcu 1914 budowano tylko 1.722.124 ton. Główny rywal, Wielkiej Brytanji—Stany Zjednoczone teraz zmniejszyły znacznie swój przemysł okrętowy. Ameryka Północna w końcu września budowała tylko 312 statków 1.772.193 ton, gdy w marcu 1919 roku 4.185.523 ton.

Z innych państw większą działalność rozwijały:

Holandja	423.400 tonm
Włochy	365.313 ..
Francja	292.608 ..
Japonja	262.407 ..
Kolonje bryt.	213.894 ..
Szwecja	121.849 ..
Danja	116.063 ..

ŻEGLUGA AMERYKAŃSKA NA USŁUGACH AMERYKAŃSKIEGO EKSPORTU.

Opublikowana przez Department of Commerce statystyka wykazuje, iż zagranica coraz więcej korzysta z okrętów amerykańskich dla przewozu towarów do St. Zjednoczonych, zaś amerykańscy eksporterzy w handlu eksportowym coraz mniej posługują się flotą amerykańską. W ostatnim roku fiskalnym na okrętach amerykańskich przetransportowano 45 % eksportu amerykańskiego, w czerwcu tylko 32,5 %. Ten ruch niższy datuje się od początku roku fiskalnego, t. j. od lipca r. 1919. W tym czasie na amerykańskich okrętach przewieziono 39 % importu, zaś w czerwcu roku 1920 — 49 %. W roku ubiegłym zawinęło do portów amerykańskich 26,25 ton, lub 56,06 % krajowego tonażu, zaś obcego — 25,18 milj., lub 49,94 %.

NOWA LINJA OKRĘTOWA MIĘDZY KANADĄ A INDJAMI.

Jak donosi „Weekly Times of Ceylon“, w końcu sierpnia r. b. została otwarta nowa linja okrętowa, z Montreal w kierunku Wschodu. Okręty mają odwiedzać porty Indji, Burmy i t. d.

NOWE TOWARZYSTWA OKRĘTOWE W ST. ZJEDNOCZONYCH.

W pierwszym półroczu r. b. powstało w St. Zjednocz. więcej tow. okrętowych, niż w ciągu dwóch lat 1918—1920. Kapitał zakładowy tych nowych towarzystw okrętowych wynosi 468 milj. dolarów. Rozwój tow. okrętowych w Stan. Zjednoczonych w ostatnich latach uwidoczniła zestawienie następujące:

Lata	Kapitał akc. w dolarach	Lata	Kapitał akc. w dolarach
1914 (sierp.-grudź.)	1.844.000	1918	120.353.000
1915	37.062.000	1919	323.613.000
1916	69.466.000	1920 (stycz.-czerw.)	468.403.000
1917	271.503.500		

Widziomy więc z tego zestawienia, iż wzrost kapitału akc. towarzystw okrętów St. Zjednocz. od czasu wybuchu wojny jest olbrzymi i tłumaczy się szybkim wzrostem floty handlowej, o czym obszerniej piszemy na innym miejscu.

CENY RZĄDOWYCH OKRĘTÓW AMERYKAŃSKICH.

Urząd okrętowy w St. Zjednoczonych opublikował niedawno zasady, które będą obowiązywały przy sprzedaży rządowych okrętów amerykańskich osobom oraz instytucjom prywatnym. Wzięte są pod uwagę ceny, obliczone według nośności jednej tony i wynoszące za okręty oceaniczne z paleniskiem węglowym — 160 dol., zaś za okręty również oceaniczne, lecz z paleniskiem dla oliwy — 185 dol. Przy zakupie okrętu należy 10 % ceny zadatkować, 20 % wypłacać ratami półrocznymi w ciągu dwóch lat, pozostała zaś suma również w ratach półrocznych w ciągu 10 lat, łącznie z 5 %-ami od sumy dłuższej. W kołach fachowych ceny te uważane są za zbyt wysokie i prawdopodobnie nie zachęcą one do kupna reflektantów.

NAPLYW EMIGRANTÓW.

Z Nowego Yorku dochodzi wiadomość, iż prąd emigracyjny z Europy wzrasta tam ciągle. Codziennie przybywają okręty z emigrantami, którzy muszą długo wyczekać na tych okrętach albo na wyspie Łez. Czekać muszą dlatego, że urzędnicy emigracyjni nie mogą nadążyć ze skontrolowaniem i przeprowadzeniem badań lekarskich oraz załatwieniem innych formalności, który każdy emigrant musi przejść, gdy wysiada na ląd. Jak bardzo wzrosła emigracja, świadczy sprawozdanie urzędników emigracyjnych, świeżo ogłoszone. Według tego sprawozdania w ostatnim miesiącu przybyło do Ameryki około 70.000 emigrantów, czyli około 100 procent więcej, niż w tym samym miesiącu roku zeszłego. Wogóle jeszcze nie było tylu emigrantów w żadnym miesiącu od roku 1914. Pośród emigrantów przeważają Żydzi. W przeciągu ostatniego roku przybyło do Ameryki 600.000 emigrantów. Liczba zaś ich do końca roku bieżącego dosięgnie miliona. Jednocześnie wszakże w przeciągu tego roku na 600.000 przybyłych emigrantów wyjechało z Ameryki do Europy 400.000 osób.

BUDOWA OKRĘTÓW W W. BRYTANJI.

Z Liverpoolu donoszą, iż w Anglii ruch budowlany w dziedzinie żeglugi w przyszłości nie zapowiada się pomyślnie. Już obecnie musiano zrzec się całego szeregu zamówień. Zlecenie przyjmuje się obecnie jedynie pod warunkiem, iż ceny, zaofiarowane w chwili zamówienia będą obowiązywały również po wykonaniu jego, bez względu na zniżkę cen rynkową. Obecnie doszła do skutku dalsza zwykła płac roboczych, która wywarła znaczny wpływ na ceny okrętów i spowodowała zmniejszenia się ruchu budowlanego. Zmalała również liczba reperacji, gdyż naprawa uszkodzonych w czasie wojny okrętów została już ukończona.

O wiele lepiej przedstawia się stan budownictwa żeglugowego w Irlandji. W Belfaście buduje się 47 okrętów pojemn. 338.070 t., w Londonderry 4, pojemn. 2800 t., w Dublinie 10, pojemn. 13.225 t. Daje się jednak odczuwać brak materiału surowego.

BUDOWA OKRĘTÓW W ST. ZJEDNOCZONYCH I ANGLJI W PIERWSZYM PÓLROCZU.

Według Lloyds Register największy tonaż budujących się w Anglii okrętów osiągnięto 30-go czerwca r. b. Wynosił on 3.578.153 br. ton rejestr. W tym czasie w St. Zjednoczonych tonaż budujących się okrętów wynosił

2.105.956 br. t. rej. Z tego wynika, iż Anglja nie daje się ubiedz w dziedzinie budowy okrętów St. Zjednoczonym, strzegąc swego pierwszeństwa. Ale zważwszy szybkość, z jaką w St. Zjednoczonych budowane są okręty, należy przypuścić, iż w niedalekiej przyszłości pod względem rozmiarów tonażu prześcigną one Anglję.

W pierwszym półroczu r.b. puszczone na morze w Anglji i St. Zjednocz. następujące ilości okrętów:

	W St. Zjedn.		W Anglji		Przewyżka
	Liczba okr.	Br. t. rej.	Liczba okr.	Br. t. rej.	St. Zjedn. Br. t. rej.
1 Kwartał .	165	721.740	131	454.294	266.715
2 Kwartał .	122	608.861	165	522.943	85.918

Wynika z tego zestawienia, iż szybkość, z jaką dokonywana jest budowa okrętów w St. Zjedn., znacznie przewyższa sprawność budowlaną w Anglji, zapowiadając tem samem groźną w przyszłości konkurencję dla floty brytyjskiej.

PRZYWRÓCENIE RUCHU PASAŻERSKIEGO MIĘDZY HAMBURGIEM A NEW-YORKIEM.

Po dojściu do skutku porozumienia między Hamburg-Amerika-Linie a Koncernem Harrimana, o czem obszernie informujemy na innem miejscu, ma być w styczniu 1921 r. podjęta komunikacja pasażerska na linii Hamburg-New-York. Pierwszą drogę odbędzie dawny niemiecki statek „Prinz-Eitel-Friedrich“ (8800 br. t. rej.), który oprócz towarów będzie przewozić również 1500 pasażerów. W miesiącach lutym i marcu odjadą dwa inne statki, pojemności 8000 ton, również mogące zmieścić 1500 pasażerów. Hamburg-Amerika-Linie zamierza nadto urządzić stałą komunikację między Gdańskiem a St. Zjedn., mając głównie na względzie przewóz emigrantów polskich. Przygotowania w tym celu są już w toku. Pierwszy okręt z Gdańska do Stan. Zjedn. odejdzie już prawdopodobnie w miesiącu kwietniu roku przyszłego.

ZNIŻKA CEN FRACHTÓW MORSKICH.

Ceny frachtów morskich w ostatnich miesiącach uległy znacznej niżce. Cena frachtów z Australji do Londynu spadła z 208 sh., którą płacono w marcu, na 125 sh (wrzesień). Z La Platy do Anglji cena frachtu spadła w tym samym czasie z 200 sh na 85 sh. Przeciętny spadek cen frachtów wyraża w 25 %. Przyczyną spadku cen frachtów przypisuje się powszechnie wzrostowi tonażu handlowego i brakowi ładunków. Wiele okrętów wypływa na morze, naładowanych zaledwie do połowy.

ZAKUPY OKRĘTÓW W ST. ZJEDNOCZ. PRZEZ ANGLJĘ.

Od chwili wybuchu wojny Anglja zakupiła w St. Zjedn. A. P. i Połudn.-środkowej Ameryce 145 okrętów pojemności 230.049 ton brutto. W liczbie też 97 okrętów pojemności 111.014 ton zakupiono w St. Zjedn. A. P., z których 57 było wybudowanych przed r. 1900 i 36 posiadało poniżej 500 ton.

Rosja sowiecka.

REGULACJA DRÓG WODNYCH W SOWDEPJI.

Według informacji, otrzymanych przez dzienniki greckie, rząd komisarzy sowieckich nosi się z poważnym zamiarem polepszenia dróg wodnych, uważając, że jest to jeden z sposobów załagodzenia kryzysu transportowego, jaki przeżywa Rosja. Regulacja rzek i budowa portów przedstawia nadto tę dogodność, że nie wymaga kosztownych i skomplikowanych maszyn, a zwłaszcza węgla do ich opalenia, co daje możność prowadzenia tych robót nawet obecnie.

Tak w zatoce Fińskiej, w pobliżu Petersburga i Kronsztadtu wykonano szereg robót, mających na celu pogłębienia portów i kanałów morskich. Następnie pogłębiono i rozszerzono kanał, łączący ujście Wołgi z morzem Kaspijskim pod Astrachaniem. Prace te były nieodzowne wobec działań wojennych, i kanał dał możność zaopatrywania oddziałów operujących w tych stronach w broń i amunicję.

Rząd komisarzy prowadził badania ekonomiczne, hydrograficzne i meteorologiczne na wybrzeżu Murmańskim i na Białym morzu dla wyzyskania najodpowiedniejszego punktu, gdzieby można było założyć port, zaspakajający potrzeby Rosji północnej. Podobne badania prowadzono w ujściach Obi i Jeniseju oraz na dalekim Wschodzie.

Rząd sowietów myślał również o budowie okrętów, ale wobec braku materiałów, może budować tylko drewniane statki, których kilka wybudowano.

KOMUNIKACJA PORTÓW ROSYJSKICH Z ZAGRANICĄ.

Rząd sowiecki ogłosił odnośnie do okrętów cudzoziemskich, pragnących zawiązać do portów rosyjskich, przepisy następujące:

CZARNE MORZE: Okręty mogą zawiązać jedynie do Odesy, a o swoim przybyciu winny zameldować za pomocą radjotelegrafu z odległości 10 mil morskich. W oddaleniu 3-5 mil morskich od portów okręty te winny zwrócić się po rozkazy zgodnie z prawem międzynarodowym. (Rząd sowiecki powołuje się na prawo międzynarodowe!) Przed otrzymaniem pozwolenia od statku wartowniczego wjazd do portu jest wzbroniony.

BIAŁE MORZE: Następujące porty udostępnione są żegludze: Murmański, Archangielsk, Nowaja Ziemia, zatoki na Obi i Jeniseju, wreszcie wolno przepływać Kara-kai. Okręty winny o przybyciu swoim meldować za pomocą radja komendantowi marynarki, który na spotkanie okrętów posyła statek wartowniczy. Następujące latarnie są czynne: Wojdaguby, Teriberskij, Pogan, Swiatoj, Ros, Gorodieckij, Orłowski, i Sosnowieckij. Jeżeli flaga zawieszona jest ponad rampa, wjazd jest wzbroniony.

Z różnych krajów.

ANTWERPJA I ROTTERDAM.

Między Antwerpją i Rotterdamem wytwarza się coraz większa walka konkurencyjna, każdy z tych portów usiłuje na Północy zająć miejsce przodujące. W Antwerpji wzrost ruchu okrętów jest znacznie większy, niż w Rotterdamie. Świadczą o tem liczby następujące:

Miesiące	Rotterdam		Antwerpja	
	Liczba okrętów	Netto ton rejestr.	Liczba okrętów	Netto ton rejestr.
Styczeń	423	538.246	570	721.221
Luty	296	432.972	613	698.236
Marzec	155	237.934	691	838.257
Kwiecień	181	325.560	648	899.744
Maj	482	582.057	705	936.653
Czerwiec	565	755.508	701	1.039.054
Lipiec	566	660.036	665	1.003.741

Zmniejszenie się ruchu okrętów w Rotterdamie w m. lutym do maja tłumaczy się strajkiem robotników portowych. W m. wrześnie nastąpiło w obydwu portach ogromne ożywienie ruchu okrętowego, spowodowane handlem zbożowym.

Porównując ruch okrętów w Antwerpii w r. b. z rokiem 1914, można stwierdzić, iż liczba okrętów się zwiększyła (585 i 618), natomiast tonaż się zmniejszył (1245 tys. t. i 987.990 t.). Przyczyną tego jest ta okoliczność, iż obecnie i w czasie wojny budowano przeważnie statki handlowe niewielkiej pojemności. Obecnie ruch okrętowy w Antwerpii stale się wznaga, szczególnie w porównaniu z rokiem 1919. To samo można powiedzieć o Rotterdamie. Spodziewać się należy w Rotterdamie ogromnego wzrostu ruchu okrętowego, co będzie musiało nastąpić dzięki umowie kredytowej niemiecko-holenderskiej, według której wszystkie towary, zakupywane przez Niemcy zagranicą, mają być dostarczane im via Rotterdam. Nadto towary te będą przewożone na okrętach holenderskich. W związku z tą umową sytuacja finansowa w portach holenderskich coraz pomysłniej się kształtuje.

LICZBY REKORDOWE W SZKOCKIM BUDOWNICTWIE OKRĘTOWYM.

W okresie pierwszych ośmiu miesięcy, r. b. w dokach Clyde wybudowano 139 okrętów o pojemności 430.244 ton. W ten sposób przewyższono liczbę z roku 1917, kiedy w takim samym okresie czasu wybudowano 166 okrętów o pojemności 421.085 ton.

PLANY ŻEGLUGOWE WŁOCH.

We Włoszech powstał projekt urządzenia stałej komunikacji w kierunku południowo-północnym z Lewanty przez Morze Śródziemne, Trjest do krajów Europy środkowej. Stanie się to możliwe przez wybudowanie kanału Trjest-Dunaj. Nadto projektuje się połączenie żeglugowe między półn. Włochami, Bałkanem i Wschodnią Europą. Rzekami łączącymi byłyby Kulpa, Sawa i Dunaj. Włosi w ten sposób zamierzają przeciwstawić się konkurencji portów niemieckich.

RUCH OKRĘTOWY W KANALE PANAMSKIM.

Dnia 15-go sierpnia r.b. upłynęło 6 lat od czasu otwarcia kanału Panamskiego dla ruchu okrętowego. W tym okresie przez kanał Panamski przepłynęło 10.573 statków, z czego 4934 w drodze z Oceanu Atlantyckiego na Ocean Spokojny i 5639 w kierunku odwrotnym. Ogólny tonaż tych okrętów wynosił 34.510.266 ton, zaś fracht ich ważył 40.313.629 ton. Dotychczas rozwój żeglugi w tym kanale utrudniały wysokie stawki frachtowe, trudności opałowe, niepewność sytuacji gospodarczej i t. p. W roku jednak kalendarzowym 1919 oraz w roku 1920 przez kanał przepłynęło więcej okrętów, niż w jakimkolwiek roku poprzednim. Liczba okrętów, przepływających kanał Panamski stale wzrasta. Jest to objaw pocieszający, świadczący o wzmagającym się wciąż ruchu handlowym między poszczególnymi państwami i częściami świata w okresie powojennym.

POŁĄCZENIE OKRĘTOWYCH TOWARZYSTW HOLENDERSKICH.

Dzienniki holenderskie donoszą, iż firmy rotterdamskie N. B. Furness' Scheepvaarten-Agentuur Maatschappij i R. S. Stockvis u. Zonen, Ltd łącznie z licznymi filjami (35) krajowymi i zagranicznymi zespoliły się, przybrawszy nazwę N. B. Nederlandsche Maatschappij voor Scheepvaart, Handel en Nijverheid. Kapitał akcyjny wynosi 100.000.000 guldenów. Nowe towarzystwo ma na celu nie tylko organizowanie własnej żeglugi, lecz również finansowanie poważnych przedsiębiorstw żeglugowych, przemysłowych i handlowych na terenie Holandji. Dyrektorami zostali mianowani: P. C. Jongeneel (prezes), Th. Stokois i P. T. Douglas.

LINJA OKRĘTOWA KOPENHAGA-KŁAJPEDA.

Litewsko-amerykańskie tow. handlowe w Kownie, posiadające kapitał akcyjny przeważnie pochodzenia amerykańskiego, zamierza urządzić linię okrętową, łączącą Kopenhagę z Kłajpedą, a ewent. również z Libawą.

RUCH OKRĘTOWY W REWLU.

W pierwszej połowie r. b. według „Ost-Export“ najwięcej zawinęło statków z Estonji (709, pojemności 27.886 t.), drugie miejsce zajmuje Finlandja (107 statków, pojemn. 16.860 t.), potem kolejno następują pod względem ilości statków: Szwecja (47, poj. 10.001 t.), Niemcy (29, poj. 18.653 t.), Danja (21, pojemn. 6882 t.), Łotwa (15, pojemn. 1755), Holandja (9), Norwegja (7), Ameryka (2), Francja (1), Rosja (1).

PO ZAMKNIĘCIU KRONIKI.

MALWERSACJE NIEMIECKIE ZE STATKAMI.

Liczba statków różnej pojemności i przeznaczenia w Poznańskim znacznie się zmniejszyła. Są dane, że właściciele statków, Niemcy, którzy posiadali liczną żeglugę na Wiśle i na innych arterjach wodnych przepisali swe statki do różnych portów morskich i rzecznych niemieckich, aby nie zostały się one państwu polskiemu. Wobec tego, ministerstwo komunikacji i robót publicznych poleciło władzom tamtejszym przeprowadzić dochodzenia i ankietę o liczbie statków w Poznańskim w dniu 1 sierpnia r. 1914, o liczbie tychże statków w dniu 28 czerwca r. 1919 i o liczbie statków w lutym r. 1920, to jest w czasie obejmowania Pomorza przez Polskę.

FLOTA POWIETRZNA W SOWDEPJI.

Do „Victoire“ donoszą z Helsingforsu, że rząd sowiecki wydał dekret o stworzeniu floty powietrznej, której istnienie uznano za niezbędne dla bezpieczeństwa republiki sowietów. Trocki przyrzekł uczynić wszystko możliwe, by już w 1921 roku flota powietrzna mogła współdziałać z armją czerwoną i w tym celu wysłał do Berlina Łomonosowa, który już rozpoczął pertraktacje z fabrykami niemieckimi.

POTRZEBY MARYNARKI ANGIELSKIEJ.

Na posiedzeniu Izby gmin Lloyd George oświadczył, że 14 grudnia b. m. zebrał się komitet obrony państwowej w celu przedyskutowania potrzeb marynarki angielskiej, szczególnie tych dotyczących się wielkich jednostek bojowych. W ministerstwie marynarki panuje rozbieżność zdań w tej sprawie. Pewna część głosów domaga się budowania superdreadnoughtów, podczas gdy inne głosy żądają zamianę ich na flotylę okrętów o lekkiej konstrukcji. W dalszym ciągu debat minister wojny Churchill określił potrzeby armji angielskiej w roku 1920—1921 na sumę 39 milionów 750 tysięcy funtów szterl.

FLOTA BOLSZEWICKA.

„Swoboda“ donosi, że rząd sowiecki ma podnieść w Londynie sprawę przepuszczenia z Kronsztadu do Sewastopola kilku statków czerwonej floty i zakupienia w Anglii lub Niemczech brakującego na ten cel węgla. Niezależnie od tego bolszewicy mają żądać zwrotu statków wojennych, wywiezionych przez Wrangla przy ewakuacji Krymu. Bolszewicy zamierzają stworzyć czerwoną flotę na morzu Czarnem.

DROGI WODNE CZY KOLEJE ŻELAZNE ?

Tę kwestję omawia prof. Helm w ostatnim numerze berlińskiego czasopisma zawodowego „Technika komunikacji“ i dochodzi do wniosku,

że koleje żelazne posiadają wyższość nad drogami wodnymi. Wydatki własne kolei są mniejsze, następnie są one pewniejsze, jako niezależne od warunków atmosferycznych, ponadto sprawniejsze i punktualniejsze, oraz umożliwiając znacznie szersze stosowanie rozgałęzienia, a co najważniejsze wymagają znacznie mniej przestrzeni od dróg wodnych. Wspomniany autor kończy swą pracę konkluzją: Wynik tych zadań, które stwierdzają pod wszystkimi względami wyższość kolei nad drogami wodnymi, potwierdzają doświadczenia, poczynione w Anglii i Ameryce, gdzie kanały uległy w wolnym współzawodnictwie kolejom. Jest to bajka, że w tych krajach towarzystwa kolejowe wykupiły kanały, by je unieruchomić. Skoro te towarzystwa nabyły już kanały, to nie było powodu do ich unieruchomienia, o ileby wymagały mniejszych wydatków własnych aniżeli koleje. Ta okoliczność spowodowałaby bowiem większy dochód dla nowych właścicieli dróg wodnych.

Z LIGI ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Liga Żeglugi Polskiej urządza w roku 1921 cykl wieczorów dyskusyjnych, poświęconych najważniejszym zagadnieniom dróg wodnych i Żeglugi w Polsce. Pierwszym tematem będzie sprawa własnego portu morskiego, oświetlona ze stanowiska technicznego, ekonomicznego i politycznego. W dalszych wieczorach omówią referenci i konferenci sprawę Żeglugi na Wiśle, kwestję portu warszawskiego, budowy dróg wodnych w Polsce i polską marynarkę wojenną oraz handel wą. Na referentów zaproszono najpoważniejszych znawców omawianych kwestji z kół techników i ekonomistów. Terminy zebrań zostaną w swoim czasie podane do publicznej wiadomości.

Od Wydawnictwa.

Rozpoczynamy prace, przerwana wśród najcięższych warunków wydawniczych, olbrzymiej drożyzny papieru i druku, która poprzednio uniemożliwiła nam kontynuowanie wydawnictwa. Jeśli obecnie przystępujemy ponownie do stałego wydawania „Bandery Polskiej“, to czynimy to w przeświadczeniu, iż jedyne pismo na ziemiach polskich, poświęcone sprawom żeglugi polskiej, jest w chwili obecnej decydującej walki o dostęp do morza niezbędne. Nadto Liga Żeglugi Polskiej rozwinęła się obecnie o tyle, iż może dzięki wydatnej pomocy naszych abonentów w Ameryce wziąć na się odpowiedzialne zadanie wydawania własnego periodycznego organu.

Liga Żeglugi Polskiej i redakcja „Bandery Polskiej“ przypomina członkom Ligi, iż Walne Zebranie L. Ż. P. poleciło członkom abonowanie „Bandery Polskiej“. Celem uregulowania nakładu Adm. „Bandery Polskiej“ prosi o bezpośrednie zamawianie „Bandery“ wprost w Administracji: Marszałkowska 63. Tel. 15-63.



Bezpośrednia komunikacja morska

NOWY-YORK — GDAŃSK
GDAŃSK — NOWY-YORK

T=wo Polsko = Amerykańskiej
Żeglugi Morskiej

niniejszym podaje do ogólnej wiadomości, że pierwszy jego statek pasażerski „Gdańsk“ opuszcza Nowy-York w drodze bezpośredniej do Gdańska z 800 reemigrantami w początku grudnia 1920 r. „Gdańsk“ wyruszy w drogę powrotną do Nowego Yorku w drugiej połowie grudnia.

Bliższe informacje co do ceny kart okrętowych, ilości pasażerów oraz ułatwień i udogodnień dla wyjazdu do Gdańska udziela:

**Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe
i Transportowe, Sp. Akc. w Warszawie,
Długa 25**

oraz Oddziały na prowincji, a mianowicie:

- w Łodzi, Piotrkowska 125,
- „ Lwowie, plac Smolki 4,
- „ Krakowie, ul. Łubicz 2,
- „ Teczewie, Dworcowa 25,
- „ Gdańsku, Szeroka 22/23.

Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe

Spółka Akcyjna.

Kapitał **120,000,000** marek.

Działy: Transportowy, Żegluga rzecznej i morskiej, Eksportowy, Importowy, Leśny, Warantowy, Komisowy, Węglowy i Opalowy.

Przedstawicielstwo na Polskę: „Towarzystwa Polsko - Amerykańskiej Żegluga Morskiej“ New-York, 206 Broadway.

ZARZĄD: Warszawa, Krakowskie Przedmieście 9, od stycznia 1921 r. Miodowa 6, telefon 104—37, telefon biura 8—59 dawny.

ODDZIAŁY: Warszawa, Długa 25, telefony 204—33, 120—12, 266—61, 158—38, 17—56, 158—39, składy: Al. Jerozolimska 77, telefon 226—47, przy ulicy Krochmalnej, Karolkowej i Grzybowskiej N. 5002.

Gdańsk, Breitgasse 22/23 tel. 3255,
3960, 3961, Nowy Port 3962

Lwów, plac Smolki 4, telefon 225

Kraków, ulica Lubicz 2

Stanisławów

Przemyśl

Tarnopol

Sanok

Śniatyn, gmach poczty

Poznań, plac Wolności 14

Bydgoszcz, ulica Kollataja 5

Łódź, ulica Piotrkowska 125

Częstochowa, Hotel Wiktorja

Herby Pruskie, An den Vortreter
der Poln.-Balt. Handels- und
Transport - Aktien - Gesellschaft

Białystok

Wilno, Wronia 5

Równo, czasowo w Warszawie

Wiedeń, II Gr. Mohrengasse 42

Mława, Mława II

Tezew, Dworcowa 25

Agentury w wszystkich komorach celnych.

Towarzystwo ma swych przedstawicieli we wszystkich większych miastach i portach zagranicznych.

Bezpośrednia stała komunikacja towarowa pomiędzy Gdańskiem, a portami amerykańskimi.

Eksport towarów przez Gdańsk do Ameryki, Anglii, Belgji, Francji, Holandji, Danji, Szwecji, Finlandji, Państw Bałtyckich i innych.

Ekspedycje lądowe wewnątrz Polski i zagranicę z Bukaresztu, Wiednia, Paryża, Berlina, Hamburga i innych większych miast.

Specjalny dział eksportu drzewa z obszernymi placami w Gdańsku nad Wisłą.

Warantowanie towarów.

Ubezpieczenia w drodze i składach.