

WIADOMOŚCI GEOGRAFICZNE

(REVUE MENSUELLE DE GÉOGRAPHIE)

Wydawnictwo Krakowskiego Oddziału Polskiego Tow. Geograficznego
Redakcja: WIKTOR ORMICKI, Kraków, ul. Grodzka 64.

Miesięcznik poświęcony przeglądowi spraw geograficznych w Polsce i za granicą.
Wychodzi z początkiem każdego miesiąca z wyjątkiem sierpnia i września.

Kraków, październik-listopad-grudzień 1933 r.

STANISŁAW LESZCZYCKI.

Charakterystyka komunikacji autobusowej na obszarze województwa krakowskiego¹⁾.

Okres I. (1919—1927). Ruch autobusowy na terenie województwa krakowskiego rozpoczął się w roku 1919, pierwszy autobus kursował z Krakowa do Myślenic. W latach następnych (1921—1923) istniały już trzy linie autobusowe do Myślenic, Wieliczki i Kielc. Od roku 1923 ruch stawał się coraz bardziej intensywny. W roku 1925 zajął się ruchem autobusowym Polski Związek Turystyczny, który w ciągu dwóch lat należycie go zorganizował i unormował, stwarzając podwaliny pod systematyczną już komunikację autobusową. W tym wstępnym okresie ruch autobusowy powstał i z wolna przeobraził się w mniej lub więcej regularną komunikację autobusową.

Okres II. (1928—1933). W ostatnim pięcioleciu komunikacja autobusowa była już unormowana rozporządzeniami Min. Robót Publicznych (koncesje, przepisy jazdy, odpowiedzialność za pasażerów i t. p.), na terenie zaś Krakowa, Tarnowa i Zakopanego zorganizowana przez Pol. Zw. Turyst. Z okresu tego dysponuje się już wcale dokładną statystyką, która pozwala na charakterystykę samej komunikacji oraz na prześledzenie faz, jakie ona w ciągu 5 lat przeszła.

Statystyka za lata 1928—1932. Na mocy danych oficjalnych ogłoszonych przez Min. Robót Publ. i Min. Komunikacji (1932) zestawić można następującą tabelkę, charakteryzującą komunikację autobusową w wojew. krakowskim: (Patrz str. 74).

Cyfry bezwzględne stwierdzają intensywny rozwój komunikacji autobusowej od 1928 do 1930 roku, oraz jej powolny spadek do roku 1932. Rok 1930 był kulminacyjnym okresem w rozwoju komunikacji autobusowej. Dla celów porównawczych przyjmuje się go za 100%. W roku 1928 ilość przedsiębiorstw, linii i autobusów nie przekraczała 43%, w porównaniu z rokiem 1930, a intensywność ruchu²⁾ dochodziła tylko do 34%. W 1932 r. konsta-

¹⁾ Leszczycki S. „Komunikacja autobusowa w województwie Krakowskim“ Wiad. Stow. Człon. Pol. Kongr. Drog. Nr. 34. Warszawa 1930 — oraz „Kraków jako ośrodek komunikacji autobusowej“. Dod. Lit. Nauk. I. K. C. Nr. 85, 1930

²⁾ Ilość autobusokilometrów najlepiej charakteryzuje intensywność ruchu, gdyż w liczbie tej mieści się ilość kursujących autobusów, ilość kursów, ilość oraz długość linii wykazanych w ciągu doby.

R o k	1928	W odsetkach z anu z r. 1930	1929	W odsetkach z anu z r. 1930	1930	1931	W odsetkach z anu z r. 1930	1932	W odsetkach z anu z r. 1930
	Ilość przedsiębiorstw	68 ¹⁾	40	97 ²⁾	52	170 ⁻⁾	161 ²⁾	95	144 ³⁾
Ilość linii	43	41	139	131	105	97	92	90	86
Długość dróg wykorzystanych autobusami (w km)	1003	52	1540	79	1930	1780	92	1570	81
Ilość autobusów	86	43	186	93	199	175	87	162	82
Ilość autobusokilometrów	7816	34	16640	73	22710	14800	65	12280	54
Cena biletu za 1 km	14	108	12	92	13	13	100	13	100

tujemy skurczenie się aparatu komunikacyjnego o $\frac{1}{5}$ oraz spadek intensywności ruchu prawie do połowy. Liczby względne dają obraz nasilenia faz w rozwoju komunikacji autobusowej. Przyczyną skurczenia się aparatu komunikacyjnego, a zwłaszcza spadku intensywności ruchu był przede wszystkim ogólnie panujący kryzys gospodarczy, oraz fakt wprowadzenia Państwowego Funduszu Drogowego. Średnia cena biletu za 1 km wykazała znaczniejsze wahania jedynie na liniach sezonowych (letniskowych).

Wyzyskanie dróg bitych przez komunikację autobusową. W województwie Krakowskim istnieje ok. 5000 km dróg bitych, z tego było wyzyskanych w 1930 r. prawie 2000 przez komunikację autobusową. W innych latach odsetek ten wynosił: 1928 — 20%, 1929 — 31%, 1931 — 36%, 1932 — 31%. Wahania odsetku eksploatowanych dróg pozostają w związku z rozwojem komunikacji, jednak w okresie kurczenia się ruchu autobusowego sieć skurczyła się w znacznie mniejszym stopniu niż intensywność ruchu, co świadczy, iż sieć raz przeprowadzona nawiązywała łączność z życiem gospodarczym danych okolic. Tem tylko, mimo licznych trudności, można uzasadnić istotną stabilizację szeregu linii. W 1928 wyzyskana była $\frac{1}{5}$ część dróg bitych, a w okresie rozkwitu (1930) nawet $\frac{2}{5}$ dróg, obecnie jednak ruch autobusowy istnieje tylko na $\frac{1}{5}$ części dróg. Najsilniejsze wyzyskanie dróg jest w powiatach: Krakowskim, Nowotarskim i Tarnowskim, gdzie eksploatowanych jest ponad 50% dróg bitych; stosunkowo silnie wykorzystane są drogi w powiatach: Chrzanowskim, Nowosądeckim i Wadowickim (30—50%). W innych powiatach wykorzystanie nie spada poniżej 15%, gdy w 1928 roku w trzech powiatach ruch wogóle nie istniał, a w dwóch innych eksploatowanych było zaledwie kilka % dróg bitych

Stabilizacja linii. Komunikacja autobusowa jako przedsiębiorstwo

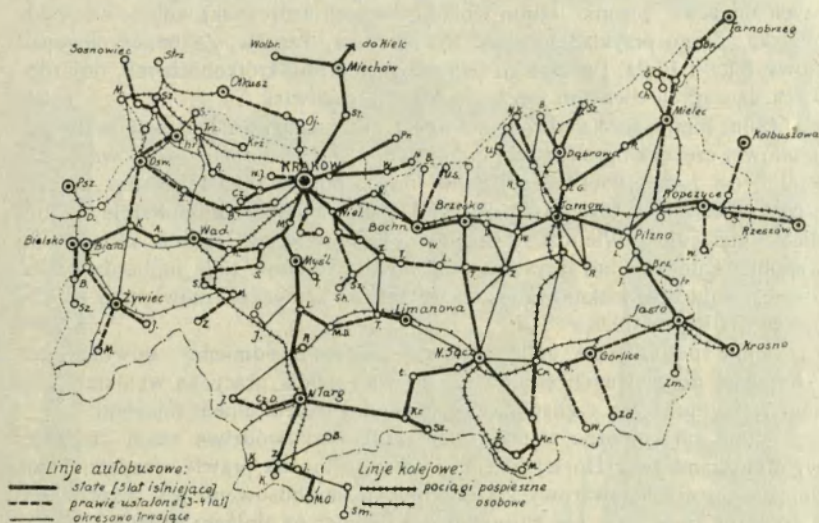
¹⁾ Według raportu Wojewody Krakowskiego dla Ministerstwa Robót Publicznych za rok 1928.

²⁾ Ćwikiel J. B. „Komunikacja autobusowa w Polsce na drogach publicznych“ za lata 1929, 1930, 1931.

³⁾ Ministerstwo Komunikacji j. w. za rok 1932.

użyteczności publicznej nie jest jeszcze tak unormowana, ani nie posiada takiej regularności jak kolej, gdyż przeważnie jest w rękach prywatnych, a istnienie zawdzięcza jedynie tylko swej rentowności. Niemniej jednak przetrwanie pewnych linii przez okres 5 lat świadczy o ich pewnej stabilizacji. Można wyróżnić: 1) linie stałe, które istniały bez przerwy 5 lat,

Sieć linii autobusowych w woj. Krakowskiem.



2) linie prawie ustalone istniejące 3—4 lat, 3) linie chwilowo trwające, które istniały 1 lub 2 lata. Biorąc pod uwagę linie stałe można już dziś mówić o stałej sieci komunikacji autobusowej i traktować ją prawie równoważnie z komunikacją osobową na liniach kolejowych P. K. P.

Sieć linii autobusowych. Aby dać właściwy obraz sieci komunikacji autobusowej w załączonej mapie wyróżniono linie stałe, prawie ustalone, oraz chwilowo istniejące. Linie stałe stanowią główny szkielet sieci, z którego odgałęziają się linie prawie ustalone i chwilowo istniejące. Sieć trwająca okresowo świadczy o licznych próbach pozyskania pasażerów na różnych odcinkach dróg, co jednak nie dało pozytywnych wyników, w sensie uzyskania stałego kontyngentu klienteli, tem samem zapewnienia sobie rentowności.

Sieć stałych linii łącznie z siecią kolejową pozwala na ujęcie całokształtu stosunków komunikacyjnych, czego wyrazem jest do pewnego stopnia mapa izochroniczna. Otóż mapa taka wykazuje, że poszczególne izochrony, prowadzone od Krakowa, przybierają kształt elips równoleżnikowo wydłużonych, które się na południe nieco wypuklają. Izochrona 5-cio godzinna obejmuje dziś całe już województwo, z wyjątkiem Tatr oraz kilku części Beskidu Zachodniego, podczas gdy w 1928 r. nawet 7-mio godzinna izochrona nie obejmowała ziem województwa.

Charakterystyka sieci. Na załączonej mapie na pierwszy plan wybijają się linie dalekobieżne. Główna z nich południkowa Kielce—Kraków—Zakopane przecina prostopadle równoleżnikowe linie kolejowe. Jest to najstarsza,

a zarazem najrentowniejsza linja autobusowa (raczej dwie). Odpowiednikiem jej jest na zachodzie linja Chrzanów—Oświęcim—Biała—Żywiec, na wschodzie zaś Brzesko Nowy Sącz—Krynica. Obok trzech linii południkowych istnieją dwie równoleżnikowe: Sosnowiec—Kraków—Tarnów z odgałęzieniami do Rzeszowa i Jasła, Kraków—Biała, wreszcie Zakopane—Nowy Sącz—Krynica. Województwo więc przecięte jest siatką linii dalekobieżnych, złożoną z trzech południkowych oraz dwóch równoleżnikowych. Wokół większych miast (w sezonie letnim wokół głównych uzdrowisk) istnieje sieć podmiejska, czego przykładem może być Kraków, Tarnów, Zakopane, a nawet Nowy Sącz i Biała. Prócz tego istnieje szereg linii krótkobieżnych, dojazdowych, łączących dwa lub kilka większych środowisk.

Silne piętno wycisnął na komunikacji autobusowej ruch letniskowy w południowej części województwa; intensywność ruchu autobusowego w sezonie letnim jest 7 razy większa aniżeli w innych porach roku (autobusy kursują z większych miast do letnisk). Wszystkie linje biegnące na południe od linii Biała—Myślenice—Wieliczka—Bochnia—Tarnów—Jasło można zaliczyć do wspólnej kategorii linii turystycznych. Są to w sezonie linje najbardziej rentowne i najdrożej kalkulowane, tu też można zauważyć największą zniżkę cen (do 50%) od 1928 r.

Linje podmiejskie mają charakter zupełnie odmienny, dowożą ludzi codziennie do głównych środowisk, do warsztatów pracy, są wynikiem stosunków kulturalnych i gospodarczych okolicy z centralnem miastem.

Linje dalekobieżne w północnej części województwa mają charakter wybitnie handlowy. Do tej kategorii zaliczyć można prawie wszystkie linje dojazdowe. Ruch towarowy stałymi linjami autobusowymi jest jeszcze dziś nieznaczny, zaznaczył się stosunkowo najsilniej na linjach: Kraków—Kielce, Kraków—Myślenice oraz na kilku podmiejskich w okolicy Tarnowa.

Ustosunkowanie linii autobusowych do kolejowych. Ze względu na zupełnie inny charakter komunikacji, oba środki lokomocji nie stwarzają dla siebie zasadniczej konkurencji¹⁾. Sieć autobusowa jest zasadniczo uzupełnieniem sieci kolejowej. Ze względu na stosunek jej do linii kolejowych wyróżnić można 4 typy:

1. linje autobusowe poprowadzone tam, gdzie nie istnieją linje kolejowe, jak np. Kraków—Myślenice, Kraków—Kielce, Nowy Sącz lub Nowy Targ—Szcawnica i t. d.

2. linje autobusowe znacznie skracające swą trasą okrężne linje kolejowe, dzięki czemu przejazd autobusami powoduje znaczne oszczędności w czasie i kosztach, przykładem tego jest linja Kraków—Zakopane, Kraków—Olkusz, Zakopane—Krynica, a nawet Kraków—Nowy Sącz—Krynica i Tarnów—Mielec i t. d.

3. linje autobusowe prawie równoległe do linii kolejowych, a prosperujące tylko dzięki temu, że ilość pociągów dziennie jest za mała, że miasta są w pewnym oddaleniu od stacji, oraz że rozkłady jazdy nie są do potrzeb życiowych należycie dostosowane, przykładem tego są linje: Kraków—Biała, Kraków—Brzesko—Tarnów, Tarnów—Ujście Jezuickie i t. d.

¹⁾ Wprowadzie na linii Kraków—Wieliczka sprawnie kursująca motorówka spowodowała zanik komunikacji autobusowej, a przeciwnie na linii Kraków—Kocmyrzów autobusy pozbawiły racji bytu także kursującą motorówkę i tego rodzaju przykładów możnaby wliczyć kilka, lecz naogół są to drobne relacje, niemające poważniejszego znaczenia dla całości kształtu stosunków komunikacyjnych.

4. linje autobusowe dojazdowe i podmiejskie na krótkich relacjach posiadające inny charakter, a będące równocześnie faktycznymi dojazdami do linii kolejowych. Komunikacja autobusowa jako bardziej przystosowana do potrzeb życiowych, a nawet z nich wpływająca, jest właściwem uzupełnieniem sztywnej komunikacji kolejowej, dlatego oba środki lokomocji muszą być traktowane równorzędnie w polityce komunikacyjnej, złączone bowiem tworzą dopiero całokształt aparatu komunikacyjnego.

Regiony komunikacji autobusowej. Na obszarze województwa Krakowskiego istnieje kilka wyraźnych regionów komunikacji autobusowej. Komunikacja podmiejska tworzy jeden taki region wokół Krakowa, drugi zaś wokół Tarnowa. Zasięg linii może służyć za kryterjum do wyznaczania sfery wpływów gospodarczo-kulturalnych obu tych miast, co wyraźnie zarysowuje się na załączonej mapie. Trzeci region o podobnym charakterze (w sezonie letnim) tworzy Zakopane, w daleko zaś mniejszym stopniu: Nowy Sącz, Biała, Mielec i Jasło. Oprócz tych regionów wokół miast możemy wydzielić południowy region letniskowo-turystyczny o specjalnym charakterze komunikacji (którą omówiono powyżej), oraz region zagłębia Krakowskiego, w którym ruch autobusowy jest dość słaby, dzięki gęstej stosunkowo sieci kolejowej. Najintensywniejszy ruch oraz największy aparat komunikacyjny posiada region Krakowski, którego promień przekracza 50 km, drugi z kolei jest region Tarnowski, obejmujący okolice o promieniu 30 km.

Uzależnienie komunikacji autobusowej od czynników geograficznych. Komunikacja autobusowa uzależniona jest przede wszystkim od pór roku, które decydująco wpływają na stan nawierzchni dróg, oraz na nasilenie frekwencji pasażerów. Najlepszym tego przykładem jest region południowy letniskowo-turystyczny. Uzależnienie pośrednio widoczne też jest od wzniesień terenu, co jednak w dużej mierze niweluje fakt poprowadzenia szosy. W związku z drogą, jej stanem nawierzchni, również i inne czynniki geograficzne odgrywają tu pewną rolę i mogą wpływać hamująco na jej rozwój i regularność. W daleko jednak większej mierze komunikacja autobusowa uzależniona jest od stosunków gospodarczych i kulturalnych poszczególnych okolic, związanych z pewnymi większymi środowiskami.

Ruch geograficzny w świecie i w Polsce.

(Mouvement géographique dans le monde et chez nous).

I. Personalja. (*Renseignements personnelles*).

Jego Magnificencja dr. St. Pawłowski, rektor Uniw. Poznańskiego, został ostatnio odznaczony członkostwem American Geographical Society w Nowym Jorku oraz członkostwem honorowym Československé Společnosti Zeměpisné w Pradze.

Zmarli:

Zdała od umiłowanego kraju ojczystego zmarł niespodziewanie w lipcu 1933 roku w Paryżu b. p. dr. Franciszek Hirschberg, długoletni i zasłużony członek Pol. Tow. Geogr. Śmierć Jego jest

dotkliwym i bolesnym ciosem nie tylko dla ruchu geograficznego w Łodzi lecz dla tamtejszego życia kulturalnego wogóle.

Zmarły brał bowiem żywy udział we wszelkich poczynaniach naukowych i organizacyjnych środowiska Łódzkiego, reprezentując coraz radszy w Polsce typ wolnego badacza i działacza naukowego oraz społecznego. Do ostatnich chwil życia czynny i ruchliwy, a zawsze pogodny, serdeczny i uśmiechnięty pozostawił za sobą głęboki żal u wszystkich, którzy kiedykolwiek mieli sposobność zetknąć się z Nim bądźto w pracy naukowej, bądźże społeczno-organizacyjnej.

II. Towarzystwa i komisje, czasopisma i stacje naukowe. (*Sociétés et commissions, périodiques et stations scientifiques*).

Lwów. — Ukraińskie Towarzystwo Naukowe im. Szewczenki zdecydowało podjęcie prac celem wydania statystycznego atlasu obszaru zachodnio-ukraińskiego.

III. Zjazdy. (*Congrès*).

Warszawa. — Międzynarodowy Kongres Geograficzny zostanie otwarty w Warszawie z końcem sierpnia 1934 r. Sekretarjat Kongresu przyjmuje referaty jedynie na następujące tematy:

Sekcja kartograficzna: Sposoby przedstawienia terenu na mapach; Rzuty kartograficzne i ich zastosowanie do kart geograficznych; Sprawozdania z prac topograficznych i kartograficznych wykonanych przez Wojskowe Instytuty Geograficzne oraz przez prywatne instytuty kartograficzne państw należących do Unji; Inne prace i publikacje kartograficzne.

Sekcja geografii fizycznej: Rezultaty badań geograficznych nad czwartorzędem; Krawędzie jako zjawisko morfologiczne; Metody morfometryczne oraz ich zastosowanie w morfologii; Klasyfikacja klimatów; Klasyfikacja rzek według współczynnika odpływu.

Sekcja antropogeografii: Człowiek w krajobrazie geograficznym; Typy geograficzne kolonij; zjawiska emigracji, aklimatyzacji; Wpływ środowiska geograficznego na komunikację lotniczą i samochodową; Rozmieszczenie przemysłu, prawa geograficzne tego rozmieszczenia; Geografia miast; Sposoby wydzielenia regionów w geografii ekonomicznej oraz sposoby graficznego ich ujmowania.

Sekcja geografii prehistorycznej, geografii historycznej oraz historii geografii: Rekonstrukcja warunków geograficznych osadnictwa prehistorycznego; Zmiany w krajobrazie geograficznym w czasach historycznych (dokumenty i komunikaty); Nieznane lub mało znane dokumenty kartograficzne.

Sekcja krajobrazu geograficznego: Krajobraz geograficzny i jego przeobrażenia; Pojęcie regionu geograficznego, podstawy wydzielenia regionów.

Sekcja dydaktyki i metodyki nauczania geo-

grafji: Metody nauczania geografji regionalnej; Pracownie, ćwiczenia i wycieczki geograficzne w praktyce szkolnej; Stosowanie metody porównawczej w nauczaniu geografji.

Prócz powyższych tematów wejdą pod obrady Kongresu zagadnienia ogólne, opracowywane przez specjalne komisje, a to przez komisję: 1. osadnictwa wiejskiego, 2. aero-foto-topografji, 3. prac topograficznych i kartograficznych, 4. powierzchni erozyjnych, 5. kartografji historycznej 6. badań nad skupieniami roślinnymi i zwierzęcymi w górach, 7. badań zmian klimatycznych, zwłaszcza w czasach historycznych, 8. badań zjawisk przeludnienia w związku z warunkami geograficznymi i regionalnymi.

Podczas Kongresu odbywać się będą wycieczki półdniowe i całodniowe w okolicie Warszawy po cenach przystępnych. Dłuższe wycieczki zostaną zorganizowane zarówno przed jak i po Konkresie. Tylko te wycieczki dojdą do skutku, na które zgłosi się dostateczna ilość uczestników. Zgłoszenia na wycieczki przyjmuje się do końca stycznia 1934 r. Po upływie tego terminu nie można liczyć na wzięcie udziału w żadnej wycieczce. Jednocześnie zaznacza się, iż liczba uczestników każdej wycieczki, zwłaszcza uczestników krajowych, będzie ograniczona. Przybliżony całkowity koszt wycieczki dalszej 40 złotych dziennie.

Serja A. Wycieczki przed Kongresem: 1. Polesie — kraina błot i lasów, typowa równina; geografia fizyczna i antropogeografia. Kierownicy: St. Lencwicz oraz St. Pawłowski; czas trwania: dni 7. 2. Podole — wyżyna stepowa, pocięta głębokimi jarami o meandrach wciętych; kraina lessowa i czarnoziemna; jar Dniestru; Czarnohora — góry fliszowe ze śladami zlodowacenia czwartorzędowego; typy lasów karpackich. Kierownicy: A. Zierhoffer i J. Czyżewski; czas trwania: dni 9. 3. Kraków — dawna stolica Polski; góry fliszowe; przeludnienie ludności rolniczej. Tatry — alpejska grupa górską ze śladami zlodowacenia czwartorzędowego; wędrowniki pasterzy; parki narodowe. Kierownik: J. Smoleński; czas trwania: dni 8.

Serja B. Wycieczki po Konkresie: 1. Wilno i okolica — krajobraz morenowy najmłodszego zlodowacenia; Wilno — starożytne miasto sztuki; krajobraz pojezierny nad Dźwisną. Kierownik: M. Limanowski; czas trwania: dni 5. 2. Pomorze i wybrzeże Bałtyku — Poznań—Gniezno—Kruszwica — starożytne miasto polskie; Toruń — pamiątki po Koperniku; pradolina; wydmy śródlądowe; ewolucja krajobrazu morenowego; typy wybrzeży morza Bałtyckiego; Gdynia — nowy port nad Bałtykiem. Kierownik: St. Pawłowski; czas trwania: dni 7. 3. Masyw Łysogór (górnicy Świętokrzyskich) — pokrywy mezozoiczne i masyw paleozoiczny; topografia typu apalachijskiego; przemysł górniczy; granica dwóch zlodowaceń, less; Śląsk — przeludniona kraina przemysłowa. Kierownicy: St. Lencwicz i J. Smoleński; czas trwania: dni 8. 4. Dolina Wisły (statkiem); Płock — miasto prowincjonalne; Włocławek — miasto przemysłowe, zwiedzenie majątku rolnego; Ciechocinek — miejsce kąpielowe; Toruń — miasto rodzinne Kopernika; Inowrocław — kąpielisko; Łódź — wielki ośrodek prze-

mysłu włókienniczego Cukrownia w Dobrzelinie. Skierniewice — stacja rolnicza doświadczalna. Kierownik: J. Loth; czas trwania: dni 6.

Członkiem Kongresu może być każda osoba pracująca naukowo na polu geografji lub interesująca się wynikami badań geograficznych. Przyjęcie na członka następuje przez wypełnienie deklaracji członkowskiej i po uiszczeniu składki członkowskiej w wysokości 40 złotych.

Uczestnikami Kongresu mogą być przedstawiciele rządów, władz, instytucyj naukowych i towarzystw oraz szkół wyższych tych państw, które należą do Międzynarodowej Unji Geograficznej. Wymienieni delegaci winni się zapisać na członków Kongresu. Członkowie rodzin uczestników Kongresu, mogą brać udział w Kongresie, o ile otrzymają osobne zaproszenie. W sprawie zaproszenia mogą uczestnicy Kongresu zwracać się do Sekretarjatu. Członkowie rodzin wypełniają deklarację członkowską oraz uiszczają składkę w wysokości 10 zł od osoby.

Komitet Wykonawczy poczynił starania, ażeby członkowie Kongresu korzystać mogli ze zniżek na Polskich Kolejach Państwowych.

Wszelkie pisma i zapytania w sprawach kongresowych należy nadsyłać pod adresem: Sekretarjat Międzynarodowego Kongresu Geograficznego, Warszawa, ulica Rakowiecka 6, Wyższa Szkoła Handlowa.

Warszawa. — VI Ogólnopolski Zjazd Nauczycieli Geografji, odbył się w dniach 4, 5 i 6 czerwca br. Obrady Zjazdu, który skupił ponad 500 uczestników, przeprowadzono w auli i salach wykładowych Uniwersytetu Warszawskiego pod przewodnictwem prof. dra Eugenjusza Romera. Zebranie plenarne wypełniły referaty naukowe o Warszawie. Obrady popołudniowe i w dniu 5. VI, odbywały się w sekcjach ściśle według programu. W drugim dniu Zjazdu popołudniu miało miejsce drugie zebranie plenarne na którem przemawiali prof. Pawłowski St. i Tarnawski Al. Na tem też posiedzeniu przyjęto jednogłośnie wniosek wysunięty przez Komisję Regulaminową a dotyczący regulaminu przyszłych Zjazdów.

Najbliższy Zjazd uchwalono odbyć w r. 1936 w Krakowie. W trzecim dniu odbyły się wycieczki, lekcje pokazowe, zwiedzanie pracowni geograficznej i wystawy pomocy krajowych.

Regulamin Zjazdów Polskich Nauczycieli Geografji, uchwalony przez VI Ogólnopolski Zjazd Nauczycieli Geografji w Warszawie.

Art. 1. Celem zjazdów polskich Nauczycieli Geografji jest: 1. Umożliwienie osobistego wypowiedzenia się nauczycieli i profesorów geografji we wszelkich sprawach, dotyczących nauki i praktyki geografji, na zjazdach specjalnie ku temu urządzanych. 2. Popieranie nauki geografji w najszerszym tego słowa znaczeniu zapomocą uchwał, powziętych na zjazdach i akcji bezśredniej.

Art. 2. Zjazdy odbywają się z reguły co trzy lata, zwykle w okresie wiosennym. Miejsce i czas zjazdu ustala zjazd obradujący. Przy wyborze miejsca należy dać pierwszeństwo tym miastom, gdzie znajduje się szkoła wyższa albo stowarzyszenie geografów. Jeżeli nie dojdzie do skutku uchwała w sprawie miejsca następnego zjazdu, Komitet Organizacyjny Zjazdów Polskich Nauczycieli Geografji ustala miejsce i czas zjazdu następnego.

Art. 3. Uczestnikami Zjazdów na podstawie zgłoszenia w Komitecie Organizacyjnym mogą być poza osobami fizycznymi, także związki, stowarzyszenia, instytuty, seminaja i. t. p. oraz osoby, które wykupiły karty udziały na poszczególne obrady. Językiem obrad Zjazdów jest język polski. Komitet Organizacyjny może zaprosić lub dopuścić do obrad cudzoziemców w charakterze gości. Na pokrycie kosztów zjazdu pobiera się składkę, tylko w tym roku, w którym odbywa się zjazd geografów. Wysokość składki uczestników ustala każdorazowo Komitet Organizacyjny. Sprawozdanie z obrad zjazdu jak i wszelkie inne pisma uczestnicy Zjazdów otrzymują bezpłatnie. Karty uczestnictwa upoważniają do udziału i głosowania na obradach. Skarbnik zjazdu ma prawo zażądać uiszczenia składki obowiązującej nawet po zamknięciu obrad od uczestników, którzy jej nie uiszcili, względnie może ściągnąć zaległości zapomocą polecenia pocztowego.

Art. 4. Ustalenie sytuacji finansowej zjazdu należy do zadań Komitetu Organizacyjnego.

Art. 5. Czas trwania zjazdu nie powinien w ogólności przekraczać 3 dni. Punkt ciężkości obrad, zagajonych przez sprawozdawców i wyznaczonych przez Komitet Organizacyjny — powinien spoczywać na zagadnieniach, poleconych przez zjazd poprzedni albo wybranych przez Komitet. Przynajmniej jedno posiedzenie musi dotyczyć wyłącznie zagadnień naukowych. Przewodniczący otwiera i zamyka każdorazowy zjazd. Na początku obrad zjazd na wniosek Komitetu organizacyjnego obiera dla każdego posiedzenia jednego przewodniczącego, kilku zastępców i przynajmniej 2 sekretarzy dla spisania protokołu posiedzenia. Odczyty i sprawozdania powinny trwać z reguły 20 minut; w dyskusji nie wolno przemawiać — bez zgody zjazdu — dłużej niż 5 minut o jednym zagadnieniu. Referenci i mówcy dyskusyjni muszą dostarczyć swe rękopisy w zasadzie podczas Zjazdu celem przedruku w „Sprawozdaniu Zjazdu” najpóźniej zaś w ciągu 4 tygodni po zamknięciu obrad. Zbyt późno dostarczone rękopisy mogą zostać wykluczone od przedruku. Opublikowanie w innym piśmie — przed ukazaniem się „Sprawozdania Zjazdu” jest dozwolone tylko za zgodą Komitetu Organizacyjnego. Każdemu uczestnikowi Zjazdu przysługuje prawo postawienia wniosku albo przesłanie tegoż Komitetowi Organizacyjnemu wzgl. przewodniczącemu, jak i odwołanie się do decyzji zjazdu co do terminu obrad nad wnioskiem przedłożonym. Przy wyborach i uchwałach decyduje zwykła większość głosów. Połączenie zjazdu z wystawami i pokazami pozostawia się do uznania Komitetowi Organizacyjnemu. Przygotowanie i organizacja wycieczek geograficznych w czasie trwania zjazdu należy do Komitetu.

Art. 6. W skład Komitetu Organizacyjnego wchodzi: 1. 7 członków wybranych przez plenum zjazdu na okres przygotowujący zjazd z pośród przedewszystkiem nauczycieli geografji tego środowiska, gdzie zjazd najbliższy odbywać się będzie z prawem kooptacji oraz Komisja Rewizyjna w składzie 3 osób, zamieszkałych w tej miejscowości, gdzie urzęduje Komitet Organizacyjny. 2. Komitet wybiera z pośród siebie przewodniczącego, dwóch zastępców, sekretarza generalnego i skarbnika. Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego ostatniego zjazdu lub jego zastępca pozostaje członkiem Komitetu Organizacyjnego do następnego zjazdu. Powzięcie uchwały wśród Komitetu może nastąpić w drodze listownej. Uchwała wiąże, jeżeli wszyscy członkowie byli powiadomieni, względnie wezwani do głosowania.

Art. 7. Komitetowi Organizacyjnemu powierza się sprawy następujące: 1. Komitet określa czas i miejsce następnego zjazdu, o ile tego nie ustalono na ostatnim zjeździe. W momentach szczególnej doniosłości wolno Komitetowi zmienić czas i miejsce ustalone zjazdu. 2. Komitet układa porządek dzienny obrad zjazdu i wybiera odpowiednie odczyty i referaty. 3. Komitet stara się o wykonanie uchwał zjazdu, rozporządza kasą zjazdów i zdaje sprawę ze swej działalności przed Komisją Rewizyjną, której protokół zatwierdza zjazd następny. Do sekretarza generalnego Komitetu należą wszystkie sprawy redakcyjne, szczególnie dostarczanie materiałów do „Sprawozdania ze zjazdu”. Ustala on w porozumieniu z autorami objętość referatów, przeznaczonych do przedruku. Prowadzi archiwum zjazdu. Skarbnik zarządza kasą zjazdu i przed każdym zjazdem przedkłada Komitetowi Organizacyjnemu sprawozdanie kasowe.

IV. Ekspedycje. (*Expéditions*).

Losy angielskiej wyprawy na Mont Everest. Podjęte w b. r. ponownie usiłowania zdobycia „szczytu świata“ zakończyły się niepowodzeniem. Wyprawa kierowana przez Ruttledga, ruszyła w dwóch grupach w marcu z Dardżiling i posuwając się doliną Chumbi przez Jatung i Gantę, stanęła z końcem marca na przełęczy Kampa Dżong (5100 m), a po miesiącu w obozie podstawowym. Dalsze posuwanie się do obozów, założonych przez wcześniejsze ekspedycje natrafiło na wielkie trudności na skutek potężnych zawiej, burz śnieżnych i silnych ruchów lodowców tak, że do połowy maja wzniesiono się do wysokości 7250 m. W wyniku dalszych wysiłków posunęła się wyprawa na wysokość 8200 m. Przedsięwzięte z tej wysokości dwie próby zdobycia szczytu zawiodły. Wobec zmiany wiatrów i nadejścia monsunu zaniechano dalszych prób wdarcia się na szczyt i z końcem czerwca zapadła decyzja powrotu.

Katastrofa ekspedycji R. Larsena. W czasie lądowania antarktycznej ekspedycji R. Larsena na szelfowym lodzie w wodach zatoki (położonej we wschodniej części) kraju księżniczki Ragnhildy doszło do katastrofalnego załamania i oberwania się lodów. W związku z tym większa część zapasów i wszystkie psy ekspedycji (uratował się tylko jeden) zginęły. Riëser Larsen wraz z dwoma towarzyszami znalazł się na krze. Po kilkunastodniowym błakaniu się, wyratował badacz stąka wielorybnicy, który pospieszył z pomocą wezwany radjotelegraficznie.

Letnia ekspedycja „Sibirjakowa“. W lecie 1932 dokonał sowiecki towarowy łamacz lodu „Sibirjakow“, po raz pierwszy w historii, przejazdu pn.-wschodniego przez Pn. Morze Lodowate bez zimowania. (Wogóle odbyto tę drogę do tej pory 3 razy: 1878/79 A. C. Nordenskjöld na okręcie „Vega“, 1914/15 B. Wilkitzky z okrętami „Tajmyr“ i „Wajgacz“ oraz w latach 1918/20 R. Amundsen „Maud“).

Podróż „Sibirjakowa“ nawiązała naukowo do wyników i zdobyczy osiągniętych w drodze badań aeroarktycznych. Kierownictwo techniczne spoczywało w rękach prof. O. Schmidta, naukowe powierzono prof. W. Wiesemu. Wyprawa ruszyła 28 lipca 1932 r. z Archangielska. Omijając złodzoną cieśninę Ingorska, wyzyskano cieśninę Mołoczkina i 3 sierpnia wyprawa przybiła do ujścia Jenisseju (wyspy Dicksona). W czasie dziesięciodniowego postoju przeprowadzono lodołamaczem „Rusanow“ pozostającym pod kierownictwem prof. Samojłowicza podróż na wyspę Sverdrupa. W czasie drogi prowadzono studia oceanograficzne, na wyspie zaś badania topograficzne, geologiczne i biologiczne. 11 sierpnia udał się „Sibirjakow“ w dalszą drogę do wysp Kamieniewa poczem dotarło do wyspy Schmidta, osiągając pd. granicę lodu zwałowego. Sonda wykazała tu głębokość 313 m. Z końcem sierpnia „Sibirjakow“ dotarł do ujścia Leny, gdzie zabrał węgiel. W dalszej drodze bez trudu dostała się wyprawa do zatoki Czan. Wyjazd w cieśninę Beringa połączony był z ogromnymi przeszk-

dami z powodu niezwykle silnego zlodzenia. Silnie uszkodzony okręt (strata śruby) posuwał się z prądem przybrzeżnym w kierunku cieśniny Beringa, u której wrót północnych znalazł się z początkiem października. Stamtąd odprowadził go holownik do Jokohamy.

V. Wiadomości drobne. (*Informations courantes*).

Ogólne. — O potrzebie ściślejszego precyzowania pojęć geograficznych pisze na łamach węgierskiego przeglądu geograficznego („Földrajzi Közlemények“ 1932, z. 4—5) Cholnoky E. Znakomity geograf węgierski zwraca uwagę na szeroki zakres zainteresowań geografji i w tym właśnie fakcie znajduje najważniejsze argumenty, przemawiając za ściśłem ustaleniem treści szeregu pojęć. Poglądy swoje wyłuszcza na przykładzie pojęcia miasta i wsi, węzłowska komunikacyjnego oraz t. zw. przejściowości pewnych obszarów.

Produkcja grafitu. Głównymi dostawcami grafitu są Austrja, Ceylon, Czechosłowacja, Korea, Madagaskar i Niemcy. Ich wydobycie stanowi około 80% produkcji światowej, która wynosiła w r. 1927 — 145.000 t, w 1929 — 153.000 t, w 1930 — 155.000 t i w 1931 — 160.000 t. Najpoważniejszym dostawcą grafitu jest obecnie Czechosłowacja. Jej zasobne złoża w Czechach i na Morawach posiadają nieco większą wartość, aniżeli austriackie w Styrii i Austrii Dolnej. Niemieckie kopalnie w okolicy Passawy posiadają wprawdzie wysokoprocetową kopalinę, jednakowoż ich zasobność jest bez porównania niższa. Mimo wysokiej produkcji kontynentalnej zależy przemysł europejski od kopalnictwa azjatyckiego (głównie koreańskiego), gdy idzie o grafit lepszej jakości. W analogicznym położeniu znajduje się także przemysł Stanów Zjedn. A. P., który odbiera $\frac{3}{4}$ produkcji koreańskiej prócz grafitu meksykańskiego. Doskonałe pokłady grafitu cejlońskiego nie są należycie eksploatowane, ponieważ na skutek wadliwej organizacji wydobycia przemysł nie rentuje się należycie. W podobnych warunkach pracuje przemysł madagaskarski, oparty o najbogatsze i najwartościowsze pokłady. W ostatnich latach stwierdzono występowanie grafitu w hiszpańskim Maroku w obwodzie Gomoza. Dzięki sąsiedztwu z Europą obszar ten ma wszelkie dane rozwinięcia górnictwa grafitowego na większą skalę.

Polska. — **Przyrost naturalny w Polsce i w Czechosłowacji.** Niżej załączona tablica informuje o przebiegu i nasileniu przyrostu naturalnego w Polsce i w Czechosłowacji w latach 1925—1932.

Rok	Przyrost naturalny:			
	w liczbach bezwzględ.		na 1000 mieszkańców	
	Polska	Czechosłow.	Polska	Czechosłow.
1925	544.412	140.399	18·5	9·89
1926	456.414	129.022	15·3	9·01
1927	433.080	105.084	14·3	7·29
1928	486.786	118.052	15·9	8·14
1929	475.173	100.780	15·3	6·91
1930	525.464	125.814	16·7	8·57
1931	470.902	106.151	14·7	7·18
1932	444.991	102.204	13·7	6·87

Nowe obliczenie powierzchni Rzeczypospolitej Polskiej. W 20 zes. „Wiadomości Statystycznych“ G. U. S. z r. 1933, opublikowano nowe daty

dla powierzchni Rzeczypospolitej. Dla wojewódz centralnych i wschodnich podano powierzchnię, uzyskaną w drodze pomiaru planimetrycznego na mapach taktycznych 1:100.000 na postawie nowoustalonych granic powiatów. Powierzchnia województw zachodnich i południowych ustalona została w oparciu o daty urzędów katastralnych Według dawniejszych pomiarów wynosiła powierzchnia województw centralnych 137.674 km², wschodnich 124.492 km², całej zaś Rzeczypospolitej 388.390 km².

Powierzchnia wód morskich Rzeczypospolitej Polskiej została obliczona planimetrycznie na mapach 1:100.000 zgodnie z rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 789).

Grupy Województw Województwa Wody morskie	Powierzchnia w km ²	Grupy Województw Województwa Wody morskie	Powierzchnia w km ²
Ogółem Rzeczpospolita Polska łącznie z wodami morskimi	390015,28	Woj. Wschodnie	124396,40
		Wilno	29010,70
		Nowogródek	22966,20
		Polesie	36665,40
		Wołyń	35754,10
Rzeczpospolita Polska bez wód morskich	388635,28	Woj. Zachodnie	47188,80
		Poznań	26567,14
		Pomorze	16405,51
		Śląsk	4216,15
Woj. centralne	137835,10	Woj. południowe	79214,98
m. st. Warszawa	122,90	Kraków	17384,83
Warszawa	29470,50	Lwów	28414,27
Łódź	19033,90	Stanisławów	16896,28
Kielce	25589,40	Tarnopol	16519,60
Lublin	31177,80	Wody morskie Rzeczypospolit. Polskiej	1380,00
Białystok	32440,60	Wody wewnętrzne (zatoka Pucka)	393,50
		Wody terytorjalne	493,00
		Wody pasa przyległego	493,50

Komunikacja autobusowa w 1932 roku. Od 1930 roku datuje się wyraźny spadek komunikacji motorycznej w Polsce o czym świadczą dane oficjalne ogłoszone przez Ministerstwo Komunikacji. Ilość wszystkich pojazdów mechanicznych kursujących na obszarze Polski wynosiła dnia 1 I. 1931 — 47.331 wozów, w roku 1932 spadła na 36 717 wozów (czyli 78% w stosunku do roku 1931), w roku zaś 1933 ilość pojazdów wynosiła 34 197 (72%). W tem było autobusów: 1931 — 4293 (100%), 1932 — 3055 (71,5%), 1933 — 2545 (59,3%). Z cyfr tych uwidacznia się wyraźnie szczególnie spadek komunikacji autobusowej, co niewątpliwie pozostaje w związku z panującym ogólnym kryzysem gospodarczym oraz wprowadzeniem „Funduszu Drogowego“.

W roku 1932 zarejestrowanych było 1399 przedsiębiorstw autobusowych prowadzących 2170 autobusów. na 1193 liniach komunikacyjnych, mających ogólnej długości 22.150 km W porównaniu z latami ubiegłymi: 1931 oraz 1930, w których komunikacja autobusowa rozwinęła się najżywiej i osiągnęła swój kulminacyjny stan (wcale poważnie zagrożając komunikacji kolejowej), uwidacznia się zdecydowany spadek o czym świadczą odsetki obliczone w stosunku do roku 1930.

Ilość przedsiębiorstw spadła w roku 1931 na 85,5%, w roku 1932 — 65,9%,

ilość linii autobusowych: 1931 — 91%, 1932 — 76,5%, długość szlaków komunikacji autobusowej: 1931 — 93%, 1932 — 83%, wreszcie ilość autobusów kilometrów na dobę, świadcząca o intensywności tejże komunikacji: 1931 — 64,5%, 1932 — 52,5%! Ostatnie odsetki świadczą najdobitniej, iż w porównaniu do roku 1930 komunikacja autobusowa zmalała prawie do połowy!

Ilość linii autobusowych nie tylko spadła o 1/4 ilościowo, lecz także zanikły linie dalekobieżne, gdy bowiem w roku 1930 zanotowano 177 linii ponad 100 km, to w roku następnym było ich 139 (78%), w roku zaś 1932 — 110 (62,5%). W roku 1931 kursowało jeszcze 6 linii ponad 225 km, w roku 1932 żadna już nie istniała, z 7-miu zaś ponad 200 km pozostały tylko 2.

Również ilość autobusokilometrów spadła z 134 milj. km w roku 1930, na 70 milj. (52,5%) w roku 1932. To samo dotyczy ilości przejechanych km przez 1 autobus, co wynosiło w roku 1930 — 41.800 km, a w roku 1932 tylko 32.600 km.

W związku z tem zaznacza się obniżka taryfy osobowej, w roku 1932 wynosiła ona 9 gr za 1 km, tem samem spadła od roku 1930 o 21,2%. Obniżka taryfy osobowej przy wzmożonym obciążeniu podatkowem nie może być uważana za objaw dodatni, wynika bowiem z pogorszenia się jakości komunikacji, (wozy małe, jakościowo gorsze, przeważnie stare, źle utrzymane) to zaś odbija się najfatalniej na pasażerach. Tak więc w ciągu dwóch lat gałąź przemysłowa, która powstała samorzutnie, wskutek niesprzyjających okoliczności zamarła do połowy i dziś nie jest już w stanie być w całej pełni przedsiębiorstwem użyteczności publicznej. *leszcz.*

Ruch na drogach państwowych w r. 1930. Pomiar ruchu na drogach państwowych, przeprowadzony przez Ministerstwo Komunikacji¹⁾, wykazał, że „największą pracą odznaczają się drogi w woj. Łódzkim — 749 tonn na 1 km drogi średnio na dobę wciągu roku, przyczem stanowi to 9% ogólnego obciążenia dróg państwowych całej Polski. Najstabsze obciążenie przypada na drogi województwa Nowogrodzkiego — 270 tonn na 1 km na dobę (2,40%). W stosunku do ogólnego obciążenie dróg państwowych w Polsce, drogi województwa Warszawskiego obejmują największy odsetek — 12%, zaś drogi województwa Wileńskiego — najmniejszy 1,2%. Średnie obciążenie dróg państwowych w Polsce wynosi 482 tonn na 1 km na dobę wciągu roku 1930, przy średniej szerokości twardej nawierzchni 5 m². W porównaniu z rokiem 1926 maksymalny wzrost ruchu zaznaczył się w województwie Poznańskim (56,5%). „Przeciętne obciążenie ruchem wszystkich dróg państwowych w Polsce wzrosło w porównaniu ze stanem z r. 1926 — 292%“. Gdy idzie o natężenie ruchu pojazdów mechanicznych i ich stosunek do do obciążenia konnego na dobę — to relacje wypadają nader różnie dla poszczególnych województw. Dla całej Polski układa się ten stosunek jak 2:36:1, w Poznańskim wynosi on 1:1, na Pomorzu 12:1, w Warszawskim 15:1, w Krakowskim 18:1, w Białostockim 19:1, w województwach Łódzkim i Wileńskim 21:1, w Kieleckim i Lubelskim 26:1, w Nowogrodzkiem 35:1, Poleskiem 41:1, w Lwowskim 6:2, na Wołyniu 64:1, w Stanisławowskim 68:1 i w Tarnopolskiem 112:1. Na Śląsku odnośnych obliczeń nie przeprowadzono.

Odnośnie stanu nawierzchni badania wykazały, że średnia grubość nawierzchni bitych dróg państwowych wynosi 11,10 cm. Największą grubość warstwy tłuczniowej zanotowano w województwie Poleskiem (143 cm), najmniejszą w Tarnopolskiem (64 cm) i na Wileńszczyźnie (76 cm).

Strefa wolnocłowa w Gdyni. Strefa wolnocłowa w Gdyni zajmuje 50.000 m². Prócz istniejącego na jej terenie dużego magazynu zbudowano ostatnio magazyn na bawełnę i 3 mniejsze dla towarów drobnicowych. Firmy zagraniczne, które pragną się osiedlić w strefie wolnocłowej muszą uzyskać koncesję od polskich władz. Pod względem handlowym traktowana jest strefa jako zagranica t. zn. nie istnieją tam żadne ograniczenia w przywozie, przewozie i wywozie, nie ma rejestracji celnej, żadnych ograniczeń ani opłat. Wyjątek stanowią polskie artykuły monopolowe.

¹⁾ J. B. Ćwikiel — Rezultaty pomiarów ruchu i grubości nawierzchni przeprowadzonych na drogach bitych w 1930 roku. Warszawa 1933.

Nowa linja okrętowa Gdynia—Leith. Z komunikatu Urzędu Morskiego dowiadujemy się, że z dniem 10. VII. b. r. uruchomiono stałe tygodniowe połączenie między Gdynią a Leith. Linja obsługiwana jest przez statki angielskiego towarzystwa „Currie”. Podróż trwa 4 dni. Linja ta pozwoli na bezpośredni eksport głównie jaj i bekonów bez posługiwania się Hamburgiem jako portem przeładunkowym.

Sztuczny kaptaz w puszczy Rudnickiej. Nieznany „Mapie Kanałów i dróg wodnych w Polsce” inż. H. Tillingera z r. 1931, a przecież jedyny to u nas wypadek przecięcia większej arterji wodnej i skierowania jej w dowolnym kierunku, wart wzmianki nawet w podręczniku szkolnym. Oto spora już tam, ok. 60 km długa rzeka Mereczanka, o szerokości do 15 m, głębokości średniej 1 m, o znacznej chyżości, gdyż spływa z wału Oszmiańskiego ku zachodowi w płaskie zandry puszczy Rudnickiej, została w lecie 1931 r. poniżej wioski Żegaryno skierowana przeszło 3,5 km długim kanałem do jeziora Popis. Odwadnia je ku płu. rzeka Waka, wykorzystująca znaną pra-dolinę Wilji. Celem tej pierwszej większej budowli wodnej na Wileńszczyźnie było wzmoczenie siły wód Waki, poruszającej niewielkie zakłady przemysłowe, które znajdują się niedaleko jej „wiszącego” ujścia do Wilji. Wprost przeciwne, dotkliwe skutki sprawiło to dla młynów rzecznych na dolnej Mereczance, zwłaszcza na brzegu, i dalej, na terytorjum litewskiem: stanęły one, bo regenerowana wprawdzie przez liczne wody puszczańskie Mereczanka jest już za słabą.

J. Sarnicki (Wadowice).

Afryka. — **Kolonizacja włoska w Cyrenajce (Kolonja Libja).** W roku 1931 zakończyli Włosi pacyfikację Libji, obsadzając wojskiem najdalej na południe wysunięte oazy. W ślad za ukończeniem operacji wojskowych przystąpiono do planowej akcji kolonizacyjnej. W pierwszym okresie zwrócono uwagę na Trypolitanję t. zn. na skrawek ładu głęboki około 150 km, a składający się z równiny Dżefara i wyżyny Orfella. Zainteresowanie Cyrenajką jest młodszej daty. W Cyrenajce przedmiotem zabiegów włoskich jest wyżyna Barki. Barka otwiera pod wielu względami korzystniejsze możliwości dla akcji osadniczej. Posiada znacznie pomyślniejsze warunki klimatyczne i jest bez porównania słabiej zaludniona. Gdy w Trypolisie ludność tubylcza dochodzi 470.000 osób, to wyżyna Barki jest obecnie po przeprowadzeniu w latach 1931/32 ewakuacji prawie bezludna. Jedynie na wybrzeżu mieszka 70.000 autochtonów i 19.000 Włochów. Ludność tubylcza żyje z połowu ryb, gąbek, z rolnictwa po oazach i z zarobku, którego dostarczają tyły armji. Zaludnienie wnętrza Berki spadło do 65.000 osób, które zostały pozbawione wolności i zamknięte w kontrolowanych obozach koncentracyjnych na południe od Bengazi. Ludność ta utraciła w 80% swe trzody i jest w znacznej mierze utrzymana przez włoską administrację wojskową. Część internowanych znajduje zatrudnienie przy robotach drogowych.

Celem ujęcia kolonizacji w ścisłe ramy organizacyjne założono we Włoszech w r. 1932 towarzystwo kolonizacji Cyrenajki. Rozporządza ono 900.000 ha ziemi i kapitałem 35 milj. lirów. Plan kolonizacyjny przewiduje założenie 20.000 gospodarstw, co odpowiadałoby stworzeniu możliwości emigracji dla około 100.000 osób. Pierwsza partja kolonistów ma być osadzona jeszcze w bieżącym roku. Gospodarstwa osadników wahać się mają od 25 do 50 ha. Koloniści pozostają do czasu spłacenia działek, sprzętu i inwentarza na prawach dzierżawców, obowiązanych do podporządkowania się ogólnemu planowi gospodarczemu. Plan ten przewiduje w pierwszym rzędzie uprawę pszenicy, jęczmienia i owsa, dalej fasoli i grochu, lnu i ryżynusu. Kultura ogrodowa i uprawa palm są zasadniczo niedozwolone. Ośrodkiem gospodarki wodnej jest okręg Derna. Towarzystwo kolonizacyjne ma prawo odsyłania do kraju ludzi nie nadających się. Ponadto posiada przywilejowane stanowisko monopolistyczne w zakresie całego handlu zagranicznego. Plan kolonizacyjny przewiduje, iż w miarę postępów kolonizacji zwalniać się będzie stopniowo internowaną w obozach koncentracyjnych ludność i wprowadzać ją we włoskie gospodarstwo społeczne w charakterze niekwalifikowanych sił najemnych.

Włoska akcja kolonizacyjna w Trypolisie stoi wobec dwóch zasadniczych przeszkód. Po pierwsze Trypolis posiada stosunkowo duże zaludnienie tubylcze (470.000 osób), powtórę zaś narażony jest na częste bardzo gorące

i wysuszające wiatry pustynne — Ghibli, które silnie zacieśniają możliwości gospodarki rolnej poza oazami i dopuszczają jedynie kulturę palmową. Z miejscowej ludności żyje w oazach nadbrzeżnych 287.000, podczas gdy wewnątrz kraju skupia się około 185.000. Główne źródło zarobku stanowi kultura palmy daktylowej, oliwki i jęczmienia; hoduje się także owce i kozy. Napływowa ludność włoska skupia się w centrach administracyjnych. W siedmiu dziesięciopięć-tysięcznym Trypolisie stanowią Włosi $\frac{1}{3}$ ogółu mieszkańców. W rolnictwie pracuje około 1100 rodzin osadników-Włochów. Powierzchnia pod kulturą kolonistów włoskich liczy $44\frac{1}{2}$ tysiąca ha, co odpowiada 25% zdatnej pod uprawę powierzchni Trypolisu. Uprawia się oliwkę bądźto w formie monokultury, bądź też łącznie z migdałami i winoroślą, czasem zaś i z morwą. Ostatnio wprowadza zarząd kolonji kulturę tytoniową, objętą ustawą monopola.

Ameryka. — Organizacja japońskiej akcji osadniczej w Brazylii. W chwili obecnej przebywa w Brazylii okrągło 150.000 osadników japońskich, co stanowi 4% ogółu tamtejszego zaludnienia. Powodzenie japońskiego osadnictwa związane jest nie tylko z osobistymi walorami pracowników japońskich, którzy dzięki pogodzie, uczciwości i mroźszej pracowitości zaskarbiają sobie sympatje otoczenia, ale także i ze stanowiskiem administracji japońskiej, która w nieznanym skądinąd sposób opiekuje się swoimi emigrantami. Starannie dobrani kandydaci emigrancy z reguły ludzie zamożni i posiadający przygotowanie zawodowe przechodzą specjalną szkołę dla emigrantów (Yokohama i Kobe), gdzie uczy się ich języka portugalskiego i zasad kolonialnego rolnictwa. Każdy emigrant zostaje następnie skierowany w charakterze robotnika na 2—3 letnią praktykę, po ukończeniu której dostaje ziemię w nowo wydzielonej i organizowanej osadzie. Całą akcją opieki nad emigrantem kieruje potężne „towarzystwo kolonizacji zamorskiej“, które szczególnie po roku 1923 zwróciło swe zainteresowania ku Brazylii (w związku z zupełnym zamknięciem imigracji japońskiej do Stanów Zjednoczonych A. P.). Jako szczegół charakterystyczny podkreślić należy, że rząd japoński nakłania emigrantów do przyjmowania obywatelstwa brazylijskiego (mimo czego pozostają nadal obywatelami japońskimi) i religii rzymsko-katolickiej. Problem wyznaniowy traktuje się w Japonii tak rygorystycznie, że rząd tamtejszy zasadniczo nie udziela zezwoleń na wyjazd w tereny emigracyjne duchownym. Ponadto od osób udających się w tereny szczególnie ważne w całokształcie japońskiej polityki emigracyjnej wymagane jest złożenie oświadczenia, że nigdy nie wrócą do Japonii.

Pierwsza kolonia japońska w Brazylii powstała w r. 1912 w Iguape na nizinie tropikalnej południowego wybrzeża São Paulo. Jestto kolonia ryżowa. Liczy ona obecnie 8000 osób, z czego połowa urodziła się już w Brazylii. Wogóle w stanie Sao Paulo żyje 130.000 Japończyków, oddając się głównie uprawie ryżu. Ryż górski uprawia się jedynie do czasu przeprowadzenia nawodnienia. Gospodarka japońska organizowana początkowo na zasadzie samostarczalności ulega szybko różniczkowaniu. O ile osadnictwo w stanie São Paulo i w dorzeczu rzeki Parany posiada już zdecydowany wyraz zewnętrzny, o tyle w strefie lasów dziewiczych Amazonki znajduje się ono w stadium rozwojowym. Najważniejszą kolonią na tym terenie jest Acara, gdzie w r. 1931 pracowało 700 Japończyków i 200 Brazylijan. W r. 1932 liczba Japończyków osiągnęła już 1500 osób. Gospodarka Acary ma charakter wywozowy.

Problem komunikacyjny w Peru zdradza specyficzne oblicze, a to w związku z orograficznym ukształtowaniem państwa. Można z całą pewnością i stanowczością stwierdzić, że gospodarczy i polityczny rozwój Peru zawisł od celowej i szybkiej rozbudowy aparatu komunikacyjnego, który ma za naczelne zadanie związać obszary położone w dorzeczu Amazonki z wybrzeżami Pacyfiku. Projektowana sieć żelazna ma nawiązać także łączność między południowymi okolicami państwa a środkową Sierrą na linii Curco—Abancay—Huancayo. Na północy odżył ponownie stary projekt przeprowadzenia trasy przez Kordyljery do doliny rzeki Maranon przez Chachopayas w okolicy Moyabamba. Dyskutuje się również możliwości realizacji t. zw. szlaku centralnego na osi Lima—Cerro de Pasco—Huanuco, który ma być doprowadzony do żeglownych dopływów Amazonki. Według zgodnej opinii

Peruwiańczyków warunkiem utrzymania się Peru na wschodnich skłonach Kordyljerów jest rozwinięcie Iquitos jako dużego portu rzecznego i lotniczego. Odnośne pomysły sięgają połowy roku 1932. Projektuje się związanie Iquitos z San Ramon, które jest stacją docelową dla linii Puerto Maldonado, dalej z Yurimaguas nad Huallagą (początek żeglugi), z Moyabambą (centrum akcji kolonizacyjnej) i z Manaos w Brazylii. Z połączeń tych szczególnie uchodzi za ważne pierwszą (t. j. przez S. Ramon do Puerto Maldonado) z uwagi na udostępnienie dorzecza Madre de Dios.

Azja. — **Tło upadku panowania chińskiego we wschodnim Turkestanie.** Wschodni Turkestan zamieszkuje w części alpejskiej (Kaszgarja) nomadyzujące tureckie ludy pasterskie, w części pogórskiej (Dżungarja) oddający się w oazach rolnictwu Sartowie. Półaryjscy Sartowie skupiają się na południu, podczas gdy na północy przeważają Tungani pochodzenia chińskiego. Religją panującą jest mahometanizm. W latach siedmdziesiątych ub. stulecia został wschodni Turkestan wcielony do Chin, z którymi od r. 1911 pozostawał w niezwykle luźnym związku. Wpływy Chin zmalały do zera, wzrosły zaś wydatnie z biegiem lat rosyjskie, później zaś sowieckie. Przed kilku miesiącami rozwinął się we wschodnim Turkestanie ruch antychiński ale na podłożu wyznaniowym i kierowany przez Turcję. Jest to tem ciekawsze, że penetracja sowiecka gospodarza (kolej Turk.-Sib.) i kulturalna (pierwsza gazeta) była bardzo silna. Z drugiej strony pamiętać trzeba o działalności Japonji, która gra głównie na uczuciach religijnych (budowa meczetów) i wychowuje u siebie w Japonji młodzież turkestańską otaczając się glorią opieki przeciw imperjalistycznym tendencjom państw zachodnich.

Niemniej wybuch powstania antychińskiego wywołany został według wszelkiego prawdopodobieństwa przez Anglję, dążącą konsekwentnie do izolacji Indyj. Ubocznie należy tu przypomnieć, że Anglja utrzymuje obecnie na drodze do Lhassy w Gyangtse stację handlową z garnizonem i przeprowadza reorganizację armji tybetańskiej. Poza tem faktem jest, że powstańcy wschodnio-turkestańscy posiadają najnowszą broń pochodzenia angielskiego (stacja handlowa angielskiej fabryki broni Vickers-Armstrong w Kaszmirze). Sytuacja wygląda dzis w ten sposób, że Chiny straciły władzę w Turkestanie zupełnie, Rosja Sowiecka nie zdołała zeskontować swej długoletniej działalności, podczas gdy zarysowuje się możliwość opanowania Dżungarji przez Japończyków i Kaszgarji przez Anglję. Chińscy Tungani cofnęli się nad Tarim, gdzie zostali przez wojska Sartów rozbrojeni. Według ostatnich wiadomości w miaszał się w walki znany wódz kirgiski Janib Beg, którego zamiary są do tej chwili zupełnie nieznanne.

Odkrycie siarki w Turkmenji. Sowiecka wyprawa geologiczna odkryła w Turkmenji w górach Gaurdak cenne złoża siarki w położeniu niezbyt odległym od linii kolejowej.

Europa. — **Elektryfikacja wsi w Czechosłowaeji.** Liczba gmin zelektryfikowanych stanowi w Czechach 60% ogółu gmin. Na Morawach i Śląsku stanowią gminy zelektryfikowane 59 %, podczas gdy na Słowaczczyźnie elektryfikacja obejmuje 135% gmin. Liczba gmin zelektryfikowanych spada na Rusi Podkarpaciej do 2,5%.

Oceania. — **Nowe nazwy wysp.** Kilka wysp od tej pory nienazwanych a położonych w cieśninie Bas między Australją a Tasmanją zostało oficjalnie nazwanych: Machugh, Anderson, Dannewig, Ramsbotham.

VI. Notatki naukowe. (*Notes scientifiques*).

ANTONI JEDLIŃSKI (Kraków, W. S. H.).

Przewóz mleka kolejami w południowo-zachodniej Polsce w roku 1932.

Jednym z głównych momentów stanowiących o rentowności gospodarki hodowlano-mlecznej jest zbliżenie producenta do konsumenta; zadanie to spełnia komunikacja, wywierając nie od dzisiaj silny wpływ na gospo-

darcze kształtowanie się życia społeczeństw. Dlatego też badanie przewozów stanowi doskonałą podstawę dla analizy poszczególnych dziedzin gospodarki. W szczególności przewozy kolejną ze względu na regularność, częstotliwość i dokładną statystykę dają pewność pozytywnego wyniku podjętych badań.

Materiał i metoda: materiał liczbowy odnośnie przewozów mleka kolejną¹⁾ za 1932 r. opracowano kartograficznie, co umożliwiło wszechstronną interpretację problemu. Mapa przedstawia rozmieszczenie sieci kolejowej na obszarze województw krakowskiego i śląskiego, przyczem:

1. Roczne obciążenie szlaków kolejowych przewozem mleka wykazano przez zastosowanie rozmaitej szerokości wstęg.

2. Przewozy odbywające się w kierunkach przeciwnych uwydatniono w ten sposób, że wstęga po prawej stronie nakreślonej linii kolejowej, wskazuje kierunek ruchu.

3. Stacje nadawcze i odbiorcze przedstawiono kołami, których promienie pozostają w określonym stosunku do obrotów mlekiem.

Ze względu na znaczną rozpiętość w nasileniu obrotów na stacjach (t. j. od 1.500 litrów do 2.000.000 litrów) przyjęto 6 kół rozmaitej wielkości, przyczem w poszczególnych wielkościach 1^o na obwodzie koła odpowiada w kategorii I-szej (od 1—10.000 litrów): 28 litrom, w kategorii II-giej (od 10.001—50.000 litrów): 139 litrom, w kategorii III-ciej (od 50.001—100.000 litrów): 277 litrom, w kategorii IV-tej (od 100.001—500.000 litrów): 1.399 litrom, w kategorii V-tej (od 500.001—1.000.000 litrów): 2778 litrom, w kategorii VI-tej (od 1.000.001—2.000.000 litrów): 5.555 litrom tak, że zasada ściślej wymierzalności została uratowana²⁾.

4. W ten sposób obliczoną wysokość obrotów znacząco kreśląc w kołach stacyj nadawczych czarne plamy, zaś na stacjach odbiorczych łuki. Stacje przywozowo-wywozowe uwydatniono zakreślając w jednym kole wywóz i przywóz proporcjonalnie do udziału w obrocie.

5. Pozostałe sygnatury nie wymagają objaśnień.

Okręgi produkcji: Przyglądając się mapie stwierdzono przede wszystkim niemal 100% przewagę stacyj wysyłających nad odbiorczymi. Następnie zauważono na mapie w trzech miejscach znaczne zgęszczenie stacyj, wysyłających mleko, co zezwoliło na przeprowadzenie podziału miejsc produkcji na trzy okręgi a to: okręg wschodni: Tarnów—Stróże—Jasło—Rzeszów—Tarnów, okręg środkowy: Jawiszowice—Oświęcim—Skawina—Kalwarja—Wadowice, okręg zachodni: Zebrzydowice—Chybie—Skoczów. Wytyczenia granic pomiędzy okręgami dokonano na podstawie zaobserwowania odcinków łączących pomiędzy dwoma okręgami a nie przewożących wogóle mleka, jak Sucha, Jeleśnia okr. środkowy i zachodni, oraz miejscowości pośrednich t. j. takich, które leżą pomiędzy dwoma okręgami i eksportują do obu mleko jak: okręg wschodni Tymbark—Nowy Sącz 5.064 litrów, okręg środkowy Tymbark—Rabka 22.116 litrów, okręg środkowy Jawiszowice—Oświęcim 77.364 litrów, okręg zachodni Jawiszowice—Bielsko 479.076 litrów. Udział okręgów produkcji w obrotach mlekiem wykazuje tablica 1. (Patrz str. 90).

¹⁾ Miesięczne wykazy przesyłek mleka sporządzone przez stacje nadawcze z wyszczególnieniem dziennych obrotów i stacyj docelowych. (Materiał rękopiśmienny Krakowskiej Okręgowej Dyrekcji P. K. P.).

²⁾ „Wiadomości Geograficzne” 1933 r., zeszyt 6—7 (W. Ormicki).

Tablica 1. Nadanie mleka okręgami.

Okręgi produkcji	Nadano mleka w litrach		Spadek nadania w %
	1929 r.	1932 r.	
Wschodni	2,003.320 8	1,480.170	26 12
Środkowy	6,205.899 6	3,515.412	43 36
Zachodni	3,384.782 4	3,018.420	10 83
Razem	11,593.902 8	8,014.002	30 88

Okręgi konsumpcji: Biorąc pod uwagę warunki miejscowe wydzielono 4 okręgi konsumpcji (tablica 2).

Tablica 2. Odbiór mleka okręgami.

Okręg konsumpcji	Przyjęto mleka w litrach		Wzrost (+) wzgl. spadek (-) nadania
	1929 r.	1932 r.	
1. Śląski	3,983.310·8	4,663 248	+ 14·58
W tem miasta przem. gór. hutn.	2,393.271·2	3,238.512	+ 26·11
Miasta przemysłu tkackiego ¹⁾	1,590.039·6	1,424.736	- 10·40
2. Miasta niżu podkarpackiego	6,340.117·2	2,676.540	- 57·79
W tem Kraków	4,691 935·2	1,845.966	- 60·66
3. Miasta górskie i letniska ²⁾	1,125.001·2	550.920	- 51 03
4. Miasta przemysłowe okr. pld.-wsch. ³⁾	145.473 6	123.294	- 15 25
Razem	11,593.902·8	8,014.002	- 30·88

Zasadnicze rysy wymiany handlowej: Głównymi odbiorcami mleka z okręgu wschodniego są następujące miejscowości: Kraków — 802.122 litrów, Tarnów — 391.122 l, Krynica — 224.220 l i Rzeszów 135.744 l, z okręgu środkowego szereg miast Śląska z Katowicami na czele ogółem 1,664.988 litrów, Kraków — 1,043.844 l, Zakopane — 247.236 l, z okręgu zachodniego miasta Śląska 1,560.252 l.

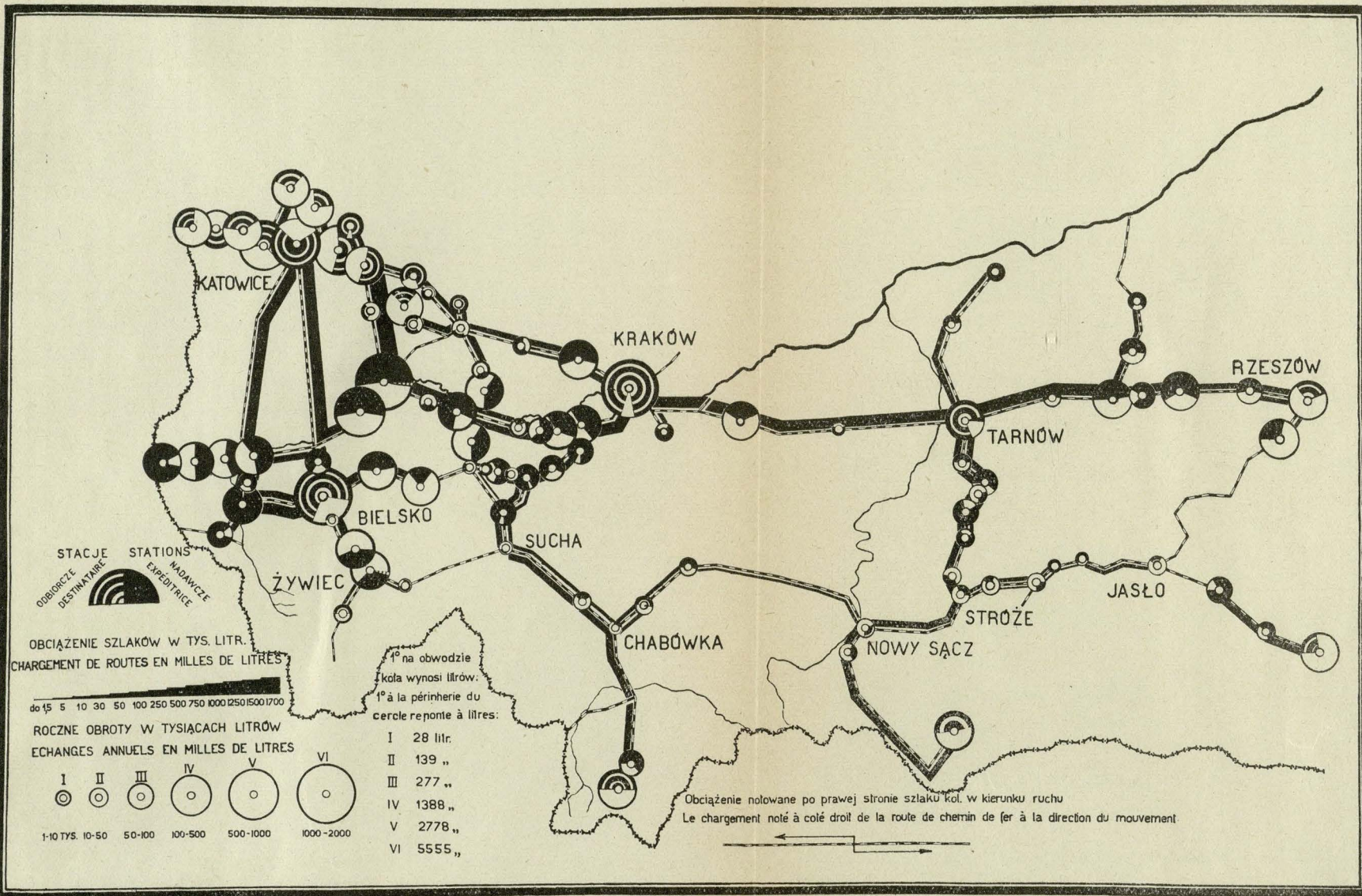
Charakterystyka przewozów: Największe obciążenie przewozami mleka wykazuje odcinek kolejowy Oświęcim—Mysłowice 1,664.988 l, przyczem stwierdzono, że przy większych obciążeniach linii przewozy mleka dokonywane są tylko w jednym kierunku. Znaczne dwukierunkowe obciążenie linii występuje jedynie na odcinku Skoczów—Bielsko 960.528, zaś Bielsko—Skoczów 124.848 litrów. Na pozostałych odcinkach, większe obciążenia linii przewozami mleka w jednym kierunku odpowiadają obciążeniom w przeciwnym kierunku poniżej 100.000 litrów.

Ogólna ilość przewozów mleka kolejami na badanym obszarze wynosiła w 1929 r. 11,593.902·8 l, zaś 1932 r. 8,014 002 l czyli w r. 1932 przewozy zmniejszyły się o 30·88%.

¹⁾ Bielsko i Biata. ²⁾ Bez Bielska, Białej, Jasta i Krosna. ³⁾ Jasto i Krosno.

Przewozy mleka w pd.-zach. Polsce (1932).
 (La transport du lait par le chemin de fer en Pologne Sud-Ouest en 1932).

ANTONI JEDLIŃSKI (Kraków W. S. H.).



Wahnięcia konjunkturalne: Na tak znaczne obniżenie się przewozów kolejami mleka w 1932 r. wpłynęło przede wszystkim całkowite odpadnięcie jako dostawcy Kocmyrzowa, który w 1929 r. wysłał koleją do Krakowa 2,560.993·21 mleka, co stanowi 70·16% ogólnego spadku przewozów w 1932 r. Reszta ubytku przewozów kol. 1,018.907·6 l mleka przypada na pozostałe miejscowości. Uwzględniając naturalny przyrost ludności w Krakowie a nawet biorąc pod uwagę obecne przesilenie gospodarcze trudno przypuścić zupełne odpadnięcie dla Krakowa takiego dostawcy jak Kocmyrzów i prawdopodobnie zachodzi tu wypadek przerwania się z komunikacji kolejowej na tańsze środki lokomocji.

Wahnięcia sezonowe: Równie ciekawie przedstawia się problem wahań sezonowych w kolejowych przewozach mleka; wzięto tu pod uwagę miesiące lipiec i listopad 1929 i 1932 r. jako wykazujące największe odchylenia od przeciętnej. Szczegóły podaje tablica 3. Pozwala ona równocześnie na wgląd w rozmiary kurczenia się obrotów handlowych na skutek pogłębiającego się kryzysu.

Tablica 3.

Rok	Miesięczna przeciętna przewozów	Przewieziono mleka w miesiącach		Przewóz z listopada w % przewozu lipca
		lipiec	listopad	
1929	966.165·4	1,107.574·8	795.402	28 19
1932	667.833 5	793.266	505.800	36 24
spadek przewozów w %	30·88	28 38	35 41	30·88

VII. Recenzje. (*Comptes-rendus*).

Ćwikiel Bogumił Józef *Rezultaty pomiarów ruchu i grubości nawierzchni przeprowadzonych na drogach bitych w 1930 r.* Nakładem Stowarzyszenia Członków Polsk. Kongresu Drogowych. Warszawa 1933, str. 144.

Ćwikiel B. J. *Wykazy ruchu i grubości na drogach państwowych w 1930 r.* Warszawa, Ministerstwo Komunikacji, depart. VII dróg kołowych. 1933.

Obie publikacje wzajemnie się uzupełniają. W pierwszej zestawiono i omówiono wyniki badań nad ruchem kołowym oraz nad stanem nawierzchni. W szeregu interesujących tablic autor zestawia obciążenie dróg, tonaż transportów i wagę pojazdów. Badania wykazały znaczny wzrost ruchu na drogach w stosunku do roku 1926, kiedy przeprowadzono pierwszy pomiar. Wykazy, wydane przez Ministerstwo, odznaczają się przejrzystością, są łatwo czytelne i estetycznie wykonane.

Kartografja.

Orłowicz Mieczysław. *Mapa uzdrowisk, letnisk i komunikacji autobusowej w Polsce.* Podziałka 1:1,000 000 Warszawa—Wydawnictwo Kartograficznej Spółki Wydawniczej 1933.

Ogłoszona przed wakacjami „mapa uzdrowisk i t. d.“ rozróżnia letniska, zdrojowiska, stacje klimatyczne, notuje zakłady lecznicze i sanatoria, podaje linje osobowej żeglugi rzecznej, ciekawsze szlaki wodne dla kajaków i czynną sieć komunikacji autobusowej wydzielając drogi, pozbawione ruchu autobusowego. Zaopatrzenie szlaków komunikacji autobusowej w kilometraż pod-

nosi wartość mapy. Kolejne znaczone są delikatną ale wyraźną linią czarną. Prócz miast wprowadzono granice pasa turystycznego oraz rozmieszczenie schronisk i szkolnych schronisk wycieczkowych. Nie ulega wątpliwości, że mapa w obecnej szacie oddaje ogromne usługi, chociaż dział letnik wymaga pewnych uzupełnień. Należałoby się także zastanowić nad wprowadzeniem w następne wydania mapy szaty leśnej, rezerwatów i ważniejszych przynajmniej ruin. Odnośnie sieci kolejowej (słusznie potraktowanej dyskretnie) nasuwa się propozycja wyróżnienia szlaków pospiesznych i stacyj postojowych, odnośnie szlaków kajakowych przystani wzgl. siedzib towarzystw wioślarskich. Tak skonstruowana mapa zaopatrzona na stronie odwrotnej w celowo zestawione informacje (obcojęzyczne) byłaby pierwszorzędnym instrumentem propagandy.

W. O.

Osadnictwo, prehistorja, etnografja.

„Lud”. Organ Pol. Tow. Etnologicznego we Lwowie. Ser. II T. XI Zeszyt I-IV, Tom XXI ogólnego zbioru. Pod red. A. Fischera Lwów 1933.

Ostatni tom Ludu zawiera na 176 stronach 13 artykułów o treści etnograficznej, 21 fachowych recenzji z prac polskich oraz zagranicznych, b. cenną bibliografię ludoznawczą za rok 1929 na 12 stronach opracowaną przez A. Bachmanna. Z artykułów, które mogą zainteresować antropogeografa wymienić należy następujące: L. Kryczyński: „O Tatarach, rzemieślnikach w Polsce”, L. Krzyczyński: „Materiały etnograficzne”, T. Seweryn: „Łowiectwo ludowe na Wołyniu”, T. Sulimski: „Rybołówstwo na górnym Sanie”, J. W. Szulc ewski: „Rośliny w mianownictwie, przesądach i lecznictwie ludu”, J. Zborowski: „Ludoznawcze przyczynki z góralskiej przyrody”.

Całość prezentuje się dodatkowo, tom ilustrowany jest 38 fotografiami.

leszcz.

Stelmachowska Bożena. Rok obrzędowy na Pomorzu. Wydawn. Instytutu Bałtyckiego Serja Balticum z. 7. Toruń 1933 str. 275

Opracowanie obrzędowości pomorskiej oparto na materiałach ankietowych i literaturze. Obszerny wstęp zaznajamia z wcześniejszymi opracowaniami i materiałami. Poszczególne obrzędy opracowane zostały monograficznie w ujęciu geograficznym. Cennym jest rozdział końcowy zatytułowany „materiały uzupełniające”, gdzie autorka zestawia szereg podań, legend, zwyczajów siewnych, bartnych i domowych, do tej pory nieznanymi.

Stan posiadania ziemi na Pomorzu. Zagadnienia historyczne i prawne. Protokoł obrad oraz referaty naukowe, wygłoszone na III. Naukowym Zjeździe Pomoroznawczym, odbytym dnia 31 października 1932 roku w Poznaniu. Zjazdy Pomoroznawcze z. 2. Toruń 1933, str. 244.

Zjazdy pomoroznawcze stały się instytucją, koordynującą badania na terenie Pomorza. W perspektywie dotychczasowego doświadczenia okazała się ta inicjatywa Instytutu Bałtyckiego celową! Dowodzi tego w sposób niewątpliwy sprawozdanie z działalności naukowej (str. 90—120). Z referatów szczególnie aktualny jest dla geografów referat R. Lutmana o emigracji Niemców z Pomorza w okresie powojennym. Pozostałe referaty (historyczne) dostarczają cennych materiałów i wskazówek dla studiów gospodarczych i osadniczych. Doskonałe skorowidze ułatwiają korzystanie z wydawnictwa.

Ks. Władysław Lęga. Ziemia Malborska. Kultura ludowa. Wydawn. Inst. Bałtyckiego. Serja: Balticum z. 6 Toruń 1933 str. 256.

Po treściwym opisie geograficznym i historycznym następuje krótka fizyczna i demograficzna charakterystyka ludności oraz jej języka (gwary). W rozdziale o kulturze materialnej zestawiono wiadomości o odzieży, pożywieniu, budownictwie, sprzętach, rolnictwie, hodowli zwierząt, rybołówstwie i łowiectwie oraz przemyśle domowym. Odnośnie kultury społecznej przedstawia autor obrzędy narodzinowe, weselne, pogrzebowe, szereg zwyczajów dorocznych i domowych oraz niektóre normy prawa ludowego. Przegląd wierzeń demonologicznych, dalej zestawienie wierzeń i pojęć o przyrodzie jak i zbiór wiadomości o czarach, lecznictwie, pieśniach ludowych i podańiach, łącznie z zestawieniem gier, zabaw, tańców, zagadek oraz z poglądem na sztukę i zdobnictwo ludowe informują o kulturze duchowej.

Fritz Klute. Die ländlichen Siedlungen in verschiedenen Klimazonen Wrocław, Hirt 1933 str. 208

Pokażny tom, zawierający 18 przeważnie opisowych studjów z zakresu osadnictwa wiejskiego, otwiera wstęp piora F. Klutego, precyzyjący zagadnienie i sposób analizy. Pięć rozpraw poświęcono Europie (osadnictwo wiejskie Norwegji, Włoch, Bułgarii, Albanji i Krety), dwie Azji (środkowa Anatolja i Sjam), dwie Afryce (zach. Angola i wschodn. Afryka), trzy światu wyspiarskiemu (Sumatra, Nowa Gwinea, Salomony), jedną Australji i pięć Ameryce (Kanada, pn. Ameryka Środkowa, Brazylja, argentyńskie pampasy i Chile). Wartość publikacji podnoszą znakomite fotografie. W. O.

Leyden Friedrich. Gross-Berlin. Geographie der Weltstadt, Wrocław, Hirt 1933 str. 220.

Króciutki wstęp zaznajamia z położeniem Berlina, jego klimatem i szatą roślinną. Dyskusję nad miastem ujął Leyden w pięć wzgl. sześć rozdziałów. Rozpoczyna od omówienia ośrodków osadniczych, które dzieli na wiejskie i miejskie. Całe studjum, silnie oparte o historję pozwala na wytworzenie sobie jasnego obrazu w jaki sposób Berlin powstawał i jaką rolę w jego rozwoju odegrały poszczególne ośrodki wiejskie i miejskie. Następny rozdział poświęcono Wielkiemu Berlinowi. Na szczególną uwagę zasługuje rozdział ludnościowy bardzo starannie opracowany i napisany z dużym talentem. Autor kolejno omawia rozwój zaludnienia miasta, zmiany w gęstości zaludnienia oraz proces powstawania City. Ruch wewnętrzny ludności podobnie jak i naturalny przedstawione są osobno. Oddzielnie omówił autor gęstość zamieszkania, charakter mieszkań oraz rozmiesczenie ludności pod względem wyznaniowym, pochodzenia i orientacji politycznej.

Przedstawiając stosunki komunikacyjne kreśli Leyden mapy zarzuconych linii kolejowych, dalej sieć komunikacji wewnętrznej, mapę t. zw. bliższych izochron oraz mapę rozmieszczenia wypadków komunikacyjnych. W dyskusję struktury gospodarczej miasta wprowadza analiza zawodowa ludności, która podkreśla regionalizm gospodarczy miasta (str. 143), wypracowany innymi metodami jeszcze precyzyjniej. Całości dopełnia omówienie więzków gospodarczych miasta z państwem.

Dzieło Leydena napisane jest jasno i potoczyscie, bogato ilustrowane i starannie wydane, stanowi niewątpliwie cenny nabytek literatury niemieckiej. Z punktu widzenia metodologicznego nie tylko nie posuwa geografji miast, ale zdradza nawet dotkliwe luki. Jedną z nich jest n. p. brak krajobrazowego planu Berlina. W ogólności jednak posiada trwałą wartość i winno się znaleźć w ręku każdego geografa, interesującego się geografją miast. Jako bogate zestawienie problemów geografji miejskiej może oddać duże usługi nauczycielom geografji w srodowiskach wielkomiejskich i ciężkiego przemysłu. W. O.

Geografja gospodarcza.

Demangeon A. Une carte de l'habitat. Annales de Géographie, T. XLII Nr. 237, 15. VII, 1933, str. 225—232.

Rozprawa A. Demangeon'a zasługuje na baczną uwagę antropogeografów, gdyż posuwa naprzód rozwiązywanie zagadnienia, dziś tak aktualnego, jak rozproszenie względnie skupienie osadnictwa. Po rozważeniu syntetycznych prac, obejmujących całokształt osadnictwa, poszczególnych państw, jak Włochów (R. Biasutti), Szwajcarii (Ch. Biermann), Rumunji (V. Mihalescu) i Belgji (M. Lefèvre), autor zauważa, iż klasyfikacja typów osadnictwa: rozproszonego, skupionego i typów pośrednich jest za sztywne (za mało zróżnicowana), z drugiej strony ocena typów pośrednich jest zbyt subiektywna, przeto proponuje obiektywne potraktowanie

oceny rozproszenia przy pomocy następującego wzoru: $K = \frac{E \times N}{T}$, gdzie K oznacza współczynnik rozproszenia (który może wahać się od 1/100 do 100), E = ilość ludności (względnie domów) poza obrębem głównego skupienia w gminie, N = ilość miejsc zamieszkałych poza obrębem głównego skupienia, T = ogólną ilość mieszkańców (domów) w gminie. Na mocy obliczeń dla każdej gminy (ew. zbiorowej) otrzymuje się współczynnik rozproszenia, który przy osadach skupionych zbliżać się będzie do zera, przy osadach zaś

rozproszonych dochodzić będzie do 100. Na mocy licznych prób Demangeon podaje następującą skalę rozproszenia: a) 0—1/100, b) 1/100—1/10, c) 1/10—1, d) 1—10, e) 10—50, f) 50—100. Teoretycznie rzecz biorąc, rozwiązanie powyższe pozornie wolne jest od subiektywizmu autora a to dlatego, ponieważ ocena odrębności punktów zamieszkania tak czy owak pozostaje dowolna wobec nieuwzględnienia norm odległościowych.

Pozatem, jeśli chodzi o Polskę, nie mamy statystyk, podające odrębnie ilość ludności (domów) w centrum i na peryferjach gminy. Mapa nie może być w tym wypadku podstawą obliczeń, zdobywanie zaś danych inną drogą jest uciążliwe i wątpliwe, czy warto je dla tego tylko celu zdobywać. Niemniej jednak dla państw, które tego rodzaju statystykę posiadają może metoda A. Demangeon'a dać wyniki.

Leo Waibel. Probleme der Landwirtschaftsgeographie. (Wirtschaftsgeographische Abhandlungen Nr. 1) Wrocław, F. Hirt, 1933, str. 94. Zapoczątkowane zeszytem poświęconym problemom geografii rolnej rozprawy z zakresu geografii gospodarczej stoją według zapowiedzi redakcji otworem dla wszystkich badaczy. Waibel słusznie podkreśla brak jasnego programu geograficzno-gospodarczego, jeszcze zaś słuszniej widzi drogę wiodącą do zmiany stosunków w pracy monograficznej. Silniejszy kładzie nacisk na studia badawcze, aniżeli na rozważania metodyczne. Zeszyt I. wypełniony rozprawami Waibla przynosi interesujące opracowanie na temat celu, zadań i zakresu geografii rolnej. Autor daje przegląd niemieckiego dorobku w tej gałęzi wiedzy i dochodzi do wniosku, że geografia rolna rozpada się na naukę o czynnikach i właściwą geografję rolną w której można wydzielić kierunek statystyczny, ekologiczny i fizjognomiczny. Omówienie zadań każdego kierunku zamyka rozprawę. Drugie studjum poświęcone jest gospodarce plantacyjnej. Autor umie w przekonujący sposób zwrócić uwagę na niejedną zależność formy gospodarczej od warunków geograficznych. Bardzo ciekawą także i dla historyka kultury lub etnografa jest rozprawa o nomadyzujących Burach, gdzie autorowi udaje się wykazać cofanie kulturalne na przykładzie kilkudziesięciu tysięcy ludzi.

Rozdział czwarty zawiera roztrząsania teoretyczne na temat praw Thunena. O ile pierwsze trzy ustępy wzmiankowanego rozdziału nie wiele wnoszą nowego, o tyle ostatni i przedostatni są interesującą próbą analizy stosunków rolnych Europy XIX w. pod kątem widzenia hipotezy Thunenowskiej. Ostatnia rozprawa zajmuje się kwestją zaopatrzenia strefy umiarkowanej płodami rolnymi tropiku. Rzecz ujęta nader zręcznie i oryginalnie. Wogóle — wnosząc z treści i charakteru I. zeszytu — zapowiadają się rozprawy Waibla interesująco i ciekawie, przyczem różnią się korzystnie od wielu t. zw. geogr.-gospodarczych publikacyj ostatnich lat. W. O.

Geografia polityczna.

Dziesięcioro o Pomorzu. Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego. Toruń 1933 str. 24

Znakomicie opracowana broszura informacyjna o Pomorzu, o naszych prawach do niego. Wykład stosunków narodowościowych poprzedza szkic historyczny. Osobny ustęp poświęcono Kaszubom. Szerzej omawia broszura gospodarce znaczenie Pomorza Podobnie i tranzyt przez Pomorze doczekał się należytego oświetlenia. Redakcja broszury słusznie podkreśla kolonialny charakter Prus Wschodnich, podając argumenty, świadczące przeciw niemieckiej tezie „korytarzowości” Pomorza.

Broszura opracowana jest rzeczowo a napisana spokojnie. Dobór ilustracji przynosi chlubę Dyrekcji Instytutu Bałtyckiego.

Książka ta winna się w setkach tysięcy rozjeść po Polsce. Dzięki krótkości ujęcia nadaje się do tłumaczenia i masowego rozrzuca propagandowego zagranicą!

W. O.

Przedpłata roczna wynosi 6— zł., cena pojedynczego zeszytu 60 gr podwójnego 1'20 zł.

Redaktor odpowiedzialny: Dr. Wiktor Ormicki.

Odbito w Tłocznicy Geograficznej „Orbis” w Krakowie pod zarządkiem Pawła Czujka.