

# D z i s i e j s z e N i e m c y

Jesień 1936. Belgijski pulman unosi nas lekko ku stolicy Trzeciej Rzeszy. Pociągi elektryczne przebiegające obok naszego toru świadczą, że znajdujemy się już wewnątrz sieci komunikacyjnej wielkiego Berlina.

Wycieczka nasza, zorganizowana przez Koło Mechaników Studentów Politechniki Lwowskiej, składa się z 32 osób, w tym 4 profesorów i 10 asystentów.

Wysiadamy na dworcu Friedrichstrasse, w samym środku Berlina. Na peronie oczekują nas i witają delegaci związku „Deutsche Studentenschaft”, którzy przez cały czas pobytu w Berlinie opiekują się nami bardzo serdecznie, towarzyszą stale przy zwiedzaniu fabryk i osobliwości stolicy, na każdym kroku wyświadczając nam bardzo wiele grzeczności i ułatwień. Większość uczestników wycieczki zamieszkała w Charlottenburgu, w pobliżu politechniki.

Ludność Berlina składa się obecnie z 4,2 milionów mieszkańców. W mieście uderza mnie przede wszystkim ogromny ruch na ulicach. Chodniki wypełnione się przechodniami; wszyscy mijają się tylko prawą stroną. Na jezdniach mnóstwo samochodów, które jadą na ogół niezbyt szybko; auta posuwają się jedno za drugim, ale w kilku szeregach obok siebie, zależnie od szerokości ulicy. Auta osobowe spotyka się niemal wyłącznie dużych rozmiarów, z silnikami o dużej mocy; wśród tych samochodów widać bardzo często auta luksusowe, piękne, najnowszych modeli. Samochodami małymi w Niemczech prawie nikt nie jeździ. Natomiast motocykle, których mnóstwo uwija się po ulicach Berlina, mają silniki przeważnie słabe. Bardzo niskie ceny motocykli sprawiły, że ten środek lokomocji niesłychanie się w Niemczech rozpowszechnił. Wystarczy udać się w pogodny dzień świąteczny na którykolwiek gościniec podmiejski i popatrzeć na olbrzymie rojowisko pędzących motocykli, by przekonać się, jaką rolę w przyszłej wojnie może odegrać zmobilizowana armia motorzystów.

Ruch towarowy w Berlinie kierowany jest przede wszystkim na boczne ulice. Towary przewozi się w mieście pociągami samochodowymi; są to ciągowki albo auta ciężarowe, ciągnące za sobą kilka a nierzadko kilkanaście wozów. Dość dużo widać samochodów trzykołowych, rozwożących lżejsze towary. Rzadziej spotyka się samochody o napędzie elektrycznym; są to przeważnie półciężarówki; niektóre z nich, zapewne dla reklamy, mają napis: „Jadę elektrycznie”. Najwięcej samochodów tego rodzaju widziałem w Saksonii.

Koń, jako siła pociągowa, w Niemczech już nie istnieje. Jeżeli ukaże się jeszcze gdzieś na ulicy przy jakimś pojeździe, wywołuje atrakcję i komentarze przechodniów.

Najbardziej w Niemczech rozpowszechnionym i dla każdego dostępnym środkiem lokomocji jest rower. Prawie każdy tam ma rower i prawie każdy na rowerze jeździ. Jeżdżą na ro-

werze kilkoletnie dzieci, jeżdżą kilkudziesięcioletnie staruszki. Lżejsze towary przewozi się bardzo często w dwukołowym wózku doczepianym z tyłu do roweru; inne rowery mają koło przednie małe, ale za to wielki nad nim kosz bagażowy.

Lokomocja rowerowa ma poparcie władz i opiekę społeczeństwa. Niemal przy każdej ulicy bardziej uczęszczanej przez rowerzystów jest wydzielony na chodniku wąski pas, ograniczony z jednej strony krawężnikiem, z drugiej niskimi słupkami, i zaopatrzony tablicami z napisem: „Droga dla rowerów”.

Czy u nas nie można by wyodrębnić takich szlaków rowerowych, na razie przynajmniej na chodnikach niektórych ulic szerokich? Wkopanie szeregu niskich słupków drewnianych pomalowanych na biało i ustawienie tablic z napisem o przeznaczeniu drogi — dużych wydatków nie wymaga. Sądzę, że z inicjatywą w tym kierunku winny wystąpić polskie stowarzyszenia kolarskie w imieniu rzeszy polskich rowerzystów; znajdą one napewno poparcie wszystkich krajowych fabryk rowerów. Dobrze i o taki krok zbliżyć się do Zachodu.

W Niemczech w każdym przedsiębiorstwie zatrudniającym większą ilość pracowników znajduje się specjalny magazyn do przechowywania rowerów. Rower w Niemczech kupić można według cenników fabrycznych już za RM 33,50 (obecnie 1 RM = 2,14 zł; marka „turystyczna” kosztuje 1,33 zł).

Taksówki berlińskie, wszystkie o jednakowym wyglądzie, są wprawdzie duże i wygodne, ale niezbyt estetyczne; mimo wielkiej ilości autodożek trudno nieraz znaleźć taksówkę wśród mnóstwa samochodów stojących przy chodniku i ustawionych zawsze skośnie względem krawężnika.

Ogromną ilość pojazdów uzupełniają jeszcze tramwaje elektryczne i autobusy. Tramwaje berlińskie nie różnią się prawie od tych, które kursują w miastach Polski. Konduktorzy zaopatrzeni są w specjalne zbiorniczki do przechowywania bilonu; przy wydawaniu reszty potrzebne monety wyskakują, gdy konduktor naciska odpowiednie guziki. Autobusy berlińskie są dwupiętrowe.

Znamienne, że mimo tak olbrzymiego ruchu i zgłęku różnorodnych pojazdów — w mieście jest cicho. Samochody i motocykle nie trąbią, tramwaje i rowery nie dzwonią. Przed dwoma laty został wydany w Niemczech surowy zakaz używania w miastach jakichkolwiek sygnałów dźwiękowych. Słychać tylko przytłumiony szum motorów i czuć swąd spalin. Charakterystyczne, że mimo zakazu używania trąbek i dzwonek ilość nieszczęśliwych wypadków w Berlinie się nie zwiększyła, a nerwy i spokój mieszkańców wiele zyskały. Przechodnie powiększyli czujność przy przechodzeniu przez jezdnie. Wyobrażam sobie, jaki piekielny hałas był na ulicach Berlina przed wydaniem wspomnianego zakazu! A czy w miastach Polski musi nadal panować niepo-

trzebny wrzask, kakofonia przeraźliwych trąbek, dzwonek, różnorodnych sygnałów?

Dla przechodzenia przez jezdnie są wyznaczone w Berlinie specjalne miejsca. Na skrzyżowaniach ulic bardziej ruchliwych chodniki odgradzono od jezdni żelazną barierą, tak że przedostać się na drugą stronę jezdni można tylko w tym miejscu, gdzie jest przerwa w barierze. W punktach o ruchu bardziej ożywionym porządek utrzymuje policja ruchu. Ładnie wygląda sylwetka takiego policjanta w białych rękawiczkach, długim białym płaszczu i białej czapce, który stoi na środku jezdni i ruchami rąk, tak jak kapelmistrz orkiestry, dyryguje przechodniom i pojazdom. Na skrzyżowaniach ulic mniej ruchliwych kierowanie ruchu odbywa się automatycznie: co pewien czas ukazują się na przemian sygnały czerwone — hamujące ruch, żółte — zapowiadające zmianę kierunku ruchu i zielone — otwierające ruch. W Lipsku do tego celu służą okrągłe tarcze z ćwiartkami czerwonymi i zielonymi; wskazówka obracająca się na tarczy łączy albo ćwiartki czerwone albo zielone — i w ten sposób reguluje ruch na skrzyżowaniu ulic. Chwilowym schronem dla przechodzących przez jezdnie są tzw. wysepki bezpieczeństwa; u czoła każdej takiej wyspy znajduje się latarnia. Na niektórych ulicach w jezdni są okrągłe wypukłe okna, silnie oświetlone od spodu.

Najszybszym i najdogodniejszym środkiem lokomocji berlińczyków jest kolej elektryczna podziemna, powszechnie nazywana U-Bahn (Untergrundbahn). Tor tej kolei biegnie częściowo w tunelu, częściowo na wiadukcie. Bilet na przejazd koleją podziemną uprawnia do przesiadania się do tramwaju lub autobusu. Pociąg składa się z kilku wagonów; drzwi w wagonach zamykają się samoczynnie z chwilą odjazdu; konduktora nie ma, jest za to ścisła kontrola wchodzących i wychodzących z pociągu. Wielka biała litera U, wieczorem jasno oświetlona, z daleka widoczna, wskazuje w mieście zejście do tunelu lub wejście na wiadukt. Kolej podziemna — to najlepsza komunikacja w wielkich miastach; nic dziwnego, że Berlin stale rozbudowuje tę kolej.

Z podmiejskimi okolicami łączy wielki Berlin kolej elektryczna, powszechnie zwana S-Bahn (Stadtbahn). Komunikacja to również bardzo szybka i stosunkowo tania.

Wśród tak różnorodnych środków lokomocji trudno by było zorientować się przybyszowi, gdyby nie wspaniale opracowany plan sieci komunikacyjnej, który wraz ze spisem ulic Berlina i wskazówkami praktycznymi można nabyć w każdej kasie kolei elektrycznej za 15 fenigów.

Na berlińskich dworcach kolejowych, położonych wyżej lub niżej ulicy, znajdują się schody ruchome; wystarczy tylko stanąć na pierwszy stopień schodów, by wkrótce znaleźć się na poziomie ulicy. Poręcze posuwają się z szybkością schodów. Ruchome schody są bardzo wygodną, praktyczną windą osobową; spotyka się je również w domach towarowych i w wielu instytucjach publicznych. Do picia wody na dworcach kolejowych służą maleńkie poidelka, z których woda

wytryska pod małym ciśnieniem na wysokość paru centymetrów.

Szczególnie pięknie Berlin wygląda wieczorem. Niektóre okolice po prostu toną w powodzi różnobarwnych świateł. Wszędzie reklamy świetlne, przeważnie neonowe, ale jakie gustowne i pomysłowe, jaka wspaniała gra kolorów! Na reklamy świetlne Niemcy pieniędzy nie żałują; do późnej nocy taka reklama przypomina przechodniom o istnieniu firmy. Ale tylko niektóre okolice miasta są tak rzęsiście „iluminowane”; znamienne, że podczas gdy na jednej ulicy jest widno jak w dzień, to jej przecznice często są kontrastowo ciemne.

Na podobne kontrasty w Berlinie natrafić nie trudno: Idę wieczorem jedną z głównych ulic blisko centrum miasta; ulica szeroka, jaskrawo oświetlona, ruch ogromny. Wtem za parkanem między kamienicami słyszę podwórkową muzykę; wchodzę na mały plac, gdzie stoją jarmarczne budy i ciżba ludzi tłoczy się przed nimi. To berlińczycy zabawiają się grą w różne loteryjki i jazdą na karuzeli. Zdaje mi się, że na krańcach Lwowa spotyka się nie gorsze budy tego rodzaju.

Albo taki szczegół: Jadę wagonem kolei podziemnej. Wagon jak zwykle natłoczony, o miejscu siedzące trudno. Rozglądam się po ogłoszeniach w wagonie, czytam treść wywieszek. Na honorowym miejscu znajduję trójwiersz rymowany, którego treść przytaczam w wiernym tłumaczeniu:

„Uwaga! To jest zawsze twój obowiązek: nie kasz! i nie kichaj innym ludziom w twarz!”

Tabliczki z tym wierszykiem wiszą we wszystkich wagonach kolei podziemnej.

Kawiarnie berlińskie są przepelnione. Kupcy przykładają dużą wagę do urządzenia swych wystaw sklepowych; znaczna część wystaw jest pięknie, artystycznie udekorowana.

Na ulicach widać ludzi tylko schludnie odzianych; w żadnym mieście, które zwiedzałem, nie widziałem ani jednego żebraka. Niemcy — to kraj, w którym żebraków zupełnie nie ma! Ale spotkałem na ulicach miast niemieckich ludzi kompletnie pijanych, zwłaszcza w soboty. W dni nieporadne widać mnóstwo przechodniów w czarnych, ceratowych płaszczach nieprzemakalnych.



Drezno w nocy. Widok z wybrzeża Łaby.

Handlarzy ulicznych widzi się rzadko; mają stoiska w wyznaczonych punktach ulic. Są to najczęściej sprzedawcy kwiatów lub owoców; owoce, a zwłaszcza banany, w Niemczech są nieszczególnie tanie.

Zdarzają się jednak i takie obrazki: Najruchliwszą ulicą Berlina idzie młodzieniec z dużym koszem; nagle się zatrzymuje, rozgląda się, czy nie ma w pobliżu policjanta, stawia kosz na chodniku, wyjmując kilka krawatów i głośno zachwala swój towar. Niektórzy przechodnie wówczas się zatrzymują, również trwożliwie rozglądają się wokół i szybko płacą za towar upatrzony. Potem wszyscy się rozchodzą; pozornie wszystko jest w porządku, obie strony odeszły zadowolone. Nie przypuszczałem, że nawet Niemcy umieją łamać własny „Ordnung“, którym tak się chlubią.

Oryginalnie sprzedają czasopisma uliczni sprzedawcy gazet: piersi i plecy mają obłożone gazetami, w rękach trzymają tabliczki z czasopismami i w ten sposób udekorowani głośno zachęcają przechodniów do kupna gazety. Niemcy prowadzą obecnie silną agitację w społeczeństwie za regularnym czytaniem gazet. We wszystkich miastach widziałem plakaty propagandowe; na jednych z nich widnieje postać zgrzybiałego, zgarbionego starca, trzymającego w jednej ręce marchew, w drugiej kij żebraczy; pod spodem napis: „Ten gazet nie czytuje“. Na innych plakatach postać młodzieńca szybko po schodach pnącego się do góry; poniżej napis: „Ten czyta gazetę“. Na każdym większym dworcu kolejowym w Niemczech można nabyć niektóre gazety polskie.

Niemcy — to kraj automatów. Czego tam automaty nie sprzedają! Papierosy, cygara, za-

pałki, cukierki, czekoladę, gazety, znaczki pocztowe, bilety podróży, kosmetyki itp. — wszystko to można nabyć w automatach, które stoją wzdłuż ulicy zwykle przy ścianie budynków. Jeżeli towar kosztuje mniej niż wrzucona moneta, to automat wydaje również resztę. Niejeden kupiec zamykając swój sklep wystawia przed nim automat, który dalej sprzedaje artykuły kupca. Nawet przechowywanie rowerów w stoiskach jest zautomatyzowane: po wrzuceniu do automatu 10 fenigów wyskakuje kluczyk do łańcucha, którym cyklista przymocowuje swój kołowicie; każdy rower w ten sposób przechowywany jest ubezpieczony na 100 RM. Automaty telefoniczne w zamkniętych budkach są gęsto rozsiane po każdym mieście; łączenie aparatu z rozmówcą jest oczywiście również zautomatyzowane. Ogromnym powodzeniem cieszy się w Berlinie zautomatyzowana restauracja „Aschinger“, której liczne oddziały, stale spełnione publicznością, rozrzucone są po całym mieście; z automatów można tam otrzymać wszelkie potrawy i napoje.

Władze nawołują publiczność do utrzymywania czystości w mieście; ulice rzeczywiście są bardzo czyste, ale kosztów na odpady w Berlinie jest na ogół za mało. Tablice z nazwami ulic zawieszane są na słupach tylko przy skrzyżowaniach ulic, koło krawężników. Bramy w domach zamyka się już o zmierzchu, lecz każdy lokator ma klucz od bramy.

W każdym większym mieście jest dom towarowy, gdzie można kupić niemal wszystko. W Berlinie takich domów jest kilka; na wyróżnienie zasługują: Karstadt, Wertheim i Kaufhaus des Westens. Pod same wrota Karstadt dojeżdża się koleją podziemną, po czym na każde piętro windują klienta schody ruchome. Na najwyższym piętrze tego domu znajduje się wielka restauracja, gdzie na zmianę stale przygrywają dwie orkiestry. Obok jest taras, z którego rozciąga się piękny, rozległy widok na Berlin i okolicę; gdzie okiem sięgnąć — na wielkiej równinie mozaika budowli, placów, kominów, licznych połaci zieleni. Ile razy przyszedłem do któregoś domu towarowego, zawsze było tam pełno kupujących, nieraz trudno było posuwać się w tłoku. Towarów wyłożonych na stołach nikt nie pilnuje.

Na ulicach Berlina kilkakrotnie usłyszałem wśród przechodniów rozmowę w języku polskim. Nasze biuro podróży „Orbis“ ma siedzibę przy Friedrichstrasse, w samym środku miasta; obserwowałem berlińczyków, którzy co chwila przystawali przed wystawą Orbisu i studiowali wywieszoną tam wielką mapę Polski, barwne plakaty o motywach zakopiańskich, krakowskich, łowickich oraz koszty podróży do Polski. W Berlinie spotyka się na szyldach sklepowych również nazwiska polskie. Niektóre z nich mają pisownię niemiecką, jak np.: Obersky, Balschowski, Kempinski; inne napisane są po polsku zupełnie poprawnie, np.: Sedlaczek, Kaliski, Rejewski, Wilczek, Podbielski, Nowakowski, Ciesielski, Lewandowski, Markowski, Danowski. Na nazwisko Kempinskiego natrafia się bardzo często, jest to bowiem firma luksusowej kawiarni, której oddziały znajdują się w różnych punktach Berlina. Rów-



Wrocław. Odra o zmierzchu.

niez często spotyka się sklepy z czekoladą Wilczka. W wagonach tramwajowych i kolei podziemnej rzucają się w oczy bezbłędnie po polsku napisane wyrazy: „Stary Wojak“ (nazwa jakiegoś napoju).

Nasz rodak Jan Kiepusza cieszy się w Niemczech niebywałą popularnością. W repertuarach kinoteatrów, w każdym sklepie z przyborami muzycznymi — wpada w oczy to imię i nazwisko.

Jest w Berlinie ulica Warszawska, jest most Warszawski, jest ulica Podbielskiego. Ale ileż jest zniemczonych nazw prastarych słowiańskich w mieście i okolicy! Wielka dzielnica Berlina Pankow to przecież dawniejsza wieś Pańków, albo inne dzielnice stolicy: Buckow (Buków), Rudow (Rudów), Machnow (Machnów), Teltow (Teltów), Kladow (Kładów), Gatow (Gatów), Malchow (Małochów), Hönow (Henów), Sakrow (Zakrów), Treptow (Treptów). Na drodze z Berlina do Poczdamu jest miasto Nowawes; niewątpliwie znajduje się ono na miejscu dawnej osady słowiańskiej: Nowa Wieś.

Jak wiadomo, Berlin leży na prastarej ziemi słowiańskiej, zamieszkaną przed wiekami przez plemię Serbów Łużyckich (Połabskich), których osiedla rozłożone były w okolicy Łaby (Elby). Wyparci przez plemiona germańskie, dziś Serbowie Łużyccy (Wendowie) żyją jeszcze w Budziszynie (po niemiecku: Bautzen, miasto na wschód od Drezna), w ilości zaledwie około 80 tysięcy. I te szczątki pod stałym naciskiem germanizacyjnym skazane są na ostateczną zagładę. Później we Wrocławiu przypadkiem natrafiłem na jednego z tych szczątkowców, emerytowanego inżyniera chemika, który zapoznał mnie z obecnym położeniem jego rodaków. Jeszcze rodzice jego umieli mówić po serbsku; on już językiem ojczystym nie włada i mimo słowiańskiego pochodzenia uważa się za Niemca.

W Berlinie nie brak też nazw francuskich, np.: ulica Belle-Alliance, plac Savigny, dworzec Bellevue, most i plac Monbijou; te obce naleciałości pochodzą prawdopodobnie z czasów Fryderyka Wielkiego.

Dzisiejsze Niemcy są przepojone na wskroś ideologią Adolfa Hitlera. Wystarcza odbyć przechadzkę po którymkolwiek mieście niemieckim, popatrzeć na dziarską postawę członków organizacji hitlerowskiej w brązowych mundurach, ze swastyką w czerwonej opasce na ramieniu, widzieć godło Hitlera na cywilnym ubraniu mnóstwa przechodniów, zobaczyć entuzjizm tłumów na widok zwartych oddziałów młodzieży narodowo-socjalistycznej lub szturmowców, ze śpiewem i muzyką maszerujących po ulicach, ujrzyć wreszcie w dzień jakiegoś święta narodowego wygląd miast niemieckich, po prostu tonących w powodzi czerwonych sztandarów ze swastyką w białym kole, — by zrozumieć, czym jest dziś Hitler dla narodu niemieckiego.

Nie tak przecież dawno Niemcy były bliskie anarchii. Biegunowo przeciwne dążenia społeczne znajdowały wyraz w ostrych starciach ulicznych. Jeszcze przed paru laty czytaliśmy w gazetach coraz to nowe wiadomości z Niemiec o krwawych walkach z komunistami; w Bremie, Hamburgu,



Wieśniacy spod Wrocławia.

Berlinie — na ulicznych barykadach krew lała się niemal co niedziela. Widmo przewrotu społecznego stawało się coraz groźniejsze.

Znalazł się człowiek, który kraj od katastrofy ocalił, a teraz umiejętnie prowadzi do rozwoju we wszystkich dziedzinach życia państwowego. Elementy anarchiczne, niedawno jeszcze tak silne i aktywne, zupełnie zamarły. Nic dziwnego, że każdy patriota niemiecki wymawia imię Führera z wyraźną czcią i o jego osobie wyraża się w samych superlatywach. Hitler opanował nie tylko mózgi, ale i dusze rodaków; słusznie ktoś zauważył, że gdyby ten człowiek ogłosił się teraz prorokiem jakiejś nowej religii, znalazłby od razu miliony wyznawców.

Następca marszałka Hindenburga, kanclerz Rzeszy Adolf Hitler, w rzeczywistości niepodzielny dyktator Niemiec, postanowił utrzymywać obecnie dobre stosunki z sąsiadami i zawarł z Polską 10-letni pakt o nieagresji. Naród niemiecki, wyraźnie przedtem nieprzyjazny dla „państwa sezonowego“ za wschodnią granicą, umiał szybko zmienić nastawienie psychiczne i karnie podporządkował się nakazowi Führera. Na gruzach dawnego cesarstwa Hohenzollernów, ogarniętego duchem szowinizmu pangermańskiego i czcącą pychę, której symbolem najlepszym było osławione hasło „Gott mit uns“, — mamy teraz na zachodzie innego sąsiada: Nowe Niemcy.

Wszędzie w Niemczech odnoszono się do nas bardzo życzliwie, a w niektórych instytucjach po prostu serdecznie. Związek Inżynierów Niemieckich (znany skrót: VDI) urządził dla nas specjalne przyjęcie w apartamentach swej siedziby, gdzie podczas bankietu niezmiernie serdecznie podejmowano gości z Polski. W wielkiej sali, w której odbywał się bankiet, na honorowym miejscu rozwieszono chorągiew państwową polską, a obok niej flagę niemiecką. Niemniej gościnnie odnoszono się do nas w fabrykach, które zwiedzaliśmy; prawie wszędzie przyjmowano nas śniadaniem, albo nawet obiadem. Wśród wzajemnej wymiany przemówień serdeczne ze strony niemieckiej słowa były niewątpliwie wyrazem nastrojów panujących obecnie w społeczeństwie Trzeciej Rzeszy.

Czy te nastroje są szczerze i jak dalece trwałe — przyszłość okaże. W każdym razie zauważyłem w Niemczech niejedną zgrzyt mocny, niejedną kolizję z hasłami zgody i współpracy z sąsiadami. Bo czyż nie jest co najmniej nietaktem niedopuszczalnym wobec zagranicy dołączanie do terytorium Niemiec polskiego Pomorza, ziemi Poznańskiej i polskiej części Górnego Śląska na mapach urzędowych, które są rozwieszane na dworcach kolejowych, w urzędach pocztowych, w biurach instytucji państwowych, a nawet w prywatnych fabrykach? Mapy te są ciągle przed oczami Niemców i wywierają chyba nie mały wpływ na psychikę narodu; już od małego dziecka Niemiec przywyka widzieć swą ojczyznę tylko w granicach przedwojennych. Jest wprawdzie na tych mapach lekko przeciągnięta linia dzisiejszej granicy politycznej, ale ta okoliczność nie bardzo osłabia wrażenie o zamiarach odwetowych przyszłych Niemiec. U nas w Polsce żaden turysta niemiecki nie znajdzie mapy współczesnej, na której Warmia lub Śląsk Opolski byłby dołączone do terytorium Rzeczypospolitej.

Albo na przykład nazwy symboliczne pokojów w siedzibie związku „Nationalsozialistischer Deutscher Studentenbund“ w Berlinie. Na jednym z pokoi napis: Eupen-Malmedy, na drugim: Alzacja-Lotaryngia, dalej (w brzmieniu niemieckim): Pomorze, Górny Śląsk, Grudziądz, Toruń, Bydgoszcz, Gdańsk, Poznań, Katowice. Czy można sądzić, że ten zamienny dobór symboli jest tylko przypadkowy?

W miastach niemieckich widać dużo wojskowych; wyglądem zewnętrznym przypominają zupełnie dawną armię cesarską. Te same szaro-zielone mundury, te same sylwetki żołnierzy. Jedna tylko cecha nowa: nie ma pikielhauby.

Bezrobocie w Niemczech stopniowo wygasa. Ostatnie gazety drukiem nagłówkowym sygnalizują: „Już tylko 1 milion bezrobotnych!“ W Charlottenburgu na ulicy przed Biurem Pracy widziałem kilkunastu bezrobotnych; wszyscy byli dostаточно odziani, przyjechali na rowerach; bieda znać nie było.

Fabryki pracują z pełną obsadą pracowników, często na dwie zmiany ludzi w ciągu doby. Pracy „na dniówkę“ nie ma; jest tylko wynagrodzenie akordowe. Robotnicy są tak zajęci pracą, że nie zwracają zupełnie uwagi na wycieczkę przecho-

dzącą koło nich. W niektórych fabrykach jest wywieszony plan dróg, którymi wycieczki mogą postępować przy zwiedzaniu urządzeń. W każdej hali fabrycznej wisi portret Hitlera oraz wielka swastyka w kole zębata, symbol Frontu Pracy. Zwraca uwagę, że wszędzie pracują ludzie młodzi, zarówno inżynierowie jak i robotnicy; starsi zostali emerytowani. Również zwraca uwagę duża ilość Japończyków i Chińczyków, praktykujących w fabrykach niemieckich. Ludzi żółtej rasy często spotyka się na ulicach Berlina.

W dzisiejszych Niemczech wszyscy witają się okrzykiem: „Heil Hitler!“ i jednocześnie podniesieniem prawej ręki nieco wyżej poziomu, albo samym tylko podniesieniem ręki.

Jednym z najważniejszych postulatów programu Hitlera jest walka o czystość rasy w Niemczech. Przede wszystkim chodzi o odżyczenie kraju. Pomimo że Żydzi w Niemczech stanowią nieznaczny odsetek ogółu ludności, rząd i społeczeństwo wypowiedziały im walkę nieubłaganą, prowadzoną konsekwentnie, krok za krokiem, z żelazną wytrwałością, we wszystkich dziedzinach gospodarki. Część Żydów musiała wyemigrować poza granice Rzeszy; ta część, która pozostała w kraju, jest odsunięta poza nawias życia społeczeństwa.

Na wystawach sklepowych w Berlinie spotyka się często wywieszkę: „Przedsiębiorstwo czyste aryjskie“. Ileż restauracji w Berlinie na drzwiach wejściowych ma tabliczkę z napisem: „Żydowi wstęp wzbroniony!“. W Chemnitz widziałem na murach domów plakaty: „Żydzi — to nasze nieszczęście!“ Wychodząc z dworca kolejowego w miasteczku Wehlen w Saksonii ujrzałem tablicę z napisem: „Żydzi tu niepożądani!“ W uzdrowisku Rathen nad Łabą znajduje się wielka tablica z napisem: „Żydowi dostęp wszędzie zamknięty!“ Jednak w Lipsku natrafiłem na sklepy żydowskie (handel futrami); najwięcej sklepów żydowskich zauważyłem w Dreźnie, zwłaszcza przy Pragerstrasse. Żydzi lipscy i dreznieńscy — to przeważnie obywatele polscy.

W dworcach kolejowych i biurach podróży uderzają w oczy przechodnia ogromne plakaty z barwnymi malowidłami osobliwości Niemiec i napisami: „Koleją przez piękne Niemcy“ albo: „Podróżuj koleją“ lub: „Zwiedz Niemcy“ itd. W każdym większym mieście zwykle w pobliżu dworca stoi piękna stylowa budka, bogato wyposażona w prospekty turystyczne, mapy, wskazówki dla wycieczek, ilustracje miejscowości godnych zwiedzenia itp.; prospekty wydaje się turystom bezpłatnie, pomimo że niektóre są wykonane kosztownie i mają dużą wartość artystyczną.

We wszystkich dworcach kolejowych w Niemczech wisi dużo pięknych afiszów zagranicznych. Zapraszają do siebie turystów Anglia, Francja, Austria, artystycznymi plakatami zachęca Niemców do odwiedzin Czechosłowacja, otwiera turystom swe podwoje maleńka Irlandia, nawet daleka Finlandia rada by gościć turystów z Niemiec. Z zainteresowaniem studiuję afisze, podziwiam pomysłowość mistrzów propagandy. Szukam starych naszych plakatów, spodziewam się lada chwila ujrzeć nasz Wawel, kolumnę Zygmunta,

jakiś motyw z Huculszczyzny, Polesia, Wileńszczyzny czy Łowickiego. Przykry zawód: Polski tam nie ma.

Czyżby nam nie zależało na marce niemieckiej, zostawianej u nas w kraju przez turystę z Niemiec? Czyżby brak było w Polsce miejscowości godnych zwiedzenia? Skłonny jestem sądzić, że to raczej zaniedbanie ze strony jakiejś naszej placówki urzędowej, ale zaniedbanie szkodliwe, które co rychlej usunąć należy. A Niemcy podróżować lubią! Nawet w chłodne dni październikowe widziałem całe kolumny wycieczek wspinających się na górę Bastel w Szwajcarii Saskiej. W Poczdamie i Lipsku natknąłem się na grupy turystów wędrujących pieszo od miasta do miasta i zwiedzających osobliwości swego kraju. Wszędzie w Niemczech mnóstwo turystów z plecakami i mapnikami uwija się po asfaltowych gościńcach na rowerach i motocyklach.

Z ruchu turystycznego utrzymuje się w Niemczech dużo przedsiębiorstw i hoteli. Hotele są tanie; nikt nie pyta się o dokumenty osobiste, wystarcza wypełnienie karty meldunkowej. Wspaniale prosperują przedsiębiorstwa autobusowe „Rundfahrt” (jazda okrężna), obwożące turystów luksusowymi autami po różnych osobliwościach i zabytkach okolicy; podczas jazdy instruktor udziela pasażerom objaśnień w języku niemieckim i angielskim. Charakterystyczne, że na każdej osobliwości musi w Niemczech ktoś zarabiać: w pobliżu znajduje się zawsze budka lub przynajmniej stół, gdzie sprzedaje się zwiedzającym odpowiednie broszury, widokówki i różne pamiątki okolicznościowe.

Oczywiście, tak ogromny rozwój turystyki w Niemczech mógł nastąpić tylko przy doskonałym stanie dróg. Ulice w miastach mają nawierzchnię przeważnie asfaltową; rzadziej spotyka się bruki z kostki kamiennej. Wszystkie nawierzchnie są świetnie utrzymane. Szosy, niemal wyłącznie asfaltowe, są zupełnie równe, gładkie, bez jakichkolwiek wgłębień powodujących nieprzyjemne wstrząsy podczas jazdy. Kurzu na drogach nie ma; w czasie deszczu gościńce są tylko mokre, błota nie ma zupełnie; motocyklem jeździ się tam podczas sloty prawie tak samo pewnie jak przy pogodzie. Nad stanem drogowym i tablic orientacyjnych przy gościńcach czuwa „Deutscher Touring Club”. Jako curiosum zaznaczam, że w niektórych lasach ścieżyny są wylane asfaltem.

Koroną dróg niemieckich są oczywiście nowe drogi samochodowe (tzw. autostrady). Jedną z nich, mianowicie drogę Berlin—Szczecin, poznajemy podczas wycieczki do podnośni statków rzecznych na kanale pod Niederfinnow. Minąwszy ostatnie budynki Berlina jedziemy autobusem jeszcze kilka kilometrów po szerokiej szosie asfaltowej; potem dopiero zaczyna się nowa droga samochodowa (Reichsautobahn). Wrażenie imponujące: dwa równoległe gładkie szlaki asfaltowe, każdy o szerokości 7,5 m, oddzielone od siebie trawnikiem, bieżą stale niemal poziomo, w terenie nierównym na nasypach i w wykopach, jak linia kolejowa. Na całej trasie nie ma ani jednego skrzyżowania w tej samej płaszczyźnie; przecz-

nice mijają drogę górą lub dołem, są tylko styczne wjazdy i wyjazdy. Mosty przerzucone nad drogą sprawiają miłe wrażenie estetyczne; każdy most jest inaczej zaprojektowany. Na trawniku w środku drogi samochodowej posadzono szpaler krzaków, które stwarzają zasłonę dla oślepiającego światła reflektorów aut jadących z przeciwnej strony. Każdy z równoległych szlaków asfaltowych jest przedzielony czarnym paskiem na pół; lewa połowa szlaku jest przeznaczona tylko do mijania pojazdów jadących po prawej połowie. Poza tym przy każdym szlaku jest z prawej strony specjalny pas dla jazdy na rowerze. Wsie okoliczne leżą wszędzie daleko od drogi, nie ma więc żadnych przeszkód do rozwijania jak największych szybkości jazdy.

Drogi samochodowe niemieckie, dotychczas jedyne w tym rodzaju na świecie, są arcydziełem współczesnej techniki. Szerokość drogi wynosi 24 metry! Budowa jednego kilometra takiej drogi kosztuje ponad pół miliona RM, a więc drożej niż budowa normalnej kolei dwutorowej. „Autobahn” — to chluba dzisiejszych Niemiec. Tysiąc kilometrów dróg samochodowych oddano już do publicznego użytku, dalsze 4 tysiące są w projekcie budowy. Jakie znaczenie będą miały te drogi w przyszłej wojnie — nietrudno przewidzieć. W kinie berlińskim widziałem moment przerwania wstęgi przez auto Hitlera na tysięcznym kilometrze drogi samochodowej; okoliczne pola były wypełnione mnóstwem ludzi; mocne słowa wodza na cześć pracy niemieckiej wywołały żywiołowy entuzjizm tłumów.

Dzisiejsze Niemcy rozwijają żywą działalność propagandową na rzecz odzyskania kolonii zamorskich utraconych po wielkiej wojnie. „Reichskolonienbund” wielkimi plakatami wzywa patriotów niemieckich do wstępowania w szeregi tegoż związku. W opakowaniach wyrobów tytoniowych znajdują się barwne widokówki z terenów kolonii straconych; pod widoczką jest napis: „Pamiętaj o koloniach!” W mnóstwie egzemplarzy rozwieszona jest po kraju słynna proklamacja Hitlera w Norymberdze 1936, podkreślająca mocno, że Niemcy nie mogą zrezygnować z odebranych



Wrocław po zachodzie słońca.

kolonij. „Nasze prawo do życia jest tak samo wielkie, jak prawa innych narodów” — głosi kanclerz w tej proklamacji. Doskonale. Woda na nasz młyn. A więc nasze prawo do życia jest tak samo wielkie, jak prawo narodu niemieckiego. I my, państwo 34-milionowe z olbrzymim naturalnym przyrostem ludności i ogromną rzeszą wychodzącą za oceanami, mamy prawo posiadać własne kolonie zamorskie.

Jeżeli nastąpi rewindykacja przedwojennych kolonij niemieckich, to nam, jako częściowym spadkobiercom ziem przedwojennego cesarstwa niemieckiego, należy się pełnoprawny przydział rewindykowanych kolonij cesarsko-niemieckich w tym samym stosunku, w jakim jest łączne terytorium (względnie ilość ludności) Pomorza, Poznańskiego i polskiego Górnego Śląska do całkowitego terytorium (względnie liczby ludności) przedwojennej Rzeszy. Nie wątpię, że nad tym czuwa nasza Liga Morska i Kolonialna i wierzę, że w odpowiedniej chwili będziemy umieli nasze prawa kolonialne przyoblec w rzeczywistość, tak samo jak umieliśmy piaski gdyńskie i urwiska wybrzeża bałtyckiego zamienić w krótkim czasie na nowoczesny port europejski.

W każdym mieście niemieckim rzuca się w oczy ogromna ilość pomników i posągów. Większość z nich — to rzeczywiście arcydzieła sztuki. Powłoka patyny na pomnikach spiżowych podnosi urok wrażenia. Ale część tych arcydzieł musi wyrzucić na Polaku przykre wrażenie, są to bowiem pomniki bohaterów niemieckich, których nazwiska łączą się z upadkiem Polski przedrozbiorowej lub kojarzą się z osławionym hasłem „Ausrotten!” w okresie niewoli. Arcydziełem sztuki jest kolosalny pomnik w Lipsku na pamiątkę słynnej bitwy narodów 18 września 1813 (Völkerschlachtdenkmal), budowany przez 15 lat. Na frontonie stereotypowy napis: „Gott mit uns”. Ale arcydzieło to jest brzydkie. Cóż z tego, że poszczególne elementy pomnika udały się rzeźbiarzowi, gdy w całości tworzą bryłę niekształtną, nieestetyczną. Natomiast pełen piękna i wdzięku jest na jednej z ulic Lipska posąg chłopca, zrywającego się do rzutu kulą.

Lipsk nad Elstera. Tak daleko, a jednak związana ta rzeka z historią mego kraju. Nie bez wrażenia stoję na moście i oparłszy się o balustradę słucham szumu Elstery. Tu gdzieś te brzegi, które w dali widzę, przed stu z górą laty odbiły echem okrzyk marszałka ks. Poniatowskiego: „Bóg mi powierzył honor Polaków, Bogu go oddam!” Gdzieś tu niedaleko fale przykryły ciało bohatera.

Niemcy nie mają symbolicznego grobu żołnierza nieznanego. Jest w Berlinie przy ulicy Unter den Linden tylko płyta symboliczna z odpowiednim napisem ku czci nieznanego żołnierza. Budynek, w którym leży płyta, nie ma stropu ani dachu; desz i śnieg pada na płytę i na wieńce tam złożone. Przed budynkiem na warcie honorowej stoi dwu żołnierzy w charakterystycznej postawie rozkroku, z bronią na ramieniu.

Pełno w Niemczech pomników na cześć ofiar wojny 1914 — 1918. Niemal w każdej instytucji publicznej jest wmurowana do ściany budynku

tablica z nazwiskami członków instytucji poległych na wojnie. W niektórych budynkach wiszą tablice z nazwiskami hitlerowców, którzy zginęli w walce o zwycięstwo narodowego socjalizmu; poniżej napis: „Nadejdzie czas — i ty umrzesz za naszą sprawę”.

Miał niespodziankę miałem w Chemnitz. Na peronie dworca zwracam się do zawiadowcy stacji z zapytaniem po niemiecku: „Czy to pociąg do Warszawy?”; otrzymuję odpowiedź po polsku: „Nie, proszę pana, pociąg zaraz przyjdzie”. Wkrótce na dworzec wtacza się warszawski kurier; wielkie pulmany P.K.P. wspaniale się prezentują i niejednemu Niemcowi z pewnością imponują.

Polskim wagonem, natłoczonym niemiaszkami, dojeżdżam do Drezna. Zarządca domu wycieczkowego „Haus der Jugend” w Dreźnie również chętnie rozmawia po polsku. Zauważyłem niejednokrotnie, że Niemiec, który umie choć trochę mówić po polsku, bardzo chętnie próbuje po polsku rozmawiać, pomimo że to mu sprawia wyraźne trudności.

W Dreźnie raz po raz napotykam grupy dziarskiej młodzieży z pod znaku „Hitlerjugend”, w zwartych szeregach ze śpiewem maszerującej przez ulice miasta. Drezno — to jedno z najpiękniejszych miast świata, to ośrodek wysokiej kultury sztuki. Wspaniałe budowle, prawdziwe arcydzieła w stylu barokowym, pieczęć oczy zwiedzającego miasto. Uroczym wyglądem Drezno wieczorem z nadbrzeża Łaby, zawsze o tej porze oświetlone silnymi reflektorami. Zwraca uwagę duża ilość zegarów wieżowych na kamienicach drezneńskich.

W Dreźnie, jak zresztą i w innych miastach niemieckich, rzucają się w oczy liczne kasy oszczędności, zachęcające ludność do składania pieniędzy. Równolegle inne placówki zachęcają do gry na loterii; w Niemczech jest kilka loterii: pruska, saska, śląska itd.

Na południowy wschód od Drezna, po obu brzegach Łaby (Elby) rozpościera się tzw. Szwajcaria Saska. Niewątpliwie widoki są tam ładne, pięknych zakątków w skałach nie brak, ale okolicy tej nawet porównywać nie można z którąkolwiek częścią naszych Karpat. Cała malowniczość Szwajcarii Saskiej ześrodkowuje się właściwie tylko na pięknym jarze Łaby i urwistych jej brzegach. Brak rozległych horyzontów, brak bezmiaru przestrzeni, tych najcenniejszych znamion naszych Tatr czy Czarnohory. Grupa małych skalistych wałów, kępki stromych wzgórz — oto wszystko, co widać z najwyższego punktu Szwajcarii.

Turyści znajdują tam wszelkie nowoczesne udogodnienia: doskonale udeptane ścieżki, co kilkadziesiąt kroków tablice orientacyjne, co kilkadziesiąt metrów rymowane sentencje, jak należy się zachowywać w tym terenie, co kilka kilometrów komfortową restaurację, gdzieś tam kramik z widokówkami „szwajcarskimi”, od czasu do czasu lunetę, którą po wrzuceniu 10 fenigów do automatu można nastawić na wybrany punkt okolicy. Niektóre pomosty widokowe w skałach są uprzywilejowane; wejście na nie jest płatne, kosztuje 10 fenigów; bilet wstępu uprawnia do posłuchania tam wykładu o historii tworzenia się skorupy skalnej na oglądanych terenach. Najwięk-

szą atrakcją jest chyba wodospad Amselfall, który „działa” tylko wtedy, gdy się pociągnie za sznurek po zapłaceniu 15 fenigów.

Czegoż w tej Szwajcarii nie ma? Potrzebne i niepotrzebne mostki, wygodne kamienne schodki, koło schodków żelazne poręcze, koło poręczy kamienne ławeczki, przy ławeczkach kosze na odpadki. Przy drózkach bariery, by ktoś przypadkiem nie spadł o pół metra niżej. W tych warunkach wcale bym się nie żdziwił, gdyby na szczyt Bastei wwiódł ślepy kulawego.

Komu się to wszystko podoba, niech zwiedza Saską Szwajcarię. Pionierzy cywilizowania gór, amatorzy okielzanej przyrody, jedźcie w okolice Wehlen i Rathen! Ja lepiej się czuję w niewymuskanych ręką ludzką, naszych dzikich niedostępnych Gorganach.

Dzisiejsze Niemcy charakteryzuje jeszcze jedna cecha: konsekwentna dążność do zachowania swej odrębności kulturalnej. Jak Anglicy wbrew całemu światu bojkotują metryczny układ miar, tak Niemcy bojkotują teraz alfabet łaciński, wprowadzając w życie z powrotem rodzimy gotyk. Na rozkaz Führera pisma urzędowe są drukowane frakturą; wszystkie nowe tablice na dworcach kolejowych mają litery gotyckie.

Nie jest prawdą, jakoby Niemcy byli mało grzeczni. Grzeczność ich ma swoisty charakter, jest nieco ociężała, niezgrabna, ale zawsze starają się być uprzejmi. Niezmiernie uprzejmi są Sasi, a zwłaszcza drezneńscy; ile razy zapytałem o jakąś ulicę, nie poprzestawano na samej informacji, lecz podprowadzano w kierunku celu.

Większość Niemców mówi bardzo niewyraźnie, zlewając często kilka sylab w jeden dźwięk niezrozumiały; końcówkę mnóstwa wyrazów Niemcy w ogóle nie dopowiadają. Kto może wiedzieć, że w ustach Sasa dźwięk „cwo” oznacza cyfrę: zwei? Obcokrajowiec nieosłuchany z miejscową wymową nieraz musi prosić rozmówcę o powtórzenie słów wypowiedzianych; dla obu stron nie jest to przyjemne.

Niemcy są krajem bardzo zelektryfikowanym. Gdy się jedzie koleją lub podróżuje autem, spotyka się raz po raz przewody wysokiego napięcia, zwisające między strzelistymi słupami i biegnące w różnych kierunkach terenu. W Niemczech jest obecnie w użyciu 400 tysięcy kuchenek elektrycznych; w jednym tylko roku 1935 załączono do sieci 150 tysięcy kuchenek. Tak imponujący postęp w elektryfikowaniu gospodarstw domowych spowodowała niewątpliwie cena prądu: jedna kilowatogodzina dla potrzeb kuchennych kosztuje 10 fenigów w dzień i tylko 5 fenigów w nocy. Zarejestrowanych radioodbiorników Niemcy mają obecnie ponad 7 i pół milionów.

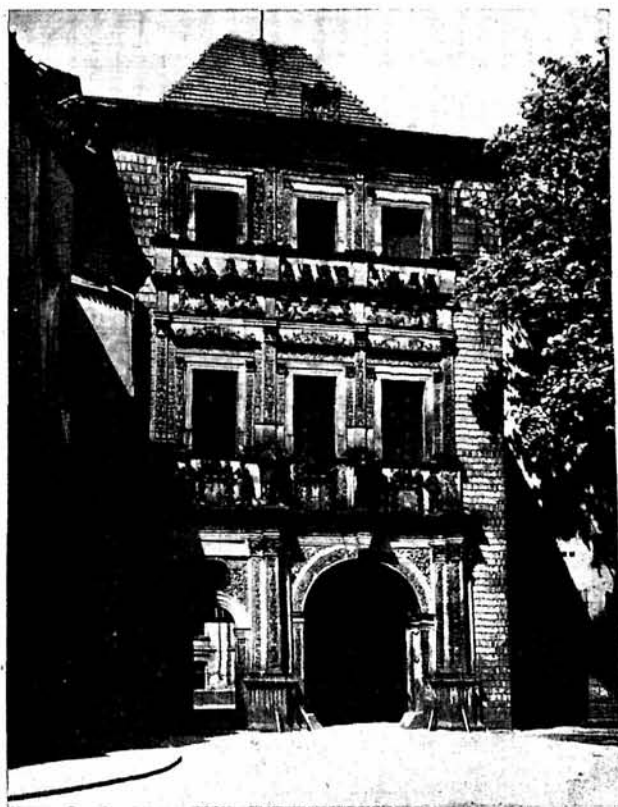
W żadnym mieście w Niemczech nie znalazłem ulicy, która by miała charakter „deptaka”, jak np. ulica Akademicka we Lwowie lub aleje Ujazdowskie w Warszawie. Miejsca spacerowe Niemcy mają w ogrodach, których w każdym mieście jest pod dostatkiem. Obserwowałem ruch uliczny w zwiedzanych miastach; najruchliwszy jest Berlin (niektóre dzielnice) oraz miasto Chemnitz w Saksonii. Na podstawie wielu spostrzeżeń doszedłem do wniosku, że średnie tempo ruchu w miastach

niemieckich jest znacznie większe od średniego nasilenia ruchu w miastach polskich. Przy takich obserwacjach od razu rzuca się w oczy bardzo ważna cecha: mała ilość dzieci w Niemczech. Pod względem naturalnego przyrostu ludności Niemcy są mocno zdystansowane przez Polskę.

Jeszcze jeden punkt do charakterystyki Niemiec: ogromny rozwój ogródków działkowych. W każdym mieście na krańcach widziałem ogródki działkowe rozpostarte na rozległych terenach podmiejskich; na działkach stoją małe budki, przeważnie drewniane.

Podczas podróży obserwowałem również rozwój ruchu budowlanego. Na kresach miast i miasteczek w Niemczech widać sporo nowych domów; są to najczęściej niewielkie stylowe domki o charakterze willowym. Każdy domek otoczony jest ogródkiem. W niektórych miejscowościach widziałem całe kolonie takich nowych domków. Oczywiście i wielkie budowle w Berlinie i w innych miastach znaleźć nietrudno w potężnych nowych blokach; cecha znamienne, że te wielkie zespoły składają się w Niemczech zwykle z elementów brzydkich, niezgrabnych, ponurych. Nie mogę jednak twierdzić, by ruch budowlany był w Niemczech większy niż w Polsce; ale sąd powyższy opieram tylko na swoich osobistych wrażeniach, jako turysty.

Gdy patrzę na dobrobyt Niemiec, mimo woli nasuwa mi się pytanie, dlaczego przeciętny Niemiec wiezie życie zamożne, korzysta z dobrodziejstw mnóstwa nowoczesnych urządzeń cywilizacyjnych, obfituje w tanie i dobre wyroby



Zamek Piastów w Brzegu (Śląsk Opolski).

przemysłu, opływa w dostatki, nie widzi koło siebie nędzy i żebractwa, przebywa w atmosferze jakiejś innej, umilającej życie i sprzyjającej tworzeniu wyższych wartości duchowych. Dlaczego Polak bytuje na niższej stopie życiowej? Położenie geograficzne kraju podobne, klimat ten sam, bogactwa naturalne mniej więcej jednakowe, — lecz życie płynie inaczej.

Niewola z górą stuletnia oczywiście zatrzymała rozwój naszego postępu na drodze cywilizacji, ale to nie jedyna przyczyna; inne kraje niewoli nie przeżywały, lecz także są cofnięte w postępie. Uważne obserwacje zgodnie każdemu wskażą jedno jedyne źródło, z którego Niemcy czerpią potęgę swego dobrobytu; źródłem tym jest — praca. Systematyczna wytrwała praca pokoleń obdarzyła Niemcy zamożnością i uczyniła je tym, czym są teraz. Odnoszę wrażenie, że my osiągniemy poziom dzisiejszych Niemiec nie prędzej, jak za lat kilkadziesiąt, a le obawiam się, że nigdy się z nimi nie zrównamy, ponieważ szybko idą naprzód. Obym się mylił!

Ostatnie miasto, które zwiedzam w Niemczech, to Wrocław. Wielkie miasto śląskie z 600 tysiącami mieszkańców. Tuż przy dworcu widzę

nad sklepem szyld z nazwiskiem: Szczupak; wyobrażam sobie mękę Niemca przy wymawianiu tego wyrazu. Dalej widzę znów polskie nazwiska: Czernik, Sedlatzek, Bielschowsky, Makowsky (pisownię oryginalną wszędzie tu zachowuję).

Jeszcze przed wojną, w roku 1914 na przedmieściach tego dawnego grodu piastowego mieszkali zwartą ławą Ślązacy mówiący po polsku. Udają się na kresy miasta, by z rdzenną ludnością tej ziemi pogwarzyć trochę w mowie ojczystej, poznać obecne warunki ich życia, nastroje i poglądy.

Bolesny zawód. Dziś tam nigdzie, bo obu stronach Odry, już nikt po polsku nie mówi i nie rozumie. W ostatnich kilkunastu latach, zwłaszcza po plebiscycie górnośląskim, germanizacja Wrocławia uczyniła ogromne postępy. Autochtonów tam już nie ma. Dzisiejszy Wrocław — to cmentarzysko polskości; zostały jedynie nagrobki: polskie nazwiska wielu mieszkańców.

Prastare polskie serce grodu Piastów po szesnastowiekowej agonii ostatecznie kołatać przestało.

Stanisław Micewicz

Zdjęcia do powyższego artykułu zaczerpnięto z wydawnictwa „Landesverkehrsverband Schlesien“.

## K R O N I K A T E C H N I C Z N A

### Plan czteroletni a wybrzeże

W listopadowym numerze „Wiadomości portu Gdyńskiego“ ukazał się ciekawy referat, zawierający opis i krótkie uzasadnienie, zamierzonych czteroletnim planem, budowlanych inwestycji morskich.

Obejmować one będą przede wszystkim port gdyński, w którym koszt projektowanych robót wyniesie około 31 milionów zł, oraz w mniejszej mierze wybrzeże, na które przewiduje się tylko 4,7 milionów zł.

Z poważniejszych robót budowlanych, które będą wykonywane w porcie gdyńskim referent wymienia:

1. ukończenie falochronu wschodniego (zewnątrznego) i połączenie tym samym basenów Południowego i Prezydenta z awanportem;

2. pogłębienie nabrzeża węglowego i części angielskiego z 9 do 10 m;

3. przedłużenie moła pasażerskiego;

4. budowę kanału przemysłowego, (którego zadaniem będzie skoncentrowanie przemysłu przetwórczego surowców krajowych dla celów eksportu i surowców zagranicznych na potrzeby wewnętrzne lub dla reeksportu).

Na dalszym planie postawiono:

5. budowę trzeciego basenu wewnętrznego, któryby wchodził w skład strefy wolnocłowej a dla którego roboty czerpalne są już wykonane;

6. budowę specjalnego nabrzeża dla rudy;

7. budowę małego basenu gospodarczego w obrębie bas. węglowego.

Obok tych inwestycji podstawowych program przewiduje powiększenie ilości dróg, wiaduktów, torów kolejowych, magazynów i innych budynków, dźwigów, znaków żeglownych itp. niezbędnych urządzeń.

Budowlane inwestycje morskie wybrzeża obejmą według programu następujące roboty:

1. rozbudowę portu w Wielkiej Wsi, który wyposażony się w stocznia dla kutrów rybackich, budynek stacji ratunkowej, magazyn, ulice itp. urządzenia;

2. budowę kanału łączącego Bałtyk z Zatoką Pucką, którego ujście znajdowałoby się w obrębie nowego portu rybackiego;

3. rozbudowę nadbrzeży oraz dróg kołowych i żelaznych w portach w Jastarni, Helu i Pucku;

4. budowę szeregu umocnień brzegów wzdłuż całego wybrzeża;

5. budowę małych przystani dla kutrów w Kuźnicy i Mechlinkach nad Zat. Pucką.

sh.

### Wyposażenie elektryczne „Normandie“

„Normandie“ ten największy i najciekawszy luksusowy parowiec świata małą się cieszy u nas — w przeciwieństwie do Zachodniej Europy — popularnością prasy technicznej. A jednak ten statek — miasto pod każdym względem doskonale wyposażony technicznie mógłby dostarczyć tematu do całych tomów.

Korzystając z tego, że miałem okazję zwiedzić „Normandie“, chciałbym podać kilka ogólnych uwag na temat jego elektryfikacji.

Wielkość „Normandie“ jest na ogół znana. 79 000 ton wyporności i 314 m długości.

Maszyny pędne mają moc 160 000 KM. Ze względu na ciekawość, po raz pierwszy na parowcu zastosowany system przekładni elektrycznej, warto się na nich trochę zatrzymać.

Ze względu na wielką moc maszyn i oszczędności miejsca zdecydowano się zastosować turbiny parowe. Wynikła stąd trudność redukcji obrotów. Przekładnie mechaniczne zębate, mimo wielkiego ich udoskonalenia, przy tak wielkich mocach są hałaśliwe, to zdecydowało o zastosowaniu przekładni elektrycznej. Moc rozdzielono na 4 turbospoły po 35 000 kW, napięcie 5500—6000 V, 2360 obrotów, 4 biegunów, od siebie zupełnie niezależne. Każdy zespół zasila silnik synchroniczny 40 biegun., a więc o obrotach 10-krotnie niższych. Frekwencja zależnie od szybkości waha się od 58—81 okr./sek. Regulacja szybkości śrub okrętowych odbywa się przez zmianę obrotów