

# Na niemieckich drogach

## wre ruch i praca (Od własnego korespondenta)

Norymberga, w październiku. Najwygodniejszym i bodaj czy nie najtańszym dziś środkiem komunikacji w Niemczech jest samochód. Doskonale rozbudowana sieć dróg łączących wszystkie miejscowości, równych jak stół i pozbawionych zupełnie kurzu, stosunkowo tania benzyna i liczne udogodnienia dla automobilistów, pozwalają na wygodne i szybkie, oraz o wiele przyjemniejsze niż koleją przebywanie największych nawet odległości.

### Autosirady „na wyrast”

Poza normalną siecią dróg i szos pierwszoklasowej, szerokich i doskonale utrzymanych, zapoczątkowana została przez reżim narodowo - socjalistyczny budowa „Reichsautobahnów”, mających w przyszłości łączyć wszystkie najważniejsze centra życia niemieckiego prostymi szlakami wzdłuż i wszerz Niemiec. Budowa tych bardzo „na wyrast” i przedewszystkiem dla celów wojskowych tworzonych autostrad, znajduje się jednak dziś jeszcze niemal w początkowym stadium, ukończonych jest dopiero kilka odcinków na najważniejszych kierunkach. Autostrada taka, to szeroka, betonowa ulica, prowadząca prosto ponad dolinami rzek i pod wzniesieniami w głębokich wykopach, czy śmiałych wiaduktach. Składają się na nią dwa szerokie jednokierunko-

gina się i kręci coraz bardziej. A im bliżej Bawarii, tym wzniesienia stają się większe, zakręty nabierają ostrości, mnożą się mosty, nasypy i wiadukty. A że równocześnie szeroka szosa zwręca się nieznacznie, jazda staje się trudna i trochę niebezpieczna.

### Brunatne mundury

Pierwsze miasto bawarskie, to 45-tysięczny Hoff nad Saalą, przemysłowy ośrodek z kopalniami marmuru. Tuż za miastem przejeżdżamy obok budowanej z kierunkiem na Norymbergę autostrady. Wyrównywany jest pod nią sutymi wykopami pofalowany teren, przez który prowadzić będzie prosta, szeroka ulica, której kontury zaczynają dopiero po przez roboty ziemne przebiegać. Roboty ziemne przy budowie autostrady wykonują oddziały „Arbeitsdienst”, kwatrowane wzdłuż trasy w przenośnych barakach i namiotach. Rozpoznaje je można po brunatnych mundurach robotników i po wartowniach, stojących przed koszarami czy barakami z błyszczącą łopatą na płecach.

Oddziały te Armii Pracy spotykamy ciągle po drodze. I patrząc na te symboliczne łopaty oraz na olbrzymie prace od lat kilku przez nich w Niemczech dokonywane, — przypominamy sobie żałośnie stosunki polskie, a w szczególności całkowity brak

się już ku końcowi. A mimo to i teraz niewielkie miasteczko tonie całe w czerwieni hitlerowskich flag, zwisających z każdego do słownie okna i poustawianych rzędami na ulicach i placach. Dzień jest pogodny, na ulicach więc ruch duży, liczne auta z rozmaitymi oznaczeniami wskazują, że i późną jesienią jeżdżą się goście ze wszystkich stron Niemiec. Wszyscy niemal mężczyźni ubrani są tutaj w bawarskie stroje ludowe, krótkie spodenki i zielone kapelusiki, nierzadkie są i kobiety w białych stanikach. Ta jednolitość strojów ludowych spotykana w całej Bawarii na każdym kroku robi duże wrażenie i jakby upiększa kraj i ludzi.

### Inny kraj i inni ludzie

Zmiana, która ma miejsce po wjechaniu do Bawarii, nie ogranicza się jednak jedynie do charakterystycznych strojów bawarskich. Nie ogranicza się też do południowo - niemieckiego akcentu, czyniącego język tutejszy tak odmienny od używanego np. w Berlinie, że trudno jest z początku zrozumieć poszczególne nawet słowa. Zupełnie inni są także tutaj i ludzie, zmienili się oni tak samo, jak poprzednio — jeszcze przed granicą Bawarii zmienili się całkowicie krajobraz. Równina Brandenburgii i północnej Saksonii, z prostymi liniami dróg i rzek nawet zmieniła się na połać wzgórz i dolin, urozmaicone zakręty i garby dróg, na serpentyny rzek. A razem z tą zmianą krajobrazu zmienił się także i człowiek. Bezbarwny i sztywny doskonale wyształcony Prusak ustąpił miejsca nie-

równemu Bawarczykowi, fantazyjny i bogaty w najrozmaitsze odcienie. Rzuca się to w oczy natychmiast, szczególnie, gdy się jedzie samochodem. Brak jest bowiem na drodze całkowitej dyscypliny, którą przed chwilą podziwialiśmy jeszcze za Dreznem: gromady ludzi spacerujące śródkiem szosy, kilku rowerzystów, jadących beztrosko gromadą całą obok siebie, automobilista, który przystanął nieprawdopodobnie po lewej stronie..., drobne te a liczne szczegóły świadczą dobitnie o tym, że wjechaliśmy wśród ludzi o innej umysłowości i psychice, odmiennej zupełnie od pruskiej, a znacznie bliższej naszej. Więc chociaż trzeba teraz więcej uważać na drogę i jechać wolniej, czujemy się jednak jakoś lepiej w Bawarii, tak, jakby bardziej u siebie.

### „Gospoda pod czerwonym bykiem”

Większa fantazyjność bawarska ujawnia się także w dziwacznych nazwach zajazdów przydrożnych, w rodzaju „Gospoda pod czerwonym bykiem”, lub „Pod białą owcą”. Zupełnie niecodzienny i trochę zbyt niemiecki napis „Gasthaus zum Dufter” spotykamy pod samą Norymbergą. Zbliżanie się tego miasta, będącego podobnie jak i Monachium stolicą browarnictwa niemieckiego, zwiastują całe lasy chmielu, porożnianego na wysokościach wzdłuż dróg. Zwiększa się też ruch samochodów, po czym ukazują się wreszcie przed nami Norymberga ze swymi wspaniałymi wieżami gotyckich kościołów. (War.)



Norymberga. Widok jednej z ulic

## Nie dobrać być sławną 13.500 f. szt. musi zapłacić Greta Garbo aby uchronić się od natrętów

Niedawno brat Greta Garbo, Sven Gustawsohn, zakupił na imię siostry przeszły majątek z częścią jeziora w odległości 60 km. od Sztokholmu. Stary pałac ze stylowymi meblami, piękny park i cudowne okolice składały się na całość wymarzoną od dawna przez artystkę. Zaledwie jednak wprowadziła się do pałacu, gdy natychmiast sąsiad-possiadacz majątku po drugiej stronie jeziora zażądał od niej odstąpienia za... spokój, grożąc, że w przeciwnym razie będzie odnajmował swój dom turystom, by mogli ją oglądać przez lornetkę. Zresztą, gość jest żrący i odstępny, jeżeli artystka nabędzie od niego majątek za 13.500 f. szt. W tym wypadku tylko „piękna Greta” będzie mogła kąpać się w jeziorze, nie ryzykując spotkania tam ca-

łej flotyli łodzi z turystami z odległego o godzinę drogi Sztokholmu.

### Nieudana wyprawa w beczce przez Atlantyk

Wobec nieudanej próby Polaka z Buffalo Biegańskiego, który zamierzał przepłynąć przez Atlantyk w beczce, znalazł się on wobec braku własnych funduszy na łascie swego impresaria. Bezcza, jak wiadomo, okazała się za lekka oraz nie dość szczelna. Obecnie podobno Biegański znalazł nowego impresaria w osobie jednego z milionerów amerykańskich, który zdecydował się pokryć koszt wyprawy, pod warunkiem jednak, że beczka zostanie nazwana imieniem jego córki.



Norymberga. Katedra

we tory, zbudowane z potężnych płyt betonowych, przedzielone kilkometrowym pasem trawnika. Dla zapewnienia maksimum bezpieczeństwa jazdy wszystkie boczne szosy lub przejazdy kolejowe przeprowadzone są mostami, czy tunelami nad i pod autostradą, tak, że można jechać dziesiątki kilometrów prostą ulicą bez jakichkolwiek przeszkód.

### Dyscyplina drogowa

Weczesnym pogodnym rankiem wyruszamy z Drezną w kierunku na Norymbergę, starając się uciec przed deszczem, zalewającym od dwu dni położoną w ogromnej dolinie stolicę Saksonii. Udać się nam to, gdyż już po kilkunastu kilometrach zachmurzone niebo przeciera się, ukazując błyskawice nieśmiały promieniami słońca. Droga prowadzi początkowo prosto wśród jednostajnych pól i lasów. Ruch samochodowy na niej ogromny, liczne autobusy, auta i motocykle kręcą się z dużą szybkością w obie strony. Podziwiać trzeba tutaj, nietylko ogromną zęczość kierownic i oporną przez nich maszyn, ale przede wszystkim ściśle trzymanie się po prawej stronie, bez czego nie mogłyby te liczne wozy pomieścić się przy dużej szybkości na szosie. Nietylko zresztą posłuszni są przepisom drogowym automobilisci i rowerzyści, dyscyplinę drogową zachowują tak samo piesi i mieszkańcy przejeżdżających wsi i miasteczek. Niespotkać tutaj w Saksonii, a tym bardziej w Prusach przystawiana pieszych na środku drogi, czy przechodzenia przez nią wolnym krokiem, — tak częstego niestety utrapienia automobilisty w Polsce. Możemy więc jechać mimo ożywionego ruchu z dużą szybkością.

Ze zbliżaniem się jednak do granicy Bawarii zaczyna się stopniowo zmieniać i krajobraz: zamiast dotychczasowej jednostajnej równiny pojawiają się coraz wyraźniej wzniesienia, a droga prowadząca dotychczas prosto wy-

organizowania zbiorowego wysiłku, mimo patetycznych zapowiedzi z przed lat o „wysięgu pracy”, w którym tak bardzo nie miał przez wszystkie narody zostaliśmy wypędzeni.

### Artystyczny mistycyzm

Po dalszych kilkudziesięciu kilometrach jazdy dojeżdżamy do Bayreuth'u, znanego szeroko z wspaniałych widowisk operowych wystawianych w teatrze im. Ryszarda Wagnera. Typowo bawarskie to miasteczko związane jest ściśle z osobą wielkiego kompozytora, który w nim spędził swe najbardziej twórcze ostatnie lata, i po którego śmierci oprócz wspaniałego grobowca wystawiony został w Bayreuth teatr, przeznaczony wyłącznie do wystawiania wagnerowskich oper. Stojące na wysokim poziomie bayreutskie Festspiele są szczególnie w Niemczech hitlerowskich odcane pieczęcią opieką państwa, a inaugurujące je corocznie galowe przedstawienie nabrało charakteru niemal święta narodowego.

Ruch bowiem narodowo - socjalistyczny, począty przed kilkunastu laty w Bawarii, był u swych podstaw i jest w dużej mierze i dzisiaj jeszcze pełen artystycznego mistycyzmu i kultu zamierzającej germańskiej przeszłości. Nie więc dziwnego, że twórczość Ryszarda Wagnera, na którą składa się cały cykl legend starogermańskich, jest dla dzisiejszych Niemiec szczególnie drogi i cenny. O tym jak wielkie znaczenie przypisuje się widowiskom bayreutskim najlepiej świadczyć może to, że w tegorocznym lipcowym przedstawieniu „Walkirii”, inaugurującym wystawienie cyklu wagnerowskiego Nibelungów, wziął udział osobisty nietylko Adolf Hitler, ale i cały najbliższy jego sztab z Goeringiem, Goebelsem i Hessem na czele.

### W czerwieni flag

Obecnie sezon teatralny ma

# Wstrzymać rozwój miast! Niepomierne rozrost Warszawy unieszczęśliwia jej mieszkańców

Byłoby to przejawem bardzo pożądanym i w następstwa niewątpliwie płodnym, gdybyśmy częściej poddawali rewizji — nadużywane dziś tak bardzo — kryterium nowoczesności. Nie jest to oczywiście rzeczą łatwą, bo nie jest łatwo określić w jakich przejawach naszej współczesności tkwi schyłkowość poprzedniego okresu kultury naszej, któremu na imię w. XIX, w jakich zaś — naprawdę płodne ideały postępu, które decydować będą dla badaczy przyszłości o duchowej jedności naszego stulecia. Tymbardziej jednak dążyć do tego musimy, abyśmy nie dali się unieść ludzcyemu często pozorom i nie tracili sił i energii na tworzenie tego, co nigdy naszą duchową własnością nie będzie.

Nie zamierzam męczyć czytelnika rozważaniami oderwanymi od konkretnych zjawisk. Chciałbym jedynie uprzedzić, z jakiego punktu widzenia pragnę rozpatrywać tu zagadnienie wielkiego miasta i uzasadnić, dlaczego mam ku temu prawo, aczkolwiek nie jestem, tak zw., urbanistą, ani architektem, ani technikiem, ani strategiem, czy socjologiem, lecz jedynie — krytykiem.

### Groźne zjawisko

Mieszkańcy Warszawy, dla których przede wszystkim artykuł ten jest przeznaczony, znają dobrze ciekawe i nieomal groźne zjawisko rozrastania się wielkiego miasta. Coraz dalej sięga sieć uliczna zarzuca na orne niegdys pola, ogrody i lasy; nieustannie wzrastające masy murów budowlanych zamykają w jego obrębie wciąż nowe tłumy mieszkańców. Wielu się wydaje, iż fatalistycznie jakaś siła podsyca jego pęd zaboreczy. Innym, iż są to rezultaty nieustannego ruchu naprzód,

niedającego się zatrzymać i zmniejszyć bez szkody dla miasta, kraju całego, dla kultury i mocarstwowych ambicji państwa.

### Masto - potwór

Rezygnacja z jednej strony i, ponad wszelki zmysł krytyczny wybijające ambicje z drugiej — doprowadziły do tego, że miastokolos zagarnia dla siebie jedynie wysiłki tych wszystkich jednostek, których suma wiedzy składa się na wiedzę o mieście określaną mianem urbanistyki. Naprawdę jednak ludzie ci starają się zaspokoić żądania kolosa, uformować go stosownie do wymagań życia. Wszelkie najsmielsze i najkosztowniejsze pomysły, nim zostaną zrealizowane, są już przestarzałe; wszelkie olbrzymie wysiłki i wynalazki techniczne — z chwilą wprowadzenia ich w życie — zawodzą pokładane w nich nadzieje ulżenia doli mieszkańców. Wielkie miasto wyczerpuje pod względem materialnym i kulturalnym organizm całego kraju, nie dając ani jemu, ani swym mieszkańcom nic, co by usprawiedliwiało jego prawo do bytu. W zagadnieniu tym tkwi coś, czegośmy nie przemyśleli, czegośmy nie zauważyli zapatrzeni w fizyczną potęgę techniki współczesnej, której akrobaticzne — bardzo często niecelowe — wysiłki stanowią dla nas podstawę kryterium nowoczesności.

### Wstrzymać szkodliwy rozrost!

Otóż — owym „czemś” jest prosto fakt, nie ulegający wątpliwości, iż dziś istniejące wielkie miasto — jako twór wieku XIX — nie odpowiada naszym potrzebom i możliwościom kulturalnym i cywilizacyjnym. Stulecie nasze,

jeśli ma być nie tylko okresem kalendarzowym, ale „stanowić obliczu historii jedność duchową, musi dążyć do tego, aby wstrzymać rozwój i zredukować rolę i znaczenie miast - kolosów. Wiek XIX, którego konanie przedłuża się po nad miarę, wywołując krwawe fermenty dni naszych, był w istocie swej okrośm przezwagi kultury kosmopolitycznej, zogniskowanej w wielkich miastach, żyjących pasożytniczo na organizmach poszczególnych narodów i krajów. Przeprowadzanie społeczne tego okresu, które wpłynęły na zgrzeszenie ludności miast, sprzyjały rozwojowi kultury powszechnej kosztem kultur narodowych. Zdeklasowana, w pewnym sensie, ludność wielkiego miasta, podzielona na niezliczoną ilość grup, nieczym — lub bardzo luźno — ze sobą powiązana, mogła łatwo stać się czynnikiem osłabiającym tężno wewnętrzne życia narodu.

### Utracana rola

Dziś, wobec coraz ciśniejszego zamykania się narodów we własnym wnętrzu i rezygnacji z idei kosmopolitycznych wielkie miasto traci swą dziejową rolę kulturalną, uprawniającą je, bądź co bądź do zajmowania uprzywilejowanego stanowiska ze szkodą dla reszty kraju.

W wieku XIX, pragnąc zbliżyć do siebie masy ludzi związanych wspólnymi interesami, musiano tworzyć gęste ich skupienia na możliwie małej przestrzeni. W miarę jednak wzrastania ludności takiego skupienia musiała rosnąć zajmowana przezeń powierzchnia, zamykająca w sobie wciąż większe odległości. Jedynym ratunkiem było maksymalne wyzyskanie tej powierzchni przez budowę wielopiętrowych gmachów „drapaczy”, oraz ulepszenie komunikacji wewnętrznej przy pomocy kosztownych urządzeń podziemnych.

### Wątpliwy „szczyt doskonałości”

Powstaje teraz pytanie czy nasze stulecie nie może być trudności rozwiązać nieco inaczej? Czy wielkie miasto, wraz ze swe-

mi „drapaczami”, kolejkami podziemnymi i podobnymi dziwogami techniki, jest szczytem rozwoju i doskonałości, ku któremu musimy dziś dążyć, aby stworzyć miasto nowoczesne? Niewątpliwie tak nie jest. O ile bowiem wiek XIX mierzył odległość miarą długości, my mierzymy ją czasem. Biorąc to za podstawę, możemy uniknąć powiększania bez miary obszaru i ludności jednego miasta - kolosa, tworząc systemy miast mniejszych otoczonych własnym systemem gospodarstw rolnych, miast o określonej funkcji kulturalnej, politycznej i gospodarczej, połączonych ze sobą tą niezwykle szybką i różnorodną komunikacją, którą rozporządza wiek XX.

### Nowe widoki i korzyści

Przestrzeń otwarta pozwoliłaby technice komunikacyjnej rozwinąć w pełni swe możliwości, zbliżyć w czasie krańce państwa lepiej, niż w obrębie miasta - kolosa będzie mogła zbliżyć jego peryferie.

Jeśli Polse system taki mógłby doprowadzić do wyrównania poziomu kulturalnego, wzmocnienia tężnia życia narodowego, do stworzenia potęgi, która odsunęła daleko historyczne zmyły zniszczenia i klęsk.

Ile zaś kosztował i kosztować może całą Polskę ten niepomierne rozrost Warszawy, to usilnie „doganianie” wieku XIX jedynie pociąga, by stworzyć miejsce tortur dla nieszczęśliwych jej mieszkańców, aby w XX wieku przebywać w przestrzeni 5 kilometrów w czasie potrzebnym do przebycia 200-tu

### Niepotrzebne szumne hasła

Nie nie pomogą najszumniejsze hasła propagandy stolicy, odwołanie się do ambicji narodowej, aby uzasadnić jej kolosalny i niepotrzebny rozrost. Dziś możemy żyć życiem całego obszaru państwa, oddychać całą dostępną nam przestrzenią, nie dusić się w olbrzymim mrowisku miasta-kolosa.

(Tytuły i podtytuły pochodzą od redakcji).  
Dr. Kazimierz Molendziński

# Największe szczęście człowieka

Jedno z popularnych pism angielskich ogłosiło oryginalny konkurs pod hasłem „Co daje największe szczęście człowiekowi?”. Większość czytelników pisma orzekła, iż największym szczę-

ściem człowieka jest posiadanie czystego sumienia i spokoju wewnętrznego, stawiając na drugim miejscu szczęście w małżeństwie, a na dalszych stopniach, bogactwo i t. p.