

MAGISTRALA GÓRNY ŚLĄSK — GDYNIA URUCHOMIONA

OD SPECJALNEGO WYSLANNIKA „CODZ. GAZETY HANDLOWEJ”

Dzień 1 marca to niezatarta data w dziejach naszego kolejnictwa. W dniu tym bowiem nastąpiło uroczyste otwarcie nowej wielkiej magistrali łączącej polskie Zagłębie Śląskie z Bałtykiem i stanowiącej jedną z najważniejszych linii w naszej sieci komunikacyjnej. Ale dzień ten stał się tembardziej niezmiernym, gdyż zamienił się w piękną manifestację szczerzej przyjaźni i współpracy polsko - francuskiej, ucieleśnionej w skutecznej pomocy w dokończeniu budowy linii Śląsk — Gdynia.

Na uroczystość otwarcia nowej kolei wyruszyli rano dnia 1 marca specjalnym pociągami, składającym się z 12 doskonałych wozów pulmanowskich polskiej konstrukcji, liczni przedstawiciele władz państwowych, z p. min. **Butkiewiczem** na czele. Między innymi obecni byli pp. wiceministrowie: **Nakoniecznikoff** - **Klukowski**, **Doleżał**, **Gallot**, **Koc**, dyrektorzy departamentów Min. Komunikacji: **Andrzejewski**, **Gronowski**, **Kominkowski**, **Borzęcki**, **Świeściakowski**, **Zajas**, **Taszyc**, **Uhniat**, dyrektor biura prezydjalnego **Różałowski**, przedstawiciele władz wojskowych: inspektor armii gen. **Osiński**, gen. **Kwaśniewski**, płk. **Ulrych**, płk. **Zborzil**, płk. **Szychowski**, dyrektorzy okręgowych dyrekcji kolejowych: warszawskiej — **Zienkiewicz**, katowickiej — **Łąguna**, gdańskiej — **Dobrzycki**, radomskiej — **Rogiński** i stanisławowskiej — **Wolkowski**, dyr. inż. **J. Nowkuński**, inspektor inż. **Wisznicki**, dyrektor departamentu Min. Skarbu **Baczyński** i naczelnik dr. **J. Nowak**, dyrektor departamentu Min. Przemysłu i Handlu **Hilchen**, na czele Min. Spraw Zagranicznych **Lipski**, b. min. **Matuszewski** i t. d. Również były reprezentowane polskie sfery przemysłowe, szczególnie z G. Śląska, skąd m. in. przybyli pp.: prezes **Falter** i prez. **Ciszewski**. Licznie była reprezentowana grupa przemysłowców i finansistów francuskich, wśród których zauważyliśmy pp.: hr. **Cosse-Brissac**, wiceprezesa koncernu **Schneider et Compagnie**, dyrektora nac. **Banque des Pays du Nord** w Paryżu **Koehl**, dyr. Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego inż. **Peychez**, przedstawiciela Banku **Crédit Lyonnais** **Maxime de Margate**, oraz dyrektorów: **Benesit**, **Lepercq**, **Leroy**, **D'Omellas**, **Kaepffel**, **Michel**, **Toutté**, **Vernay** i inż. **Papi**. Jako gospodarz uroczystości występował mąż zaufania grupy **Schneider et Compagnie** prez. **Brontslaw Barylski**, który w r. 1930 łącznie ze ś. p. **Leonem Reynelem** zainicjował pozyskanie kapitałów francuskich do dalszej budowy nowej magistrali i który na wiosnę 1931 r. czynnie współpracował z polskimi czynnikami rządowymi w momencie ustalania koncesji i organizowania Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego.

Uroczystość poświęcenia i otwarcia nowej linii odbyła się w **Karsznicach** pod **Zduńska Wola**, które stanowią początek środkowego odcinka magistrali, t. j. kolei **Zduńska Wola — Inowrocław**. W **Karsznicach**, które jeszcze przed dwoma laty przedstawiały nieznaną pustkowię dziś znajduje się szereg wzorowych domów mieszkalnych dla pracowników kolejowych oraz duma **Karsznic** —

olbrzymia, nowoczesnie urządzona parowozownia. Stacja w **Karsznicach** była przybrana zielenią i emblematami polskimi i francuskimi. W **Zduńskiej Woli** i okolic przybyły na uroczystość otwarcia takie tłumy ludności, że obszerna hala parowozowni mogła tylko pomieścić część przybyłych osób. Po mszy św. odprawionej przez miejscowego proboszcza ks. **Dąbrowskiego**, aktu poświęcenia dokonał ks. biskup **Tymieniecki**, który też wygłosił przemówienie o znaczeniu kolei dla państwa i społeczeństwa; ks. **Zdzarski** zaś przemówił po francusku, podnosząc skuteczną współpracę Francji w dziedzinie kolejnictwa polskiego. Następnie zabrał głos dyrektor Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego inż. **Peychez**, witając przybyłych gości i przedstawiając po krótko historię budowy magistrali, poczem p. min. **Butkiewicz** dokonał aktu przecięcia symbolicznej wstęgi. W ten sposób kolej **Karsznice — Inowrocław** została uruchomiona. Tem samym oddano do użytku całą magistralę od **Herbów Nowych do Gdyni**. Po krótkiej defiladzie oddziału kolejowego przysposobienia wojskowego, pociąg specjalny wyruszył nowym torem w kierunku **Inowrocławia**, **Kapuścisk** i **Bydgoszczy**. Na wszystkich stacjach, przez które przejeżdżał pociąg rządowy, licznie zgromadzona ludność owacyjnie witała przedstawicieli władz państwowych. Na stacjach w **Podębicach**, **Zaryniu** i **Piotrkowie Kujawskim**, przedstawiciele władz lokalnych i ludności wręczyli p. min. **Butkiewiczowi** chleb i sól oraz wiązanki kwiatów.

Po parogodzinny postój w **Bydgoszczy**, gdzie goście byli podejmowani obiadem w bufecie kolejowym, pociąg specjalny przybył nazajutrz rano dn. 2 b. m. nową trasą przez **Lipową — Olpuch — Kościerzynę do Gdyni**. Stacja **Gdyni** była udekorowana zielenią i flagami o barwach narodowych Polski i Francji. Przybywających przedstawicieli władz państwowych witali na peronie komisarz rządu m. **Gdyni Sokół**, wraz ze swym zastępcą inż. **Szanławskim**, admirał **Unrug**, i inni. Po odegraniu przez orkiestrę kolejową hymnów narodowych Polski i Francji p. min. **Butkiewicz** dokonał przeglądu honorowego batalionu kolejowego przysposobienia wojskowego, poczem goście udali się na **Kamienną Górę** na miejsce, gdzie tymczasowo postawiony jest krzyż, a gdzie w przyszłości ma być wybudowana **Bazylika Morska**. Tu inż. arch. **Müller**, b. kierownik budowlany **Powszechniej Wystawy Krajowej w Poznaniu**, wygłosił referat o planie dalszej roz budowy **Gdyni**. Stamtąd udano się na zwiedzenie portu. Ogólny podziw wywołały najnowsze urządzenia przeladunkowe dla węgla „**Skarbofermu**”, polegające na wyładowywaniu całych wagonów i na przeladowywaniu węgla przy pomocy wielkiej ruchomej taśmy bezpośrednio na okręt. Duże też zainteresowanie wzbudziła **wzorowa chłodnia Gdyńska** oraz **wielka olejarnia**, zaopatrzona w najnowsze maszyny i aparaty do masowego prze robu różnych nasion na tłuszcze i oleje jadalne i przemysłowe. Następnie specjalny holownik obwioził gości po base-

nach portowych. Kapitałści i przemysłowcy francuscy, którzy dotychczas nie mieli sposobności zwiedzenia **Gdyni** z podziwem wyrażali się o ogromie prac, dokonanych przez Polskę w **Gdyni** i o wielkich inwestycjach, przeprowadzonych za równo w samym mieście, jak i w porcie. O godz. 1-szej rozpoczął się w wielkiej sali **Domu Zdrojowego** na **Kamiennej Górze** bankiet w którym wzięło udział około 150 osób. Podczas deseru pierwszy zabrał głos w imieniu prezesa **Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego** p. **Charles Laurent** — dyr. **Koehl**, który w dłuższym przemówieniu omówił do tychczasową działalność Towarzystwa w dziedzinie finansowej i budowlanej, złożył hold polskim inżynierom i technikom, którzy budowali magistralę; podniósł wielkie zasługi położone przy budowie tej nowej kolei przez dyr. inż. **Józefa Nowkuńskiego**. Wyrażając się z pełnym optymizmem o magistrali, która niewątpliwie będzie jedną z najrentowniejszych linii kolejowych, p. dyr. **Koehl** zakończył swoje przemówienie toastem za pomyślność Polski, za odwieczną przyjaźń łączącą ją z Francją i wyraziłi najlepszymi życzeniami dla prezydenta **Mosćickiego** i marszałka **Piłsudskiego**.

Na przemówienie to odpowiedział p. min. **Butkiewicz** w sposób następujący:

„Uroczystość, którą rozpoczęliśmy wczoraj symbolicznym przecięciem wstęgi w **Karsznicach** dobiega końca. Jesteśmy w **Gdyni**, w tej **Gdyni**, która z małej wioski kaszubskiej przeistacza się gwałtownie w wielkie portowe miasto, odgrywając już dzisiaj wybitną rolę w naszym życiu gospodarczym. To, co panowie widzieliście przed chwilą w mieście i w porcie jest dziś poważnym dorobkiem na tem wybrzeżu, a kto tego wybrzeża nie widział w pierwszych latach niepodległości naszej, ten nie jest w stanie i w dostatecznym stopniu ocenić włożonego w tę pracę wysiłku. Nowa linia, łącząca Śląsk z **Gdynią** jest jednym z momentów tej pracy. O jej znaczeniu ekonomicznym dla kraju, o jej znaczeniu dla stosunków naszych z całym światem nie będę mówił. O sprawie tej dużo się już pisało i mówiło. Jest ona państwu dokładnie znana. Chcę tu jedynie podkreślić ten moment, że budowa linii **Śląsk — Bałtyk** była tym terenem, na którym mieliśmy miłą okazję zapoczątkować nową współpracę między nami a narodem francuskim. Zapoczątkowanie to wypadło wprawdzie w dobre największych wstrząsów ekonomicznych, jakie ludzkość pamięta, ale cóż widzimy. Linia otwarta narazie dla ruchu ograniczonego, spełnia już w znacznej mierze swoje zadanie i ma wszelkie widoki własnego rozwoju, oraz współdziałania w rozwoju tych dzielnic, które łączy i tych przez które przebiega. Stało się to możliwe jedynie dlatego, że wzajemnym naszym stosunkom towarzyszyła zawsze atmosfera szczerzej sympatii, wielkiej pracowitości i głębokiego zrozumienia, z jednej strony powagi zadań, z drugiej strony powagi chwili. Polscy pracownicy, jak również francuscy ich kole-dzy wykazali w tej wspólnej pracy dużo wiedzy oraz wysokie walory swego umysłu i charakteru, co niezmiernie miło mi jest podkreślić, na tem miejscu. Rozjeżdżając się krótko, nie rozstajemy się, a jedynie powracamy, każdy z nas, do naszych warsztatów pracy, aby coraz więcej doskonałości rozpoczęte przez nas dzieło, aby coraz mocniej zacieśniać więzy sympatii i przyjaźni pomiędzy Polską a Francją”.

Przemówienie swoje p. min. **Butkiewicz** zakończył toastem za pomyślność narodu francuskiego i za zdrowie **Prezydenta Rzeczypospolitej Francuskiej**. Oba przemówienia były transmitowane przez radio. Z **Gdyni** goście powrócili specjalnym pociągami do **Warszawy**. Na podkreślenie zasługuje doskonała organizacja dwudniowej uroczystości i serdeczna gościnność z jaką wszyscy jej uczestnicy byli podejmowani przez **Francusko - Polskie Towarzystwo Kolejowe**.