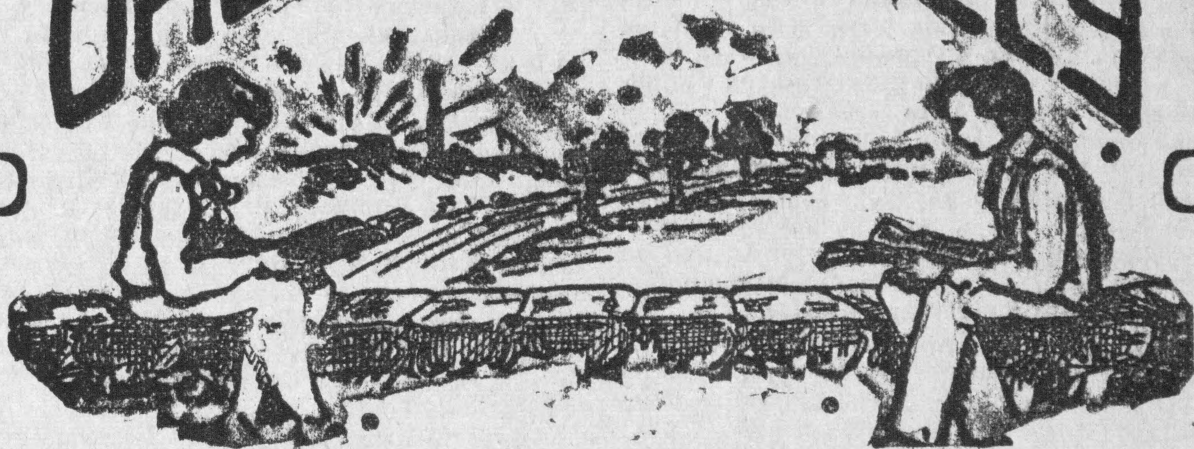


OPIEKUN MODLITW



Bezpłatny dodatek do „Drwęcy“

Rok VII.

Nowemiasto, dnia 14 października 1930.

Nr. 19

Z MOTYWÓW JESIENNYCH.

Dziwnie smutno! Dni bez słońca,
Takie szare, niosą jakiś żal,
Tylko zda się, że bez końca
Wicher jęczy i tęskność gna w dal
I żal dziwny....

To zawyje, jak szalony,
Zaskowyczy i pędzi gdzieś w świat.
Echo bije po nim w dzwony
I głos niesie hen! od chat do chat
I znów milknie....

A przez pola, przez ugory,
Owinięta w siwe mgły,
Zwolna, cicho jesień płynie,
Sypiąc szronu srebrne skry....

Niby gwarna, niby cicha,
Idzie, płynie senna gdzieś,
Tylko zda się, że wiatr wzdycha,
Tylko wrony kraczą pieśń.

A w ślad za nią, bieżą, skaczą
Złote listki z szarych drzew,
Tylko drzewa po nich płaczą,
Z wiatrem niosą smętny śpiew.....

Stulecie kolei żelaznej.

Dnia 15 września r. b. upłynęło 100 lat od chwili, kiedy uruchomiono pierwszy parowy pociąg osobowy na linii Liverpool—Manchester w Anglii. Z tej okazji odbyły się w Liverpoolu w tym dniu specjalne uroczystości, na których wystawiono pierwszą lokomotywę, kursującą na tej linii, w otoczeniu publiczności w strojach z przed stu laty.

Trudno wyobrazić sobie świat nasz bez kolei żelaznych, tych tak bardzo ważnych czynników w komunikacji podróźnej, handlowej i pocztowej. Nie ma dziś w Europie kraju, któryby nie był poprzeczany gęstą siecią dróg kolei żelaznych, a przecież nie tak dawno temu jedynym środkiem komunikacyjnym były karetki i omnibusy pocztowe.

Zarówno ideę zbudowania ulepszonej lokomotywy, jak i wprowadzenie tej idei w czyn, zawdzięcza świat Jerzemu Stephensonowi. Pierwsze lokomotywy Stephensona były zbudowane w latach 1814 i 1817 i służyły wyłącznie do przewożenia węgla z kopalń. Próby powyższe przekonały o wyższości siły pary i wpłynęły na przeprowadzenie pierwszej drogi żelaznej między miastami Stockton i Darlington w roku 1825.

Wspomnieć należy o trudnościach, jakie wszad napotykał Stephenson. Parlament wyznaczył dla rozpatrzenia jego projektu specjalną komisję, która uznała najpierw projekt za niemożliwy do wykonania i trzeba było wielu starań, aby uzyskać pozwolenie na przeprowadzenie linii kolejowej. W parze z niechęcią ze strony parlamentu dawała się we znaki Stephensonowi niechęć ze strony ogółu. Zdarzyło się niejednokrotnie, że geometry, wyznaczający kierunek drogi żelaznej, bywali zarzucani gradem kamieni przez właścicieli karetek i omnibusów. Pomimo tych trudności budowa kolei doszła do skutku w 1826 r., a w celu zastosowania lokomotyw ulepszonych ogłoszono konkurs z nagrodą 500 funtów szterlingów. Nagrodę wygrała lokomotywa „Rakleta“ Stephensona, ciągnąca wagon z 30 pasażerami z niebywałą wówczas szybkością 25 do 30 mil angielskich na godzinę. Ten pomysłny rezultat zadecydował o przyszłości dróg żelaznych i w dniu 15 września 1830 r. została otwarta linja Manchester—Liverpool przy udziale tak niezliczonego tłumu, że musiano wezwać wojsko dla utrzymania porządku. Linja ta w chwili otwarcia miała do swej dyspozycji już 8 lokomotyw, wybudowanych przez Stephensona. Była to rzeczywiście pierwsza linja o stałej, regularnej komunikacji. Budowa tej kolei trwała 5 lat, gdyż wymagała znacznego zrównania gruntów, budowy tunelów i 63 mostów.

Lokomotywy Stephensona były ulepszone przez jego syna Roberta i posiadały wszystkie prawie części, znajdujące się przy dzisiejszych maszynach, a więc: kocioł rurkowy, umożliwiający szybką przemianę wody w parę, świstawkę, regulującą ciśnienie lokomotywy naprzód i w tył. Od 1830 do 1845 r. długość dróg żelaznych zwiększyła się 50 razy i żaden kraj, nawet najbardziej konserwatywny, nie mógł oprzeć się wprowadzeniu nowego środka komunikacji.

W Anglii została puszczoną w ruch lokomotywa po raz pierwszy w 1825 r., w Austrii i Francji w 1828 r., w Stanach Zjednoczonych w 1829 r., w Belgii i Niemczech w 1835 r., na wyspie Kubie 1837 r., w Rosji 1838 r., we Włoszech i Holandii

1839 r., w Szwajcarii 1844 r. W Hiszpanii puszczone w ruch lokomotywę w 1848 r., w Szwecji w 1851 r., a w Norwegii w 1853. W tym samym roku ukazała się pierwsza maszyna parowa w Indiach, rok później w Brazylii i Australii, w 1856 r. w Egipcie, a najpóźniej w Turcji, gdyż dopiero w 1860 r.

W Królestwie Polskiem koleje żelazne istnieją od roku 1844. Otwarto w tym roku dla użytku publicznego drogę warszawsko—wiedeńską, z odnogą bydgoską, idącą przez Kutno i Włocławek do Aleksandrowa i odnogą z Żabkowiec do Sosnowca. Drogę tę zbudowało towarzystwo akcyjne z koncesją na lat 75 i warunkiem, że w ciągu lat 20 nie będzie zbudowana ze stacyj leżących nad tą drogą i pomiędzy Katowicami a Bydgoszczą żadna nowa linja kolejowa — o ile to nie będzie uznane za potrzebne ze względów politycznych, strategicznych lub handlowych. Znacznie później powstała w Królestwie druga wielka linja kolejowa, łącząca Warszawę z Petersburgiem.

Oświecenie długość linii kolei żelaznej świata wynosi ogółem 1.200.000 km., co równa się 30-krotnej długości równika ziemskiego. Z tej liczby na Europę przypada 380.000 km., na Azję 120.000 km., na Afrykę 54.000 km., na Amerykę 638.000 km. i na Australję wraz z Oceanją 46.000 km. Najwięcej kolei żel. posiada Ameryka, o ile chodzi o długość linii; najgęstsza zaś sieć kolei żel. ma jednak Europa.



O kolejach w dawnych czasach.

Dzisiejszy podróżny, dla którego błyskawiczny pociąg idzie zbyt powoli, z uśmiechem niedowierzania odczytywać będzie szczegóły o tych dorych czasach, które ostatecznie do tak dalekich nie należą. Cofnijmy się „tylko“ o 70 lat wstecz i posłuchajmy, co starzy ludzie opowiadają o dawnych kolejach.

Rozkłady jazdy na sposób dzisiejszy nie istniały, tylko ogłoszenia, umieszczone na stacjach większych, wskazywały w przybliżeniu, mniej więcej 15 minut wynoszącym, odjazd pociągów. Czas przybycia pociągów na mniejszych stacjach obliczała publiczność „na oko“, czekając cierpliwie na spóźniające się pociągi.

Ruch nocny zaprowadzony został po długich dopiero targach z władzami, które uważały go za reformę pełną niebezpieczeństw i zezwoliły na taki podział, że pociągi osobowe kursowały w dzień, towarowe zaś w nocy. Dozorcy toru przez cały rok pełnili służbę pośród ciemności, później dopiero zaprowadzono na skrajach maszty z koszami i latarniami sygnałowymi. Wogóle urządzenia sygnałowe były przez długie lata słabą stroną ruchu kolejowego i tamowały jego rozwój. Dopiero w 1845 r. na krótkiej przestrzeni zaprowadzono pierwszy w Niemczech i Austrii telegraf dzwonekowy i wskazówkowy Belne'a dla korespondencji między stacjami. Trąbkę sygnałową otrzymał konduktor, prowadzący w roku 1843, a gwizdawkę parowej nie wiele z początku używano, posługując się dzwonekiem, umieszczonym na tendrze.

Konduktorzy mieli dziwny zakres służby. Na znak, dany przez maszynistę, hamowali, rewidowali bilety jazdy, doglądali, czy dozorca toru pełnił dobrze służbę i wreszcie musieli uważać, ażeby maszynista nie wyrzucał z tendra drzewa dla kre-

wnych i znajomych. Przez cały czas jazdy stali na stopniu wagonu.

Wielkimi zdarzeniem było zaprowadzenie oświetlenia wagonów z początku świecami stearynowymi, a potem lampami z oliwą. Bardzo często pociąg, zaskoczony ciemnościami, stawał w szczerem polu i konduktorzy powoli zapalali ku niezmiernej radości podróżnych świece stearynowe, przy których mdłym światłem wybornie można było sobie opowiadać bajki. Można je były tem wygodniej opowiadać, że pociąg wcale się nie spieszył, gdyż pociąg pospieszny przebiegał na godzinę zaledwie 37 km. Tylko przy zatrzymywaniu i wyruszaniu pociągów opowiadanie bajek ustawało, wówczas bowiem następowało także wstrząsanie lub szarpanie, że podróżni często głowami uderzali o siebie. Wozy ówczesne nie spoczywały na resorach i posiadały t. zw. „pufy“ z drzewa, gdy więc maszynista nieostrożnie zatrzymał lub puścił w ruch pociąg, dawało się to wszystkim we znaki. Klasa I. miała okna, klasa II zimą i latem zamiast okien zasłony skórzane, klasa III młodziła się pod dachem, lecz nie posiadała ścian, a wreszcie klasa IV wyglądała zupełnie tak, jak dzisiejsze „węglarki“ i nie miała nawet ławek.

A jednak te koleje sprowadziły prawdziwy przewrót we wszystkich dziedzinach działalności ludzkiej. Chłopi po wsiach żegnali się na widok żelaznego potwora, ciągnącego za sobą z łatwością szereg wozów, naładowanych ogromnym ciężarem a po miastach starał ludzkie, nawet ze sfery inteligentnych, nie chcieli jeździć koleją, obawiając się narazić na niebezpieczeństwo utraty życia.

Z pastuszka — wynalazcą parowozu.

Wynalazca parowozu, Jerzy Stephenson, był synem biednego palacza przy maszynie parowej i za młodu pasał bydło. — Mając lat 15 został dozorcą maszyny ojca, którą już przedtem bardzo polubił i pasąc bydło, zrobił mały model z gliny, drzewa i trzciny, który wszyscy podziwiali. Badając ruchy maszyny, marzył o tem, żeby mogła o własnych siłach ruszać z miejsca. Był on bardzo bystrym i pojmował, że bez nauk trudno myśleć o udoskonaleniu maszyny, wziął się więc do nauki, gdyż miał już wtedy lat 19, a nie umiał czytać ani pisać. Chcąc zarobić na książkę, zaczął się uczyć szewstwa, dozorując zarazem maszynę. Postępując szybko w naukach, zaczął się uczyć mechaniki i fizyki, a następnie nauczył się jeszcze naprawiania zegarków i krawiectwa. Był więc teraz maszynistą, szewcem, zegarmistrzem i krawcem.

Zdawało się pewnego razu, iż nowonabyta maszyna nie chciała ruszyć wcale z miejsca, choć pracowali przy niej kilku maszynistów i inżynierów, którzy w końcu chcieli ją sprzedać, jako nieużyteczną. Dopiero Stephenson poprosił, by pozwolono mu ją naprawić i rzeczywiście, namęczywszy się przy niej 4 dni i noc, naprawy dokonał. Ten wypadek dopiero zwrócił na niego uwagę fachowców, którzy zrobili z niego monterą.

Jak długo „żyją“ maszyny?

W drodze skrupularnych, mozolnych badań, stwierdzili Amerykanie, że pomimo wszystkich ulepszeń — stare lokomotywy są przecież lepsze od nowych. „Życie“ lokomotywy obliczone jest conajmniej na lat 32, auto po 5 latach życia zaczyna niedomagać, rzadko kiedy doczeka lat 6. Są jednak lokomotywy, które 43 lat są już w służbie, a prze-

biegły w swem życiu 2 1/2 miliona km. Maszyny starej generacji okazały się najwytrwalszemi.

Żywot motoru aeroplanowego, po 60 do 100 godzinach użycia wymaga już gruntownego remontu, a w najnowszych i najlepszych modelach nie przeżywa 300 godzin pracy (12 1/2 doby).

Jakżeż zachowuje się najmniejsza i najsubtelniejsza maszyna, jaką jest zegarek? Otóż nie jeden zdziwi się, gdy się dowie, że ten maleńki, nieodstępny towarzysz człowieka, żyje mniej więcej tak długo, jak człowiek. Obydwaj starzeją się, tylko, że odmłodzenie zegarka przez wymianę sprężyny lub kółek jest rzeczą bardzo łatwą, u człowieka zaś nie można serca starego ani zużytego żołądka zastąpić nowem.

Rower może pozostawać w służbie (przy wymianie części składowych) około lat 10, motocykl 5. Maszyna do życia jest bardzo wytrzymała i przy należytem obchodzeniu się i małych naprawkach może osiągnąć nawet 30 lat życia i pracy.

Talent jest od Boga i w tem nie ma zasługi; ale pracowitość jest wyrobem własnej woli, jest skutkiem przekonania, że daru Bożego dla dobra i pożytku bliźnich używać należy.

Józef Korzeniowski.

Rozmaitości.

Cudowne zjawiska u drzew.

Wśród różnych dziwów przyrody szczególniejsze zainteresowanie budzi palma z gatunku „*Phoenix dactylifera*“, rosnąca w pobliżu Faridpuru w Bengalu.

Wieczorem, kiedy odzywają się dzwony świątyni, pochyla się ona ku ziemi. Z rana prostuje się i olbrzymie jej liście wznoszą się ku niebu, tworząc wspaniałą koronę. Jest to tem dziwniejsze, że pień tej palmy, wysokości 5 metrów i średnicy 25 cm., wykazuje dużą odporność przy próbach zgłaniania go siłą. Rośnie on pod kątem 60 stopni, nachylony w prawą stronę. Najwyższy punkt pnia zakreśla codziennie łuk długości metra, powracając z jutrznią do pierwotnej pozycji. Pędy, wyrastające z górnej części pnia, t. zw. „szyja“, przeją się wraz z liśćmi ze wschodem słońca w górę. Po południu korona palmy zaczyna zginać się ku dołowi, aby podczas zorzy wieczornej schylić kornie głowę przed znikającym majestatem słonecznym, ścierając swemi wspaniałemi liśćmi proch ziemski.

Tubylcy przypisują tej palmie cudotwórcze własności. Tłumy pielgrzymów wędrują do niej, znosząc wota i podarunki, z wiarą, iż moc tajemnicza, którą posiada palma, uleczy ich dolegliwości i choroby i zapewni opiekę przed mocami piekielnemi.

W pobliżu Liverpoolu, na fermie Yubill, należącej do pastora Wasoey'a, rośnie nad jeziorem duża wierzba, mająca obwodu do 3 metrów, która wydaje się równie ożywiona jakąś tajemniczą siłą. Od czasu do czasu pochyla się ona zupełnie ku ziemi pod bardzo ostrym kątem, aby znów powrócić do swej poprzedniej, pionowej pozycji.

Jakkolwiek dziwnym wydaje się ten fakt, jednak setki ludzi obserwovalo i nadal może obserwować to dziwne zjawisko, które, gdyby nie rozmiary tych drzew, możnaby przypisać wyłącznie wpływowi różnic temperatur dalem i wieczorem.

100-lecie morfiny.

W tym roku miją 100 lat od uznania przez lekarzy morfiny jako środka medycznego. Morfina działa na organizm czysto narkotycznie, zaś w większych dawkach zabija. Działanie jej jest takie samo jak opium, który zawiera 12 do 14 proc. morfiny. Medycyna używa morfiny m. in. do uspienia podczas operacji. Odkrywcą morfiny jest F. W. A. Sertürner z Paderborn.

Nowy aparat do leczenia głuchych.

Inżynier Mühlwert z Darmstadu skonstruował aparat, za pomocą którego na klinice uniwersyteckiej we Frankfurcie osiągnięto bardzo dobre rezultaty w leczeniu tępoty słuchu. Szczególnie skuteczne było działanie tego aparatu w wypadkach tępoty słuchu, spowodowanej podeszłym wiekiem.

Wędrowka białych niedźwiedzi.

Duński podróżnik Albin W. Petersen, który powrócił z Grenlandji, gdzie przebywał całe trzy lata, ogłasza ciekawe spostrzeżenia o życiu zwierząt podlegunowych.

Jako szczegół zupełnie nowy podaje m. in., że, podobnie jak istnieją sezonowe przeloty ptactwa, tak samo można właściwie mówić o sezonowej wędrowce białych niedźwiedzi, które z wiosną podążają ku okolicom bardziej na północ położonym, a natomiast z nadchodzącą zimą, tzn. już w kwietniu, cofają się ku południowi i to na szlakach, które właściwie można uważać za stałe. Podróżnik ten spotykał całe stada niedźwiedzi, liczące do 20 sztuk.

Walka z wężem w samolocie.

Z Nowego Jorku donoszą o wstrząsającej przygodzie, która się przytrafiła jednemu z lotników tamtejszych.

Lotnik ten otrzymał do przewiezienia do Scott City skrzynię z dużym wężem boa. Niewiadomo jakim sposobem gad ten wydostał się z klatki i podpełził do pilota.

Przerażony lotnik usiłował ująć węża tuż za łbem, aby wyrzucić go z samolotu, ale nie powiodło mu się tego dokonać, boa zaś uwinął mu się szybko dokoła ciała i począł go dusić, tamując zupełnie lotnikowi możliwość kierowania maszyną.

Lecąc samopas, aparat opadł już o kilkaset metrów, gdy nareczcie powiodło się pilotowi oswobodzić ze strasznych wężów, wyrzucić węża i szczęśliwie wylądować, choć boa ugryzł go boleśnie w rękę.

Pilota przewieziono do szpitala, gdzie lekarze opatrzyli mu rękę zranioną.

Cmentarz dla psów-przewodników.

Jak wiadomo, w Niemczech jest kilkadziesiąt tysięcy niewidomych inwalidów wielkiej wojny. Od dłuższego już czasu otrzymują oni specjalnie tresowane psy, które służą im za przewodników. Hość takich psów przewodników, dzięki swej inteligencji znakomicie spełniającej swe zadanie, stale wzrasta i niewidomy, przeprowadzony przez ulice miasta przez psa, jest zjawiskiem stale spotykanem. Uznając zasługi tych wlewnych towarzyszy nieszczęśliwych ofiar wojny, pewien zamożny kupiec berliński, niejaki Brauschütz, ofiarował obszerny plac na przedmieściu Berlina na urządzenie cmentarza dla psów przewodników niewidomych. Urządzeniem cmentarza zajęło się niemieckie towarzystwo opieki nad zwierzętami.

Miasto, gdzie nie ma wypadków ulicznych.

Miejscowością, która może się poszczycić niezwykłym rekordem bezpieczeństwa ruchu ulicznego, jest miasto Rodbuun w Stanie New Jersey, w Ameryce, gdyż w statystyce za rok ubiegły nie został tam zanotowany ani jeden nieszczęśliwy wypadek uliczny. Rekord ten osiągnęło miasto przez wybudowanie pod głównymi ulicami licznych tuneli dla pieszych.

Największa żarówka na świecie.

Elektryczna żarówka o sile 50,000 watów sporządzona została niedawno w warsztatach pewnej firmy elektrycznej; jest ona największą żarówką na świecie. Wykonana obecnie największa żarówka zastosowana ma być przy robieniu zdjęć filmowych oraz na lotniskach.

Zadanie konikowe. Ul. „Sfinks“ z Lubawy.

da	che	chem	jest	du	zdo	od	acho
du	tem	je	jest	pracą	wał	chem	byte
li	obcy	choć	ne	wy	niego	brze	co
by	te	gwał	ło	tyl	krwią	co	ser
ci	ma	dziel	dar	mu	war	ko	do
cu	zło	wał	to	ob	tobą	cem	co
niesie	*Co	i	bre	co	bre	te	bywa
cił	kro	sam	myte	a	do	przed	chro

* Początek.

Zadanie rozstawnicze. Ul. „Myśliwy z nad Drwęcy“.

Na morzu podczas burzy zatonął okręt. Do jednej łodzi wzięto 30 ludzi, między nimi 15 katolików i 15 żydów. Łódź była przepelniona i byłaby zatonała. Postanowiono więc 15 ludzi wrzucić do morza. Kapitan ustawił wszystkich 30 w rzędzie, z którego, licząc zawsze od początku do końca, co dziesiętą wrzucano do wody. Kiedy już 15 ludzi wrzucono, okazało się, że byli to sami żydzi, a reszta 15 katolików ocalała. W jaki sposób kapitan katolików i żydów rozstawił, że właśnie co dziesiętą był zawsze żyd? (Należy przy rozwiązaniu katolików oznaczać literą „k“, żydów literą „ż“.)

Rozwiązanie zadania konikowego z Nr. 15.

Bez serc, bez ducha — to szkieletów ludy!
Młodość, podaj mi skrzydła!
Niech nad martwym wleczę światem
W rajska dziedzinę uludy,
Kędy zapal tworzy cudy,
Nowości potrzasa kwiatem
I obleka nadzleję w złote malowidła.

A. Mickiewicz — „Oda do młodości“.

nadesłał: „Balladyna, W. E., „Echo z za gór“, „Gorliwa czytelniczka“, „Lulus Semiranzudy“ z Lubawy, „Myśliwy z nad Drwęcy“, „Perykles“ z Brodnicy, „Stały czytelnik“, H. Sz-ówna, J. T-ska, „Zawieszka Czarna“.

Rozwiązanie szarady z Nr. 15.

O j c z y z n a

nadesłał: „Balladyna“, „Echo z za gór“, „Gorliwa czytelniczka“, „Myśliwy z nad Drwęcy“, „Perykles“ z Brodnicy, „Sfinks“ z Lubawy.