

526 [8] 526

KRAKOWSKIE ODCZYTY
GEOGRAFICZNE

WYDAWNICTWO POLSK. TOWARZ.
GEOGRAFICZNEGO W KRAKOWIE

REDAKTOR

LUDOMIR SAWICKI

CONFÉRENCES GÉOGRA-
PHIQUES CRACOVIENNES

PUBLIÉES PAR LA SOCIÉTÉ DE
GÉOGRAPHIE A CRACOVIE

REDIGÉES PAR

Nr. 8.

LUDOMIR SAWICKI

PROFESOR UNIWERSYTETU JAGIELL.

ESKAPADA SAMOCHODOWA
PO KRESACH WSCHODNICH

EINE AUTO-STUDIENREISE DURCH OSTPOLEN



KRAKÓW — 1927 — CRACOVIE
NAKLADEM KSIĘGARNI GEOGRAFICZNEJ »ORBIS«
DĘBNIKI, UL. BARSKA 41.

Z uprzejmami wyznaniem
874 22 na dzień Pawlik



WŚRÓD PUSZCZ POLESKICH (IN DEN URWÄLDERN DES POLESIE)

<http://rcin.org.pl>

KRAKOWSKIE ODCZYTY
GEOGRAFICZNE

WYDAWNICTWO POLSK. TOWARZ.
GEOGRAFICZNEGO W KRAKOWIE

REDAKTOR

CONFÉRENCES GÉOGRA-
PHIQUES CRACOVIENNES

PUBLIÉES PAR LA SOCIÉTÉ DE
GÉOGRAPHIE A CRACOVIE

REDIGÉES PAR

LUDOMIR SAWICKI

Nr. 8.

LUDOMIR SAWICKI

PROFESOR UNIWERSYTETU JAGIELL.

ESKAPADA SAMOCHODOWA
PO KRESACH WSCHODNICH

EINE AUTO-STUDIENREISE DURCH OSTPOLEN



CBGiOŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 0 22 69-78-773



Wa5147969

KRAKÓW — 1927 — CRACOVIE
NAKŁADEM KSIĘGARNI GEOGRAFICZNEJ »ORBIS«
DĘBNIKI, UL. BARSKA 41.

Podr. nauk. polski
Polonia
<http://rcin.org.pl>

ODCZYT WYGŁOSZONY W POL. TOW. GEOGRAFICZNEM
W KRAKOWIE DNIA 26 STYCZNIA 1927.



526

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE.
COPYRIGHT 1927, BY „ORBIS”, GEOGRAPHICAL LIBRARY, CRACOV.

SKŁAD GŁÓWNY NA WARSZAWĘ W „DOMU KSIĄŻKI POLSKIEJ”



R NH-38960

CZCIONKAMI DRUKARNI „ORBIS” W KRAKOWIE, DĘBNIKI, BARSKA 41.

Traktat Ryski wrócił Polsce zachodnią połąć Kresów litewsko-ruskich, które swego czasu do Polski historycznej należały. Jak wiadomo, jest to obszar, który w czasie przedwojennym traktowany był przez politykę rosyjską przede wszystkim z punktu widzenia teoryj strategicznych rosyjskiego sztabu generalnego i z nacjonalistycznego punktu widzenia wewnętrznej polityki. Oba fakty zaciążyły nad naszymi kresami w sposób niesłychanie ujemny: im przypisać należy upadek życia gospodarczego, brak rozbudowy aparatu komunikacyjnego, dezorganizację — by nie powiedzieć ogłupienie — społeczeństwa, niedorozwój kultury intelektualnej. Otóż przed nami rodzą się liczne i trudne do rozwiązania zadania; dźwignąć musimy życie materialne i kulturalne tych rozległych obszarów, które się od granic Małopolskich ciągną po Łotwę. Natchnąć musimy społeczeństwo wolą do bycia i pracy, skoordynować jej wysiłki dla osiągnięcia wyższych celów, umożliwić im zdobycie w szybkim tempie tego poziomu kulturalnego, na którym dziś stoi środkowa i zachodnia Europa. Wymaga to z naszej strony wielkich wkładów materialnych, energii społecznej i myślowej, konsekwentnego przeprowadzenia raz nakreślonego planu, opartego na umiłowaniu Kresów, wyrozumieniu dla ich zaludnienia a przede wszystkim ich dokładnem poznaniu.

Poznanie to niestety dotąd w Polsce jeszcze poważnie szwankuje. Stojąc przed tysiącem zadań naukowych, wynikłych z wiekowego zaniedbania ziem naszych przez zaborców i z rozproszkowania naszego życia naukowego, z trudem tylko nadążyć im możemy na obszarze rdzennej Polski. A jednak zapominać nie należy o tych rozległych Kresach, na których zależnie od metod, które w ich poznaniu i rządzeniu zastosujemy, przygotujemy zcalenie z Polską albo wychowamy wrogie nam elementa. Ciężko na przyszłości naszej zaważą konsekwencje dzisiejszego naszego postępowania na Wschodzie: musimy się zdobyć na to, ażeby mimo intensywnej pracy w środkowych i zachodnich obszarach Rzeczypospolitej nie zaniedbać Kresów wschodnich i pogrążyć ich przez to w ruchu decentralistycznym. Każdy z nas jednakie ma w tym kierunku obowiązki: zależnie od zawodu i stanowiska przyczynić się winien do poznania, pokochania i powiązania Kresów z nami.

Owiany takim duchem postanowiłem pierwszą z moich wypraw naukowych, przeprowadzonych przy pomocy samochodu ekspedycyjnego, skierować na Kresy wschodnie. Wszak jest tu do zrobienia pod względem naukowym niezmiernie dużo. Świat uczonej rosyjski i polski ziemiami temi, położonemi na przejściu z rdzennej Polski do rdzennej Rosji, bardzo mało się interesował. Świadczy o tem nie tylko uboga, ale i nieraz bardzo powierzchowna literatura.

Jedyny wyjątek stanowią może studia etnograficzne,

w których jednak prześwieca niejednokrotnie tendencja polityczna. Przyroda zaś, osadnictwo, życie gospodarcze i wiele innych objawów natury i życia leżały w badaniach naukowych prawie całkowicie odłogiem. Nie mogłem marzyć, by którąkolwiek z tych wielkich luk wypełnić jednorazową podróżą: chciałem jeno dać impuls w tym kierunku — zachęcić badaczy do podjęcia prac i na tem polu, a społeczeństwo zainteresować urokiem natury i życia naszych Kresów.

Nie odstraszyły mnie fatalne warunki komunikacyjne, które są udziałem Kresów od czasu, kiedy uważano te ziemie za pas obronny rdzennej Rosji, którego dróg pozbawić należało, by nie dopuścić wroga zachodniego do serca imperjum rosyjskiego. Tendencje te poparło słabe zaludnienie Kresów, będące skutkiem długowiekowych zmagania się na tym obszarze potęg zachodnio- i wschodnio-europejskich, w których wyginał niejednokrotnie kwiat społeczeństwa miejscowego; poparło nikłe życie gospodarcze, które — nie stosując zdobyczy nowoczesnej techniki i organizacji — nie uporało się z trudnościami przyrodzonymi rozległych moczarów i piachów i ledwo to zdobyć zdołało, co koniecznem było dla podtrzymania aż nader skromnego życia materialnego ludności miejscowej.

Istotnie fatalny stan dróg jest w tej chwili jedną z najistotniejszych a zarazem najboleśniejszych cech Kresów wschodnich. Jeśli odliczę od drogi mojej wyprawy, wynoszącej 3.700 km, dojazd i drogę powrotną po dobrych gościńcach przez Małopolskę, to bez prze-

sady twierdzić mogę, że na 2.700 km, odbytej po Kresach drogi, tylko niespełna 200 km przejeżdżałem po drogach bitych.

Ileż energii dzień w dzień traci się na Kresach dla przewyciężenia trudności drogowych: obciążone niewielkim towarem małe wózki kopać się muszą z niesłychanym trudem i powolnie przez grząskie błota, głębokie piachy i ciężkie gliny. Tu czas nie jest pieniądzem, a jednak stworzenie gęstszej i lepszej sieci dróg komunikacyjnych nie jest tu połączone z takimi trudami, jakby się to na pierwszy rzut oka wydawało. Ludność za temi drogami jest stęskniona i gotowa oddać znaczny wysiłek dla ich stworzenia, wymagając tylko, by robotami kierował inteligentny, znający się na rzeczy technik. Przyzwyczajona jest do składania na tę rzecz ofiar, do zwożenia twardych głazów narzutowych, do odstępowania na rzecz dróg szerokich pasów ziemi, do składania na ten cel osobnych podatków. Istotnie, gdzie w czasie mej podróży spotkałem się z wyrozumiałym wójtem lub technikiem powiatowym, tam powstawały samorzutnie drogi bite, nie ustępujące pod względem jakości w niczem zachodniej Polsce. Wielka to misja przed technikami, pracującymi na wschodzie, się otwiera: winni z całych sił wyzyskać tę predyspozycję społeczeństwa a stworzą w krótkim czasie, nawet bez wielkiego poparcia finansowego ze strony rządu dzieło fundamentalne, na którym oprzeć się może przyszły rozwój całego życia kresowego.

Nie zraził mnie ten stan dróg dlatego, że miałem

jako środek lokomocji do dyspozycji półciężarowy samochód, skonstruowany właśnie dla ruchu po bezdrożach i dla przezwyciężenia trudności terenowych. Oczywiście tego rodzaju podróże nie są pozbawione pewnych niebezpieczeństw i kłopotów. Przejeżdżaliśmy bez trudności najgłębsze piachy, przebijaliśmy się szczęśliwie przez gęste puszcze Polesia, przeprawialiśmy się wbród przez poważne nawet rzeki, przez grząskie i rozległe moczary: w niektórych jednak wypadkach tylko wysiłek całej energii i wyjątkowe właściwości naszego wozu pozwoliły nam przezwyciężyć trudności. Nie zapomnę nigdy przeprawy przez górny Niemen pod Szczorsami, na pomoście prowizorycznym, złożonym z traw, ze sobą drutem powiązanych, które pod ciężarem wozu zatapiały się na pół metra, zmuszając go do wdrapywania się na sąsiednie tratwy progami tejże wysokości, przyczem niebezpieczeństwo zerwania pomostu i utonięcia w Niemnie groziło w każdej chwili. Nie zapomnę przeprawy przez górny Horyń, głęboki na $1\frac{1}{2}$ metra, gdzieśmy uniknęli zalania motoru i unieruchomienia wozu tylko przez rozwinięcie w myśl amerykańskich zasad w czasie przeprawy takiej szybkości, że woda nie miała czasu dotrzeć do motoru, nimeśmy nie wyjechali na drugi brzeg. W wioskach poleskich, tonących w metrowem blocie, z trudem tylko i wielkim wysiłkiem uruchamialiśmy nasz wóz przez nakładanie 12 kół, przez zastosowanie liny, poruszanej przez motor, i innych środków pomocniczych. Niejednokrotnie na zbyt wąskich drogach, w jarach wcię-

tych, koła naszego wozu toczyły się po stokach drogi, a nie po drodze. I inne bywały drogi, również wąskie, ale wypukłe, gdzie wozowi każdej chwili groziło staczanie się w rów lub zniszczenie dyferencjałów.

Wszystkie te jednak kłopoty nie były zbyt wysoką ceną, którą okupiliśmy szczegółowe poznanie naszych Kresów. Skład wyprawy umożliwił zainteresowanie się najrozmaitszymi zagadnieniami. Prof. Kazimierz Moszyński badał kulturę materialną ludności: nie było narzędzia, nie było szczegółu budownictwa czy stroju, któryby nie zwrócił jego uwagi. P. Stanisław Wołosowicz zajmował się skrzętnie odcyfrowaniem oblicza ziemi: skład gleby i podglebia, przebieg rozmaitych form, osadzanych lub wyżłobionych przez rzeki, dawne lodowce i wiatr stanowiły przedmiot jego studjów. Dr Wiktor Ormicki obrał sobie jako pole spostrzeżeń życie gospodarcze, przedmiot niezmiernie ciekawy, ze względu na niejednokrotnie bardzo prymitywne formy. Rzecz jasna, że złożenie sprawozdania z wyników osiągniętych w tych dziedzinach muszę pozostawić moim współpracownikom. Sam zaś zająłem się analizą krajobrazu, pomiarami jeziornymi i studjum osadnictwa. Pragnę podzielić się niektórymi ogólniejszymi wynikami moich studjów. Uzyskałem je w czasie drogi (obacz załączoną mapkę), która w kształcie olbrzymiej ósemki rozpoczęła się w Włodawie nad Bugiem, przecięła zachodnie Polesie w kierunku Kobrynia, prowadziła nas dalej przez niezmiernie ciekawy Pińsk do kanału Ogińskiego pod Telechanami, odbudowy-

wanego obecnie po strasznym zniszczeniu i zachwaszczeniu, któremu uległ w czasie wojny światowej, kiedy wzdłuż niego przez czas dłuższy przebiegał front bojowy. Stamtąd kierowała się nasza podróż przez suchsze i rolne obszary Różany do Słonimia, który — położony nad główną arterią komunikacyjną — zasługiwałby w wyższym stopniu na godność siedziby wojewódzkiej, aniżeli trudno dostępny i mniej ożywiony Nowogródek, do którego zdążaliśmy z Słonimia, przecinając obszar potężnych moren.

Z Nowogródka droga nas prowadziła dalej w obszary błotne i leśne nad górnym Niemnem, przez który przeprawiliśmy się pod Szczorsami, by — stąd kierując się ku granicy sowieckiej — zapoznać się z puszcza Nalibocką i z bardzo mało znanymi dotąd morenami okolic Rakowa. Odtąd trzymaliśmy się, z lekkim tylko zboczeniem ku miasteczkom Mołodeczno, Wilejka i Narocz, granicy sowieckiej aż po Dźwinę, wykonując między innymi po drodze pomiary szeregu jezior t. zw. pojezierza Litewskiego. Stanąwszy w Dziśnie u brzegu Dźwiny, zbliżyliśmy się bardzo do północnej granicy naszej drogi, przy której znaleźliśmy się po przebyciu obszaru, pełnego trudności komunikacyjnych w okolicy Przedbrodzia — w chwili, gdyśmy z wysokiego brzegu południowego Dźwiny pod Drują spoglądali w głąb Łotwy.

Tu rozpoczęła się droga powrotna: zrazu przecięliśmy pełną uroku „Krainę Tysiąca Jezior“ w okolicy Sobótki i Braślawia. Zwłaszcza sam Braślaw, położony

wąską ulicówką na mierzei międzyjeziornej, a oparty o strome stoliwo góry Zamkowej, jest niezaprzeczenie jednym z najciekawszych miasteczek całej Polski. W jego sąsiedztwie spędziliśmy kilka dni w gościnnym dworze „Belmont“ hr. Platerów, zajęci pomiarem jednego z największych, lecz płytkich jezior polskich, Drywiaty, oraz studjami gospodarczo-etnograficznymi.

W dalszej drodze podeszliśmy pod obszar litewski, by skierować się szybko nad wybrzeża Naroczy, której pomiar wobec wielkich rozmiarów jeziora (80 km²) okazał się z łódki niemożliwy. Przygotowując małą stację linnologiczną nad jej wybrzeżem i czyniąc kroki wstępne dla umożliwienia wyprawy zimowej, któraby jezioro pomierzyła z lodu, utorowaliśmy drogę bliższemu poznaniu tego jeziora, które wymiarami i urokiem zajmuje najprzedniejsze miejsce w Polsce, tak bardzo obfitujące w wdzięki jeziorne.

Natomiast udało się zaraz przeprowadzić pomiary głębokościowe nad pobliskim jeziorem Świr, które wydłużonym swym kształtem i malowniczym pogórzystym południowym wybrzeżem dziwnie się szarmonizowało z naturą krainy morenowej, wśród której leży. Z miasteczka Świr droga prowadziła już prosto do Wilna, przyczem jednak mieliśmy po drodze w okolicy Bystrzycy możliwość wypróbowania wozu po bardzo trudnym, lecz i malowniczym terenie wzgórzystych moren.

Ledwo 24 godzin poświęciliśmy w Wilnie odpoczynkowi i skupieniu badaczy a remontowi wozu, którego sprawność nas z dnia na dzień bardziej zada-

walniała. Celem najbliższych dni było dotarcie przez żyzną i gęsto zaludnioną krainę Oszmiany ponownie do górnego Niemna, którego łuk przecięliśmy pod Mikołajowem doskonałym dużym mostem poraz pierwszy, a pod Stołpcami już na granicy sowieckiej poraz drugi. W międzyczasie skrzyżowaliśmy naszą drogę dojazdową w Niehniewiczach, jednym z ośrodków usilnej kolonizacji żołnierskiej. Z Stołpiec począwszy trzymaliśmy się znów granicy sowieckiej, od której aż do granic Wołynia odstępiliśmy tylko w kilku wypadkach.

Pierwszy z nich spowodowany był chęcią odwiedzenia osad tatarskich, znajdujących się w okolicy uroczą wśród jezior położonego, a wyglądem swym wielką tradycję historyczną zdradzającego Nieświeża oraz niezmiernie ciekawie, w widłach rzecznych położonego Klecka. W Ordzie, Osmołowie, Klecku i innych miejscowościach zapoznaliśmy się z tą ciekawą przymieszką zaludnienia naszych Kresów, która uporczywie trzyma się niezrozumiałyh zresztą dla nich już przepisów Koranu, podczas gdy w całokształcie swego życia, w życiu gospodarczem, osadnictwie i w etyce bardzo się zbliżyła do współziomków.

Drugie odchylenie od granicy sowieckiej wymusiły na nas stosunki komunikacyjne wschodniego polskiego Polesia. Istotnie na przestrzeni między Moroczą, do której dotarliśmy od północy, a Białowieżą łącznie z Berezmem, pod które podeszliśmy z południa przejazd wzdłuż granic sowieckich samochodem możliwy jest tylko miejscami. Główną przeszkodę stanowi sama

rzeka Prypeć, która jest zbyt wielką, by się przeprawić wbród; mostów za wyjątkiem kolejowego pod Łunińcem całkiem niema, droga do nielicznych promów prowadzi przez szerokie i błotne aluwja rzeczne, w których samochód ugrząść może; a flotylla nasza rzeczna na Prypoci nie jest ani dostatecznie pojemną, ani też dostatecznie zorganizowaną dla normalnego ruchu przewozowego. Nie pozostało nic innego, jak dotrzeć przez Czuczewicze do Łunińca celem załadowania samochodu na kolej i przewiezienia go na drugi brzeg Prypoci.

Przecinając północne Polesie, między Moroczą a Czuczewiczami, nie odmówiliśmy sobie przyjemności wniknięcia nad górną Łanią do okolic najbardziej na naszym Polesiu dziewiczych. Budownictwo wiosek, odległych od siebie o 15 i więcej kilometrów, a ukrytych w ciemnych gąszczach leśnych, przypomina nam żywo wzory środkowej Syberji. Długie jazdy na prymitywnych wózkach po ciasnych śródleśnych drożynach, zalanych niejednokrotnie na długiej przestrzeni wodą, mają coś w sobie pozaeuropejskiego; a przeprawy przez rzeki, otoczone pierwoborem, pełnym urozmaicenia, pasorzytów, przypominających majestatem poważnego wieku puszcze stref gorących, pozostawiają w pamięci niezatarte ślady tego uroku, który łączy się z czystą, nieskażoną przez pracę ludzką przyrodą. Jakież ciekawe legendy snują się po niskich izbach, łuczycywie oświetlonych, gdzie skupiła się liczna, lecz uboga rodzina poleska, podczas gdy w jasny dzień wilki porywają owce z podwórza, a niedźwiedzie zaglądają do

chałup (Hock). Inna rzecz, że to wszystko już obecnie szybko zanika i zacierą się: najwyższy czas dla badaczy, którzy chcą jeszcze uchwycić te obrazy mijającej rychło epoki.

Przeprawa przez Prypeć pociągiem okazała się nie tak łatwą, jakby się to zdawało na pierwszy rzut oka. Samo pozwolenie na załadowanie wozu trzeba było uzyskać aż z 2. dyrekcji kolei równocześnie. Załadowanie zaś wozu okazało się technicznie niezmiernie trudnym, gdyż rampa mobilizacyjna, przeznaczona na ładowanie ciężkich armat, załamała się nagle pod naszym względnie lekkim wozem, co zmusiło kilkunastu ludzi do ciężkiej, kilkugodzinnej pracy, by wóz dźwignąć na platformę. Przypatrywałem się nieraz w Sjamie załadowaniu olbrzymich pni puszc tropikalnych na wagony kolejowe: przyznam się, że urządzenia techniczne tamtejszych stacji wydają mi się górować nad wyposażeniem naszych stacji kresowych. Przejazd jednej stacji kosztował nas wskutek tego 24 godzin i dużo pieniędzy.

Na południe od Prypeci skierowaliśmy się najprzód z doliny Horynia w dolinę Styru, przecinając przytem obszar, który w czasie przedwojennym był bardzo trudno dostępnym, został jednak wskutek działań wojennych uprzystępniony przy pomocy mostów i traktów niedogodnych coprawda, komunikację jednak umożliwiających. Przestrzeń ta niemało ciekawych obserwacji nastęrczyła pod względem ekonomicznym (starożytne garncarstwo w Horodnie) i etnograficznym.

Koło Dąbrowicy wróciliśmy do doliny Horynia w miejscu, gdzie rozpoczyna się w międzyrzeczu między Horyniem a Słuczą doskonale rozwinięta pustynia piaszczysta, której poświęciliśmy szczególną uwagę.

Odtąd torowaliśmy sobie drogę wzdłuż Słuczy przez powiat Sarneński, który do tej pory żadnych bitych dróg nie posiada i samochodów nie widuje. Kilka dni najbliższych poświęciliśmy wycieczce w najgęstsze Polesie południowo-wschodnie, by przyjrzyć się w Glinnem i Bereźnie jeszcze raz najprymitywniejszym formom życia Poleszuka. Wróciwszy do Saren już w szybszym tempie docieraliśmy zrazu do Korzca na pograniczu sowieckim, mieściny malowniczo nad jarem Koreckim, według wzorów francuskich zbudowanej, gdzie rozpoczęła się nasza droga powrotna przez Wołyń (Ostróg, Krzemieniec) i wschodnią Małopolskę do Krakowa.

W czasie tej rozległej podróży przekonaliśmy się przede wszystkim, że Kresy Wschodnie nie są tak monotonne, jak to sobie zwykle wyobrażamy: różnice urzeźbienia, form wklęsłych i wypukłych wnoszą w krajobraz urozmaicenie, które dla uważnego oka jest doskonale uchwytne i w istocie stanowi podstawę znacznego zróżniczkowania gospodarczego i ludnościowego naszych Kresów. Zawiała młodsza historia rozwoju oblicza ziemi, związana z przesuwaniem się czasz i jeziorów lodowcowych, ich postojami, postępowaniem i cofaniem się, oraz z towarzyszącymi im przesunięciami rzek, okresowo silnym rozwojem działania wiatrów i t. d. zmo-

dyfikowała ogólne założenia krajobrazu kresowego co krok.

Jeżeli więc mówimy jako o odrębnych krainach o Wołyniu, Polesiu i podgórzu Białorusko-Litewskiem to generalizujemy w bardzo wysokim stopniu; w każdej bowiem z tych krain bez trudności rozróżnić można mnóstwo jednostek fizjogeograficznych, gdzie odrębne właściwości natury wychowały też odrębny typ człowieka i gospodarstwa. Szczegółowe wyjaśnienie budowy i klasyfikacji krajobrazowej Kresów Wschodnich stanowić będzie niewątpliwie przedmiot żmudnych studjów przyszłości; już dziś jednak możemy twierdzić że bez takiego drobiazgowego zgłębnienia przyrodzonych podstaw życia o należytem jego zrozumieniu, a w konsekwencji o należytem jego pokierowaniu mowy być nie może.

Jednym z najciekawszych szczegółów w krajobrazie tych Kresów są jak wiadomo piachy i jeziora. Pustynią, tak rozległą na naszych Kresach, dotąd właściwie się nie zajmowano. Odstraszały one nie tylko życie i produkcję, ale nawet uczonych. Ci sami, co skrzętnie śledzili za zwałami moren i formami glacialnego pochodzenia, zlekceważyli znaczenie potężnych pól piaszczystych, powstałych przeważnie dopiero w okresie polodowcowym. Trudności komunikacyjne, które nastęrczały się, a przedewszystkiem pozorna niemożność ich eksploatacji, nikogo nie zachęcały do bliższego zajmowania się nimi.

A przecież w tych wydmach i formach pustynnej

deflacji i korrozji odzwierciedla się jedna z najciekawszych kart historii przyrodzonej tego szmatu ziemi. A przecież przy należytem opanowaniu wilgotności gleby — przy pomocy nawodnienia i odwodnienia — oraz chemicznego składu gleby — przy pomocy sztucznego nawożenia — można i na piaskach obudzić życie, umożliwić rzeszom bezrolnym, zarządowi państwa tyle kłopotu przysparzającym, wydobyć nowych walorów agrarnych z naszej ziemi. Zdaje nam się, że studjum pustyń kresowych stanowić będzie jedno z ważniejszych zadań tych uczonych, którzy zajmą się zbadaniem Kresów, a stanowić winno także przedmiot szczególnego zainteresowania administracji państwowej.

Studjum to nie jest do pomyślenia bez dociekań natury hydrograficznej, albowiem od nasycenia, względnie braku wody w piaskach zależy ich wartość, zależą także zarządzenia potrzebne dla podniesienia ich użyteczności. Wśród zjawisk hydrograficznych Kresów od dawna rozbudziły zainteresowanie jeziora, które rozmiarami, położeniem i kolorytem swoim nie mało Kresom dodają uroku. Któż nie zna legend, któremi niby pajęczyną otulone są prawie wszystkie jeziora Kresowe. Któż nie zna precudnych poezyj, które Mickiewicz, Syrokomla i inni poświęcili „Świtezioom“.

A jednak naukowe ich poznanie pozostawia bardzo dużo do życzenia: nie znamy ani ich liczby, ani ich wymiarów, nawet mapy sztabowe podają ich kształty w formach zupełnie niezgodnych z rzeczywistością, a nieliczne próby ujęcia ich statystycznego

chorują na brak dostatecznych obserwacji w polu, jak niemniej na brak wystarczających podstaw kartograficznych. W czasie naszego krótkiego pobytu na Kresach zdołaliśmy przy pomocy kilku tysięcy pomiarów głębokościowych zorjentować się z grubsza przynajmniej co do kształtu ośmiu większych jezior kresowych. Stanowi to bardzo skromny narazie przyczynek do limnologii kresowej, którą w interesie poznania natury i w interesie jej zużytkowania dla życia gospodarczego koniecznie wskrzesić należy.

Analiza życia Kresowca nastęrcza niemało ciekawych uwag: o ile one się odnoszą do jego cech folklorystycznych, do zewnętrznego wyglądu i zewnętrznych form życiowych stroju, budownictwa, narzędzi i t. d., pozostawiam je do omówienia mojemu towarzyszowi podróży — etnografowi. Nie chcę również zająć się objawami życia gospodarczego, którymi się opiekował ekonomista naszego grona podróżnego, choć zjawiska te rzucają się z siłą nieprzepartą każdemu obserwatorowi w oczy. Natomiast pragnę podkreślić przynajmniej kilka spostrzeżeń, odnoszących się do rozprzestrzenienia ludności i do form osadnictwa kresowego.

Wiadomo, że Kresy do tej pory są bardzo słabo zaludnione. Fakt ten jest naturalną konsekwencją długowiekowych zmagania się między Polską a wschodnią, względnie południowo-wschodnią Europą, które wyniszczyły w wysokim stopniu ludność miejscową. W podtrzymaniu tej słabo zaludnionej „moggi“, t. j.

obronnego pasu pogranicznego, niedostarczającego napastnikowi środków i możliwości prowadzenia wojny, Rosja była w wysokim stopniu zainteresowana. Dziś, kiedy przeludnienie rdzennej Polski, wielka ilość mało-rolnych i bezrolnych rolników, zmusza do jaknajintensywniejszego zużytkowania będącego do dyspozycji obszaru państwowego, skierowano na Kresy wschodnie silną akcję kolonizatorską, wstępującą w ślady dawnych prądów kolonizatorskich, którymi Polska swego czasu przenikała Kresy litewsko-ruskie. Z objawami tej kolonizacji spotykaliśmy się niejednokrotnie w czasie naszej podróży: nie chcę tu mówić o ekonomicznej stronie organizacji tego ruchu, który nieraz następuje krytyczne uwagi, podkreślić tylko pragnę, jako geograf, że bardzo często ruch ten skierowany jest nie ku miejscom najmniejszego oporu, t. zn. najstąbiej zaludnionym, lecz ku ziemiom najlepszym, oddawna gęściej zaludnionym, wskutek czego z natury rzeczy zao-gniają się stosunki między przybyszami a tubylcami, podczas gdy życie gospodarcze nieraz ulega raczej destrukcji, aniżeli rozbudowie.

Istotnie nierówność gęstości zaludnienia Kresów wschodnich jest czynnikiem niedostatecznie uwzględnianym, zarówno w nauce polskiej, jak i w polityce wewnętrznej. Prawdopodobnie pochodzi to stąd, że opierano się dotychczas na mapach gęstości zaludnienia, rysowanych w małej podziałce i opartych li tylko na granicach gminnych. A wiadomo, że gminy stanowią na Kresach wschodnich obszary niesłychanie roz-

ległe, w obrębie których zacierają się jaskrawe nieraz granice antropogeograficzne, będące refleksem granic fizjogeograficznych i dotychczasowej historii.

Dopiero spis z roku 1921, a przede wszystkim obserwacja na miejscu przy pomocy rozległych podróży, umożliwiła należyte ocenienie faktu nierównomiernego rozmieszczenia ludności na Kresach, która czasami skupia się w gęstości odpowiadającej zachodniej Europie z jej intensywnym życiem gospodarczym, czasami zaś tak luźnie, jak na rozległych stepach i pustaciach centralnej Azji lub Afryki północnej.

Zewnętrznym wyrazem tego nierównomiernego rozmieszczenia ludności, jest zróżnicowana w wysokim stopniu wielkość i wzajemna odległość osad. Od jednego do 20 kilometrów wahają się odstępysąsiadujących ze sobą wsi, przeważnie ulicówek, na ogół gęsto skupionych. Rozproszenie domostw w jednodwornych osadach jest przeważnie tylko cechą bardzo zindywidualizowanych krain morenowych.

Miasta zaś kresowe pełnią do tej pory na ogół tylko funkcje targowych centr, dla dookoła położonego obszaru rolnego. Stąd najistotniejszą cechą w ich planie jest czworoboczny z reguły rynek i położony w jego sercu, a przynajmniej w sąsiedztwie bazar. Bazary te przypominają nam bliski Wschód. Co do konstrukcji są bardzo różnorodne, drewniane lub kamienne, złożone z drobnych oddzielnych bud lub związane w wspólne gmachy, otwierające się na otwarty, szeroki rynek, lub też ciasne, prawie „orientalne“ uliczki.

Poza dzielnicą bazarową i otaczającym ją z reguły pierścieniem mieszkalnych domów kupców i rękodzielników, na peryferji tych miasteczek kresowych zazwyczaj zauważyć możemy podmiejskie osadnictwo o charakterze ogrodowo-rolnym, rzadko jednak dalsze pierwiastki miejskie. Tylko w centrach administracji wyróżnia się czasami dzielnica inteligencji i urzędnicza, świadcząca skromnymi swymi wymiarami i nie imponującą fizjognomją o słabym pulsie życia intelektualnego miast kresowych.

Jeszcze rzadziej wyczytać można w planie i fizjognomji miasta dzielnice komunikacyjne, związane z potężnym wpływem nowoczesnych środków lokomocji. Widocznie mało na Kresach się przewozi, mało ludzi podróżuje i mało wskutek tego ludzi w życiu komunikacyjnym zatrudnienie znajduje. Nic dziwnego, że zaściankowość i ciasny horyzont są jedną z najcharakterystyczniejszych cech przeciętnego mieszkańca Kresów, który nieraz pod tym względem przypomina naiwność i brak orientacji ludów pozaeuropejskich.

Co prawda pod tchnieniem nowoczesnych środków komunikacyjnych, zwolna zdobywających także nasze Kresy, przeradzają się te stosunki a umysły mieszkańców kresowych przebywają rewolucję. Jeszcze spotykamy jako rywalów konny omnibus obok nowoczesnego autobusu; jeszcze przybycie autobusu ze stacji 50 km odległej jest „wydarzeniem dnia“ dla przeważnie żydowskiego zaludnienia miasteczek kresowych. Przyznać jednak trzeba, że stosunki te z roku na rok szybko się

zmieniają. A najlepszym wyrazem potężnego wpływu nowoczesnych dróg komunikacyjnych na osadnictwo kresowe jest powstawanie i szybkie rozrastanie się miast na skrzyżowaniu linii żelaznych.

Wszak taki Łuniniec, takie Sarny lub Baranowicze do niedawna wsiami były. Dziś skupiają ludność, instytucje gospodarcze i społeczne, szkoły i władze tak szybko koło siebie, że nastarczyć nie mogą pomieszczenia dla wszystkich. Stąd niesłychanie niedojrzały wygląd tych osad, w których mimo mizernej fizjognomji koncentruje się poważny ruch, dokonują się wielkie obroty; stąd nowoczesne życie — niestety niezawsze w szlachetnej formie — promieniuje na okolicę. Jest w tem coś z amerykańskiego „wild-far-west“, co Kresom naszym nadaje specyficzny koloryt.

Niepodobna w krótkim referacie podzielić się z Szan. Słuchaczami co do setek szczegółów, wrażeń i doświadczeń, zebranych w czasie naszej niedługiej, ale intensywnej podróży. Wynika jednak już z dotychczas powiedzianego, że należyte i głębsze zainteresowanie się Kresami Wschodnimi jest nietylko naszym obowiązkiem naukowym i społecznym, jest pierwszorzęd-
nem wskazaniem naszej polityki wewnętrznej i zagranicznej, lecz też, że otwierać ono może dla nauki polskiej i dla praktycznego gospodarstwa polskiego nowe i rozległe perspektywy.

ZUSAMMENFASSUNG.

Der Autor hat im Sommer des Jahres 1926 als Geograph in Begleitung des Ethnographen Prof. Mo-szynski, des Geologen Woltosowicz und des Oekono-misten Dr Ormicki eine Studienreise durch die Ostpro-vinzen Polens mittels eines Expeditionsautos gemacht und berichtet in seinem Vortrag über den Verlauf, Zweck und Ergebnisse der Reise deren Route auf dem bei-gefügten Kärtchen festgelegt ist. Sein besonderes Au-genmerk lenkt er auf die Analyse des Landschaftsbil-des, u. a. auf die Dünenlandschaften, weiters auf die Seengebiete, in denen er die Vermessung von 8 Seen vorgenommen hat, dann auf die ungleichmässige Verteilung der Bevölkerung und die daraus sich erge-benden Folgen für die neuere Kolonisationsarbeit Polens, endlich auf das Wesen und die Klassifikation der Sie-dlungen. Ein ausführlicher Reisebericht wird in den „Scientific Results of the Voyages of the Orbis“ er-scheinen.



