

W ciągu 22 lat konkurencji 15 wypadków na zawodach o puchar Gordon Bennetta

W następną niedzielę odbędą się w Warszawie zawody Gordon Bennetta. Cały świat interesuje się żywo temi zawodami, które mają za sobą wieloletnią tradycję. Warto bliżej poznać się z historią tych zawodów. Jest ona niezwykle barwna i interesująca.

W r. 1905 znany wydawca amerykański Gordon Bennett, właściciel pisma „New York Herald”, wielki entuzjasta sportu lotniczego, ufundował piękny puchar jako nagrodę, która miała być rozgrywana na specjalnych zawodach. Gordon Bennett wysłał wówczas postulat, by nagrodę każdorazowo otrzymywała załoga balonu, który przeleci najdłuższą odległość bez lądowania, mierzoną w linii prostej.

Pierwsze zawody odbyły się w r. 1906 w Paryżu i zgromadziły ponad 200.000 widzów. Do zawodów tych stanął m. in. balon konstruktora Santos Dumonda, zaopatrzony w słaby silnik. Podczas następnych zawodów zmieniono regulamin, ustalając, że walczyć o puchar mogą tylko balony wolne, t. j. pozbawione silnika. Wobec zwycięstwa amerykańskiego Lalima następne zawody odbyły się w r. 1907 w St. Louis w Ameryce. Zwyciężył wówczas Niemiec Erbsloh, wskutek czego w r. 1908 zawody odbyły się w Berlinie.

Następnie corok zawody odbywały się w innych miastach. Kolejno zwyciężali Szwajcar Schaeck, Amerykanin Mix, (lądował w Ostrółęce), Niemiec Gericke, Francuz Bienaime i Amerykanin Upson.

Nadszedł rok 1914. Wybuchła wojna światowa. Zawody przetrwały. Wznowiono je dopiero po wojnie, mianowicie w r. 1920. Zwyciężył wówczas Belg Demuyter, wobec czego w r. 1921 zawody odbyły się w Brukseli. Później zwyciężył Szwajcar Armbruster. Następnie trzy razy kolejno zwyciężał Demuyter, któremu pamiątkę pierwszeństwa odebrał w r. 1925 jego rodak Veenstra.

W r. 1926 zwyciężył Amerykanin van Orman. Przez pięć lat kolejno zdobywali puchar amerykańscy. Dopiero w r. 1933 podczas wystawy światowej w Chicago kapitan Hynek przerwał ten łańcuch sześciu zwycięstw amerykańskich. Po tym pierwszym zwycięstwie polskim nastąpiło w r. ubiegłym drugie. Obecnie więc rozegra się walka o zdobycie pucharu przez naszych zawodników poraz trzeci.

Puchar był trzykrotnie zdobywany na własność. Poraz pierwszy zdobył go Demuyter dla Bel-

gii oraz dwukrotnie zdobyli go dzięki 6-krotnemu kolejnemu zwycięstwu Amerykanie. Obecnie walka toczy się o czwarty skolejny puchar Gordon Bennetta, ufundowany przez Aeroklub Ameryki.

Ogółem zawody odbyły się dotychczas 22 razy. Nie obeszło się, naturalnie bez wypadków i katastrof. W r. 1908 zanotowano 6 wypadków: balon amerykański pękł po starcie, balon hiszpański został uszkodzony, a 4 balony wpały do morza Północnego, gdzie się wylądowało. Na szczęście obeszło się wówczas bez śmiertelnego wypadku. Również szczęśliwie zakończył się w r. 1910 wypadek

balona „Harbour”, który wpadł do Mississipi.

Pierwsze wypadki śmiertelne zdarzyły się w r. 1923. Kilka balonów dostało się w burzę. Pioruny spaliły trzy balony i z sześciu osób, należących do załóg tych balonów, jedna tylko osoba cudem ocalała, pięć natomiast zginęło w płomieniach.

W r. 1925 jeden balon wpadł do morza i został wylądowany przez statek, jeden balon spalił się i trzy inne lądowały na pokładach statków. Od r. 1925 nie zanotowano już więcej poważniejszych wypadków.

Gięda na ruchliwej ulicy Młodzi agenci skupują towar od uczniaków

Zmiana się odrzuca nie do poznania. Jest rojno, gwarno. Pełno młodzieży. Pod pachami gromnie teki, wydławane książkami, eleganckie zawiniątko lub niewielki poszarpany pakietek, związany bezpretensjonalnie sznurkiem. To Świętokrzyska. Ożywia się corocznie, gdy zaczynają się szkoły, a ruch trwa tu od września blisko do grudnia. Potem w październiku czy listopadzie wsiąka w sklepy, teraz jest tu, w najwyższym napięciu, pulsuje, wylewa się na ulicę.

Handel w małych norkach, zawalonych brudnymi książkami. Gazetą polepione karty, tomy bez oprawy, strzępy. Płyną spoza lady do grupki stojącej młodzieży i od niej odpływają na półki antykwarni.

Stare, bezzębne, obrzydliwe sepieniec żydowski w rudych perukach, dostojny patriarchowiec z lepkiem brodami, w krymkałach na głowie, młode żydóweczki o nerwowych rękach i młodzi izraelci obsługujący młodzież publicznymi.

Jakaś kobiecina w chustce z małym chłopczykiem strasznie zmierzwanym i gapowatym dobija targu:

— To ile pani ostatnia cena?

— Dwa złote.

— Dwa złote, to nowa będzie taniej. Złotówkę to dam. Biorę.

— To niech pani idzie po nowe. Złoty osiemdziesiąt... — a potem zwracając się do kogoś innego: — Kawalerze, kawalerze, kawaler niech nie wychodzi, zaraz się wybierze. Proszę kartkę. Zaraz kawalerowi dam. Już daje...

I znów stara babina w chustce spiera się o 10 groszy i gniewa, odchodzi i wraca, i znowu wyce-

kuje, aż żydóweczka obsłuży kilka osób, udając, że nie widzi, że babina chce kupić.

Zaduch, dreptanina, przeciskanie się do koutu, pokrzykiwanie, targi o każdy niemal grosz. Kupey zachwalają. Woła sprzedawać towar używany. Tu niema określonej ceny, ciągnie się więcej można. Czasem starą, używaną książkę zepchnię po cenie wyższej od nowej.

A na ulicy przed sklepami druga gięda. Tu sama młodzież wymienia między sobą książki, płaci. Przeważnie chłopcy. Panienci na ogół widzą nie mają zaufania do tej formy handlu.

— Ma „pani” rachunki do V-go, geografii i religii?

Żywo następuje zlustrowanie towaru i propozycje. Potem zapłata po targu. Jakichś dwu chłopców pokazuje sobie wzajem nabyte książki. Młodszy okazał się sprytniejszy ma już cały komplet i zapłacił mniej od swego starszego

Wracamy do zamierzonych czasów Konkurencja koni z samochodami i koleją żelazną

ZAMOŚĆ, 7. 9. (tel. wł.). Stosunki komunikacyjne w Polsce wracają powoli do lat bardzo odległych, kiedy nie było jeszcze kolei żelaznej i samochodów.

Między Zwierzynicem a Zamościem odbywa stale podróże szczególnego rodzaju wehikuł. Jest to autobus, z którego wyjeżdża motor. Wóz toczy się ciągniony przez konie, przyczem frekwencja ma tak wielką, iż czasami nawet na dachu władzić można podróżnych. Właściciel autobusu nie miał na podatki i benzynę, to też przemienił autobus na omnibus. Tego rodzaju autobusów jest zresztą w Polsce więcej.

Pomiędzy Zamościem a Krasnobrodem krąży stara, niesłychanie obdrapana i koszlawa karetka, zaprzęgnięta w chude, dykawiczne, typowe żydowskie szkapki i tak obławowana wewnątrz i zewnątrz podróżnymi oraz ich tobołami, że wygląda jak jakieś fantastyczne zjawisko. Jest to przedwojenna „buda”, która kursowała z Rejowca do Tomaszowa jeszcze wtedy, gdy nie było kolei żelaznej...

Raz na tydzień, w czwartek, przewozi się żelazo z Ostrowca Kieleckiego wprost do Zamościa furmanką i końmi. Z Sosnowca do Białegostoku ciągną całe karawany chłopskich wozów obławianych węglem. W ten sposób istnieje cała organizacja przewożenia opału u uproszczonym, tańszym systemem. Taryfy kolejowe są zadrogię nawet dla węgla.

Dla zdobycia kilkudziesięciu złotych, chłop woli zaprzęcić parę koni, zabrać ze sobą obrok na kilka dni i nawet rzucić pracę w polu i trudnić się transportem, niż

Skazanie sekwestratora

Sąd Okręgowy skazał b. sekwestratora urzędu skarbowego w Pułtusk, Leona Filemowicza za malwersacje pieniężne na szkodę ludności i skarbu państwa na 3 i pół roku więzienia.

Jerzy Andrzejewski.

Pierwszy omnibus powietrzny „Douglas” własnością Polski

Wczoraj o godz. 1-ej pp. na lotnisku Okęcie wylądował pierwszy z dwóch zakupionych w Ameryce dla P. L. L. „Lot” olbrzymich samolotów pasażerskich „Douglas DC.2”. Ze względu na fatalne warunki atmosferyczne przylot drugiego „Douglasa” odłożono do następnego dnia.

„Douglas DC.2” jest jednoplantowcem i to dolnopłatem, wykonanym całkowicie z metalu. Wypożyczony jest w dwa angielskie silniki po 750 k. m., model Pegasus, typu Bristol. Należy on do najluksusowszego typu maszyn komunikacyjnych, obsługujących w liczbie 110 sztuk linie pasażerskie całej Ameryki. Obie maszy-

ny zakupione dla Polski należą do drugiej serii maszyn tego typu to też posiadają szereg najnowszych ulepszeń: chowane podwozia oraz „pilota automatycznego” t. j. przyrząd ułatwiający pilotaż. Samolot ma szybkość maksymalną ponad 300 km. na godzinę.

Za jednym pokręceniem tą korbą — wyjaśnia pilot Mitz — maszyna sama robi mi wiraż. Lampka daje mi sygnał, kiedy mam wypuścić podwozie.

Charakterystyczną cechą sylwetki Douglasa jest silne wysunięcie przedniej części kadłuba, gdzie się mieści obszerna i

bogato wyposażona kabina pilota, radiostacja nadawczo - odbiorcza w oddzielnej kabine i miejsce dla 3 osób obsługi.

Kajuta pasażerska odznacza się wielkim komfortem. Ma ona 8 mtr. długości, 1,68 mtr. szerokości, oraz 1,91 wysokości. Po obu stronach po 7 foteli w metrowych odstępach, krytych błękitnym ak samitem. Posiadają one specjalne urządzenia, pozwalające zmieniać pozycję, jak w łóżkach. Zależnie od woli pasażerowie mogą siedzieć twarzami do siebie lub plecami, dzięki ruchomym oparciom.

Przy każdym fotelu umieszczone jest okno z firanką, podnoszony stolik, lampka elektryczna, dzwonek na obsługę. Specjalny system wentylacji tłoczy górą świeże powietrze, wytłacza dołem, pozostawiając pasażeromże za pomocą specjalnego urządzenia puścić sobie prąd świeżego powietrza prosto w twarz. Podłoga wysłana błękitnym dywanem. Siatki do podręcznego bagażu ciągną się wzdłuż ścian.

W Douglasie ściany i podłoga kabiny wyłożone są warstwą izolacyjną gładzącą niemal całkowicie hałas. Przy pełnym ruchu silników można porozumiewać się normalnym głosem z jednego końca kabiny z drugim końcem.

Centralne ogrzewanie z automatycznym regulatorem utrzymuje w kabine stałą temperaturę 20 stopni. W głębi, przy ogniu maszyn, mieści się umywalnia, toalety i bufet, z elektryczną lodówką. Poza nimi zaś bagażnik i przedział pocztowy.

Przeniesienie 31 p. p. do Sieradza

ŁÓDŹ 7.9. (Tel. wł.). — Niebawem zajdą zmiany w łódzkim garnizonie wojskowym. 31 pułk Strzelców Kaniowskich, stacjonujący dotychczas w Łodzi, odeszł ma do Sieradza.

W Sieradzu czynnik obywatelskie powołały komitet, którego celem jest uroczyste powitanie pułku.

takiego skostnienia ustrzegł się Ciagliński. Jego technika trafnie podkreśla charakter materiału, jakim jest farba olejna, natomiast lekceważy jakość tego materiału. Tak np. wszystkie drobne notatki pejzażowe są malowane na płótnie, fabrycznym, gruntowanym olejno. Nie można sobie wyobrazić gorszego i bardziej niebezpiecznego, dla trwałości obrazów, gruntu.

Artyści w owych czasach przeważnie tem się nie interesowali.

Poza Ciaglińskim wystawiają artyści mniej, lub więcej, naszej publiczności znani. Prace Wandy Chelmońskiej widzieliśmy przed kilku laty u Garlińskiego. Teraz, jak i przedtem artystka jest nastawiona na momenty dekoracyjne natury i pragnie je przedewszystkiem w swych obrazach podkreślić. Niestety, prace jej są zbyt powierzchowne, brak im zdecydowania i wyczucia. W rezultacie widz przechodzi obok nich obojętnie.

Zasadniczą cechą, a w pewnej mierze i zaletą obrazów Marcina Kitza, ze Lwowa, jest swada malarstwa. Artysta nadużywa jednak trochę tej werwy pendzla, na niekorzyść barwy. W sumie jego kolorystyka niewymyślna, a obrazy wyglądają dość staroświecko.

Wacław Piotrowski dobrze nam znany z wielu wystaw w Zachęcie wystąpił tym razem z cyklem portretów dzieciennych „Frontem do dziecka”... — mówi żartobliwie malarz. Jest to myśl bardzo szczególna, gdyż artysta ten, z racji swych uzdolnień i temperamentu artystycznego nadaje się, jak nikt inny może, na portrecistę dzieci. Jego sztuka posiada, tak odpowiednią w tym wypadku, delikatność plastycznego wysłowienia, a dłoń artysty — lekkość. Przytem Piotrowski maluje b. szybko, co jest szczególnie nie do pogardzenia, gdy się zważy, że dzieci do cierpliwych modeli nie należą.

Wiktor Podolski.

Z teatrów

Kubus Krotochwila Jana Letraza w Teatrze Letnim

Tak się zwykłe działo na scenie i w książkach, że kobieta starała się w tajemnicy ukryć nieślubne dziecko. W farsie Letraza jest inaczej. Pewna młoda dziewczyna, pragnąc przełamać opór ojca i wyjść za jego sekretarza (ojciec jest właścicielem fabryki rowerów), przynajmniej do dziecka. W rzeczywistości dziecko należy do jej młodszego brata, gimnazysty, który bojąc się gniewu rodziców chętnie godzi się na tę zamię. Ale podstęp nie udaje się. Fabrykant rowerów nie pozwala na małżeństwo, mały Kubus wędruje do mieszczańskiego zdmisjonowanego sekretarza. Nie sam zresztą, bo w ślad za nim wędruje ciotka z prowincji, bogata stara panna, zakochała w najmłodszym, choć nieprawym członku rodziny. W akcie ostatnim, najlepszym z całej krotochwili, wszyscy pokrywają odziedziczonego Kubusia. Wreszcie historia wyjaśnia się. Ojciec Kubusia okazuje się starszy pan, wspólnik rzekomego dziadka. Młodzi otrzymują pozwolenie na małżeństwo, a ciotka nie chce się rozstać z Kubusiem „wydaje się” za jego ojca.

Jako utwór wyraźnie farsowy i obliczony na hawienie, „Kubus” posiada duże zalety. Napi-

sany z werwą, posiada szereg komicznych sytuacji, opartych przeważnie na nieporozumieniach. Dobrze również zostały podchwyczone śmieszności burżuazji francuskiej.

Reżyserja Emilia Chaberskiego udana. Krotochwila, jak przystało na tego rodzaju utwór, miała karkołomne wprost tempo. „Kubus” pedził jak cały tabun Kubusiów. Może tylko za dużo hałasowano. Muzyki wprawdzie nie było, ale był zato Samboorski, a to na jedno wychodzi. Ucharakteryzowany na staruszką grzmiał, jak najgroźniejszy policmajster albo generał - gubernator.

Ozdoba przedstawienia jest Kurnakowicz w roli ojca cudzego dziecka. Siła komiczna tego go artysty ma w sobie coś żywotowego. Jest to w najlepszym gatunku humor, szeroki, błyskotliwy, można się w nim kąpać, jak w ciepłym morzu. Druga świetnie zagrana rola, to ciotka Buczyńska. Pozostali wykonawcy Jarszewską i Łapińską na czele wywiązali się bez zarzutu. Przekład Zdzisława Klepczyńskiego o żywy i płynny.