

Pierwszy lot przez la Manche

Ze wspomnień Blériot'a

Nestor lotników francuskich Blériot, na krótko przed śmiercią dokonał korekty swoich wspomnień, które stanowią jedną z rozdziałów jego monumentalnego dzieła, o lotnictwie.

Przełot przez kanał, to była nagroda za dziesięć lat wysiłków, pracy i zmagania się z przeciwnościami. Podkreślam to, gdyż chcę, żeby młodzież współczesna nauczyła się cenić cnotę wytrwałości i cierpliwości.

Już jako słuchacz Ecole Centrale rwałem się do lotu, lecz trzeba było tłumić te szalone porwy, boby mnie uznano za wariata.

Blériot opowiada dalej, o trudnościach, jakie musiał zwalczać, o niechęci i sceptycyzmie ludzi, którym się zwierzył ze swych marzeń. Nikt nie chciał wierzyć, w możliwości powiatycznych podróży. Wyśmiewano młodego zapaleńca. Lecz Blériot nie dawał za wygraną.

Postanowił dowieść wyższości jednopłatowca nad dwu płatowcem i dopiął swego.

Jednopłatowiec Blériota najmniejszą odbiegł od pierwotnego wzoru, jakim dla konstruktorów jest — ptak, ale ten pierwszy blériotowski aparat z roku 1899, za nadto przypominał metalowego ptaka, o ruchomych skrzydłach. Trzeba było pomyśleć o innym systemie. W 1901 r. z warsztatów Blériot'a wyruszył nowy samolot, typu Langley — Wright, ale rychło poszedł na szmelc.

PIERWSZY SPACER NAD SEKWANĄ

Blériot pracuje oddał wspólnie z Voisin'em. Nowy aparat holowany przez motorówkę, odbył w r. 1905 pierwszy spacer nad Sekwaną. Próba skończyła się fatalnie. Aparat stracił równowagę i wpadł do wody. Następnego roku odbyły się nowe, równie niefortunne próby z innym samolotem na jeziorze Enghien.

Po rozejściu się z Voisin'em, Blériot zamknął się w warsztacie badań aeronautycznych i tam zbudował piąty typ podobny, ładujący do kaczki z rozwiniętymi skrzydłami. Jedwabny powłoczony lakierem brzuch osłabiałego ptaka zawierał motor 24 HP i kabiny pilota. Powierzchnia skrzydeł wynosiła 13 metrów kwadratowych. Sporządzone one były z drzewa, obciągniętego pergaminowym papierem. W tyle mieściło się śmigło z miedzi i aluminium.

Cieężar razem z pilotem nie przekraczał 236 kilogramów. Ca-

łość spoczywała na podwoziu, zaopatrzone w dwa koła od roweru.

KACZUSZKA

Pierwszy lot na „Kaczuszkę” odbył się w Bagatelle dnia 21 marca 1907 roku, lecz słabe koła załamały się przy starcie. Wiatr przechylił cały samolot na prawą stronę. Podczas powtórnej próby odłamało się śmigło. Pomimo to, Blériot nie stracił rezonu. Naprawiwszy uszkodzenia, ponowił próbę i zdołał wzbicić się na wysokość 60 metrów. W parę dni później osiągnął szybkość 50 kilometrów na godzinę, ale 19 kwietnia aparat skapotał podczas lądowania.

Blériot wyrzuca „Kaczuszkę” i buduje nowy aparat „Blériot IV”, typu Langley, przypominający kształtem długą wałkę, o nieruchomych skrzydłach.

I tym razem nie osiąga zadawalających wyników. Największym skokiem było „ustabilizowanie” aparatu. Pierwsze blériotowskie samoloty przewracał lada podmuch wiatru. Wreszcie, za jedenastym razem konstruktor odetchnął pełną pierśią. „Blériot XI” obudził zachwyt brodatych elegantów w cylindrach i dam w olbrzymich kapeluszach, gdy w r. 1908 zaprezentowano go na wystawie aeronautyki.

Lecz i wówczas uśmiechano się sceptycznie, na wieść o projektowanym locie nad morzem. Ten „Blériot XI” miał 8 metrów długości, zaokrąglone skrzydła, powłoczone nieprzemakalną tkaniną, miały 7 metrów kwadratowych powierzchnię. Motor R. E. P. 30 H. P. zastąpiono motorem nżani 25 H.P.

CORAZ WYZEJ

Podczas pierwszej próby, złamał się koła, ale w kilka dni później podczas silnego mrozu, Blériot wznosił się, na 200 metrów. Stopniowo osiągał coraz większą wysokość (maksimum 700 metrów). W marcu odbył dwukilometrowy „spacer”, a już podczas pokazów w Donai na innym aparacie (Blériot XII), wzblił się w niebo wraz z kilkoma pasażerami i przeleciał 47 kilometrów w 47 minut. W lecie 1909 roku Blériot padł ofiarą wypadku. Podczas lotu, wybuchł pożar w aparacie i lotnik poparzył sobie nogi. Pomimo to, nie odłożył projektowanej „wyprawy” na kanał La Manche. „Daily Mail” ofiarował na ten cel 25 tysięcy franków. Do Calais przybył o kulach i zabrał się do montowania maszyny, w przewiozonym hangarze, skleconym z

drzewa i płótna.

— Nie byłem jedynym kandydatem — opowiada Blériot — oprócz mnie brali udział w turnieju Anglik Seymour i hr. Lambert (który odbył pierwszy lot nad wieżą Eiffla) oraz słynny Latham, na swym aparacie „Antoinette”.

Latham zdołał przelecieć 50 kilometrów nad morzem, lecz w pewnej chwili motor odmówił posłuszeństwa i aparat osiadł na wodzie. Uratowała go załoga kontrtorpedowca. Zamówiono nowy aparat. Nie było więc chwili do stracenia. Ale wiatr był przeciwny. Rany na nogach dokuczały mi bardzo, nerwy miałem rozbite — dość się przecież zamęczyłem w ciągu tyłu lat. Zdołałem wprawdzie przekonać niedowierców o wyższości jednopłatowca, czy jednak los przeciwny znowu nie stanie mi na drodze, w postaci nieprzewidzianej zapy... Wreszcie w nocy z 24 na 25 lipca 1909 roku, obudzone mnie o świcie, w hotelu w Calais. Tymczasem moi współpracownicy i Anzani, konstruktor motoru, już się krzątali na lotnisku.

Na szczęście, w przeciwnieństwie do Lathama nie budziłem zaniepokojenia, więc mój obóz wolny był od gapiów, którzy z reguły przypierali szturm do obozu Lathama. Ludzie wierzyli w niego. Wielki lotnik zgóry został pasowany, na zwycięzcę turnieju, każdy więc chciał być obecnym podczas jego startu. Na mnie nie zwracano wcale uwagi. Zresztą ktoś mógł przypuszczać, że rany inwalida będzie miał odwagę puszczać się w ryzykowną podróż.

START

— Przed startem odbyłem krótki próbny lot, gdyż chciałem uprzedzić Lathama o tem, że i ja zamierzam wziąć udział w turnieju. W owych czasach radio nie rozgłaszało „ostatnich komunikatów”. O godzinie 4-ej, na znak dany białą chorągiewką przez Leblanc, wystartowałem i zacząłem się stopniowo podnosić coraz wyżej. Po chwili przeleciałem nad wydumą, na której stał mój przyjaciel, machając rękami. Miałem teraz nad sobą niebo, a niżej — spienione morze.

Rzecz dziwna. Odzyskałem zupełny spokój. Nie odczuwałem najmniejszego wzruszenia. Nie miałem czasu kontrolować swych myśli. Później dopiero oświadczyłem sobie, na co się narażałem...

BEZ BUSOLI

Nie miałem przy sobie busoli.

więc starałem się nie poruszać steru nogami, gdyż bałem się zbłądzić. W ciągu piętnastu minut leciałem naoslep. Kontrtorpedowiec „Escopette” pozostał daleko w tyle. Pozbawiony przewodnika, poczułem się nagle prze raźliwie osamotniony.

I oto nagle, na horyzoncie wyłania się z morza szary, podłużny kształt. Jestem już pewny zwycięstwa. Samolot leci z szybkością 60 kilometrów na godzinę. Wiatr się wzmaga. Widzę, że mnie jednak zniósł o sześć kilometrów, od wyznaczonej trasy. Zamiast znaleźć się nawprost Dowru, zbliżam się do St. Margaret. Już widać trzy statki. Marynarze potrząsają czapkami. Wolałbym, żeby mi objaśnili, w którą stronę mam się skierować, tembardziej, że nie miałem możliwości zbadać terenu, na którym mam lądować.

ZWYCIĘZCA

W St. Margaret brzeg jest stromy i skalisty. Ilekroć usiłuję przelecieć nad nim, wiatr rzuca aparatem wstecz. Brytyjski ląd broni się przed intryzami. Czyżbym miał teraz właśnie skapitulować. U wejścia do portu. A tu w dodatku coraz mniej benzyny. Trzeba za wszelką cenę wyrwać się z pułapki. Lecę teraz wzdłuż brzegu, w kierunku Dowru, walcząc rozpaczliwie z wiatrem. Nagle dostrzegam trzepoczący, trójbarny sztandar. Przypominam sobie, że dziennikarz Fontaine obiecał mi w ten sposób wskazać miejsce odpowiednie dla lądowania. To on! Co za szczęście! Zniżam lot i sposobie się do lądowania, ale tuż nad ziemią wir powietrzny ciska aparatem jak piłką. Mniejsza z tem. Zwyciężyłem, — mogę teraz rozbić (któryż to raz z rzędu), mój pocziwy samolot.

Zawierzywszy swej gwiazdce — ląduję na placu golfowym, łamiąc śmigło i podwozie.

Cóż to znaczyło wobec osiągniętego triumfu!...

Przecież byłem pierwszym człowiekiem, który dokonał przelotu nad kanałem La Manche.

Lot mój trwał 31 minut.

Na miejscu lądowania, na North Meadow wznosi się teraz pomnik w kształcie samolotu „Blériot 12”.

Przypominam sobie zabawny incydent — powiada na zakończenie Blériot. — Oto widok mego samolotu zaniepokoił urzędników celnej komory.

— Czy pan ma coś do oclenia? — zapytali mnie chórem.

— Owszem. Moją szaloną rację.

Madryt transmittuje Moskwę

Zamieszanie radiowe w Hiszpanji

„Hiszpan pod miastem zatknął sztandary — jutro do szturm uderzy”. Tą zwrotkę z mickiewicza wiersza o „Grenadzie” określić można treść właściwą ostatniego przemówienia, które jeden z głównych wodzów powstania hiszpańskiego gen. Queipo de Liano wygłosił przed mikrofonem radiostacji sewilskiej. Sytuację z pierwszych dni sierpnia r. b. general okłasił jako „ciszę przed burzą”, noc przed szturmem o świtanie.

Dowódca powstańców scharakteryzował sytuację rządu madryckiego, jako niezwykle krytyczną i pogorszoną faktem, że cała wielka prowincja północno - wschodnia — Katalonia, jakkolwiek idąca z rządem centralnym w rzeczywistości oznacza rozpadnięcie się tej części Hiszpanji. W stolicy Katalonii, jak powiedział de Liano, w Barcelonie, oddziały gwardji cywilnej ogłosiły swoje sympatie dla powstania i wycofuja się ku południowi, w kierunku Walencji.

RETRANSMISJE HISZPAŃSKIE Z MOSKWY

De Liano rzucił gromy na rząd madrycki, podając, że rozgłoszania madrycka retransmituje drogą radiową komunikaty z Moskwy, oczerniające powstańców przed narodem hiszpańskim, a podawane w języku hiszpańskim. Generał de Liano oskarżał w tem przemówieniu radiowym dowódcę wojsk rządowych gen. Majasa o bombardowanie Kordoby i Grenady, jak wiadomo, miast pełnych bezcennych zabytków sztuki i historii hiszpańskiej.

KONTRATAK RADJOWY Z MADRYTU

Rozgłoszania madrycka, nie odpowiadając bezpośrednio na prośbę wienie de Liano, atakuje ze swego punktu widzenia powstańców. W obfitych komunikatach rozgłoszenia posługuje się głównie tekstem dziennika „Hoja oficial del lunes” — jedynej gazety wychodzącej w Madrycie. Obok zapewnień wierności światu pracy dla akcji rządowej, podaje Madryt o wykryciu w samej stolicy konspiracyjnego rządu powstańczego z postem prawicowym dr. Albinanem na czele. Madryt zapowiada przymarsz wielkich sił właśnie z Katalonii i mówi o sukcesach wojsk rządowych w Aragonji, wreszcie o aresztowaniu biskupa i uwięzieniu go.

wraz z rodziną w zajętej przez wojska katedrze madryckiej. W komunikacie podano, że aresztowani ukrywali znaczne sumy w gotówce i kosztownościach. Rząd majątek ten skonfiskował. Madryt zapewnia także o dobrym stanie zaopatrzenia stolicy w żywność i o bezpieczeństwie komunikacji z Barceloną, granicą francuską i portami śródziemnomorskimi w Hiszpanji północno - wschodniej i wschodniej.

TAJEMNICA KABLA RADJOWEGO

W wiadomości do radiosłuchaczy, rozgłoszania madrycka podaje, że wobec wspólnej długości fali z Sewillą — 410,4 mtr., rozgłoszania EAJ2 pomnożyć ma w tych dniach wielokrotnie moc w antenie. W tym samym komunikacie jest mowa o tajemniczym zachowaniu się parowca włoskiego, stojącego w cieśninie gibraltarskiej w pobliżu Tarify. Eskadra rządowa, która niedawno stamtąd odplynęła do Malagi, i samoloty madryckie stwierdzają zgodnie, że statek włoski jest pływającą radiostacją o wielkiej mocy nadawczej. Jak się zdaje, parowiec przyszedł z Genui, a więc z bazy głównych doświadczeń w dziedzinie radio-telegrafji i telefonji, prowadzonej przez zakłady Marconiego.

W Madrycie przypuszczają, że parowiec naprawić ma połączenie kablowe, między portami Hiszpanji południowej a hiszpańską Afryką; prawdopodobnie również ten sam statek służy, jako stacja wzmacniająca dla transmisji z Tangeru do Algeiras i Sewilli.

WSZYSCY DZIENNIKARZE W RADJO

Radjofonja w Sewilli zastępuje brak gazet głośnikami radiowymi, które umieszcza na placach i głównych ulicach, a także na wielkich traktach. Poza tem, jak można wnosić z komunikatów stron, w całej Hiszpanji, a głównie w prowincjach: Katalonji, Aragonji, Kastylji, Asturji, Walencji i Andaluzji pracują krótkofalówki zorganizowane na wzór przysposobienia wojskowego i pozostające pod kontrolą władz.

Z tych komunikatów czerpią również oficje rozgłosznie średniofalowe. Rozwinał się dzięki temu, na szeroką skalę reportaż radiowy. Prawie wszyscy dziennikarze po obu stronach pracują dla tych rozgłosznie, jak pracowali dla redakcyj swych dzienników.

Podróżuj samolotem

E RYK KAESTNER

29)

„ZAGINIONA MINIATURA”

Tłumaczyła Magdalena Samozwaniec.

— Nie — odparł Rudi Struve. — Ale, czemu się pan tak denerwuje?

Kulc pochylił się w jego stronę, wskazał palcem ów niepokojący pakiet i szepnął: — Przecież to jest ta fałszywa miniatura! Struve spojrział na pannę Smutny, która skinęła głową.

— I jakiś list leży koło tej paczki — rzekł Kulc, chwytając za kopertę papieru.

Młody człowiek skinął na kelnera który stał oparty o słup. — Czy nie kręcił się jaki obcy człowiek koło naszego stolika? — zapytał go.

— Nikogo nie zauważyłem, proszę pana — odparł kelner.

— Może jakiś posłaniec?

— Być może, ale ja go nie widziałem.

— Już dobrze — dziękuję — rzekł Struve.

Kelner oddalił się.

Kulc wyciągnął swoje okulary z kieszeni, nałożył je na nos i rozerwał kopertę trzęsącymi się palcami. Rozłożył arkusz na stole i przeczytał następujące zdania:

Jesteśmy, co prawda, przyzwyczajeni do różnych bezczelnych kawałów. Ale to, co wyszło nam z ręki, można nazwać szczytem bezwstydu. I pan zgrywa przyzwoitego człowieka! Wstydz się pan!

Dowidzenia!

Kulc podał list swoim towarzyszom.

Struve, mimo poważnej sytuacji, nie mógł się wstrzymać od śmiechu.

— Te bandyty moralizują nas! — rzekł. — Tylko tego jeszcze brakowało. Sytuacja robi się coraz bardziej interesująca.

Irena Smutny siedziała blada, nie mówiąc ani słowa, tylko nerwowo przyciskając do piersi swoją torebkę i obłąkami z przerażenia oczami, rozglądała się wokoło.

— Ja mam się wstydzić! — zawołał Kulc z oburzeniem. — Tego mi jeszcze nikt w życiu nie ośmielił się powiedzieć. Dopiero te opryski! Poza tem, przecież ja sam byłem świecie przekonany, że miniatura jest autentyczna — dodał pocziwie.

— To może pan swoim towarzyszom z przedziału powiedzieć przy następnym spotkaniu — rzekł Rudi Struve ze śmiechem. — Ale nasi panowie złodzieje lubią listy pisywać. — Spojrział na papkę Kulca filuternie. — Ja już też dostałem od nich jeden listek miłosny.

— Kiedy to było?

— Wówczas, kiedy podczas jazdy na promie, chciałem sobie ich przedział dokładnie obejrzeć. Zatknęli mi wtedy taki papierek za wstążkę od kapelusza.

— To była ta poste-restante w kapeluszu! — z przerażeniem zawołała panna Smutny.

— Czy również napisali panu, że pan ma się wstydzić? — zapytał Kulc.

— Nie, tylko uprzejmie ostrzegali mnie.

— Dlaczego pan już wówczas w pociągu nie powiedział prawdy — zapytała Irena Smutny.

— A poco? — roześmiał się. — Czy na to, żeby pani jeszcze moją osobą zaczęła się kłopotać. Nieprawdąż piękna księżniczko?

— Wracam do hotelu — rzekła panna Irena podenerwowanym głosem. — W tej chwili muszę wrócić do hotelu. Nie pozostanę tu ani chwili dłużej!

— To się niestety nie uda — rzekł Rudi Struve. — Czy pani myśli, że te łajdaki, po oddaniu nam fałszywej miniatury, powrócą spokojnie do Berlina?

— A pan myśli, że co zrobią? — zapytał z niepokojem Kulc.

— Jakie jest ostatnie słowo w liście, który pan otrzymał? — zapytał Struve.

Masarz Kulc rozwinął arkusz papieru, spojrział nań i odczytał: „Dowidzenia!”.

— No, widzi pan! Nie możemy ani kroku za drzwi zrobić, żeby nie zostać napadniętym przez kilkunastu silnych drabów.

— To rzeczywiście lepsza zabawa — mruknął Kulc. — A ja, jak na złość, zostawiłem moją łaskę w hotelu. — Pochylił się w stronę panny Smutny i zapytał szepem: — Niech mi pani powie, gdzie jest prawdziwa miniatura?

— Mam... mam ją przy sobie — zagryzła usta, żeby nie wybuchnąć płaczem.

— Czyli, że możemy się uważać za obłożonych w twierdzy — zauważył Kulc.

— Całe szczęście, że nasza twierdza jest zarazem restauracją, i że żywności nam nie zabraknie — rzekł Struve.

— Żebym był przynajmniej nie zostawił mojej łaski w hotelu — jęknął Kulc.

— Łaska nie na wieleby się panu przydała — zauważył Struve i począł dokładnie przyglądać się twarzom gości, siedzących n sali. — Gdyby przynajmniej wiedziało się co nasi przyjaciele powiedzieli za plan działania — rzekł.

— Mam dreszcze — szepnęła panna Smutny.

Kulc kiwnął na stojącego opodal kelnera: — Trzy koniaki! — rozkazał. — Tylko galopem!

(C. d. n.)

REDAKCJA: Warszawa, Al. Jerozolimskie 121. Telefony. 666-08 (sekretariat) 666-99 (ogólny). Sekretarz redakcyi przyjmuje interesantów codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godz. 11—12.

ADMINISTRACJA: Warszawa, Al. Jerozolimskie 121. Telefony: Zarząd 691-64, Prenumerata 691-66, Księgowość i Kasa 220-30. Dział Ogłoszeń Zgoda 1, tel. 691-56, Kantor — Zgoda 1, tel. 230-00. Skrzynka pocztowa 745. Adres telegraficzny — ABC Warszawa, Konto P.K.O. Nr. 15-798.

PRZESTAWICIELSTWA: Piotrków Trybunalski, Słowackiego 3, tel. 59, Włocławek, Cyganki 24, tel. 136. PRENUMERATA: miejscowa (z odnoszeniem do domu) i za prowincji zł. 2.30 miesięcznie; wydanie B wraz z dziełami Sienkiewicza zł. 3.30 miesięcznie.

Ceny ogłoszeń: za miejsce wysokości 1 milimetra przez szerokość jednej wpal-ty (na wszystkich stronach po 6 szpalt): na 1-ej stronie — 1 zł., w tekście (wśród artykułów) — 70 gr., w reklamach (wśród ogłoszeń) — 50 gr., na ostatniej stronie — 60 gr. Notatki reklamowe — 1 zł. Komunikaty i wyjaśnienia — 1.50 zł., opisy specjalne — 3 zł., lekaske — 30 gr. Nekrologia po 3 gr. Drobne po 20 gr. za wyraz, duże litery w ogłoszeniach „drobnych” liczy się za oddzielne wyrazy, a tłusty druk — podwójnie. Notatki reklamowe oznacza się cyfrą (N.), a komunikaty i wyjaśnienia cyfrą (K.). Za terminy druku ogłoszeń Administracja nie odpowiada. Wydział ogłoszeń: Zgoda 1, tel. 691-56 — biuro czynne od godz. 9 rano do 6 wiecz.