

Powietrzem zamiast wody

Samolot na 150 osób

Najtańszym środkiem komunikacji transatlantyckiej

Coraz częściej w ciągu ostatnich miesięcy mówi się i pisze w Stanach Zjednoczonych o zagadnieniu komunikacji pomiędzy Ameryką i Europą.

SIEĆ LINII POSIADANYCH

Coraz więcej zwolenników zyskuje projekt zorganizowania sieci stałych linii powszechnych, które mogłyby z początku uzupełniać komunikację morską, a z czasem nawet ją zastąpić.

Jak obecnie przedstawia się komunikacja morska?

Otóż, w ostatnich latach, morską żegluga okrętowa poczyniła bardzo stosunkowo nieznaczne postępy. 30 lat temu „Mauretania” zdobyła błękitną wstęgę Atlantyku w 5 dni i 2 godziny, a rekord ten tylko o 24 godziny pobiła „Normandie” w ostatnich latach.

SAMOLOT. CZY STEROWIEC?

Gdy mowa o liniach powietrznych, wyłania się kwestia: sterowiec, czy samolot? Sterowiec jest wprawdzie w komunikacji transatlantyckiej wolniejszy o 48 godzin od samolotu, ale daleko szybszy od okrętu, choć pod względem bezpieczeństwa ustępuje mu. Ale ta ostatnia wada sterowca będzie już w niedalekiej przyszłości z pewnością zanikać.

SAMOLOT TRANSATLANTYCKI

Rozwój żeglugi transatlantyckiej zależy od znalezienia odpo-

wiednio trwałego materiału dla budowy samolotów i sterowców oraz od wytyczenia najpewniejszej trasy do lotu.

W Ameryce buduje się już obecnie samoloty o pojemności pozwalającej na zabranie 40 do 50 pasażerów, rozwijające szybkość 300 klm. na godzinę, posiadające do 9.000 klm. zasięgu. Samoloty te będą zaopatrzone w cztery motory, a jeżeli idzie o wygodę podróżnych, nie będą one ustępować w zupełności pulmanowskiemu wagonowi. Mogą utrzymać się 24 godziny w powietrzu bez lądowania, będą one miały współczynnik bezpieczeństwa równy okrętowi. Do takiego typu samolotu należy Douglas Moustier, typ DC 4, który obecnie buduje się kosztem 1.500.000 dolarów.

STUDIA SPECJALNEJ KOMISJI

Jak z tego widać, mimo wszystko koszty budowy samolotów są dziś tak wysokie, że przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej jeszcze się nie rentują. Jednak wszystko wskazuje na to, że rentowność ich będzie się zwiększać i z czasem w zakładaniu nowych linii będzie brana pod uwagę.

Cóż zwycięży: samolot, sterowiec, czy okręt?

Który z tych środków komunikacyjnych jest na liniach, łączących Europę z Ameryką, najdogodniejszy?

Zagadnieniem tym zajmuje się obecnie komisja morska Stanów Zjednoczonych, która opracowała w przybliżeniu porównanie kosztów eksploatacji tych środków komunikacyjnych, choć tylko w pewnym przybliżeniu, gdyż dotąd jeszcze nie jest wiadomo, ile kosztowała budowa okrętów „Queen Mary” i „Normandie”.

SAMOLOT... NAJTAŃSZY

Z zestawień tych wyników, że koszt przewozu jednego pasażera w dolarach przedstawia się następująco:

Samolot 71,01, sterowiec 131,83, okręt 67,58.

Najtańszy więc jest do tej pory okręt, ale inaczej zupełnie wyglądać będzie ta sprawa, gdy w przyszłości budować się będzie sterowce na 200 pasażerów, a samoloty na 150 podróżnych. Nie jest to bynajmniej fantazja, lecz możliwości, które w najkrótszym już czasie będą zrealizowane.

Wtedy stosunek ten się zmieni i będzie wyglądać tak:

Samolot 37,47, sterowiec 51,85, okręt 67,58.

A więc samolot będzie najtańszym środkiem komunikacji. Najtańszym i najszybszym — przewo-

zić bowiem będzie podróżnych z Ameryki do Europy w 2 do 2,5 dnia. Będzie on zatem stanowił niebezpieczną konkurencję dla okrętów, choć te ostatnie przewożą szaję go komfortem swych urządzeń.

W jakim kierunku pójdzie Ameryka? Jak wynika z badań komisji morskiej, Stany Zjednoczone główny nacisk położą na budowę wielkich samolotów komunikacyjnych, pozostawiając na uboczu sprawę żeglugi przy pomocy sterowców oraz okrętów.

Samolot więc zwycięża nad Atlantykem.

Tercet palących fajki buldogów



Słynny tercet palących fajki buldogów zaangażowany został do Londynu. Ponieważ jednak ustawy brytyjskie przewidują przed wjazdem do Anglii 6 - miesięczną kwarantannę, właściciel czworonożnych artystów wystosował do króla angielskiego podanie, w którym prosi Go o zwolnienie z tej kwarantanny. — Zdjęcie przedstawia czworonożnych artystów przed kopertą, zawierającą podanie do króla.

Statki - kościoły i statki - szpitale na rzekach argentyńskich

Liczne rzesze kolonistów i chrześcijańskiej tubylczej ludności, osiadłe wzdłuż głównych rzek argentyńskich, Parana, Pilcomayo, Bermejo, Balado — były do niedawna jeszcze pozbawione prawie całkowicie opieki duszpasterskiej. Stan ten uległ obecnie

zmianie. Zakony katolickie, czynne w rozległych pampach argentyńskich, utworzyły własną flotę rzeczną, która licznym rzeszom kolonistów niesie nie tylko pomoc religijną, ale zapewnią także opiekę nad zdrowotnością mieszkających w odległych miejscach. Nie rzadko na statkach, zaopatrujących ich w niezbędne artykuły, dostarcza się także i żywność, lekarstwa, książki i inne rzeczy.

Na rzekach argentyńskich pływają wspaniałe okręty - świątynie. Statki te mają na pokładzie wzniesioną kaplicę, zakończoną wieżą drewnianą, tak, że wyglądają zupełnie jak pływające kościoły. Nie rzadko na statkach wieży znajduje się rzeźbiony w drzewie posąg Chrystusa lub Matki Boskiej. Pływające kaplice są tak urządzone, że boczne

ściany są rozsuwane. Po przybyciu do brzegu rozsuwa się ścianę i zgromadzona na brzegu ludność może uczestniczyć w nabożeństwie i wysłuchać kazania. Statki te poruszane są siłą motorową.

Na rzekach argentyńskich znajduje się obecnie 8 takich pływających kościołów. Dalsze statki - świątynie są w budowie. Poza tym misje katolickie czynne w Argentynie, utrzymują statki - szpitale, w których czynni są lekarze i siostry pielęgniarki. Statki te stanowią bazę dla ekspedycji sanitarnych, zapuszczających się na łodziach motorowych w głąb kraju, dopływając głównych rzek. Uruchomienie statków szpitalnych pozwoliło na podniesienie zdrowotności wśród kolonistów osiadłych nad rzekami argentyńskimi o 50 proc.

Uroczystość wręczenia nagród przyznanych na wystawie paryskiej

W pałacu Legii Honorowej w Paryżu prezydent Republiki Francuskiej Lebrun w obecności członków rządu i korpusu dyplomatycznego dokonał uroczystej dekoracji komisarzy generalnych światowej wystawy w Paryżu oraz komisarzy poszczególnych krajów, jak również wręczył na ich ręce nagrody, przyznane na wystawie. Przemówienia przy tej okazji wy-

głosili: gen. Nollet, wielki kanclerz Legii Honorowej, komisarz generalny wystawy Labbe i minister handlu Gentin oraz w imieniu komisarzy zagranicznych gen. Piccio, po czym zabrał głos prezydent Lebrun.

Po akcie dekoracji i wręczeniu nagród odbyło się uroczyste przyjęcie.

Mała orkiestra Polskiego Radia wystąpi w parkach Warszawy

W roku ubiegłym organizowało Polskie Radio liczne koncerty publiczne o charakterze lekkim i popularnym. Wszystkie te imprezy cieszyły się wielkim powodzeniem wśród publiczności. W porze zimowej publiczne koncerty Małej Orkiestry posiadały formę inną, formę koncertów propagandowych, urządzanych w różnych miastach Polski.

Obecnie w sezonie letnim powraca Polskie Radio do imprez publicznych w ogródkach kawiarni i parkach.

Dnia 20. 7. o godz. 19-iej zorganizowany zostanie w Polskiej YMCA wieczór z udziałem solistów: J. Kay-Kuczyńskiej i W. Jabłońskiego, zespołu „Dziarskich chłopów” i innych. Konferansjerkę poprowadzi Henryk Ładosz.

Koncert drugi dnia 23. 7. odbędzie się w Parku Paderewskiego o godz. 16-iej. Tutaj również wystąpi znani soliści jak: Korff - Kawecka, Myszkowski, Buff — sztukiemistrz na wielu skomplikowanych instrumentach itd.

MIE SIĄC w WARNIE 315 zł.
Zwiedzanie Bukaresztu. Wycieczka do Konstantynopola. Najbliższe odjazdy 3 sierpnia i 4 września
FRANCOPOL Warszawa, Mazowiecka 9
Tel. 206-73 i 258-20

Harcerze pilotami sz. bowcowymi 2 harcerska eskadra lotnicza

Na lotnisku szybowcowym L. O. P. P. w Bodzowie pod Krakowem odbyła się uroczystość zakończenia kursu szybowcowego 2 harcerskiej eskadry lotniczej aeroklubu krakowskiego.

Pierwsza harcerska eskadra lotnicza aeroklubu krakowskiego została zorganizowana w styczniu 1937 r., w dn. 2 maja 1937 r. Wojewoda krakowski uroczystie przekazał eskadrze 3 szybowce typu „Wrona” i 5 szybowców typu „Salamandra”, po czym rozpoczęło się szkolenie teoretyczne i praktyczne, które ukończyło 48 harcerzy oraz wyszkolenie motorowe. Filia eskadry powstała w Zakopanem przy tamtejszym hufcu harcerskim, jako pluton lotniczy, który wyszkolił przy pomocy aeroklubu krakowskiego 21 harcerzy.

W r. 1938 zorganizowano drugą harcerską eskadrę lotniczą aeroklubu krakowskiego w Krakowie, której członkowie po ukończeniu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego w lipcu 20, rozpoczęła w najbliższych dniach wyszkolenie motorowe.

Uroczystość, w której uczestniczyła również bawiąca w Krakowie drużyna harcerzy francuskich ze swym dowódcą inż. Daric i kapłanem ks. Robineau na czele, rozpoczęła się lotami pokazowymi na szybowcach, po czym po uroczystym raporcie przedstawiciel krakowskiego aeroklubu wicyprezes dr. Michalik, powitał przybyłych gości.

Po podniesieniu sztandaru na maszt ogłoszone zostały okolicznościowe przemówienia, po czym rozdano dyplomy i odznaki pilotów szybowcowych.

Następnie przy ognisku harcerskim wśród serdecznego nastroju, goście podejmowani byli herbatką. Na zakończenie uroczystości harcerze krakowscy odśpiewali hymn narodowy, a francuscy skauci „Marsyliankę”.

POPIERAJ BEZROBOTNYCH NARODOWCÓW

Wojna i dziecko



Wojna obok swego okrucieństwa i grozy, ma i jaśniejsze momenty. Na naszym zdjęciu widzimy dwóch żołnierzy japońskich, którzy opiekują się zagubionym przez matkę w pobliżu frontu dzieckiem chińskim.

ARMIN O. HUBER

73)

LUDZIE I ŻYWOIOŁY

Powieść współczesna z Dzikiego Zachodu

Banda opryszków, wynajętych przez dra Czingwha, współwłaściciela konkurencyjnego przedsiębiorstwa, przybyła do ujścia Nass River i przygotowuje się do napadu na obóz robotniczy, a następnie — wysadzenia w powietrze tamy, wybudowanej przez inż. Kościesze.

Coraz więcej podniecał się tą przygodą. Obiecywał sobie po niej bardzo wiele: przypuszczał, że wykrycie afery przyczyni się w znacznym stopniu do wystąpienia w Kolumbii Brytyjskiej różnych nadużyć i przestępstw, z których, według jego przekonania, najgorszym było przekupstwo.

Ruchem ręki kazał Tomowi pozostać i podążył sam za bandą. Gangsterzy rozmawiali w dalszym ciągu, od czasu do czasu padając pogardliwe uwagi pod adresem „ichorliwego stada robotników obozowych” oraz „idioty-inżyniera”, nie przeczuwającego, jaka niespodzianka dlań się przygotowuje.

Banda dotarła wreszcie do stanowisk, wskazanych przez Huwai i pod jego kierownictwem zaczęła ustawiać karabiny maszynowe.

Pułkownik wycofał się po cichu, w powrotnej drodze zabrał Toma, poczem zachowując jak największą ostrożność, popłynął czołnem do miejsca, w którym ukryta była motorówka.

Tuż wszystko było w porządku.

Mac Lenna ułożył dalszy plan działań. Przede wszystkim posłał Smart Alecka do Kościeszy z kartką, w której opisał po krótko to, czego tu był świadkiem oraz dołączył kilka rad i wskazówek. Potem postanowił jeszcze przed świtem udać się po raz wtóry z Tomem na północny brzeg fiordu. Mieszkańca-pilota pozostawił na południowym brzegu z rozkazem, by czuwał i na sygnał gwizdka policyjnego podał natychmiast łódź do miejsca, które mu dokładnie określili.

Na północnym brzegu fiordu pułkownik i Tom ukryli czołno w zaroślach, a następnie poszli w górę, obierając taką drogę, która by ich wyprowadzała na tyły bandy.

— Chcę im pokazać, że para „głupich lalek malowanych” też coś potrafi. Rozumiesz, Tom? — powiedział stary pułkownik.

— Yes, sir!

Mac Lennan uśmiechnął się, przesunął palcami po czarnych wąsach i dodał:

— Znałem sierżanta, który w pochwie zawsze nosił tytoń zamiast rewolweru, a jednak pewnego dnia tak długo trzymał w szachu sześciu tegich Szwabów, aż nadszedł parę jego żołnierzy i wzięło ich do niewoli.

Pułkownik chrząknął i roześmiał się cicho. Nawiasem mówiąc, sam był tym sierżantem, lecz tego nie zdradził.

— Tom! — rzekł surowo.

— Yes, sir! — odpowiedział służbiście młody człowiek.

— Nigdy nie noś tytoniu zamiast rewolweru!

— Yes, sir!

Tom uśmiechnął się ukradkiem. Dopiero przed dwiema godzinami wyjął z pochwy tytoń i włożył pistolet służbowy. Pułkownik widział to doskonale...

Smart Aleck dotarł do obozu przed świtem. Wręczył kartkę pułkownika Kościeszy, który zwołał dowódców pododdziałów i przedstawił im obecny stan rzeczy.

— Moim zdaniem należałoby teraz uderzyć na nich od tyłu — powiedział na zakończenie. — Brzegiem fiordu już nie moglibyśmy przejść, pozostaje nam tylko jedna droga — przez lasy. Poczekamy jednak, zobaczymy, co oni zrobią. Ograniczymy się na razie do obrony zapory wodnej.

Rodzający się dzień oświetlił opustoszały plac budowy. Zdawało się, że ludzie porzucili wszystko i uciekli. Przez otwarte upusty z jednostajnym szmerem odpływał nadmiar wody z rzeki, którą już wpuszczono do dawnej łóżyska. Pod zewnętrznią ścianą tamy sterczała las żelaznych rusztowań, powiązanych stalowymi, jak gdyby w powietrzu wiszącymi spojeniami i mostkami. Był to szkielet elektrowni. Obóz robotniczy wymarł.

Przed szóstą zjawił się parlamentarzysta. Przypłynął małym czołnem tubylczym, na którego dziobie powiewała na pątku biała chustka.

Nie zatrzymany przez nikogo, dobił do przystani, wysiadł i rozglądając się na wszystkie strony, udał się niepewnym krokiem na dziedziniec.

Kościesza, Bułgar Petrow, Solden, Bud Keating, Raiott i Czarny Umberto czekali na niego w baraku. Starali się w ogóle wychodzić tylko w wypadkach nieodzownej konieczności, by nie ściągać na obóz ognia gangsterów.

Zawołali na parlamentarzystę, kazali mu wejść do baraku.

Było to już dość stary Indianin z Kincolity, którego banda musiała schwytać gdzieś w pobliżu ujścia Nass River.

(D. c. n.)