

KURIER CZESTOCHOWSKI

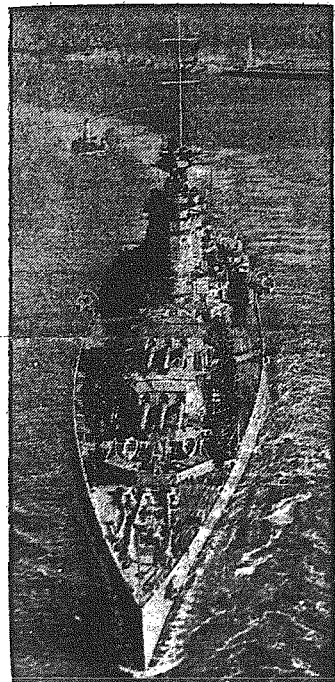
z urzędowymi ogłoszeniami władz.

CENA PRENUMERATY: miesięcznie z przesyłką pocztową 2,50 zł., dla odbierających piśmie na miejscu 2 zł. - Cena pojedynczego numeru 10 groszy.
REDAKCJA I ADMINISTRACJA: CZĘSTOCHOWA, III ALEJA Nr. 52. TELEFON 2-45.
Konta w Komunalnej Kasie Oszczędności Nr. 12.
Godziny przyjęć redakcji codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt od godz. 15 do godz. 18-sj.
KSIEGARNIA I SKLEP „KURIER CZĘSTOCHOWSKI”, III ALEJA 52.

CENY OGŁOSZEŃ: za wiersz milimetryowy przed tekstem 50 gr., w tekście i nadesłane 40 gr., za tekstem 20 gr. Drobne ogłoszenia: słowo tytułowe 25 gr., białe 15 gr., wyraz 15 gr. Najtańsze ogłoszenie drobne 1,50 zł. - Ogłoszenia mały i mały 20 proc. drożej. Ogłoszenia zagraniczne 100 proc. drożej. W numerach świątecznych i obywatelskich 25 proc. wyżej. Ogłoszenia skośna, fantazyjne, cyfrowe i bilansowe o 20 proc. drożej. Przy ogłoszeniach kilkotygodniowych - rabat.

Gubernia Generalna - ojczyzną Polaków

Dr. Frank o stosunku Gubernii Generalnej do Rzeszy



Prawa polskie nadal obowiązują

Nie ma żadnych tendencji germanizacyjnych

Radom, 27 lutego.
W Radomiu na konferencji zarządu Dystryktu Radom zabrał głos Gubernator Generalny Dr. Frank w sprawie zasadniczego wyjaśnienia stanowiska Gubernii Generalnej w stosunku do Rzeszy Niemieckiej. Gubernator Generalny stwierdził stanowczo, że Gubernia Generalna, stanowiąca część zajętych obszarów polskich, nie wchodzi w skład terytorium Rzeszy Niemieckiej.

„Ta polska przestrzeń - powiedział Gubernator Generalny - w wyniku wojny została nam powierzona. Obszar ten został

przez Führera Adolfa Hitlera określony jako ojczyzna dla polskiej ludności. Nie bądźcie oń wystawiony na germanizację, lecz wyłącznie ma służyć polskiemu ludowi jako ojczyzna. Każda tendencja germanizacyjna sprzeciwia się woli Führera Adolfa Hitlera.

Prawa polskie na tym obszarze po wejściu w życie zarządzeń Adolfa Hitlera, będą obowiązywać. Tylko jeśli chodzi o zastępowanie zarządków, gdzie okazało się to niezbędne, wprowadzone zostaną niemieckie przepisy prawa.

Kapitan Schultz zatonął 114 000 ton

W trzech podróżach 16 okrętów wroga zatopione

Berlin, 27 lutego.
Naczelne Dowództwo Armii Niemieckiej komunikuje:

Na zachodzie miejscowy żywy ogień artyleryjski oraz obustronna działalność wywiadowa.

Własna obrona przeciwlotnicza na froncie zachodnim i nad Zatoką Niemiecką nie została przez nieprzyjaciela naruszona. Francuski samolot typu Potez 63 został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą.

Łódź podwodna pod dowództwem kapitana - leutnanta Herberta Schultze zatonęła z wyprawą, mierzując zatopienie 34 130 ton okrętów nieprzyjacielskich. W ten sposób Łódź ta, w czasie tych wypraw zatopiała 16 okrętów o ogólnym tonażu 114 510 ton.

Gdy Anglia wywołała wojnę młoda broń podwodna Trzeciej Rzeszy była stosunkowo mała. Zawsze w ubiegłych miesiącach zimy zdołała ona pokazać Anglikom do jakich czynów jest zdolna. Zdobyła ona dla siebie nie tylko respekt, ale co więcej wywołała strach u nieprzyjaciela. Wspierając się na wspaniałej tradycji niemieckiej broni podwodnej z czasów wojny światowej nowa broń podwodna Niemiec współdziałała z innymi członkami wojny morskiej w tych paru tylko miesiącach zatopiała 2 miliony stojącego w służbie Anglii tonażu okrętów. Kapitan-leutnant Herbert Schultze i jego wierna załoga ogółem dotychczas 114.000 ton okrętów wroga wyekali na dno morza.

Nowe angielskie straty w okrętach

Amsterdam, 27 lutego.
W jednym z komunikatów admirałnictwa angielskiej czytamy:

„Minister marynarki żałuje, albowiem zmuszony jest ogłosić, że śm. holownik „Fifeshire” zatopiony został wskutek wrogiej działalności broni powietrznej. Zachodzi obawa, że tylko jedyny człowiek z całej tej katastrofy uszedł z życiem. Dwóch oficerów oraz 19 osób załogi ogólnie przypuszcza się, że zginęło.

Amsterdam, 27 lutego.
Jak „Reuter” z konieczności musi stwierdzić, angielski parowiec „Kensington Court” (4544 ton reg.) zatonał na Morzu Północnym. Załoga wyładowała na wschodnich wybrzeżach Anglii. Ci sami armatorzy stracili we wrześniu parowiec „Arlington Court”, a w styczniu „Cedrington Court”.

London, 27 lutego.
Uzbrojona załoga angielskiego „Belvolio” padła ofiarą miny. Dziesięciu członków załogi zginęło. Ogólnie przyjmuje się, że utonął. Admirałnictwo zawiadomiło o tym rodziny zaginionych.
Angielski parowiec „Royalet Archer” (2266 ton) w niedzielę, w godzinach popołudniowych zatonał obok wybrzeży Szkocji. Cała załoga w liczbie czterdziestu osób została uratowana.

Oslo, 27 lutego.
„Bergens Tidende” donoszą, że załoga norweskiego okrętu - cysterny „Bastard” (6500 t.) odmówiła wyjazdu z Constanzy z ładunkiem benzyny rumuńskiej do Anglii. Załoga składa się z 29 ludzi.

Nieprzyjacielskie gniazdo oporu usunięte

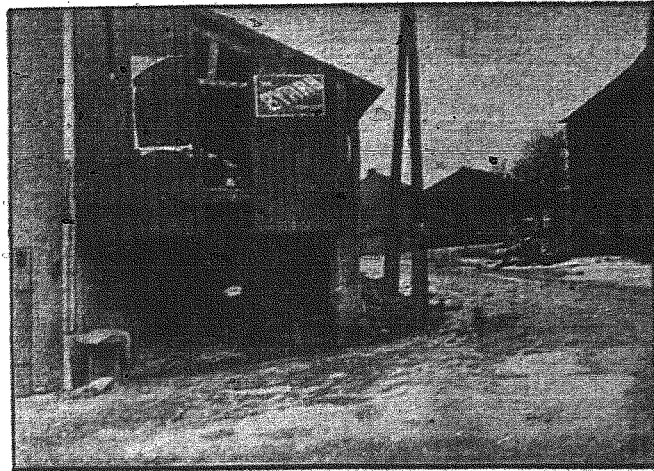
Front zachodni, 27 lutego.
W pobliżu trójkąta, gdzie stykają się granice Niemiec, Francji i Luksemburga, znów jedna z niemieckich sił bojowych wdarła się do poważnej miejscowości granicznej lotaryńskiej, zniszczyła silnie obudowane nieprzyjacielskie gniazdo oporu i wyrzuciła przeciwników znacząco z przodu. Następnie Francuzów dostało się do niemieckiego. Zaledwie kilka dni temu na tym samym odcinku przeprowadzono atak nocny celem zniszczenia jednego francuskiego jeźdźca i zabrania jeźdźców. Tym razem oddziały bojowe przedarły się w kilku grupach do nieprzyjacielskiego gniazda obronnego i mimo silnego oporu przeciwnika udało się towarzyszącym oddziałowi bojowemu oficerom rzucić ładunek i zapalić budynek strażnicy. Budynek został całkowicie zniszczony. Dochodzące do jednego metra wysokości płomienie wydobywały się z domu. Siła oporu nieprzyjaciela została słabnąca.

Większe części załogi placówki nieprzyjacielskiej padła podczas walki. Niewielu Francuzów, a wśród nich również i jeden powstaniec, dostało się do niemieckich; dwóch odniosło ciężkie rany - odesłano ich do szpitala.
Podczas odwrotu towarzyszył zwycięcom silny, ustawiczny ogień artyleryjski.

Największy okręt wojenny świata niezdolny do walki.
Aż do ostatnich dni udało się angielskiej admirałce utrzymać w tajemnicy fakt, że okręt wojenny „Nelson” w połowie grudnia został trafiony przez mine całkowicie niezdolny do walki i jeszcze przez pewien czas musi pozostać w warsztatach okrętowych.

W ciągu pięciu miesięcy zatonęło ponad 1.8 mil. ton WYNIKI NIEMIECKIEGO KIEROWNICTWA WOJNY.

Berlin, 27 lutego.
Komendantura Niemieckich Sił Zbrojnych ogłasza:
Między Mozalą a Pflizerwaldem miejscowa działalność artyleryjska i wywiadowa.
W powietrzu słaba działalność samolotów wywiadowczych i myśliwskich nad granicą niemiecko-francuską i nad Zatoką Niemiecką. Zestrzelono jeden francuski i jeden angielski samolot. Nie zanotowano żadnych strat własnych.
Przy zastosowaniu niemieckich środków wojennych podczas pierwszych pięciu miesięcy wojny (aż do 28 lutego 1940 r.) zatopiono 406 nieprzyjacielskich i z towarem dla Anglii płynących neutralnych okrętów o ogólnym tonażu 1.816.315 ton reg. in br.



Opuszczona francuska miejscowość. Tak przedstawiają się patrzacemu ulice i domy francuskiej wioski w „kraju niezim”. Pomimo tego stanu, żołnierze niemieccy zachowują wszystkie środki ostrożności ze względu na miny.

Flota angielska własnością państwa

Każdy statek angielski przybywający do portu jest automatycznie skonfiskowany

Kraków, 27 lutego.

W ciągu dwóch ostatnich lat przed wybuchem wojny Anglia przeprowadzała wielokrotnie kontrolę swojej floty handlowej, przy czym rząd angielski stale dochodził do przekonania, że zachodzi gwałtowna konieczność jak najszybszej jej rozbudowy.

Zamiar ten wydawał się wprost paradoksalnym wobec faktu istnienia nieproporcjonalnie dużej floty handlowej która już wówczas nie mogła być w pełni wykorzystana. We flotach handlowych innych państw o wiele mniej okrętów musiało być wycofanymi z obiegu, niż to miało miejsce we flocie angielskiej. Dalsza rozbudowa angielskiej floty handlowej pozostawała w związku z przygotowaniami wojennymi i tym się właśnie tłumaczy zamiary rządu. W Anglii zbyt dobrze władze pamiętają rok 1917, kiedy to Anglia, skutkiem wielkich strat na morzu, blizką była klęski. Na podstawie tego doświadczenia rząd angielski domagał się budowy nowych okrętów handlowych, aczkolwiek znaczna ilość starych stała w portach bezczynnie.

Rzecz prosta armatorzy nie byli zbyt powolni w stosunku do tych żądań kół oficjalnych i domagali się coraz większych subwencji na cele budowy okrętów. A parlament angielski nie okazywał zbyt wielkiej skłonności do popierania w tym zakresie rządu. Wzbraniając się finansować w tak wysokim stopniu przygotowania do wojny.

W chwili wybuchu obecnej wojny Anglia dysponowała największą flotą handlową świata, lecz jej pojemność tonażowa była mniejsza niż w r. 1914. Natomiast zależność od przywozu była w Anglii dużo większa, a samowystarczalność kraju o wiele mniejsza, niż podczas pierwszego roku wojny światowej. Przy pomocy o wiele skromniejszej liczby okrętów musiano teraz dokonywać rzeczy o wiele trudniejszych.

Starym zwyczajem Anglii jest, że w takich wypadkach, gdy postępuje gdzieś jakaś nowa trudność, to powołuje do życia nowe ministerstwo, którego zadaniem jest rozwiązywanie nowych trudności. Fakt, że wkrótce po wybuchu wojny powołano do życia ministerstwo żeglugi, odpowiadało zresztą doświadczeniom z czasów wojny światowej.

Tym samym doświadczeniem wojennym należy przypisać w stosowanie systemu t. zw. konwojów w odniesieniu do okrętów handlowych. System ten polega na tym, że pewna ilość okrętów handlowych płynie w łączności ze sobą, eskortowana przez okręty wojenne wszystkich rodzajów.

Rząd angielski pamięta dobrze, że system ten w r. 1918 przyniósł Anglii pewne korzyści, chroniąc jej okręty przed atakami nieprzyjaciół. Tym razem jednak system ten zawodził. Niemieckie łodzie podwodne potrafiły zatapiać okręty, płynące w konwojach, a bombowce niemieckie tym łatwiej pisaćły jednostki morskie Anglii i jej sojuszników, uciekające się pod osłonę konwojów.

Trzeba sobie jednak zadać pytanie, czy Anglia w ogóle może odczuć brak okrętów, jeśli w chwili wybuchu wojny dysponowała siedmioma tysiącami okrętów o łącznej pojemności 17 milionów brutto ton rejestrowych?

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, mimo najrozmaitszych manewrów angielskich, zmierzających do zamaskowania istotnych zabiegów, że większość o-

krętów, handlowych Anglii została skonfiskowana do celów wojskowych. Dla przeprowadzenia kontroli kanału La Manche potrzebna jest znaczna ilość okrętów, funkcje przybrzeżnych łodzi strażniczych pełnią dziś okręty handlowe, a z czasów wojny światowej pamiętamy, że Anglia dla ochrony swych wód jak również dla zabezpieczenia morza Śródziemnego potrzebuje około trzech tysięcy ścigaczy i krawozłowników.

Z początkiem wojny Anglia posiadała zaledwie 190 ścigaczy. Można sobie zatem wyobrazić, ile okrętów musiano wy-

cofać z floty handlowej, aby uzupełnić braki floty wojennej. Nie ulega wątpliwości, że wydajność okrętów handlowych znacznie maleje skutkiem stosowania systemu konwojów. Zbieranie okrętów, które mają płynąć w konwoju trwa pewien czas, a poza tym żegluga po linii zygawkowej przy dostosowaniu tempa żeglugi do najwolniejszego okrętu, powoduje dalszą stratę czasu. Należy przyjąć, że strata wydajności okrętu spada, skutkiem powyższych przyczyn, o 50 procent.

Tak się przedstawia ta sprawa, gdy z

Röntgen bada miliony pacjentów Choroby płucne są natychmiast rozpoznawane

Frankfurt n. Menem, 27 lutego.

We wrześniu roku 1938 prof. dr. Hofelder ukończył konstrukcję ochroniacza röntgena seriolografu i wreszcie mógł przedstawić mniejsze grupy. Pierwsze wyniki potwierdziły jego dążenia. Oddziały towarzyszące S.S. zostały całkowicie wyszkolone i powołano do życia szturnowy oddział röntgena w urzędzie głównym S. S., aby zastosować zdjęcia röntgenem w prowadzonej na wielką skalę walce przeciwko gruźlicy. Oddziały pomocnicze są tak wyszkolone, że mogą w ciągu godziny dokonać 600 zdjęć.

Wyniki pierwszych 100.000 badań, dają cenne dane o stanie zdrowotnym narodu. Obiektywne badanie röntgenem odkrywa szkodzące zdrowiu braki organów oddechowych, serca, płuc oraz tętnicy głównej, przy czym największą uwagę skierowano na choroby płucne. Po raz pierwszy na wezwanie Gauleitera Meklenburga przeprowadzono badania przy zastosowaniu nowego sprzętu. W ciągu czterech miesięcy zapełniono katastry całego okręgu. Udało się wszelkie źródła zakażenia zniszczyć i zastosować natychmiast metody zapobiegawcze.

Chorzy, którzy o tym nic nie wiedzą

Dokonał pierwszy milion zdjęć röntgenowskich i prof. Hofelder opublikował wyniki. Z badanych w 78,41 proc. nie znaleziono bakterii choroby-twórczych. Liczba chorych i aktywnie zaatakowanych przez gruźlicę wynosi 1,46 proc. Zwąpnienia, a więc wyleczone gruźlicę stwierdzono w 3,34 proc. Zmiana serca spostrzeżona w 1,37 proc. wypadkach, zmiany w tętnicy głównej w 2,79 proc. Dla zainteresowanych specjalnie tym działem statystyka wykazuje, że na okrągłą cyfrę 1.000.000 badanych, tylko 0,02 proc. posiadało serce umieszczone po złej stronie. O chorych na płuca i na serce można jeszcze zaznaczyć, że dwie trzecie zaatakowanych tą chorobą nie wie o tym, że są chorzy. Schorzenia tętnicy głównej prawie we wszystkich wy-

padkach nie były zupełnie znane. Już z tego widzi się, jak olbrzymie znaczenie mają zdjęcia röntgenowskie, które określają w jakim stadium schorzenia znajduje się dany pacjent i jeśli choroba jest niepełnie niebezpieczna pozwalają na natychmiastowe podjęcie leczenia.

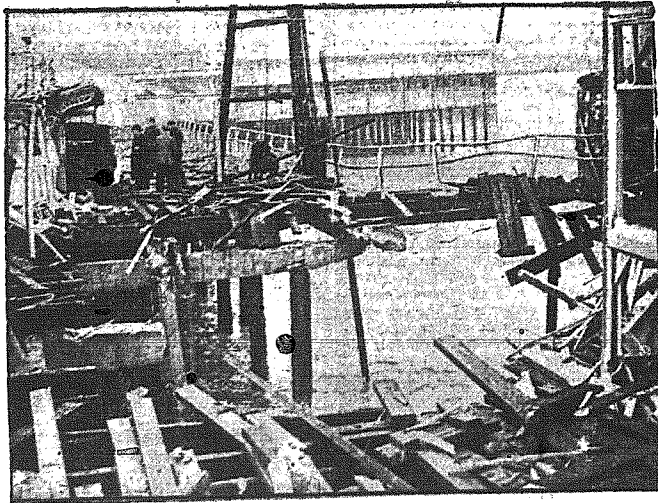
Obok różnych gałęzi przemysłu zostaną badane jeszcze po Meklenburgu okręgi północnej Westfalii i południowej. Trzy oddziały röntgena są tam już obecnie czynne. Zbadanych ma być teraz pięć milionów osób. Następnie trzy oddziały pracować będą na terytoriach wschodnich Niemiec, aby powracających na łono matczynej obywateli niemieckich poddać zbadaniu i w razie koniecznej potrzeby natychmiast poddać pod opiekę lekarską. Cyfra oddziałów röntgenowskich, które są wszystkie zmotoryzowane — w przyszłości podniesiona zostanie do 16.

Atlas przewodów piersiowych

Holfelder stan zdrowia tych zbadanych miliona osób zebrał w wydaniu przez siebie „Atlasie przewodów piersiowych”, potwierdzając tym samym, że mały obraz dokonany röntgenem — seriologramem w istocie więcej pokazuje niż wielki dotychczasowy aparat röntgenowski.

20 zdjęć na godzinę

Ponieważ dotychczasowy sprzęt do zdjęć taśmowych nadawał się tylko do zdjęć przy świetle horyzontalnym i dla celów wojennych ma tylko ograniczone zastosowanie, Holfelder skonstruował specjalny sprzęt dla zdjęć przy oświetleniu sztucznym. Oddziały pomocnicze zmotoryzowane grup röntgenowskich są tak wyszkolone, że przy tych „latających połowach oddziałów röntgenowskich” dokonują 20 zdjęć w czasie godziny, tak, że auto röntgenowskie dziennie wyrwane jest czasem od 4 do 5 szpitali połowych, i może je obsługiwać. Przy tego rodzaju zdjęciach dostarcza się również odbitki papierowej.



Piractwo Anglii mści się na niej samej.

Na podstawie prawa morskiego wszystkie państwa konstruują swe miny w ten sposób, że z chwilą, kiedy odrywa się ona od miejsca zakotwiczenia, automatycznie zostaje ona ułuszczeniowa. Anglia, jak zawsze, omija te przepisy i jej miny stanowią przez to niebezpieczeństwo dla żeglugi państw neutralnych. Przed paroma dniami ta broń korsarska obróciła się przeciwko samej Anglii. W jednej z miejscowości kąpielowych w Anglii mina taka eksplodowała, niszcząc zupełnie molo portu tejże miejscowości.

początkiem bieżącego miesiąca brytyjska admiralica zdecydowała się rozciągnąć wykonywana przez siebie kontrole na całą angielską żeglugę morską. Chodzi tutaj o nadzwyczajny przykład, który jasno dowodzi, że Anglikom zależy na każdym okręcie.

Pierwsze komunikaty admiralicy i ministerstwa żeglugi były tak zredagowane, iż społeczeństwo mogło sądzić, że chodzi tylko o wielkie parowce transportowe, — które mają być poddane kontroli. W istocie jednak rzeczy plany admiralicy od pierwszych chwil zmierzają znacznie dalej, jak się o tym później przekonano. Kontroli państwowej podlegają obecnie nie tylko wielkie parowce transatlantyckie Anglii i jej kolonii, ale także wszystkie parowce pasażerskie oraz wszelka budowa nowych okrętów.

Od dnia 1 lutego każdy parowiec angielski, który przybija do któregoś z portów angielskich jest automatycznie skonfiskowany. Formalnie okręty pozostają własnością armatorów, którzy mają dalej prowadzić swoje interesy, rząd jednak ma prawo decydować o zastosowaniu okrętu i terminie jego odjazdu. Rząd może zatrzymać go w porcie bezczynnie, ale może także przepisać mu wyznaczoną marszrutę.

Tak więc armatorzy pracują obecnie na rachunek rządu, który całe ryzyko przejmuje na siebie, i który ponosi odpowiedzialność za wszelkie straty. Tu leży prawdopodobnie haczyk przynęty całej tej akcji. Gdyby bowiem rząd nie przejął na siebie odpowiedzialności za straty, wówczas możnaby być przekonanym, że żaden okręt angielski nie opuściłby portu macierzystego.

Państwowa kontrola odbiera jednak w istocie rzeczy armatorom możliwość dysponowania okrętem. Ze ta metoda niezbyt podoba się ludowi angielskiemu — można byłoby tego pewnym. Nie ulega również wątpliwości, że metoda ta nie godzi się z zasadą „wolnej gospodarki”. Jeszcze większe zaniepokojenie wywołało to upaństwowienie żeglugi handlowej z tego względu, że dotyczycaż tak często zapewniano ze strony rządu, iż Niemcy nie mogą być groźnymi dla angielskiej floty handlowej.

Spółeczeństwo angielskie zadaje sobie więc pytanie: jeśli sytuacja nie przedstawią się tak groźnie, to dlaczego kontroli państwowej nie ustanowiono zaraz od pierwszego dnia wojny? Dziennik „News Chronicle” dodaje, że tutaj musiano znowu czegoś zaniedbać. Okazało się i tym razem, że rząd Chamberlaina nie docenił trudności, związanych z prowadzeniem wojny.

Kontrola nad stoczniami daje admiralicy prawo kierowania budową nowych okrętów według własnych potrzeb. Podobną metodę stosowano również podczas wojny światowej, ale podczas gdy w r. 1914 Anglia budowała 60 procent różnej liczby okrętów całego świata, to dzisiaj wydajność angielskich stocznii jest o wiele mniejsza.

Podczas narad parlamentu nad sprawą dobrojenia w r. 1936 wyjaśnił kierownik zakładów Vickers-Armstronge państwowe zakłady, w razie wojny będą w stanie zaledwie przeprowadzać konieczne reperacje uszkodzonych okrętów wojennych, podczas gdy stocznie prywatne będą stanowiły rezerwę dla budowy nowych okrętów wojennych.

Ta opinia wskazuje na to, że możliwości budowy nowych okrętów są dość niewielkie. Tak więc upaństwowienie angielskiej floty handlowej niewiele pomogło admiralicy angielskiej w jej obecnych, tak poważnych gzyzotach.

Humor i satyra

Pewien oficer kolonialny, stojący garnizonem w miejscowości odległej od wszelkiej cywilizacji, zapytał raz swego podoficera, odkąd żołnierze nie zmieniali koszul.

— Już od miesiąca — odpowiedział mu podoficer.

— Dlaczego, skoro istnieje przepis, że bielizna ma być zmieniana przynajmniej co tydzień?

— Tak jest, panie kapitanie, ale oni nie mają koszul na zmianę.

— W takim razie niech je zamienią przynajmniej między sobą.

Ojciec wita cótkę, która przyszła z nieoczekiwaną wizytą.

— Szkoła, że tak późno przychodziś. Właśnie jesteśmy po podwieczorku.

— Tak wtrąca mały Tadzio. — Mamusia tak się śpieszyła ze sprzątaniem, że służyła nowy imbryk.

Cztery śmiertelne ofiary lawin

Monachium, 27 lutego.

W dolinie Oetzthal wydarzyły się trzy katastrofy lawinowe, które połączyły za sobą trzy śmiertelne ofiary. Zwłoki dwóch ofiar zdołano już wydobyć z pod mas śniegu; natomiast zwłoki trzeciej ofiary nie zostały jeszcze odnalezione.

Następna katastrofa lawiny wydarzyła się w Ausserfern. Mianowicie w pobliżu Ehrwald lawina zasypała dwóch narciarzy. Podczas gdy jeden z narciarzy zdołał o własnych siłach uratować się z pod mas śnieżnych, drugi został zaspany w zupełności, tak że porotowiec górskie zdołało wydobyć już tylko zwłoki nieszczęśliwego.

Przeciętny nakład ubiegłego tygodnia: 20.000 egzemplarzy dziennie.
Durchschnitts-Auflage der letzten Woche 20.000 Exemplare täglich.

Odpowiedzialny redaktor: Hubert Sobry.
Verantwortlich für den Inhalt: Hubert Sobry.