

KURIER CZĘSTOCHOWSKI

CENA PRENUMERATY: miesięczna z przesyłką pocztową 6.— zł., z odnośnikiem do domu tego numeru 20 groszy. — Gazeta ukazuje się codziennie, z wyjątkiem niedziel i świąt. W wypadku dziśnienia siły wydruku lub innych czynników administracja pisma nie jest zobowiązana do przesyłania innego wydawnictwa w zamian za niedostarczone.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: CZĘSTOCHOWA, III ALEJA Nr 5, TELEFON 22-45. Godziny przyjęć redakcyjnych z wyjątkiem niedziel i świąt od godz. 12 do godz. 18-00. Nadane, a nie zamówione przez redakcję rezerwy będą zwracane autorem wówczas, gdy dołączone zostaną znaczki pocztowe na opłacenie przesyłki zwrotnej.

CENY OGŁOSZEŃ: według cennika Nr 1: Za wiersz milimetrowy w części ogłoszeniowej 24 gr. Drobne ogłoszenia: za słowo 24 gr. Wyrazy ponad 15 liter liczą się podwójnie Nagłówki (tłusty druk) najwyżej dwa) 40 gr. za wyraz. — Opłaty dodatkowe: Ogłoszenia, umieszczone w miłej opinie wskazywanej — 35 procent drożej. Ogłoszenia, których wykonanie przedstawia szczególne trudności, 25 proc. drożej. Przy ogłoszeniach kilkakrotnych rabat. Termin przyjmowania ogłoszeń do najbliższego wydania: godz. 18-ta po południu. Konta bankowe: Pocztowe Konto Czek: Warszawa Nr 656, Emissionsbank, Oddział w Częstochowie, K. K. O. w Częstochowie.

Nr 35 Częstochowa, środa 12 lutego 1941 r. Rok III (XXXVI)

Czyżby zapowiedź nowego Dakaru?

Pogłoski o ultimatum angielskim do francuskiego dowództwa w Syrii — Żądanie wyzdania jednostek morskich stacjonujących w Bejrucie — Oburzenie we Francji

Z VICHY DONOSZĄ:

Laval odrzucił propozycję Pétain'a.
Genewa, 11 lutego. — W związku z rozmowami Darlana w Paryżu, opublikowano w niedzielę rano komunikat w prasie, stwierdzający, że szef państwa, marszałek Pétain, zaproponował Piotrowi Lavalowi wstąpienie do rządu w charakterze ministra stanu i członka dyrektorium. Laval nie przyjął jednak propozycji marszałka.

ZDEMENTOWANIE KŁAMSTW
Tylko 5 granatów osiągnęło wybrzeże Francji

Berlin, 11 lutego. — Jedna z amerykańskich agencji publicystycznych doniosła na podstawie informacji uzyskanych za pośrednictwem brytyjskich władz wojskowych jakoby port Calais oraz znajdujące się na wybrzeżu kanału La Manche baterie niemieckiej artylerii dalekosiężnej były od miesiąca ostrzeliwane przez brytyjską artylerię dalekosiężną.

W sprawie tej donoszą z miarodajnych kół niemieckich co następuje:

„Dotychczas nie padł ani jeden pocisk na stanowiska niemieckiej artylerii dalekosiężnej, jak również nie zauważono, by od miesiąca było ostrzeliwane wybrzeże kanału La Manche przez brytyjskie działa dalekosiężne. Stwierdzono natomiast jedynie pięć wypadków eksplozji granatów brytyjskich na całym odcinku wybrzeża kanału La Manche”.

NIEPOKOJE W JOHANNESBURGU

Trudna sytuacja Anglii w Pol. Afryce
Moskwa, 11 lutego. — „Krasnyj Flot” zamieszczając przegląd wypadków zagraniczo-politycznych zwraca uwagę na niepokoje, jakie wybuchły w ostatnich tygodniach na terenie Unii Południowo-Afrykańskiej. Dziennik podkreśla, że rząd angielski już od początku wojny zwracał szczególną uwagę na wielkie znaczenie unii południowo - afrykańskiej zarówno ze względu na jej ważne położenie strategiczne, jak i ze względu na bogactwo jej surowców, mających wielkie znaczenie dla przemysłu wojennego. Starcia między w Johannesburgu — stwierdza dziennik moskiewski — świadczą o trudnościach, na jakie napotyka Anglia w tym dominium. Walka wewnętrzno-polityczna w unii południowo - afrykańskiej, która stanowi reminiscencję dawnych wypadków historycznych, przybrała w ostatnim czasie szczególnie ostre formy. W miarę coraz większego wciągnięcia do wojny rezerw materiałowych i ludzkich Unii południowo-afrykańskiej, zaznaczać się będzie coraz gwałtowniejszy opór ze strony przeciwników udziału południowej Afryki w wojnie.

BĘDA OMIJAĆ PAS BLOKOWANY

Amerykańskie okręty muszą nadal trzymać się z dala od strefy wojennej
Nowy Jork, 11 lutego. — „United Press” informuje z Waszyngtonu, że Izba reprezentantów uchwaliła jednogłośnie projekt przyjęty poprzednio przez komisję spraw zagranicznych, przy czym ustawa o pomocy Anglii nie zmienia w niczym uchwał dotyczących neutralności oraz że amerykańskie okręty handlowe nadal obowiązują zakaz pływania w strefach wojennych.

Rzym, 11 lutego. — Według dotychczas niepotwierdzonych pogłosek, nazelna komenda wojsk brytyjskich w Kairze miała zwrócić się w sposób ultimatywny do francuskich wojskowych władz w Syrii z żądaniem oddania do dyspozycji jednostek francuskiej floty śródziemnomorskiej, znajdujących się obecnie w porcie Bejrutu. Krótkoterminowe angielskie ultimatum miało na celu natychmiastowe kroki wojenne w wypadku odmownej odpowiedzi. Według tu nadeszłych depesz znajdują się w porcie Bejrutu jedynie nieliczne i mniejsze, a nawet przestarzałe jednostki floty francuskiej, którym mimo to Anglicy przypisują wielką wartość. Według tutejszych przypuszczeń, w tym wypadku zanoszą się na powtórzenie incydentów, jakie rozegrały się po upadku Francji w portach Oranu, Dakaru i Aleksandrii. Wysiki brytyjskiej admiralacji, zmierzające wówczas do zawiadnięcia siłą jednostkami francuskiej floty wojennej, pozostały bez jakiegokolwiek wyniku, a równocześnie wywołały w francuskiej opinii publicznej prawdziwą powódź oburzenia z powodu zamachów, dokonanych przez brytyjskich. O ile depesze o wystąpieniu angielskim miałyby się potwierdzić, to angielskie ultimatum znajduje się w chwili obecnej w rękach wysokiego komisarza francuskiego w Syrii, którego poprzednik, długoletni prezydent polski Chiappe udając się samolotem z Paryża do Bejrutu zginął wskutek ostrzelwania samolotu przez artylerię z pokładu angielskiego krążownika.

grały się po upadku Francji w portach Oranu, Dakaru i Aleksandrii. Wysiki brytyjskiej admiralacji, zmierzające wówczas do zawiadnięcia siłą jednostkami francuskiej floty wojennej, pozostały bez jakiegokolwiek wyniku, a równocześnie wywołały w francuskiej opinii publicznej prawdziwą powódź oburzenia z powodu zamachów, dokonanych przez brytyjskich. O ile depesze o wystąpieniu angielskim miałyby się potwierdzić, to angielskie ultimatum znajduje się w chwili obecnej w rękach wysokiego komisarza francuskiego w Syrii, którego poprzednik, długoletni prezydent polski Chiappe udając się samolotem z Paryża do Bejrutu zginął wskutek ostrzelwania samolotu przez artylerię z pokładu angielskiego krążownika.

Word Price

«BRITAIN AND THE MEDITERRANEAN — WE MUST BEWARE THESE PITFALLS»
(Wielka Brytania a Morze Śródziemne — musimy strzec tych pułapek)
Poniższy artykuł opublikowany został w styczniu w poczynym dzienniku angielskim „Daily Mail”, napisany przez naczelnego reportera tego pisma, znanego również w Polsce.
Londyn, w styczniu.
„Francuzi, których zmysł obserwacyjny jest dotychczas większy niż ich praktyczna zdolność do czynu mają popularne przysłowia: „Qui trop embrasse, mal étirent” — co przetłumaczone na nasz codzienny język angielski mniej więcej znaczy: „Nie ugryzaj więcej niż możesz przeżuć”.
Po uzyskaniu szeregu sukcesów należy zawsze mieć w pamięci tę maksymę. Podobnie jak finansista, stały bywalce giełdy, będący w nieustannej pogoni za najwyższym zyskiem, w rezultacie przecież zwyciężają łamie kark, tak też i na wojnie nie jest dowodem rozsądku zbyt puścić się jednym zwycięstwem. Mimo, że w ciągu ostatnich dwóch albo trzech miesięcy stale dostarczano nam pomyślnych wiadomości, które porównalibyśmy z produktami natury bujnych okolic Morza Śródziemnego, przywiązując zbyt wiele wagi do tych sukcesów, możemy narazić się na bardzo nieprzyjemną reakcję.
Pierwszą zasadą jest traktowanie kampanii, toczących się obecnie w Grecji i w Libii, jako wzajemnie uzupełniających się części pewnej skomplikowanej operacji. Jakkolwiek wojnę w Albanii prowadzi nominalnie rząd grecki, na Anglii spoczywa obowiązek zaspokojenia zapotrzebowania Grecji na materiały wojenne. Im bardziej Grecy oddalają się od swoich pozycji wyjściowych, tym większe staje się zależność armii greckiej od nas. Niekorzystną okolicznością byłoby, gdybyśmy byli zmuszeni w razie jakiegokolwiek nowych zawiłków odebrać Greckom jakąś część z tych materiałów wojennych, których potrzebują oni obecnie bardziej niż kiedykolwiek.
Wszystki przedsięwzięcia wojskowe na Morzu Śródziemnym należało rozpatrywać według następującej prostej zasady: 1) Jaką szkodę przyniosą one nieprzyjacielowi? 2) Jaką korzyść dają one nam?
Jeżeli nie uwzględnimy się tego sposobu patrzenia na sytuację, można dojść do takiego punktu, z którego będzie można kontynuować sukcesy tylko za cenę nieproporcjonalnie wysokich kosztów. Zolnierz i ekonomista polityczni popadają, może wbrew prawu o zmniejszającym się d. chodząc, w ciasną uliczkę.
Z tego właśnie powodu po zajęciu Tobruku, dalsze wdzieranie się do Libii stanowiłoby dla nas sukces o bardzo wątpliwej wartości. Jechałem samochodem z sąsiednią nadbrzeżną z Tobruk w kierunku zachodnim przez Cyrono i Derna do Benghasi i mogę poświadczyc, że nie może wy-

Nagonka antyjapońska w USA

Firmy japońskie opuszczają Stany Zjednoczone — Przed redukcją żeglugi handlowej na Pacyfiku o 80 procent?

Tokio, 11 lutego. — Według doniesień prasy poczyniono przygotowania do ewakuacji większej liczby Japończyków ze Stanów Zjednoczonych. I tak „Asahi Szimbun” pisze w sobotę, że członkowie wielkich firm japońskich w Nowym Jorku czynią przygotowania do wysłania do kraju 150 pracowników młodocianych i kobiet, którzy wobec naprężonej sytuacji na Oceanie Spokojnym mają odjechać najpóźniej w marcu lub kwietniu. Jak powyższy dziennik stwierdza w dalszym ciągu, antyjapońskie zarządzenia gospodarcze w Stanach Zjednoczonych doprowadziły już do znacznego skurczenia się handlu amerykańsko - japońskiego. Spowodowały one zamknięcie nowojorskich biur szeregu firm japońskich. I tak południowo-mandzurskie towarzystwo kolei żelaznych, pewna wielka japońska fabryka włókiennicza, oraz szereg mniejszych japońskich towarzystw handlowych zdecydowały się już na

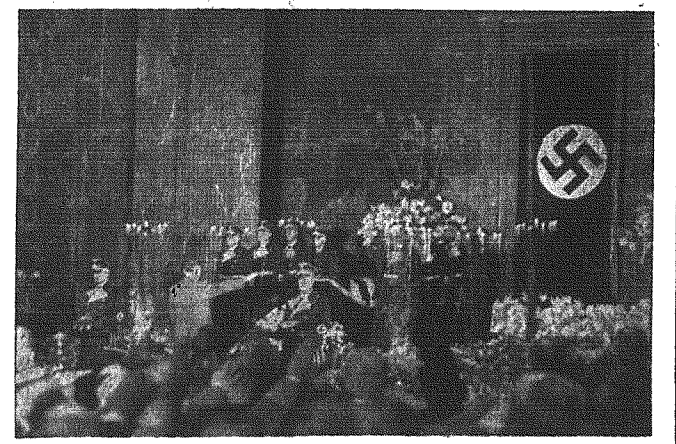
ten krok. Podobnie zaostrenie amerykańskiego systemu licencyj, wchodzące w życie z dniem 15 lutego doprowadzi — jak stwierdza wymieniony dziennik — do redukcji żeglugi handlowej na Oceanie Spokojnym w kierunku Japonii o 80 proc.

WYLAZŁO SZYDŁO Z WORKA...

Wilkie trzymał się bądzie linii politycznej swego rywala
Nowy Jork, 11 lutego. — „New York Times” w swym wydaniu piątkowym zamieszcza depeszę z Waszyngtonu, w której zaznacza o mającej nastąpić akcji Wendella Wilkiego na rzecz projektu ustawy o pomocy dla Wielkiej Brytanii.

AWANS W BUKARESZCIE

Antonescu mianowany generałem armii
Bukareszt, 11 lutego. — Szef państwa generał Antonescu został przez króla Michała przesunięty do stopnia generała armii.



Ku czci zmarłego ministra sprawiedliwości Niemiec dr Gürtnera odbył się w sali muzycznej Kancelarii Rzeszy uroczysty akt państwowy w obecności Kanclerza Hitlera, który osobistnie złożył cześć zmarłemu współpracownikowi.

niknąć żadna widoczna korzyść z posunięcia się jeszcze dalej brytyjskich sił zbrojnych na wąskim, o pierwotnej kulturze rolnej, pasie lądu pomiędzy pustynią Sahara a morzem, przy równoczesnym oddalaniu się od swoich baz w Egipcie. Droga wije się na wysokiej równinie skalnej, po czym dociera się — ewentualnie — do Benghasi, małego rozkosznego miasta, pozbawionego własnych źródeł, którego doskonale hotele i ich europejska cywilizacja utrzymywana była dotychczas z dochodów pewnej loterii, skombinowanych z dochodami z jakichś zawodów samochodowych. Za Benghasi nie napotyka już na nic, jak tylko na próżnię długości 500 mil, na której beznadziejność pustyni podaje sobie rękę z brakiem roślinności.

Na terenie Libii nie mamy nic do wygrania. Dzięki zwycięstwom pod Sidi Barani, Bardia, Giarabub i pod Tobrukiem, stało się zadaniem naszym prestiżowi. W ten sposób osiągnięliśmy wszystko, czego nam mogła dostarczyć zwycięska kampania libijska. I skoro tak już jest, byłoby rzeczą najlepszą, abyśmy się zadowolili tymi sukcesami.

Są pewni ludzie, którzy poczynają o mawiać możliwość inwazji na europejskim kontynencie i przywrócenia a tempo wolności tym krajom, które obecnie znajdują się pod panowaniem Hitlera. Jest to wizja naprawdę wzruszająca. Wysłanie gdziekolwiek na wybrzeże Europy armii ekspedycyjnej, wysłanie wojsk na odcinku od Dardaneli aż po Nordkapp byłoby dla nas czemś w rodzaju wpadnięcia w niemiecką pułapkę. W obecnej chwili można porównać Europę z obrzydliwą siatką pajęczą, w środku której czeka przepiękna armia niemiecka. Wylądowanie niewielkiego brytyjskiego korpusu /gdziekolwiek wzdłuż tego wybrzeża, zmusiłoby siły zbrojne Niemiec, podobnie jak pajaka, do przebiegnięcia zdradliwej siatki, celem poskromienia nieostrożnej muchy, która zwałił na własne terytorium. W walce tego rodzaju, Niemcy korzystaliby z linii wewnętrznej obrony, gdy tymczasem my ponosilibyśmy koszt i ryzykowalibyśmy udział wielkiej floty okrętów handlowych, aby sprostać zapotrzebowaniom naszych wojsk ekspedycyjnych.

Napływające z Berlina uporcezywe komunikaty o mającym nastąpić niemieckim marszu na Bałkany mają przypuszczalnie na celu zwabienie nas do nowej przystanku na terenie Europy północno-wschodniej. Ze stanowiska Hitlera miały tego rodzaju krok dwójakiemu rodzaju korzyści. Dałoby to możliwość Hitlerowi rzucenia przeciwko nam tych milionów niemieckich żołnierzy, które obecnie mają odpoczynek, a równocześnie i tym chętniej, zwabiłoby go nasze siły bojowe w rejonie Morza Śródziemnego po to, aby utrzymać nas na nowym i odległym terenie wojennym — właśnie w tym okresie, w którym on zamierza przy użyciu wszystkich stojących mu do dyspozycji środków i materiałów dokonać inwazji na nasze wyspy.

Porównania z poprzednią wojną nie prowadzi do celu, a raczej wprowadzają w błąd. W swoim czasie mogliśmy z całą pewnością przyspieszyć bieg wypadków, oraz nasze zwycięstwo, gdybyśmy byli znaleźli odpowiednią drogę uderzenia we flankę nieprzyjaciela, podobnie jak to uczynił mr Churchill, gdy rozpoczął kampanię dardanelską. Ale tego rodzaju przedsięwzięcia muszą być oceniane tylko od wypadku do wypadku jako przedsięwzięcia pomyślne. Aczkolwiek kampania dardanelska była dobrym pomysłem, to jednak przedsięwzięcie salonickie, jakie bezpośrednio po tym nastąpiło, było za kosztowne w porównaniu z wynikiem, jaki ostatecznie osiągnięto.

W obecnej chwili nie zachodzi konieczność czynienia tego rodzaju odskoków, bowiem nie jesteśmy zmuszeni — jak to miało miejsce w poprzedniej wojnie na froncie zachodnim — trwonić naszych najlepszych sił na skazę e na niepowodzenie ataku na niemieckie pozycje. Kleśka Francji przyniosła nam swego rodzaju korzyść. Uwolniła ona nas od wieków kontynentalnych, dając nam zarazem całkowitą swobodę ruchów.

W naszym dążeniu do zwycięstwa (eagerness for victori) nie wolno nam — w obecnym przedwczesnym momencie — pozwalać sobie na błędy w rodzaju zmierznięcia z Niemcami na kontynencie europejskim, na którym są oni tak potężni, że szale wybitnie przechylały się na ich stronę.

Akcja lotnicza koło wybrzeży Portugalii i Islandii — Ataki na Anglię

Berlin, 11 lutego. — Naczelna Komenda Armii Niemieckiej komunikowała w dniu 10. lutego: „Długodystansowe samoloty pod komendą kapitana Flegela zaatakowały w dniu wczorajszym w odległości 500 km na zachód od wybrzeży portugalskich nieprzyjacielski transport konwojowany przez statki wojenne przy czym zatopiły — według dotychczas nadeszłych meldunków — kilka statków handlowych łącznej pojemności 24.500 brt. oraz poważnie uszkodziły cztery dalsze statki handlowe. Skutkiem tej akcji transport konwojowany został rozproszony. Uzbrojone samoloty wywiadowcze natary na Islandię ostrzeliwując z karabinów maszynowych jedno z lotnisk, zajętych przez nieprzyjaciela. Jeden z samolotów bojowych zaatakował opodal wschodniego wybrzeża Szkocji statek patrolowy, obrzucając go skutecznie bombami. W ciągu ostatniej nocy skierowano ataki samolotów bojowych na ważne obiekty wojskowe w Londynie oraz Anglii południowo-wschodniej. W ciągu nocy pojedyncze nieprzyjacielskie samoloty obrzuciły bombami dwie miejscowości na terenie Niemiec północnych. Ucierpiał jedynie dom włościański. W dniu wczorajszym nieprzyjacieli utracili dwa samoloty bojowe w walce w okolicy wybrzeży Norwegii. Zniszczono cztery brytyjskie balony zaporowe. Dwa samoloty niemieckie zaginęły. Po skutecznym ataku dokonany na zachód od wybrzeży portugalskich na nieprzyjacielski transport konwojowany pewnej grupie samolotów bojowych udało się od dnia 1. 8. 1940 zatopić ogółem 350 tys. brt. nieprzyjacielskiego tonażu handlowego a równocześnie spowodować uszkodzenie poważnej liczby nieprzyjacielskich statków handlowych.“

Pełne powodzenie włoskiego lotnictwa na wszystkich frontach

Rzym, 11 lutego. — Włoski komunikat wojenny z dnia 10 lutego brzmi następująco: — „Na froncie greckim w toku walk o lokalnym charakterze zadano nieprzyjacielowi dotkliwe straty. W czasie toczących się w ostatnich 14 dniach walk na tym froncie odznaczył się szczególnie 14 batalion „czarnych koszuł“ Legionu Leonessa. Ożywiona działalność naszego lotnictwa w ciągu dnia doprowadziła do skutecznego obrzucenia bombami węzłowych punktów komunikacyjnych, nieprzyjacielskich stanowisk bojowych i wojsk, które ponadto skutecznie ostrzeliwano z karabinów maszynowych. Ponadto z niezwykłą skutecznością i widocznymi wynikami obrzucano bombami bazy marynarki, Kanał Koryncki oraz wojskowe obiekty w Salonikach. W walkach powietrznych zestrzelili nasi myśliwcy 11 samolotów nieprzyjacielskich. Na terenie Afryki Północnej zmuszono jedną z nieprzyjacielskich kolumn zmotywowanych w okolicy Kufra do ucieczki a równocześnie nasze lotnictwo obrzuciło ją bombami rozpryskowymi i ostrzeliwało ogniem karabinów maszynowych. W rejonie Morza Egejskiego w nocy z 9 na 10 lutego przeleciały nad jednym z naszych lotnisk nieprzyjacielskie samoloty. Zaatakowane przez nasze samoloty myśliwskie i wzięte pod gwałtowny ogień naszej artylerii przeciwlotniczej samoloty te oddaliły się nie wyrządzając żadnych szkód. Na terenie Afryki Wschodniej trwa pojedynkę artyleryjski na odcinku frontu pod Keren. Nasze lotnictwo podejmowało nieustannie ataki bombowe na nieprzyjacielskie oddziały wojskowe, samochody oraz pozycje artyleryjskie. Jedną z eskad lotniczych w ataku z niewielkiej wysokości na nieprzyjacielską bazę lotnictwa zniszczyła nieprzyjacielskie samoloty znajdujące się na ziemi. Nieprzyjacielskie lotnictwo dokonywało nalotów na poszczególne miejscowości; dzięki jednak szybkiej kontrakcji naszego lotnictwa myśliwskiego oraz artylerii przeciwlotniczej spotkały się one z niepowodzeniem. Zestrzelono jeden aparat typu „Blenheim“. Jeden z naszych samolotów nie powrócił do swej bazy. O świcie dnia 9 lutego, pod osłoną gęstej mgły, ukazała się w okolicy Genui nieprzyjacielska eskadra statków wojennych. Mimo natychmiastowej akcji przybrębnej artylerii marynarki wojennej jednostki te oddały salwy armatnie, przy czym pociski nie trafiły obiektów wojskowych lecz — jak to wynika z dotychczas nadeszłych informacji — spowodowały śmierć 72 osób oraz zranienie 226 osób z pośród cywilnej ludności miasta, tudzież poważne szkody materialne w budynkach mieszkalnych. Spokój i zdyscyplinowanie, jakie wykazali mieszkańcy Genui, zasługują na pochwałę. W godzinach popołudniowych osiągnęły nasze oddziały powietrzne nieprzyjacielskie statki wojenne przy czym obrzuciły je bombami trafiając w rufę jeden z nieprzyjacielskich krążowników. Angielskie samoloty dokonały kilku nalotów na miejscowość Livorno oraz na tereny w okolicy Pizy, gdzie jednak nie zauważono żadnych szkód. Nad Livorno zestrzeliła artyleria przeciwlotnicza jeden samolot nieprzyjacielski.

Koncentracja

Angielskie posiłki w Singapurze

Berno Szwajcarskie, 11 lutego. — Jak informuje korespondent „Timesa“ z Singapuru, Anglicy, wysyłają od pewnego czasu liczne oddziały wojsk i transporty materiału wojennego do Singapuru, a to w tym celu, aby nie znaleźć się w sytuacji nieoczekiwanego ataku. Znaczniejsze transporty wojsk przybyły ostatnio z terenu Indji. Korespondent odbył podróż wzdłuż krajów malajskich, gdzie przekonał się, że we wszystkich miejscowościach znajdują się garnizony wojskowe. Brytyjski naczelny dowódca na Dalekim Wschodzie ocenia wojskowe oddziały hinduskie jako doskonale wyszkolone, ponieważ nabrali one doświadczeń bojowych w wojnie w dżunglach na północno-zachodniej granicy Indji.

AWANTURY W KANADZIE

Krwawe zamieszki w Nowej Szkocji pomiędzy kanadyjskimi żołnierzami, ludnością cywilną i policją

Nowy Jork, 11 lutego. — Według doniesień agencji prasowych wydarzyły się w ub. sobotę poważne zamieszki na ulicach Quebecu i New Glasgow na terenie Nowej Szkocji, przy czym w zajęciach tych brali udział żołnierze oddziałów kanadyjskich, policja i ludność cywilna. Liczne potyczki trwały kilka godzin.

Szczególnie poważne rozmiary przybrały zajęcia w New Glasgow, gdzie kilkuset żołnierzy wzięło udział w walkach ulicznych z ludnością cywilną. Przez pewien czas było centrum miasta całkowicie zablokowane, przy czym zarówno policja wojskowa, jak i mińska były bezsilne. W czasie tych incydentów uległo uszkodzeniu kilka gmachów. Jedną z kamienic stanęła w ogień. Kilkudziesięciu żołnierzy trzeba było umieścić w szpitalach. Władze odmawiały informacji co do liczby rannych, niemniej odmawiają one podania właściwych przyczyn zamieszek.

Stacjonujący w Quebec pułk piechoty Highland Light, który niedawno został przeniesiony z miejscowości Bradford (Ontario) został ukarany bezterminowym aresztem koszarowym za to, że 400 żołnierzy tego pułku starło się z policją z powodu zatrzymania przez nią 2 żołnierzy. W czasie walk ulicznych trwających z godziną 1 godziną został m. in. ranny oficer policji miejsckiej major Bigaquette. Nie jest to pierwszy wypadek ulicznych incy-

dentów w których udział brali kanadyjscy żołnierze z oddziałów, stacjonowanych w Quebec.

PANAMA OSTRZEGA...

Podróż w strefie wojennej tylko na własne ryzyko

Panama, 11 lutego. — Na lamach organu rządowego „Tribuna“ ukazało się urzędowe ogłoszenie, według którego okręty panamskie udające się na wody strefy wojennej, czynią to wyłącznie na własne ryzyko, przy czym rząd Panamy nie bierze żadnej odpowiedzialności za wynikłe z tego powodu skutki i niebezpieczeństwa.

ZSRR NIE GROZI USA

„Polityczne delirium tremens“ — pisał „Prawda“

Moskwa, 11 lutego. — W uwagach na temat oświadczeń amerykańskich dzienników co do rzekomych zamiarów agresywnych Związku sowieckiego na Alasce, pisał „Prawda“ iż na szczególną uwagę zasługuje fakt, że tego rodzaju wymysły omawiane były na konferencji prasowej w ministerstwie spraw zagranicznych w Waszyngtonie, przy czym podsekretarz stanu

Wells miał zwrócić uwagę, iż Związek Sowiecki nie zagraża bezpieczeństwu Stanów Zjednoczonych. W sposób sarkastyczny zauważa „Prawda“, że w powyższym wypadku jest to typowe polityczne „delirium tremens“, bowiem od zwyczajnego i vulgarnego zatrucia się alkoholem odróżnić można tę doładnie obliczoną „delikatną technikę“.

Pułkownik Navratil: „Brak lotnictwa piętą achillesową Malty“

Lotnictwo mocarstw osi panuje nad zachodnią częścią Morza Śródziemnego Narodowa Hiszpania spogląda w stronę Gibraltaru — Skutki akcji lotniczej Niemiec i Włoch

Belgrad, 11 lutego. — Współpracownik lotniczy i wojskowy półrządowej „Vreme“ pułkownik lotnictwa w st. spoczynku Navratil, omawiając sytuację powietrzno-militarną na Morzu Śródziemnym podkreśla m. in., że lotnictwo mocarstw osi dzięki pozycjom, jakie ma do swej dyspozycji, panuje dziś zupełnie nad zachodnią częścią Morza Śródziemnego. Anglicy nie posiadają na tym obszarze zupełnie portów lotniczych i próbowali jedynie wyróżnić ten stan rzeczy przy pomocy lotników-ców. Próba ta jednak przyniosła fiasko, a ostat-

nie doprowadziła do unieszkodliwienia najnowocześniejszego lotnikowca angielskiego „Illustrious“. Pozycja angielska — wywodzi dalej „Vreme“ — opiera się na Gibraltarze i Malcie. Bezpieczeństwo Gibraltaru jest zależne przede wszystkim od stanowiska, jakie zdecyduje się Hiszpania zająć w obecnej wojnie. Nie należy przeczczać faktu, że Falanga jest siostrzana organizacją faszystyczną i że narodowa Hiszpania spogląda z Tangeru hiszpańskiego ku Gibraltarowi. Ale także Malta, ta najpočetnějsza angielska twierdza na Morzu

Śródziemnym doznała poważnego ciosu wskutek rozwoju broni powietrznej, stanowiącej jej „piętę Achillesa“. Już w czasie konfliktu abisyńskiego flota angielska opuściła Maltę, gdyż była tam zbyt narażona na ataki powietrzne. Angielskie siły powietrzne na Malcie są zbyt słabe, aby mogły w zdecydowany sposób obronić tę twierdzę morską i wszystkie jej obiekty wojenne, przeciwko atakom przeważających niewątpliwie sił wojennego lotnictwa osi. W czasie tych wszystkich walk ujawniła się też doniosłość wyspy Sycylii. Sądząc z doświadczeń i sukcesów broni powietrznej w walkach z flotą angielską w Norwegii, koło Malty i w kanale Sycylijskim można sobie pozwolić na wniosek, że angielskie transporty konwojowane wskutek akcji lotnictwa osi mogą dzisiaj przejeżdżać przez te części Morza Śródziemnego tylko za cenę niezwykle ciężkich i niepowetowanych strat w tonażu wojennym i handlowym. Centralne położenie włoskich i niemieckich sił powietrznych na Morzu Śródziemnym z możliwością otrzymania bezpośrednich posiłków z kontynentalnego zaplecza, umożliwia doświadczonej osi szybka koncentracja przeważających sił powietrznych na tym obszarze, oraz pewne regularne i bezpieczne zaopatrywanie ich w materiał lotniczy i ludzki.

Pirackie melody Anglosasów

Dwie duńskie lodzie-cysterny zarekwirowane zostały przez Stany Zjednoczone
Ostry protest prasy duńskiej

Kopenhaga, 11 lutego. — Biuro prasowe „Ritzau” doniosło wczoraj, że dwie spośród lodzi - cystern, stanowiących własność duńskiego towarzystwa naftowego, stojące od kwietnia 1940 r. w porcie St. Thomas na Wyspach Dziewiczych wypłynęły do Caripita w Wenezueli, celem zabrania stamtąd łańdunku nafty dla Nowego Jorku. Wiadomość tę przynosi dziennik „Faedrelandet” w sensacyjnej formie pod nagłówkiem „Piractwo przeciw okrętom duńskim w Stanach Zjednoczonych rozpoczęte”, w dalszym zaś tytule mówi o niesłychanym zamachu piratów amerykańskich wobec starego narodu żeglarskiego. Jak stwierdza następnie „Faedrelandet” w komentarzu do tej wiadomości zamach ten nie był niespodzianką. Był on już od dawna przygotowany.

Okręty te, które w toku wykonywania swoich spokojnych obowiązków zostały zmuszone złą pogodą do zawinienia do portu i następnie nie wykroczyły w żaden sposób przeciw zasadom neutralności, obecnie padły ofiarą swego losu.

Z drugiej strony Dania nie może w tym wypadku nic poradzić. Nie może ona bić się z gangsterami, którzy przy-

kładają broń do piersi bezbronznych ludzi. W ciągu przeszło tysiącletniej historii żeglarskiej incydent obecny, którego ofiarą padła Dania stanowi jedyny w swoim rodzaju unikat. Jeszcze żaden stary naród żeglarski nie spotkał się z takim traktowaniem, jak obecnie Dania. Nie zapominamy również, że zamach ten doszedł do skutku tylko po to, aby Stany Zjednoczone mogły udzielić pomocy Anglii. Okoliczność ta nie stanowi również niczego nowego.

Narody anglosaskie we wszystkich epokach historycznych wysyłały inne narody do walki w imię swoich interesów, teraz dodano do tej tradycji nowy przyczyniek w postaci pirackiego zawładnięcia statkami duńskimi. Fakt ten zdarzył się obecnie zarówno w obliczu Anglii, jak i Ameryki w sposób nieodwołalny maskę obrońców małych narodów, ich prawdziwy charakter ukazał w całej wyrazistości swoją obłudę i niskosć podobnie. Zamach dokonany na spokojnych marynarzy, ufinych w bezpieczne schronienie w pewnym porcie, i napad dokonany na nich w biały dzień stanowi największą hańbę wszystkich czasów.

Burza nad Anglią


(Dokończenie z poprzedniego numeru)

Dla oceny uzyskanych wyników może posłużyć fakt, że służba fotograficzna niemieckich samolotów dostarczyła dokumentarnych dowodów o bardzo ciężkich uszkodzeniach, spowodowanych w fabrykach przemysłu zbrojeniowego. Niektóre fabryki zostały zniszczone wskutek pożarów w dwóch trzecich częściach. Ataki niemieckie zadaly przeto bardzo ciężkie ciosy angielskiemu przemysłowi zbrojeniowemu, a w szczególności przemysłowi produkującemu motory lotnicze, skutkiem czego należy oczekiwać iż produkcja natrafi na wielkie utrudnienia, a nawet może zostać zupełnie niemożliwiona. W każdym razie Anglia nie będzie mogła przeprowadzić swych zbrojeń wedle ustalonego z góry programu.

Pozostawałaby jeszcze odpowiedź na pytanie: kiedy i o ile mogłaby Ameryka dopomóc w tej mierze Anglikom? Zorganizować taką pomoc nie jest w każdym razie łatwo. Samoloty budowane w Ameryce, według tamtejszych planów, przez amerykańskich robotników i prowadzone przez tamtejszych pilotów, są następnie rozmontowywane, ładowane na okręty i transportowane do Anglii drogą rajocą się od niebezpieczeństw. Tu musi się je wyładować z okrętów, załadować do wagonów i dopiero w jakiejś angielskiej fabryce tamtejsi robotnicy montują je na nowo i czynią zdarnymi do lotu. Każdy fachowiec zna wszystkie przeszkody, hamujące pracę przy tego rodzaju czynnościach z obcym materiałem.

Ale na samym montażu i uczynieniu samolotu zdolnym do lotu nie kończą się bynajmniej trudności. Wiadomo, że każdy samolot po przebiecju pewnej, przepisanej ilości godzin lotu, musi być poddany dokładnej rewizji, a motor zmieniony. Do tego potrzeba specjalnych maszyn, odpowiedniego materiału i specjalnie wyszkolonych robotników do każdej poszczególniej czynności, a więc takich robotników, którzy są w stanie zmontować w Anglii samolot bojowy, skonstruowany w Ameryce podług planów amerykańskich. Napływ sił amerykańskich w dzisiejszych stosunkach i

okolicznościach nie może być zbyt wielki. Bardzo niebezpieczny przejazd przez morze, a również praca w miastach fabrycznych angielskich, bombardowanych stale przez lotnictwo niemieckie —

Czy wiecie, że . . .
dla ostrzeżenia się przed nadużyciami umieszczono na tabletkach Aspirin znak ?

nie są bynajmniej zachęcające. Przeszkolenie angielskich robotników do tego celu kosztuje wiele, bardzo wiele czasu, aby praca ich mogła wydać należyte rezultaty.

Pozostaje więc jeszcze jedno wyjście: pilot amerykański przewozić swój samolot do Anglii. Droga powietrzna transport taki jest możliwa, ale tylko w odniesieniu do bombowców dalekodystanowych, do których na taki rekordowy lot trzeba by domontować dodatkowy tank z benzyną. Ale i w tych warunkach lot taki byłby przedsięwzięciem ryzykownym. Rozumie się, że okrelami da się przewieźć bez porównania więcej materiału lotniczego w stanie rozmontowanym. Przy transporcie samolotów nierozebranych zapotrzebowanie miejsca jest olbrzymie. Nawet w razie obmyślenia jakiegoś nadzwyczajnego sposobu ładuwanania amerykańskich samolotów na okręty, to trudności dla Anglii zaczynają się — jak to już raz wykazaliśmy — dopiero po wyładowaniu. Przy tym olbrzymie składy części zapasowych są dla samolotów zagranicznych typów niezbędne.

Zapotrzebowanie Anglii na zagraniczne aparaty będzie więc pociągało za sobą prócz wydatku wielu milionów w dewizach zagranicznych, również konieczność ogromnej ilości okrętów i wielu przejazdów. Wobec tego wyłania się dla niemieckiej broni lotniczej drugi ważny cel, a jest nim: walka z dowozem samolokim.

„BŁYSKAWICZNY CHLEB”

Po „błyskawicznej zupie” — nowa potrawa angielska

Berlin, 11 lutego. — Jeden ze szwedzkich dzienników informuje, jakoby w Anglii czyniono w chwili obecnej starania o sporządzenie specjalnego gatunku chleba — podobnie jak zestawiona z substancj witaminowanych t. zw. „błyskawiczny zupa” — który to chleb znalazłby się w sprzedaży w cenie identycznej, jak chleb psenny, jednakże posiadałby większe wartości odżywcze. To pieczywo określone nazwą „błyskawicznego chleba” miałoby być wraz z zapasami błyskawicznej zupy zamagazynowane w powatnych ilościach i wydzielane dopiero wówczas, gdy nie starczy innych artykułów żywnościowych.

ZYDZI ZABIEGAJĄ O „PRAWA”

Rozmowy parlamentarzystów brytyjskich ze swymi hebrajskimi sprzymierzeńcami — Groteskowy plan ruchu sjonistycznego

Sztokholm, 11 lutego. — Jak donosi „Daily Herald” w najbliższym czasie ma być utworzona grupa członków parlamentu, która zajmie się problemami żydowskimi. Jak donosi wymieniony dziennik londyński grupa ta odbyła już posiedzenie, na którym dyrektor wydziału politycznego ruchu sjonistycznego Abraham przedstawił program na temat metod, przy pomocy których żydzi zamierzają u dzielić pomocy swoim brytyjskim przyjaciółom, oraz żądał jakie mają być wypełnione wzamian za to.

W programie tym jest mowa o utworzeniu specjalnej żydowskiej armii, która Izrael już na początku wojny „grozi” Niemcom. Wzmania za to wysuwa on m. in. żądanie zapewnienia żydom przedstawicielstw na przyszłej konferencji pokojowej. Nie pozostaje nie innego, jak oczekiwać na spełnienie tych żydowskich nadziei.

„BIAŁA” ŚMIERĆ

Patrol włoskiej straży granicznej zasypyany przez lawinę

Mediolan, 11 lutego. — W Alpach włoskich na terenie Gorycji, wydarzyła się katastrofa lawinowa, której ofiarą padł

patrol włoskiej straży granicznej. Lawina urwała się ze zbocza Monte Bogautni w okolicy Tolmeina. Pod lawiną zginęło 8 żołnierzy oraz oficer, do wódca patrolu. Mieszkańcy okolicznych wsi znaleźli żołnierzy z tego samego patrolu, którzy odnieśli dotkliwie odmrożenia części ciała. Wszystkich uratowanych przewieziono do szpitala. Katastrofalny ten wypadek wydarzył się w dniu 5 lutego. Kiedy żołnierze opuścili los członków patrolu zaniechali straży granicznej udali się śladami patrolu, naknęli się na szczęście ocalonych towarzyszy.

CO SĄ WARTO

AMERYKAŃSKIE PODARUNKI? 30 „latających trumien” dla Grecji
Armia grecka nie potrzebuje takich samolotów

Waszyngton, 11 lutego. — Minister marynarki Stanów Zjednoczonych Knox zakomunikował, że Stany Zjednoczone zaproponowały Grecji dar w postaci 30 samolotów amerykańskich. Nawiązując do tego Knox poinformował, jakoby rząd grecki nie przyjął tego daru, motywując to tym, iż nie potrzebuje samolotów przestarzałych typów.

PREZC Z HELMAMI ZE ŚWINSKIEJ SKÓRY!

Protest żołnierzy-Mahometan z powodu sprzeciwiającego się ich wierzeniu nosenia angielskiego hełmu tropikalnego
Hongkong, 11 lutego. — Osoby przybyłe tu ostatnio z Indji informują, że żołnierze - Mahometanie, służący w tamtejszych pułkach, wzbierają się ze względu religijnych używania hełmów tropikalnych, sporządzonych ze swińskiej skóry. Mimo wszelkich perswazyj i kar nie powiodło się angielskim dowództwom wojskowym przełamanie oporu żołnierzy. Stanęły one wobec problemu udzielenia Mahometanom zezwolenia na pełnienie służby bez hełmów, wgl. zaopatrzenie ich w hełmy wykonane z innego materiału.

Trudności światowego eksportera mięsa

Krytyczna sytuacja hodowców bydła w południowej Argentynie — Naglący apel do ministra rolnictwa

Buenos Aires, 11 lutego. — Niezwykle krytyczna sytuacja hodowców bydła w południowej Argentynie, spowodowana silnym zmniejszeniem zakupów mięsa przez Anglię, w następstwie wstrzymania angielskiej komunikacji okrętowej z portami Santa Cruz i Ziemia Ognista, została odmalowana z całą wyrazistością w apelu, wystosowanym przez argentyński związek producentów mięsa do ministra rolnictwa.

Apel ten stwierdza, że trudności zbytu powiększły się jeszcze wskutek zarządzeń Chile, które poraz pierwszy wstrzymało coroczny zakup 700.000 żywych owiec z Patagonii. Przebahane tam dotychczas na użytek Anglii ilo-

ści mięsa nie mogą być wywiezione w obecnym czasie z powodu braku okrętów, odczuwanego przez Anglię. Ceny bydła południowo - argentyńskiego, zwłaszcza owiec i tucznych baranów wskutek niemożności zbytu spadły do tego stopnia, że fabrykom produktów mięsnych nie opłaca się przeróbka tych artykułów, zwłaszcza, że o wysyłce do stolicy związkowej nie może być mowy z powodu braku okrętów.

Wobec tej sytuacji hodowcy bydła proszą rząd o pomoc finansową, celem pokrycia kosztów przeróbki mięsa konserwowego, gdyż w przeciwnym razie będą zmuszeni zaniechać hodowli i wybić swoje pogłowie bydła.

Nafta rumuńska

Bukareszt, w lutym.

Rozwój rumuńskiej polityki naftowej został obecnie przez dwa ważne rozporządzenia skierowany na nowe tory, a mianowicie: przez nałożenie specjalnego podatku na ropę, oraz upaństwowienie wszystkich rurociągów naftowych. Wprowadzenie podatku od ropy zostało powzięte w celu uzyskania środków finansowych, któreby umożliwiły pokrycie szkód wyrządzonych na terenie zagłębia naftowego przez trzęsienie ziemi ubiegłego roku.

Podatek wynosi 15 lei od tony ropy, a więc około 1 proc. przeciętnej ceny sprzedaży z roku 1940. Jednakże wskutek — w międzyczasie silnie obniżonych cen — wyniesie on około 1 proc, a zatem jest stosunkowo dość niski.

Na podstawie danych statystycznych z ubiegłego roku obliczono, że wpływ osiągnięty z tej nadzwyczajnej daniny wyniesie około 100 milionów lei. Obecnie już ministerstwo skarbu będzie mogło uzyskać — do tej wysokości — nadzwyczajny kredyt w rumuńskim Banku Narodowym, aby już teraz mogło mieć do dyspozycji, spodziewane wpływy. Podatek będzie pobierany od całej produkcji ropy, albowiem tak surowiec idący do rafinerii jak i przeznaczony na eksport ma stanowić przedmiot opodatkowania.

Jest to między innymi jeszcze jeden dowód, że rozsiwiane za granicą pogłoski o zniszczeniu przez trzęsienie ziemi rumuńskiego zagłębia naftowego nie odpowiadają prawdzie.

Zdrowy rozsądek bowiem wskazuje, że żaden rząd nie nakładłby na przemysł, który sam został zniszczony przez trzęsienia ziemi, podatków — aby nimi pokryć szkody spowodowane kataklizmem.

O wiele większe znaczenie niż nałożenie podatku stanowi przejęcie rurociągów, naftowych przez państwo.

Rumuński rząd uczynił dalszy krok naprzód w konsekwentnym rozwoju, którego celem jest stworzenie kontroli państwa nad towarzystwami naftowymi.

Problem wzajemnego stosunku pomiędzy wielkimi międzynarodowymi koncernami naftowymi, a rządami krajów, w których one podejmują swoją działalność — ostatnimi czasy zaostrzył się, mimo, że próbowano go rozwiazać w rozmaity sposób.

Zwłaszcza w Rumunii, gdzie międzynarodowe koncerny naftowe miały ulokowane ogromne wkłady — zagadnienie to było kwestią szczególniej wagi. W pierwszych miesiącach wojny, opalone przez angielskie i francuskie koncerny — zagłębia naftowe były terenem licznych nadużyć i dopiero dzięki obecnemu rządowi, po złamaniu tychże wpływów władze rumuńskie mogą być „panami w swoim domu”.

Obecnie państwo rumuńskie oprócz opieki nad kolejnictwem, szosami i komunikacją na Dunaju, wzięło na siebie obowiązek utrzymania sieci rurociągów, zdając sobie z tego sprawę, że zawiadanie rurociągami da mu nieograniczoną ingerencję we wszelkich pozostałych dziedzinach przemysłu naftowego.

Rząd rumuński doceniając znaczenie tego posunięcia, upaństwowił nie tylko wielkie arterie rurociągów naftowych prowadzących do Giurgiu na Dunajem i do Constanty nad Morzem Czarnym, lecz także wiele mniejszych pólaczeń między poszczególnymi polami naftowymi, oraz między tymi, a rafineriami i stacjami kolejowymi.

Przedsięwzięcie to umożliwiło Rumunii bezpośredni wpływ na sprawy ściśle związane z przemysłem naftowym, a zarazem przyczyniło się do unarodowienia i uwolnienia od wpływów zagranicznych tej dziedziny przemysłu, która stanowi główny składnik jej eksportu.

Orientalna uprzejmość

Uprzejmość jest rzeczą tak wrodzoną człowiekowi Wschodu, że nie zatraca jej nawet w obliczu śmierci. Ilustruje to następujące prawdziwe zdarzenie. Szek Said, który w powstaniu przeciw Turkom stanął na czele Kurdów, został schwytany i oddany do Diarbekir na straconie. Tu przejął go turecki komendant, który, salutując słuchając, odezwał się bez cienia ironii: „Bądź zdrowiony, szek! Jak zdrowiej Czy podróż nie była nudząca?” Szek odpowiedział uprzejmie: „Kaźda podróż nuży”. „A może wasza wysokość chory?” „Nie, dziękuję, czuję się niezłe”. „A apetyt? Może mi wolno ekscelencji podać coś do jedzenia?” „Nie, dziękuję, muszę być ostrożny — pan rozumie, pułkowniku, dieta — a teraz zwłaszcza chciałbym pościć”. „Uczynimy wszystko, ażeby ekscelencja czuł się u nas dobrze. A może dla pewności wezwad lekarza?” „Nie, dziękuję, zdrowie nasze jest w rękę Allaha”. Na to komendant zwraca się do straży eskortującej więźniów: „Odprawdźcie ich, gdyż potrzebują spoczynku”. Słowo „spoczynek” znacząco spoczynek wieczny. Szek wraz z jego świtą odprawdżono na bok i rozstrzelano. Podczas rozmowy szek wiedział dokładnie, co go za chwilę czeka.

HUMOR

— Czy możesz mi pożyczyć pięć złotych?
Zubilem portmonetki...
— Ty bardzo często gubisz portmonetki!
— Wielka rzecz! Przecie zawsze są pustel!
— ... Tak, tak, proszę pani, to jest moje nie-
złucie, że w obliczu pięknych kobiet zupełnie
głupieję!
— Och, jaki z pana pochlebca!

Juliusz, doznawszy odmowy od posażnej
panny, o względy jej dawnio się ubiegał,
spotkał adwokata, przyjaciela i kolegę z ławy
szkolnej.

— Juiku, co tobie? — zapytał zaciekawiony
adwokat.
— Przed chwilą odmówiła mi swej ręki uko-
chana, która przegnała poślubić.
— Wierć coś z tego?
— Dla mnie to wyrok śmierci.
— Mój drogi — rzekł obrazowo adwokat —
taki wyrok bywa często lepszy niż dożywotnie
ciężkie roboty.

Mac Sady wszedł do sklepu aptecznego.
— Proszę pana, czy mógłby mi pan zprepa-
rować szczoneczkę do zębów?
— Zasadniczo można, ale radziłbym panu
kupić nową, bo ta już jest zupełnie zużyta.
— O nie! — wola Mac — niech mi pan na-
prawi tę szczoneczkę. A ile to będzie kosztowało?
— Pięć pensów!
— Przepraszam bardzo — mówi Sady —
wstąpię do pana jutro.
Nazajutrz powraca i powiada do właściciela:
— Niech pan coś opuści. Nasz klub powie-
dział, że to za dużo wypadnie na każdego!

Jeden z dawnych pisarzy opowiadał, że
kiedy przed więcej niż stu laty wydane zo-
stały edykty przeciwko politykowi w
restauracjach, goście oburzyli się:

— Cof Nawet mówić nam nie wolno!
— Mamy tylko jeść i pić!
— Ale w takim razie czymże odróżniamy
się od zwierząt?
Wówczas gospodarz wmszał się do
kłótni:
— Tym, że panowie płacą!

Wezwanie do życia po śmierci

Przedziwny aparat d-ra Hymana — Tajemnica śmierci jeszcze nie zgiębiona — Ratunek dla chorych na serce

Częstochowa, w lutym.

Czy człowiek, uznany przez kompetentnych lekarzy za zmarłego, może powrócić do życia? Pytanie to dręczyło niejednego umysł wszystkich czasów i dalo wspaniałe temat nie tylko alchemikom średniowiecza, ale olbrzymiej rzeszy artystów i twórców. Temat ten na nowo podjęli najwłaściwi do jego rozważania — lekarze — naukowcy XX wieku.

Pozytywnej odpowiedzi na to pytanie udzielił dr Albert S. Hyman, wynalazca sztucznego regulatora serca. — Odpowiedź jego i twierdzenie nie były gołosłowne, poparł je niezwykle dramatycznymi doświadczeniami.

Sztuczny regulator jest aparatem elektrycznym, powodującym przez zastosowanie słabego prądu elektrycznego powołanie do życia serca, które przestało już bić. Tempo przepływającego przez serce prądu wynosi 32 na minutę i przez ten bodziec powoduje pracę mięśni. Chodzi tu o sztuczne pobudzenie grupy komórek, mieszczących się w prawym przedsionku serca.

Przed kilku laty rozpoczął dr Hyman doświadczenia nad ożywieniem zamarłego serca przez działanie elektryczne. Problem tkwił w kwestii, jak doprowadzić ów prąd do wymierzonej grupy elektrycznych komórek serca, które oznaczają jego działanie.

Dr Hyman użył do tego celu złotą igłę strzykawkową, długości 10 cm, w rurce której umieścił elektrody. Za pomocą tej igły mógł wprowadzić prąd głęboko w przedsionek serca. Do doświadczeń

użył morskich świnek. Zabite mechanicznie świnki były, według wszelkich reguł lekarskich, martwa. Po trzech sekundach od chwili zabicia wprowadził dr Hyman swą igłę w prawą komorę sercową. Przez 30 sekund serce nie dało widać znaku życia. Dr Hyman nastawił aparat na 64 uderzeń na minutę. Serce zaczęło pracować, krew opływała arterię zwiercięcia.

Po upływie 60 sekund igła została wyciągnięta, a serce biło już regularnie i świnka ze spokojem zaczęła konsumować podane jej jedzenie.

Kiedy dr Hyman zebrał pożyteczny materiał z doświadczeń laboratoryjnych nad zwierzętami, postanowił wskrzesić serce człowieka.

Pewien chory, po przeprowadzonej operacji, został uznany za straconego z powodu silnej funkcji serca. Nie pomogły zabiegi lekarzy, ratujących pacjenta zastrzykami adrenaliny. Po pięciu minutach stracono wreszcie nadzieję odratowania i dano spokój zabiegom. Serce przestało bić. Na skutek interwencji jednego z asystentów przywołano d-ra Hymana. Od momentu uznania pacjenta za zmarłego do przybycia d-ra Hymana minęło 8 minut, jednak po takim samym zabiegu, jak na morskich świnkach, stał się cud. Serce zaczęło bić. Na twarz chorego wystąpiły rumieńce, a wszystkie objawy wskazywały na powrót do życia. Właściwie był on żywy i takim pozostał przez kilka dni. Choroba jednak, na którą był chory, uszkodziła go śmiertelnie tak, że nie mógł

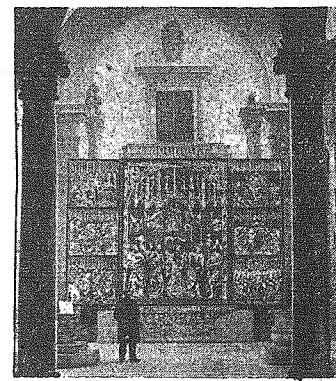
być w całym tego słowa znaczeniu żywym.

W ciągu następnego miesiąca zastanowił dr Hyman swój aparat w licznych wypadkach z pełnym powodzeniem. Osobnicy, którzy byli uznani za zmarłych z powodu zaprzestania działania serca — zostali przywrócić do życia.

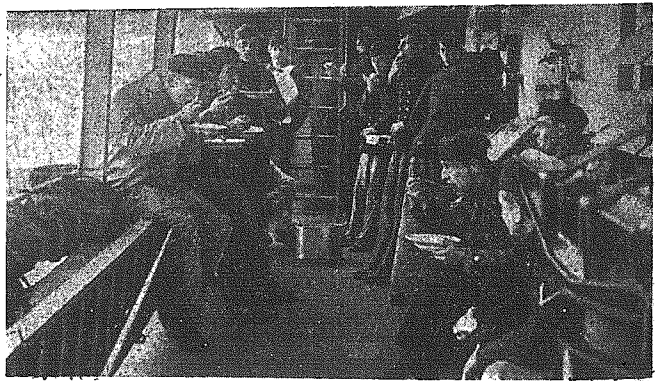
Dr Hyman odkrył, że serce przechodzi dwa stadia śmierci. Pierwsze trwa 90 sekund, drugie 15 minut. W tych okresach jest prawdopodobne przywrócenie serca do normalnego życia. NatURALNIE daleko większe znaczenie posiada wynalazek d-ra Hymana dla ludzi chorych na serce.

Początkowo aparat hymanowski był całym skomplikowanym laboratorium, ważącym 80 funtów, a kosztującym ok. 12 tysięcy dolarów. Po licznych próbach uprosił go wynalazca. Nowy aparat długości 12 cm kosztował około 50 dolarów. Spopularyzowanie aparatu zawięcza dr Hyman fundacji dobroczynnej dla osób sercowo chorych Jakuba Witkisa, który postanowił obdarzyć tymi aparatami wszystkie przynajmniej amerykańskie szpitale.

Jak widać nie ma dziś fantastycznej rzeczy, której by nie mogło się przemienić w naukową prawdę. To, co dziś wydaje się nam śmieszne, za lat kilka może być tematem naukowej pracy. Tak było z lotnictwem, telegrafem, elektrycznością i wszystkim, co wywoływało uśmiech pobłażania na ustach naszych przodków.



Tak zwany „Ołtarz krakowski”, ołtarz główny Kościoła Mariackiego w Krakowie, dłuta Wita Stwosza, znajduje się obecnie w muzeum cesarza Fryderyka. — Rzeźbiarz rozpoczął swą pracę w maju 1477 roku, a ukończył ją w czerwcu 1489 roku. Koszty wynosiły 2 808 guldenu. — Na prawo: Łodzie torpedowe strzegą niemieckich transportów konwojowanych. — Życie załogi takiej łodzi koncentruje się na pokładzie. Z powodu niebezpieczeństwa min, opuszczanie pokładu jest wzbronione.



«Sprzedane skrzydła»²⁹⁾

Oleacego przegraliśmy za granicą? — Raidy Małej Ententy 1929 i 1930 Rayski układał warunki raidów lepsze dla obcych, niż dla własnych lotników

Streszczenie poprzedniego odcinka:

Lotnicy nasi ponosili stale porażki w raidach międzynarodowych. Wina za ten stan spada na plk. Rayskiego, który nie pozostawiał lotnikom czasu na przygotowanie się do zawodów, wyznaczając ekipy w ostatniej chwili. Urobilo to przekonanie, że plk. Rayskiemu zależy na porażkach barz polskich za granicą. Kubala przytacza konkretne przykłady. M. in. zdarzyło się, że kpt. Babiński przyleciał do Paryża w r. 1928 — w dwa dni po skończonych zawodach. Zawsze jedynym powodem tych złych wyników było nienależyte przygotowanie się lotników z winy plk. Rayskiego.

W raidzie Małej Ententy w r. 1929 plk. Rayski dopiero w dniu odlotu przydzielił załogom przeznaczone dla nich płatowce i to nieznanego typu, które nasi lotnicy pierwszy raz w życiu widzieli, ponieważ nie można ich było wcześniej sprowadzić z Włoch.

Płatowce te były w tak złym stanie, chociaż na przygotowanie się do lotu mieliśmy cały rok czasu, że na jednym z nich nawet śmigło w czasie lotu odleciało, co na pewno nie zdarzyło się na całym świecie od narodzenia lotnictwa.

Nic więc dziwnego, że ponieśliśmy tak sromotną porażkę w osiągniętych punktach w stosunku do innych państw, że powinniśmy na lat 10 zaprzestać stawiania do raidów międzynarodowych, aby się więcej tak strasznie znowu nie kompromitować.

Ukoronowaniem całego splotu nieudolności, czy złej woli Szefta Departamentu Aeronautycznego, był ostatni raid Małej En-

tenty w r. 1930, za który każdy inny Szeft Lotnictwa byłby na pewno ze swego stanowiska wyleciał.

Władze jednak nasze nie chciały widocznie sprawić przykrości plk. Rayskiemu, wysoko ceniąc jego zbawienia dla Państwa działalność.

Jakby na ironię losu, zamiast za ten światowy skandal pociągnąć do odpowiedzialności organizatorów raidu — wytoczone z polecenia plk. Rayskiego dochodzenia sądowe biorącym udział lotnikom za to, że się pozabijać nie chcieli, ponieważ tego raidu wykonać bez wypadku i z sukcesem nikt nie był w stanie.

Lotnicy nasi otrzymali płatowce całkiem nieprzygotowane do lotu, chociaż na przygotowanie się mieliśmy kilka lat czasu.

A mianowicie:

a) O mającym się odbyć raidzie Małej Ententy w r. 1930 Szeft Departamentu Aeronautycznego wiedział już przed 4-ma laty, ponieważ urządziła go właśnie Polska,

b) Przenaczony do raidu płatowiec R. VIII, typ polski był w naszym lotnictwie 3 lata przed raidem znany, można go więc było oddać naszym lotni-

kom już w r. 1929 do prób. W czasie próbnych lotów, któreby trwać mogły rok czasu, poprawiłoby się wszystkie wady płatowca i nasi lotnicy nauczyliby się na nim dobrze latać.

Głównie zaś otrzymaliśmy dana — do ułożenia warunków lotu, które powinny być najkorzystniejszej dla płatowca ułożone.

Tymczasem bez posiadania danych własności płatowca ułożył plk. Rayski warunki lotu „na oko”, wiedząc o tym, że one decydują o przewadze i osiągniętym wyniku w raidzie. Każde państwo, urządzające raid, układa w ten sposób warunki lotu by one najlepiej odpowiadały własnym płatowcom, a najgorzej dla konkurentów.

Ułożone przez Szefta Departamentu Aeronautycznego warunki lotu podane obcym państwom do wiadomości własnie dla obcych państw były lepsze, a dla nas najgorsze. Jakże więc mieliśmy wygrać, mając do tego złe płatowce.

W takich warunkach, a niewypróbowanych płatowcach szaleństwem było odbywać jakies raidy, czy dłuższe loty, choćby ze względu na narządzenie życia ludzkiego.

d. c. a.