

KURIER POZNAŃSKI

wychodzi 2 x dziennie

Wydawnictwo: Drukarnia Polska Spółka Akcyjna w Poznaniu, św. Marcin 70. — Redaktor odpowiedzialny: Wiktor Ujma w Poznaniu.

Nr 405

Poznań, niedziela dnia 5 września 1937

Rok 32

Sprawa ataku na okręt brytyjski

Rząd gen. Franco utrzymuje, że atak ten był perfidnym manewrem „czerwonych“

Salamanka. (PAT.) Komunikat opublikowany przez prasowe biuro rządu w Salamance stwierdza, iż wbrew wiadomościom rozszerzonym przez część prasy zagranicznej, kontrtorpedowiec brytyjski „Havock“ nie był zaatakowany przez okręt powstańczy. Flota powstańcza otrzymała ściśle rozkaz nieatakowania cudzoziemskich statków. Komunikat dodaje, że nie jest to pierwszy wypadek, iż w przededniu zebrania się Komitetu Nieinterwencji lub Rady Ligi Narodów, rząd w Walencji stara się przy pomocy aktów zasługujących ze wszech miar na potępienie, zatruć atmosferę międzynarodową i unicestwić sympa-

Postępy wojsk narodowych w Asturii

Santander. (PAT.) Brygady nawarskie działające na froncie Asturii zajęte były wczoraj oczyszczaniem dróg z Unquera i Portillo. Oddziały, które posuwały się na zachód od Potes, zajęły pozycje w okolicy Picos de Europa, stanowiące najwyższy punkt na całym froncie północnym. Tym samym oddziały powstańcze przezwyciężyły już największe trudności w swym marszu na Gijon. Na wybrzeżu wojska powstańcze zajęły szturmem pozycje nieprzyjacielskie w Sierra de Cuera, na skutek czego miasto portowe Llanes, w którym nieprzyjaciel urządził port dla wodnoplątowców i zorganizował szkołę oficerską, znajduje się pod ogniem artylerii powstańczej.

Santander. (PAT.) — Agencja Havasa donosi: Mała miejscowość Potes, otoczona przedwczoraj przez wojska powstańcze, zdobyta została wczoraj po południu. Wojska powstańcze posuwały się w godzinach wieczornych aż do miejscowości Sendes.

Santander. (PAT.) Korespondent Havasa donosi, że w nocy na piątek w miejscowości Potes przed przybyciem wojsk powstańczych dokonano około 50 egzekucyj. W wiosce tej, liczącej około 1500 mieszkańców, było wielu sympatyków gen. Franco.

Salamanka. (PAT.) Według urzędowych danych w ciągu sierpnia wojska powstańcze straciły ogółem 93 samoloty nieprzyjacielskie.

Belchite utracone

Walencja. (PAT.) Korespondent Havasa podaje, że zdobycie przez woj-

Dla poprawy bilansu płatniczego

Warszawa. (Tel. wł.) Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów rozpatruje obecnie sprawę bilansu handlowego Polski oraz kwestię zapewnienia aktywności tego bilansu. W związku z tym należy się spodziewać dalszych ograniczeń importu oraz kontroli nad przywozem. (w)

Sprawa bluźnierstw niemieckiego pisma

Warszawa. (PAT.) Miinisterstwo Spraw Zagranicznych komunikuje, iż w związku z bluźnierczą napaścią niemieckiego pisma „Der Arbeitsmann“ na kult Matki Boskiej Częstochowskiej, ambasada Rzeszy Niemieckiej podała do wiadomości władz polskich, że przeciwko autorowi artykułu zostało wyczone śledztwo, zaś redakcja pisma otrzymała surowe ostrzeżenie.

tie i zrozumienie, jakie państwa europejskie mają dla sprawy powstańczej. Bombardowanie przez samoloty ambasady brytyjskiej, zaatakowanie pasażerskiego samolotu francuskiego, napaść na handlowy statek włoski i krążownik niemiecki, zarówno jak i rozkazy znalezione przez powstańców w archiwach rządu biskajskiego: atakowania okrętów cudzoziemskich, uważają rząd powstańczy do uważania napaści na kontrtorpedowiec brytyjski za nowy manewr zwyciężonego nieprzyjaciela, który rozpaczliwie stara się rozszerzyć zasięg konfliktu.

ska rządowe miejscowości Belchite powitane zostało w całej Hiszpanii rządowej radośnie. Zajęcie tej ważnej pozycji, która przed rozpoczęciem wojny domowej liczyła 3500 mieszkańców, wieńczy ofensywę rządową na froncie wschodnim. Po wkroczeniu do Belchite wojska rządowe zastały kilku tylko mieszkańców. Podczas ataku zginął prawie cały garnizon. Zdobywano dom po domu. Chroniąc się za czołgi, „dy-

Wspólne żądania mocarstw w Szanghaju

Z powodu strat wśród mieszkańców koncesyj wynikłych wskutek walki artyleryjskiej

Szanghaj. (PAT.) Działając w imieniu dowódców sił francuskich, brytyjskich i amerykańskich w Szanghaju, konsulowie generalni tych trzech mocarstw wystosowali pisemny protest do burmistrza Szanghaju, zwracając jego uwagę na znaczną ilość ofiar spowodowanych w koncesjach przez wczorajszy pojedynek artyleryjski między okrętami japońskimi, stojącymi na kotwicy na wprost konsulatu japońskiego, a bateriami chińskimi w Pu-tung. Równocześnie konsulowie zażądali: 1) od dowódcy japońskich sił

Położenie na frontach chińskich

Tientsin. (PAT.) Wojska japońskie rozpoczęły generalną ofensywę wzdłuż kolei Tientsin — Pukau. Zaatakowano przede wszystkim okopy chińskie pod Tang-kwan-tu i Ma-czang. W akcji bardzo czynny udział bierze lotnictwo.

Tientsin. (PAT.) Jak podaje agencja Domei, wojska japońskie, wspierane przez lotnictwo, zajęły wczoraj po południu Tang-kuan-tun, miejscowość położoną na linii Tientsin — Pukeu.

Oddziały japońskie, które po wylądowaniu w okolicach ujścia rzeki Jang-tse zajęły Lotien i Jue-pu-czen, działają obecnie łącznie z oddziałem, który po wylądowaniu na drugim brzegu Jang-tse zajął miejscowość Wu-sung.

Szanghaj. (PAT.) Eskadry samolotów japońskich bombardowały pozycje chińskie w pobliżu dworca północnego w Szanghaju oraz w Czapei. Samoloty japońskie obrzuciły też bombami rezerwy chińskie skoncentrowane w Czang-czu pod Szanghajem.

Szanghaj. (PAT.) Agencja Central News donosi z Amoy, że podczas wczorajszego bombardowania tamtejszych fortów przez japońskie okręty wojenne, baterie chińskie zdołały uszkodzić jeden okręt japoński. Okręt ten przyczepiony został do innego

namiteros“, poprzedzający piechotę, atakowali granatami ufortyfikowane domy.

Urowadzenie dwóch statków rządowych

Amsterdam. (PAT.) Marynarze hiszpańscy, sympatyzujący z gen. Franco, zawładnęli statkiem rządu walencckiego „Asceri“, zasekwestrowanym przed paru tygodniami przez władze holenderskie w porcie Rotterdamu na skutek starć, jakie wynikły między dwiema grupami załogi. Zmyliwszy czujność policji portowej, marynarze odplynęli w stronę Bilbao.

Rzym. (PAT.) Do dzienników tułtejszych donoszą z Bone w Algierii, że w porcie tym od 12 dni stał na kotwicy statek rządu walencckiego „Mar Nigro“, czekając na możliwość wyjazdu. Kapitan statku, który udał się pewnego dnia do Algeru, powrócił na pokład z kilkunastu sympatykami gen. Franco, którzy skorzystali z nieobecności będącej na lądzie połowy załogi i po steroryzowaniu pozostałych marynarzy odplynęli w kierunku Malagi. Na „Mar Nigro“ znajdował się transport czołgów i samolotów sowieckich.

morskich przesunięcia wszystkich okrętów wojennych o 1500 m na wschód od zatoki Su-czen; 2) od władz miejskich w Szanghaju wycofania wszystkich wojsk chińskich na wschód od Pu-tung i na południe od zatoki Czangka-du, tzn. o 1500 m na południe od koncesji francuskiej, lecz na prawym brzegu Wang-pu w dzielnicy Pu-tung.

Burmistrz Szanghaju odpowiedział, że ponieważ sprawa dotyczy chińskiej obrony narodowej, przedstawi ją natchmiast rządowi nankińskiemu.

okrętu i odplynął w nieznanym kierunku.

Straty lotnicze japońskie

Szanghaj. (PAT.) Samolot japoński, który zapalił się w powietrzu i spadł poza liniami chińskimi, wywołał olbrzymi pożar w dzielnicy Czapei w okolicach dworca północnego.

Tokio. (PAT.) Agencja Domei donosi z Ksin-king, że 5 lotników japońskich z płkiem Masao Hideszima na

czelu zginęło w piątek po skutecznym zbombardowaniu miasta Tatoun w prowincji Szan-si. Artyleria chińska zmusiła samolot ten do lądowania. Napadnięci po wylądowaniu przez przeważające siły Japończycy bronili się do upadłego. Znajdujące się w pobliżu oddziały japońskie po zaciętej walce odbiły ich ciała.

Wizyta estońska

Warszawa. (PAT.) Wczoraj o godzinie 15.38 przybył do Warszawy z oficjalną wizytą minister spraw zagr. Estonii Fryderyk Ackel w towarzystwie małżonki oraz dyrektora departamentu min. spraw zagr. Estonii p. Kaasika.

Na dworcu głównym powitali gości min. spraw zagr. Beck z małżonką, wiceminister spraw zagr. Szembek, poseł Rzpl. w Tallinie Przesmycki, wojewoda Jaroszewicz, dyrektor gabinetu ministra Michał Lubiński, wicedyrektor Kobylański, zastępca dyrektora protokołu dyplomatycznego Aleksander Lubiński, przedstawiciele Towarzystwa Polsko-Estońskiego. Obecni też byli na powitaniu członkowie poselstwa estońskiego z p. min. Markusem.

Z dworca min. Ackel udał się samochodem w towarzystwie zastępcy dyrektora protokołu dyplomatycznego do przygotowanych apartamentów w hotelu Bristol.

Na manewry polskie

Warszawa. (PAT.) W najbliższych dniach przyjeżdżają do Polski zaproszeni przez szefa sztabu głównego na manewry wojska polskiego szefowie sztabów generalnych trzech państw nadbałtyckich, a mianowicie: gen. Reek Mikołaj — szef estońskiego sztabu generalnego, gen. Oesch Karol Lenard — szef fińskiego sztabu generalnego, gen. Hartmanis Marcin — szef lotewskiego sztabu generalnego. Po krótkim pobycie w Warszawie goście udadzą się do Wielkopolski, gdzie będą w ciągu kilku dni uczestniczyć w ćwiczeniach międzydywizyjnych.

Powrót komisarza gen. R. P. w Gdańsku

Gdańsk. (ATE.) Powrócił po parotygodniowej nieobecności komisarz generalny R. P. w Gdańsku p. min. Chodacki i objął urzędowanie.

Min. Chodacki brał udział w locie okrężnym w Italii jako członek jednej z załóg samolotu.

Przed wizytą Mussoliniego w Niemczech

Berlin. (PAT.) Według wiadomości nieurzędowych wizyta Mussoliniego w Niemczech ustalona została na 25 września. Pierwszy etap stanowić będzie wizyta u kanclerza w Obersalzberg, gdzie Mussolini zabawi jeden dzień. Następne dni swego pobytu w Niemczech spędzi on w Berlinie oraz na manewrach w Meklemburgii.

Otwarcie Targów Wschodnich

Lwów. (PAT.) Wczoraj o godz. 10.30 w sali posiedzeń Izby Przemysłowo-Handlowej odbyło się uroczyste otwarcie XVII Targów Wschodnich.

Krótko przed tym przybył minister przem. i handlu Roman w otoczeniu woj. lwowskiego i i. Z reprezentantów państw obcych obecny był poseł rumuński w Warszawie z konsulem gen. Rumunii we Lwowie, reprezentant ambasady niemieckiej w Warszawie, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Bukareszcie i i.

Uroczystość zagał przemówieniem prezes lwowskiej Izby Przem.-Handlowej p. Szarski. Kolejno przemówił prezydent miasta Lwowa dr Ostrowski,

po czym imieniem Wojewódzkiej Rady Gospodarczej przemawiał dyr. Makowski. Przemawiał również prezes bukareszteńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej Pennescu Kertsch. Przedstawił on pomyślnie perspektywy żywej wymiany handlowej polsko-rumuńskiej i zapewnił o gotowości rumuńskich sfer gospodarczych do nawiązania najściślejszych stosunków gospodarczych z Polską. Jako ostatni przemawiał p. min. przemysłu i handlu Roman.

Po akcie inauguracyjnym zebrani udali się na plac Targów Wschodnich, gdzie minister Roman przeciął symboliczną wstęgę.

U KOLEBKIE NOWEGO ZEPPELINA

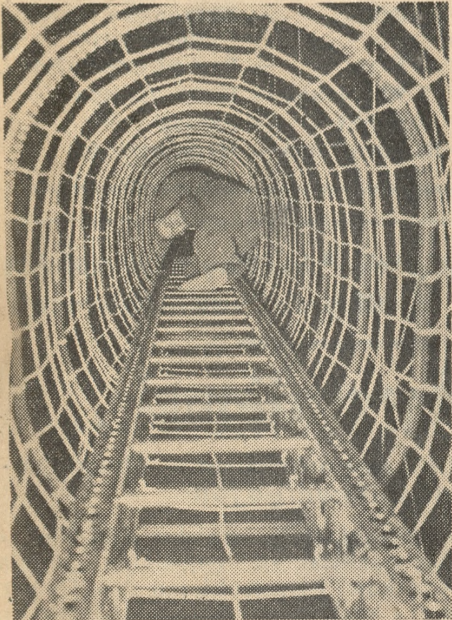
130-ty potomek hrabiowskiego rodu

(Od własnego korespondenta „Kuriera Poznańskiego“)

Friedrichshafen, we wrześniu.

Zyjemy dziś w epoce rekordów produkcyjnych. Na całym świecie gęsto zaludnionym przez większe i mniejsze fabryki, z bram różnych wytwórni płyną, jak z gigantycznego rogu obfitości, nie kończące się strumienie dóbr przez ludzką upragnionych, choć nie zawsze dla wszystkich dostępnych.

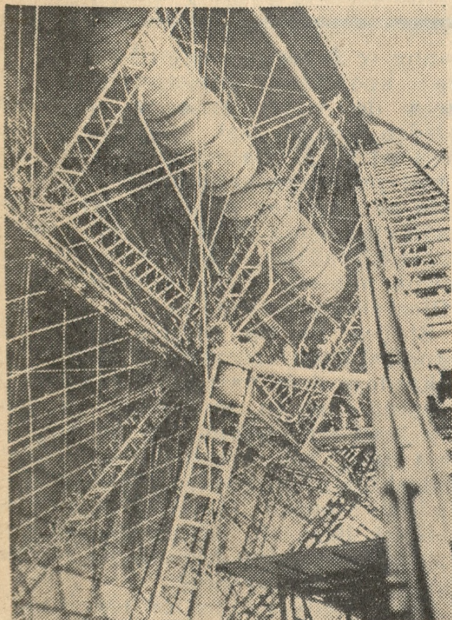
„Produkujemy 1000 kawałków mydła na minutę!” — mówiono z dumą w wielkich zakładach chemicznych.



Jak olbrzymia sieć pajęcza wygląda widziana z dołu osłona druciana, ochraniająca drabinę, prowadzącą na wąski pomost, który wiedzie wzdłuż osi całego sterowca.

„Nasz najnowszy automat wyrabia w przeciągu godziny 3200 toczonych części do zegarka” — informuje inżynier szwajcarskiej fabryki zegarków. I tak wszędzie. Nie tylko w odniesieniu do przedmiotów drobnych. Tu produkuje się dziennie setki maszyn do pisania, tam podobne ilości samoczynnych łącznic telefonicznych czy motorów elektrycznych a za czasów dobrej koniunktury w zakładach Forda czy General Motors dziennie cyfry produkcyjne, dochodzące do 5000 samochodów nie należały do wyjątków. Wszędzie równomierny szum silników elektrycznych towarzyszy rytmicznemu dźwiękowi niezliczonych obrabiarek i miarowemu terkotowi taśmy montażowej, na której w oczach widza, w wyrafinowanie obmyśloną i z nieubłąganą konsekwencją toczącym się przebiegu pracy, powstaje w zawrotnym tempie mniej lub więcej skomplikowana maszyna.

Dziś jestem we fabryce o charakterze krańcowo przeciwnym, we fabryce



W kadłubie umocowano już wielkie zbiorniki dla ropy. Silniki nowego sterowca pracują bowiem systemem Diesela.

olbrzymich rozmiarów, której zdolność produkcyjna, dzięki daleko idącym ulepszeniom w metodach fabrykacji, została doprowadzona do... jednej sztuki rocznie!

Jestem we Friedrichshafen. W tym samym Friedrichshafen nad jeziorem Bodeńskim, które przed laty czterdziestu zasłynęło z tego, że stało się siedliskiem „zbiłkowanego hrabiego”, emerytowanego generała kawalerii, który, wybudowawszy na jeziorze wielką pływającą szopę, usiłował zrealizować „niepoważny a nawet zgola śmieszny”

pomysł olbrzymiego balonu-sterowca, i gdzie obecnie dobiegają końca prace nad 130-tym z rządu sterowcem z rodziny „Zeppelinów”.

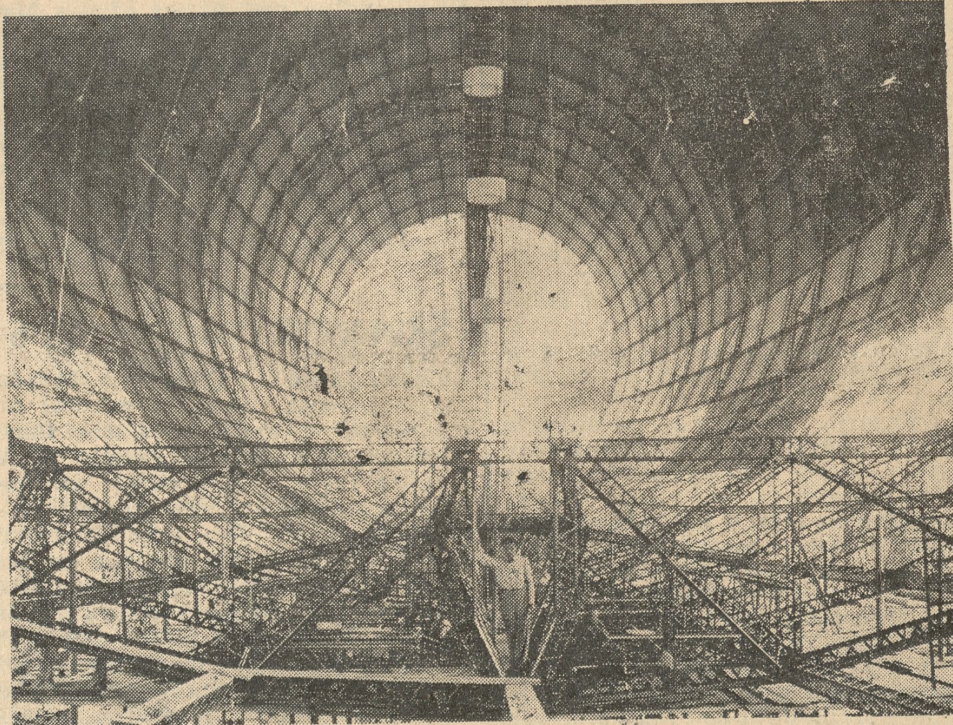
W rozległej hali montażowej spoczywa potężny kadłub nowego sterowca. „Spoczywa” nie jest określeniem właściwym, gdyż ściśle biorąc unosi się kilka metrów ponad mą głową i nieco bezradnie rozglądam się, aby odkryć, co go utrzymuje w powietrzu. Są tam wprawdzie jakieś niby to podtrzymujące, rusztowania drewniane, lecz wobec ogromu sterowca wszystko to takie nikłe, nierealne, iż odnoszę niesamowite wrażenie, że z obowiązującym ogólnie prawem grawitacji coś tu nie jest w porządku.

Wrażenie to potęguje się przy bliższym rozejrzeniu się w konstrukcji sterowca. Kadłub o długości 235 m składa się z wielkiej ilości pierścieni, połączonych podłużnicami. Pierścienie w miejscu największej grubości sterowca mierzą 41,2 m, czyli że wznoszą się do wysokości około dwunastopiętrowego niebotyku. Z wysokości dwunastego piętra leżący na ziemi ciężki dźwigar murarski wygląda jak patyk, nie trudno więc zrozumieć, że wskutek wielkich odległości, dzielących obserwatora od części konstrukcyjnych najbliższych nawet pierścieni i podłużnic, wykonanych na domiar w lekkiej lotniczej konstrukcji kratowej, całość nabiera charakteru czegoś nieprawdopodobnie filigranowego, przy czym od-

i na wazutkich kładkach spacerują po grzbiecie sterowca na zawrotnej wysokości. I nagle rozumem słyszana uprzednio sentencję, że budowa sterowców opiera się na długoletnim doświadczeniu i niemniej na zespole doskonale dobranych pracowników.

Kadłub sterowca jest już częściowo pokryty powłoką nieprzemakalnego płótna, które właśnie malują farbą aluminową. W przedniej części rozpoczęto już przygotowywanie pomieszczeń dla załogi, kabin i salonów dla pasażerów oraz pomieszczeń dla ładunku. Gondola nawigacyjna jest już prawie zupełnie wykończona.

Nowy sterowiec, nie różniący się wcale w wymiarach zasadniczych od nieszczęsnego „Hindenburga” różni się od niego w szczegółach jedynie rozmiarami pomieszczeń pasażerskich, tak że zamiast 50 pasażerów, będzie mógł ich zabrać 72. Poza tym część kabin sypialnych przeniesiono ku zewnętrznym ścianom sterowca, okazało się bowiem, że pasażerowie wolą spać w kabinach umożliwiających widok na zewnątrz, podczas gdy dotychczas przypuszczano, że na kabiny sypialne nadają się lepiej wewnętrzne części sterowca, izolowane specjalnie od szumu silników. Tak więc uzgadnia się wnioski teoretyczne z doświadczeniami praktyki. W odniesieniu do nowego sterowca są to, można powiedzieć, ostatnie pociągnięcia mistrza wykończającego dzieło. Trzeba bowiem wie-



Tak wygląda wnętrze sterowca LZ 130, wykończanego obecnie w stoczni w Friedrichshafen. Na tylnym planie niepokryta jeszcze płótnem część rufy.

leglejsze odcinki kadłuba przegradzają się w jakąś nieuchwytną, wprost niematerialną i nieważką pajęczynę.

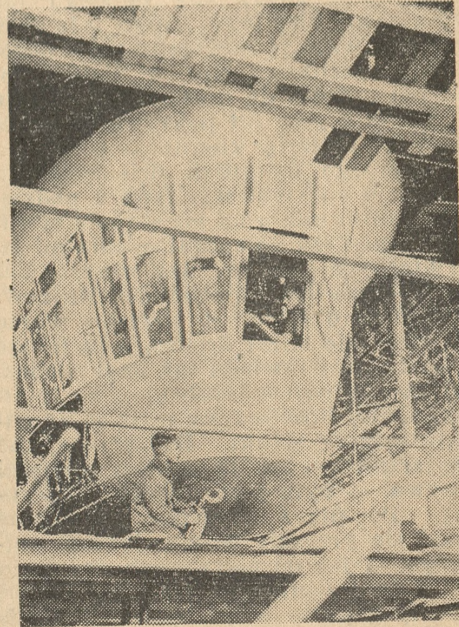
Wskutek zniszczenia sterowca „Hindenburg”, który uległ katastrofie podczas lądowania na nowojorskim lotnisku w Lakehurst, postanowiono przyspieszyć wykończenie nowego sterowca, a więc — praca wre w stoczni „Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H.”. Tak przynajmniej twierdzi dyrekcja.

Tymczasem pracy tej nie widać. Ludzi co prawda pracuje tam niemało, lecz rozproszeni na dystansie ćwierć kilometra (wzdłuż i dwunastu pięter wwyż) giną gdzieś w przestrzeni. Tu któryś ucepiony w pętli liny, manipuluje coś przy wiazaniach kadłuba, tam inny na szczycie wiotkiej, kilkupiętrowej drabiny pokrywa umocowane już części powłoki sterowca jedną z siedmiu warstw metalicznej farby, tam inni wznoszą się na wąskiej platformie-wieżdzie pod sam strop hangaru

dzieć, że wykończony obecnie sterowiec LZ 130 tworzy punkt przełomowy w historii Zeppelinów.

Od dnia 2 lipca 1900 r., kiedy pierwszy Zeppelin wzniósł się w powietrze, zmieniło się bardzo wiele. LZ 1, olbrzym na owe czasy, mierzył 128 metrów, przy średnicy 11,7 m i pojemności gazu 11,300 metrów sześciennych. Pojemności sterowców wzrastały stopniowo do 25.000 metrów sześciennych gazu w roku 1914, w czasie wojny osiągnęły pojemności około 72.000 metrów sześciennych, aby wreszcie w LZ 127 („Graf Zeppelin”) dojść do 105.000 metrów sześciennych pojemności gazu. Zmieniły się jednak nie tylko wymiary. Zmienił się także kształt sterowców, zmienił się sposób zawieszania silników, zmienił się układ sterów jak też rozkład pomieszczeń pasażerskich. I tak z biegiem lat powstał typ sterowca komunikacyjnego, przystosowanego specjalnie do komunikacji międzykontynentalnej.

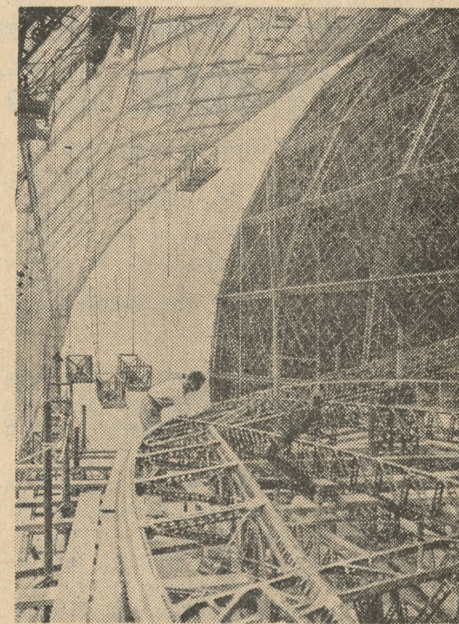
LZ 130 jest właśnie punktem końcowym tej linii rozwoju, w nim bowiem wykrystalizował się poniekąd standardowy typ długodystansowego sterowca komunikacyjnego. W nawiasie należy tu dodać, że wbrew numeracji nie jest on 130-tym, lecz 129-tym egzemplarzem Zeppelina, przeskoczono bowiem numer LZ 128, który, opracowany w projekcie, nie doczekał się realizacji. Miał on być znacznie dłuższy i pojemniejszy, w międzyczasie jednak badania z zakresu aerodynamiki wskazały nowe drogi. Zamiast długości zwiększono średnicę sterowca o 10 m, zyskując prawidłowy kształt opływowy a równocześnie zwiększenie pojemności do 160.000 metrów sześciennych przy długości 235 m i największej średnicy 41,2 m. Takim był LZ 129



Na przesuwanych rusztowaniach drewnianych pracują mechanicy nad wykończeniem gondoli nawigacyjnej.

(„Hindenburg”), takim jest, z niewielkimi zmianami w szczegółach, LZ 130 i takimi będą, już bez żadnych zmian, wszelkie dalsze sterowce, budowane we Friedrichshafen.

Tak więc LZ 130 jest równocześnie punktem początkowym nowego odcinka historii sterowców, początkiem, jeśli tak w ogóle można powiedzieć, seryjnej produkcji sterowców. Takie postawienie kwestii posiada, zdaniem znawców, olbrzymią doniosłość. Nie ma tu, rzecz jasna, mowy o masowej produkcji sterowców, odpadnie natomiast mozolne obliczanie i opracowywanie coraz to nowych projektów, co już bardzo dodatnio przejawiało się przy LZ 130, który obecnie, po roku, jest w takim stadium wykończenia, jak „Hindenburg” po trzech latach. Rzeczą stokroć ważniejszą jest okoliczność, że do pewnego, ściśle określonego typu sterowców można już definitywnie przystosować urządzenia poszczególnych portów lotniczych, jak np. wielkość hangarów i wysokość wież



Oto fragment plewy sterowej, która jest tak potężna, że można by z niej wykroić spory samolot.

do zakotwiczenia, co znów odbije się dodatnio na sprawności i bezpieczeństwie pracy linii komunikacyjnych.

Nowe seryjne zasady pracy pozwalają wierzyć, że 130., albo jak kto woli 129., potomek hrabiowskiego rodu Zeppelinów opuści halę montażową zgodnie z programem jeszcze jesienią roku bieżącego, wieńcząc dzieło hrabiego nie tyle „zbiłkowanego”, ile upartego, upartego tak bardzo, że upór ten, pozostawiony w spadku następcom, działa nie słabnąc jeszcze w dwadzieścia lat po jego śmierci. R. S.

Pamiętajmy o Polakach za granicą!
 Opieka Polska nad Rodakami na Obczyźnie — urządza
 w niedzielę, 5 września — doroczny
DZIEŃ OPIEKI

