

Przedwzrostek

Codziennie ilustrowane pismo narodowe i katolickie

Nr. 264 bis

L

Rok 64

Wtorek dnia 20 listopada 1934

Europa boi się noty jugosłowiańskiej

Paryż popiera zamierzony krok Jugosławji bardzo słabo — Londyn odradza, a Rada Ligi Narodów chce odroczyć rozpatrzenie wniosku... do stycznia

Białogród, 18. 11. Cała uwaga opinii publicznej skupia się w tej chwili około noty, którą rząd jugosłowiański złożył ma Radzie Ligi w sprawie zamachu marsylijskiego. Notę tę Jewtisz osobiście złoży sekretarjatu Ligi we wtorek, poczem dopiero nota będzie podana do publicznej wiadomości. Jednocześnie wpłyną do sekretarjatu dalsze dwie noty Rumunii i Czechosłowacji, stwierdzając, że Rumunia i Czechosłowacja solidaryzują się z krokiem Jugosławji. Solidarność Turcji z akcją genewską Jugosławji wyraził przedwczoraj minister turecki Rushdi Bey, gdy w przejeździe do Genewy zatrzymał się w Białogrodzie.

Co się tyczy kwestji noty, to, jak zapewniają w kołach rządowych, ma ona ostrze

wyraźnie skierowane przeciwko Węgrom,

przeciw którym rząd jugosłowiański domaga się od izby zastosowania odpowiednich sankcyj. Ogromne zaciekawienie budzi tu stanowisko Francji.

W kołach niechętnych Jugosławji twierdzi się, że Francja doradza rzekomo, by nocie jugosłowiańskiej nadać charakter ogólnikowy, czyli, by sformułowano skargę nie przeciwko jakiemuś poszczególnemu państwu, lecz przeciw terroryzmowi wogóle i by wystąpiono z wnioskiem w Genewie o uchwalenie międzynarodowej konwencji przeciw terrorystycznej.

Czynnikami zbliżone do rządu twierdzą jednak, że rzecz ma się wręcz odwrotnie. Francja odradzała, by „nie utopiono skargi jugosłowiańskiej w projekcie międzynarodowej konwencji terrorystycznej”, gdyż to uchroniłoby właściwych winowajców od zastosowania przeciwko nim sprawiedliwych sankcyj.

Na notę, którą

zabrał wczoraj z sobą Jewtisz do Genewy i która jest wielkim aktem okarzenia przeciwko Węgrom, Francja udzieliła uprzednio swej całkowitej zgody bez jakichkolwiek uwag i zastrzeżeń.

Co zawiera nota?

Paryż, 18. 11. Agencja Havasa donosi z Genewy, że demarche jugosłowiańskie w Lidze Narodów w sprawie następstw politycznych zamachu marsylijskiego ograniczy się tylko do żądania wpisania tej sprawy na porządek dzienny sesji Rady Ligi Narodów.

W uzasadnieniu tego żądania demarche powoła się na względy ogólnopolityczne i na wyniki przeprowadzonego śledztwa.

W chwili obecnej nie będzie podobno mowy o memorandum, zawierającym wyniki tego śledztwa, lecz przesłanie takiego memorandum zostanie napowiedziane na najbliższą przyszłość. Niewątpliwie ministr. spr. zagr. państw Małej Ententy uzgodnią uprzednio swe poglądy na tę sprawę.

Wenrzy markuła zimna krew

Budapeszt, 18. 11. W myśl wskazówek rządu węgierskiego demonstruje węgierska opinia publiczna i prasa węgierska w sztuczny sposób wobec skargi z jaką Jugosławja, a

jednocześnie z nią i mała Ententa wystąpić ma na listopadowej sesji Ligi przeciwko Węgrom w sprawie zamordowania króla Aleksandra. Z takim samym spokojem, ale z domieszką ironji i lekceważenia odnosi się prasa do akcji dyplomatycznej Jugosławji na terenie Ligi. Jawny i jasny krok Małej Ententy w sprawie Marsylii — pisze „Pester Lloyd” — może mieć skutki tylko zbawienne. Dobrze jest, wywodzi „Magyar Ország”, że instancja bezpartyjna odstąpi kulisę zamachu marsylijskiego. Mimo tej postawy od-

czuwać się jednak daje silny niepokój co do dalszego rozwoju wypadków, a szczególnie co do procedury, jaką zastosuje Genewa.

Zdaniem tutejszych kół politycznych stosunki genewskie i obecna atmosfera genewska są niepomyślne dla akcji jugosłowiańskiej. Aby — wobec krótkości trwania sesji listopadowej — Rada mogła się zająć merytoryczną stroną skargi, uważa się tu za wykluczone, tak, że można się liczyć z przeniesieniem całej sprawy na sesję nową.

Jugosłowiańska nota w sprawie Marsylii — piszą dzienniki — nie ma ostrza indywidualnego, nie jest skierowana przeciwko pojedynczemu państwu, lecz domaga się tylko ogólnikowo po pierwsze stwierdzenia odpowiedzialności za wypadki marsylijskie, po drugie utworzenia organu międzynarodowego, którego zadaniem będzie uniemożliwienie w przyszłości powtórzenia się podobnych, jak w Marsylii, wypadków.

Obawy Anglii

Londyn, 18. 11. Zainteresowanie prasy angielskiej, skierowane jest obecnie — prawie wyłącznie na krok, jaki Jugosławja zamierza uczynić na najbliższym posiedzeniu w Genewie. Rodzą się bowiem obawy, że wystąpienie rządu belgradzkiego jeszcze w bieżącym miesiącu mogłoby spowodować nowo międzynarodowe przesilenie.

Dyplomatyczny współpracownik „Daily Telegraphu” pisze, że zamiar Jugosławji zbudził nie w jednej stolicy europejskiej

poważne obawy.

Jeżeli Białogród doprowadzi swój plan do logicznego zakończenia, to nie ulega wątpliwości, że międzynarodowa sytuacja w centralnej Europie

ulegnie znacznemu pogorszeniu.

Rząd jugosłowiański uważa, że posiada dowody, obciążające poważnie Włochy. Można być pewnym, że przedstawiciel Jugosławji nieomieszka w Genewie podkreślić opinię swego rządu, iż najwybitniejsi urzędnicy włoscy zamieszani byli w sprzysiężenia kroackich emigrantów, spiskujących w Włoszech.

Podobny stan rzeczy stawia Francję w niemiłej sytuacji. Starła ona się bowiem przyczynić do nawiązania przyjaznych stosunków między Włochami a Jugosławją, ta ostatnia jednak z wyraźnym niedowierzaniem śledziła taktykę swej sojuszniczki, a niedołączność policji francuskiej w sprawie marsylijskiego zamachu z pewnością podsycała jeszcze to niezadowolenie.

Z sytuacji

skorzystał ktoś trzeci,

mianowicie Niemcy. One to nie omieszkały odgrzebać wszystkich dowodów niemiecko-jugosłowiańskiej przyjaźni, aby pozyskać sobie nowego sprzymierzeńca.

Paryski korespondent „Times'a” twierdzi, że tarcia między Jugosławją, sojuszniczką Francji, a Węgrami, sprzymierzeńcami Włoch, mogą przyciągnąć za sobą katastrofalne skutki. Dlatego, rozumiejąc to doskonale, uda się może zatarg utrzymać w granicach prawnych. Ton noty jugosłowiańskiej jest podobno umiarkowany, wszystko zależnym będzie jednak od postępowania, jakie uchwalą Genewa.

„Morning Post” przewidyuje poważne następstwa, o ile sprawa jugosłowiańska poddana będzie w Genewie dyskusji. Dziennik ten utrzymuje że autorytet Włoch, jako mocarstwa, zależy będzie

od zdolności uchronienia

jednego ze swych małych sprzymierzeńców (Węgier — Red.) przed upokorzeniem

Odroczenie sesji Ligi Narodów

Genewa, 18. 11. Jak słyhać z kół zbliżonych do sekretarjatu Ligi Narodów, wniosek rządu jugosłowiańskiego w sprawie ustalenia odpowiedzialności za zamach marsylijski rozpatrzone zostanie najwcześniej dopiero na styczniowej sesji Rady Ligi.

Genewa. (PAT.) Sekretarjat gen. Ligi Narodów ogłosił wczoraj wieczorem następujący komunikat: Na żądanie barona Aloisiego, przewodniczącego komitetu Rady dla spraw Saary, przewodniczący Rady Ligi Nar., min. Benesz celem ułatwienia kontynuowania prac komitetu zaproponował członkom Rady w porozumieniu z sekretarzem gen. odroczenie daty sesji nadzwyczajnej, która miała się rozpocząć 21 bm. Data tej sesji zostanie ogłoszona, gdy

tylko to będzie możliwe.

W uzupełnieniu tego komunikatu należy zaznaczyć, że według wiadomości oficjalnych z Rzymu, prace komitetu posuwają się naprzód. Interwencja specjalnego podkomitetu finansowego oraz rzeczoznawców francuskich i niemieckich pozwoliła wyjaśnić całokształt problemu finansowego. W tym celu Aloisi zwrócił się o odroczenie nadzwyczajnej sesji Rady Ligi Nar.

Linia kolejowa Sierpc — Płock

od dziś czynna już dla publiczności

Płock, 19. 11. Wczoraj, w niedzielę dnia 18 listopada, nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linii kolejowej Płock—Sierpc, linii oddawna już potrzebnej i długo oczekiwanej.

Budowa tej linii rozpoczęta została w roku 1919, ale działania wojenne w czasie zmagania polsko-bolszewickich przerwały prace na czas dłuższy. Wznowiono je w roku 1931 i po trzyletnich pracach obecnie zakończono. Długość linii wynosi 35 i pół kilometra, a, licząc od Sierpca, znajdują się na niej dwie stacje: Gozdowo i Proboszczewice.

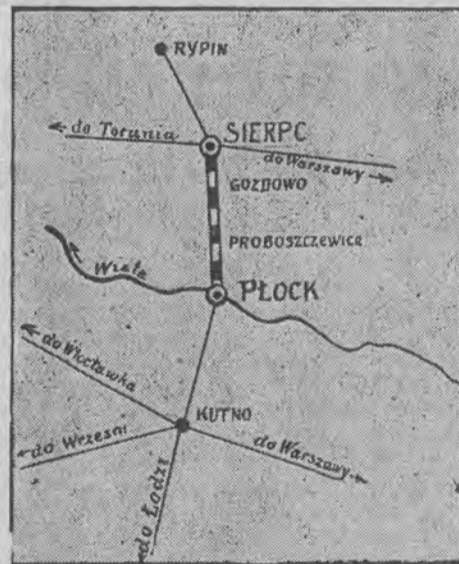
Nowa linia ma doniosłe znaczenie komunikacyjne dla obydwu swych punktów wyjścia.

Płock od kilku lat dopiero posiada połączenie kolejowe. Dawniej odcięty był zupełnie od świata. Dopiero linia Kutno—Płock połączyła to miasto djecezjalne — przed wojną gubernjalne — z centralnym punktem ruchu kolejowego. Obecnie Płock, przez Sierpc, uzyskuje skrócone połączenie z Warszawą i z Toruniem.

Dla Sierpca nowa linia jest dużym udogodnieniem. Łączy go ona przez Płock z Kutnem, od którego rozchodzą się liczne odgałęzienia kolejowe. Dodać, aby dostać się z Sierpca naprzekąd do Łodzi, Częstochowy, czy Krakowa, trzeba było objeżdżać wielkim kołem przez Warszawę. Teraz droga ta skraca się znacznie przez Kutno.

Pociągi dla pasażerów na nowej linii zaczęły kursować od poniedział-

ku, 19 listopada 1934 r. Pierwszy pociąg dla podróżnych z Warszawy-Gdańskiej do Płocka przez Nasielsk-Sierpc odszedł w poniedziałek o godz.



PLAN SYTUACYJNY NOWEJ LINII SIERPC — PŁOCK (35,5 km)

7 m. 05 i przybędzie do Płocka o godz. 12 m. 47, zaś pierwszy pociąg z Płocka do Warszawy Gdańskiej odepdzie dziś w poniedziałek o godz. 15 m. 23 i przybędzie do Warszawy Gdańskiej o godz. 21 m. 15.

Chrystus w Eucharystji św. utajony, triumfuje

Wspaniały przebieg Kongresu Eucharystycznego w Buenos Aires



J. E. ks. Kardynał Hlond kroczy w procesji eucharystycznej w otoczeniu księży i przydzielonych mu adjutantów.

Jednym z nielicznych Polaków, który uczestniczył we wspaniałych uroczystościach Kongresu Eucharystycznego w Buenos Aires, jest szambelan p. radca Cybichowski z Poznania. P. Cybichowski, wróciwszy do domu po odbyciu podróży na drugą półkulę, podzielił się swoimi przebiegami z wrażeniami z jednym z naszych współpracowników.

Grupa polska udała się do Buenos Aires na pokładzie włoskiego motorowca „Oceanja” (20 tysięcy ton). Statek rozwijał szybkość 22 węzłów, czyli robił na godzinę 36 kilometrów. Podróż tam i z powrotem trwała osiem tygodni. W grupie polskiej pojechali do Buenos Aires J. E. ks. kardynał Hlond, biskupi Radoński, Kubina i Okoniewski oraz kilku księży. Wszyscy polscy dostojnicy kościelni wrócili już do Europy, z wyjątkiem ks. biskupa Kubiny, który pozostał na 3 miesiące w poł. Ameryce w celu spełnienia bardzo trudnej misji, mianowicie pogodzenia mieszkających tam Polaków, rozdartych na dwa obozy.

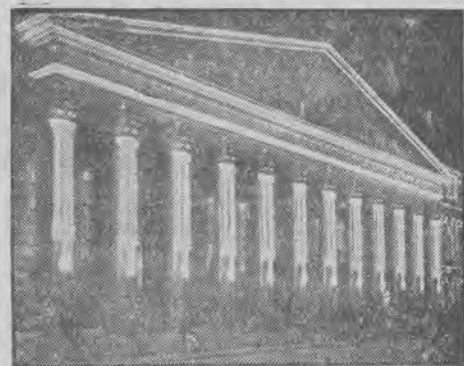
Księdza prymasa Hlonda podejmowano w Buenos Aires z nadzwyczajnymi honorami. Jako najstarszy z kardynałów, przybyłych na kongres,

postępował w procesji tuż za legatem papieskim kard. Pacellim. Rząd argentyński przydzielił ks. prymasowi Hlondowi, na czas jego pobytu w Argentynie, dwóch adjutantów: kapitana marynarki i kapitana wojsk lądowych. Kardynał Hlond zamieszkał w Buenos Aires w pałacu hrabiny Unzué de Casares, milionerki argentyńskiej, która, jak głosi fama, finansowała kongres w Buenos Aires.

Organizacja kongresu była nadzwyczaj udana. Argentyńczycy, zamilowani w przepychu i we wspaniałych imprezach, uczynili wszystko, by kongres wypadł najokazalej i pozostawił niezatarte wrażenie w pamięci uczestników tej powtarzanej co dwa lata manifestacji katolików całego świata.

Uroczystości kongresowe ogniskowały się w dzielnicy parkowej Palermo, gdzie na wielkim placu ustawiono olbrzymi krzyż z żelbetonu i gdzie wzniesiono wspaniały pawilon, w którym kardynał Pacelli w asyście kardynałów i niezliczonych szeregów biskupów, prałatów i kanoników celebrował uroczyste nabożeństwo. Całe Buenos Aires tonęło w sztandarach o barwach papieskich i argentyńskich. Olbrzymie głośniki, umieszczone na ulicach co 50 metrów, powtarzały tysiącokrotnie każdy dźwięk z nabożeństwa, odprowadzanego na placu w Palermo. Liczbę osób, które wzięły udział w kongresie, oblicza się na równy milion, w tym 70.000 cudzoziemców, przybyłych morzem do Buenos Aires. W drugim dniu kongresu, u stóp olbrzymiego krzyża odbyła się wspólna komunia 117.000 dziewcząt argentyńskich, ubranych w biel, oraz całych pułków armji argentyńskiej. Komunię św. rozdzielali przez szereg godzin najwyżsi dostojnicy kościelni oraz 100 księży.

Goście z Polski byli podejmowani w Buenos Aires również przez posła polskiego p. Mazurkiewicza i jego małżonkę, rodowitą Paragwajkę, oraz przez dyrektora tamt. oddziału P. K. O.,



Katedra w Buenos Aires, zbudowana w kształcie świątyni greckiej, była w nocy bogato iluminowana.

świetnie rozwijającej się na terenie argentyńskim. Przybyłszy z Polski zetknęli się również z przedstawicielami miejscowego społeczeństwa polskiego i uczestniczyli w uroczystościach, w tym celu zorganizowanych.

Następny Kongres Eucharystyczny w roku 1936 odbędzie się w Manili na Filipinach. Ksiądz kardynał Hlond oświadczył, że w kongresie tym zamierza wziąć udział. Kongres Eucharystyczny w roku 1940 będzie urządzony w Polsce. Wbrew przypuszczeniom mówi się o tym, iż kongres odbędzie się nie w Poznaniu, lecz w Krakowie.

Z naszej strony wyrażamy opinię, iż aczkolwiek Kraków pod względem zabytkowym bogatszy jest aniżeli Poznań, to jednak stolica Wielkopolski, — chociażby ze względu na brak Żydów, — bardziej się nada na urządzenie Międzynarodowego Kongresu Eucharystycznego.

Wracając do wrażeń p. szambelana Cybichowskiego, pragniemy dodać, że są one tak liczne i tak bogate, iż nie dadzą się zamknąć w ramach jednego artykułu.



W trzecim dniu Kongresu Eucharystycznego przystąpili wspólnie tysiącami do Stolu Pańskiego oficerowie i żołnierze armji argentyńskiej, od najwyższego generała aż do szeregowców włącznie.

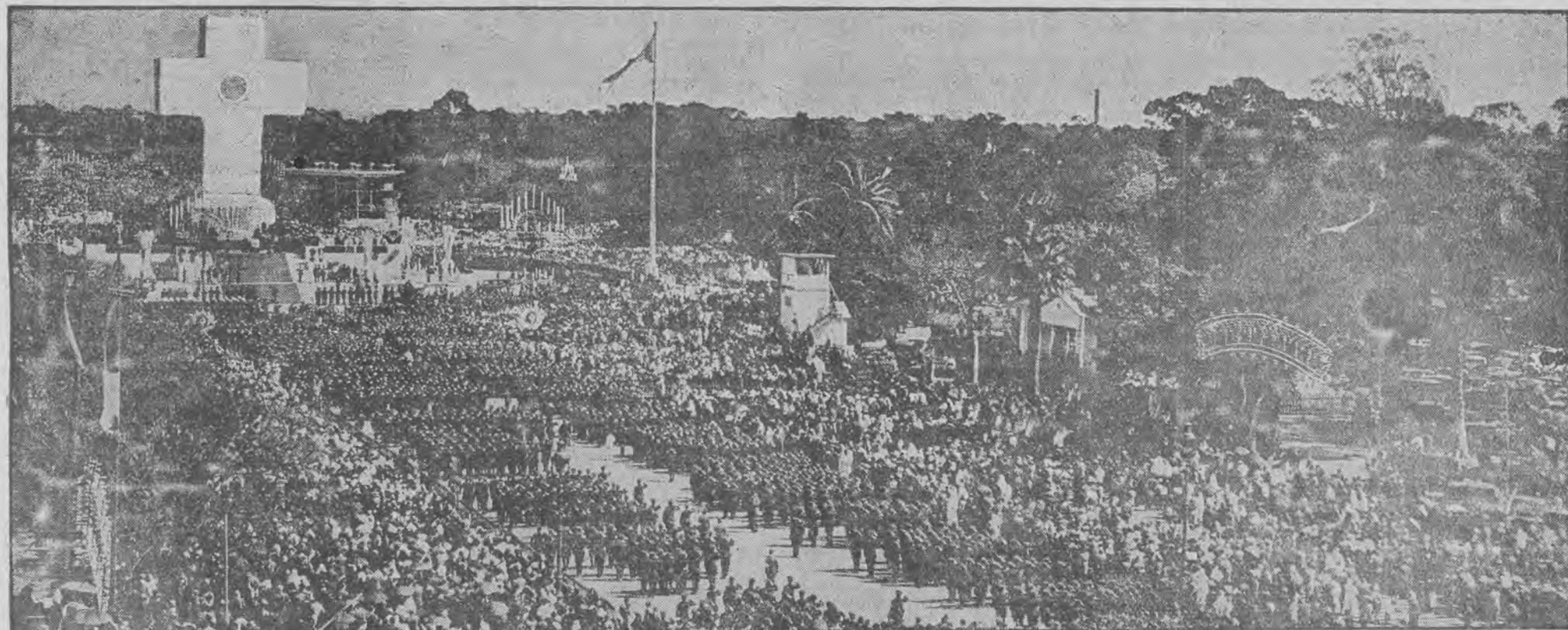
Żołnierze, przed przyjęciem komunji św., spowiadali się na oczach wszystkich. Na fotografii widzimy jak zakonnik słucha spowiedzi uzbrojonego żołnierza, pełniącego wartę honorową na placu w Palermo w Buenos Aires, gdzie odbywała się publiczna część kongresu. Żołnierz stoi wyprostowany, z prawej strony ma karabin z naładowanym bagnetem, a z lewej księdza, przed którym spowiada się z grzechów.



Powitanie J. E. ks. Kardynała Hlonda w pałacu hr. Unzué de Casares przez posła R. P. p. Mazurkiewicza. Na lewo szambelan p. Cybichowski z Poznania.



Argentyńczycy lubują się w osobliwych pomysłach. W czasie Kongresu Eucharystycznego w Buenos Aires popisywał się swoimi tresowanymi gołębiami pewien jegomość, który miał na rowerze klatkę z gołębiami i wypuszczał je w górę, poczem te wracały do niego z powrotem. Białe gołębie miały pomalowane skrzydła, jedno na kolor żółty (w połączeniu z białym podbrzuszem barwy papieskiej) a drugie na niebieski (niebiesko - białe - niebieskie barwy Argentyny). Zrozumiałe, że ptaki w ten sposób pomalowane, wzbudzały prawdziwą sensację.



WIDOK OLBRZYMIEJ PROCESJI, KTÓRĄ ROZPOCZĘTO KONGRES EUCHARYSTYCZNY W BUENOS AIRES (10-14 PAŹDZIERNIKA 1934 R.).

Parowozy błyskawiczne, czy torpedy?

Jedni są za parowami pociągami „aerodynamicznymi“, drudzy za elektrycznymi torpedami, trzeci wreszcie za szybkobieżnymi motorówkami

Okres szesnastoletni kolejnictwa naszego może być podzielony na dwie części: na pierwszą, w której po przejęciu kolejnictwa po państwach zaborczych w stanie, jaki spowodowała wojna, sprawnie i szybko doprowadzono je znowu do stanu normalnego — oraz na drugą, gdzie ujawnia się coraz wyraźniej uwstecznienie obecne naszego kolejnictwa w porównaniu z innymi państwami. Okres najlepszej koniunktury gospodarczej w latach 1926—30 zaznaczył się w kolejnictwie polskim niewiele pozycjami inwestycyjnymi.

Jak stwierdzają fachowcy, w rezultacie w kraju o tak rzadkiej sieci kolejowej, jak Polska, przyrost nowych odcinków w ciągu dziesięciolecia 1920—1930 nie przekraczał 100 km rocznie. W 1928 r. długość eksploatowanych przez P. K. P. linii wyniosła 17 210 km., w r. 1932 doszła do 17 630 km., a w 1933 r. nie tylko się nie powiększyła, ale spadła do 17 530 km., wobec zamknięcia dla ruchu niektórych odcinków. Na 100 km. powierzchni Polski przypada zaledwie 5,2 km. toru, podczas gdy w Anglii 13,9 w Belgii 32,3, w Niemczech 12,4 w Włoszech 22,1, w Czechosłowacji 9,6. Tylko Bałkany i Sowiety pozostały w Europie w tyle za nami.

Oczywiście, w tych warunkach polskie koleje państwowe nie mogą podobać ogromowi ciężących na nich zadań komunikacyjnych i gospodarczych. Nasze pociągi pociągów nie rozwijają szybkości większej nad 50—60 km na godzinę — wolniej, niż w Europie zachodniej przed 70 laty, bo dziś przecież angielski „Latający Szkot“ osiąga szybkość maksymalną do 150 km., rapidy francuskie trzymają się szybkości handlowej ponad 100 km, a szybkość „D-Zugu“ Berlin—Hamburg właśnie niedawno podniesiona została do 112 km. przeciętnie, a do 140 km. maksymalnie.

Mając na uwadze ten stan rzeczy u nas, mówi się o tem, od niedawna,

że w ministerstwie komunikacji rozważa się projekty usprawnienia i unowocześnienia naszego kolejnictwa, aby dorównać choćby jako tak państwom na zachodzie. Realizacja tych projektów narazie ma być rozłożona na cztery lata. Projektowane reformy idą w dwóch kierunkach: 1) dostosowanie pod względem technicznym głównych linii i węzłów kolejowych do nowych potrzeb; 2) takie zmodernizowanie taboru pasażerskiego, które pozwoliłoby na dorównanie szybkością expresom zachodnio-europejskim. W tym samym okresie czasu mają być wyremontowane tory na wszystkich magistralnych liniach w Polsce, co wiąże się z zagadnieniem przyspieszenia ruchu pociągów dalekobieżnych.

W toku tych rozważań wyłonili się automatycznie dwie koncepcje: albo wypracować nowy, odpowiednio lekki a szybki typ parowozu i wagonów, albo przejść całkowicie na motoryzację ruchu pociągów, opierając się na którymś z istniejących, a szeroko już na świecie stosowanych typów pociągów „torpedowych“, składających się z jednego lub najwyżej dwóch wagonów. Najnowszy typ takich pociągów motorowych wypróbowano niedawno w Stanach Zjednoczonych A. P. na szlaku New York—Los Angeles, i osiągnęto znakomite rezultaty, wyrażające się w szybkości handlowej ponad 150 km. na godzinę.

Obydwa systemy mają swoje wady i zalety.

Parowóz jest dotychczas najlepszą

i najniezawodniejszą maszyną, skonstruowaną przez człowieka; zdolny jest, jak wykazały doświadczenia angielskie i francuskie, do rozwinięcia bardzo znacznych, dochodzących do 170 km na godzinę szybkości, przy stosunkowo b. dużym obciążeniu i z tego względu jest absolutnie niezastąpiony na szlakach o większej frekwencji pasażerów. Koszty eksploatacji jednak trakcji parowej są bardzo znaczne i jeżeli frekwencja nie dopisze, trudno je zamortyzować. Ponadto trakcja parowa przy dużych szybkościach wymaga specjalnej kosztownej konstrukcji torów.

Trakcja motorowa niedawno dopiero weszła w powszechniejsze użycie na kolejach, ale zdążyła już wykazać duże zalety. Wozy napędzane przez silniki motorowe Diesla na tanie paliwo, nie wymagają licznej i kosztownej obsługi, a nade wszystko są tak stosunkowo lekkie, że wywiązując szybkość do 200 nawet km. na godz., nie wymagają przebudowy torów.

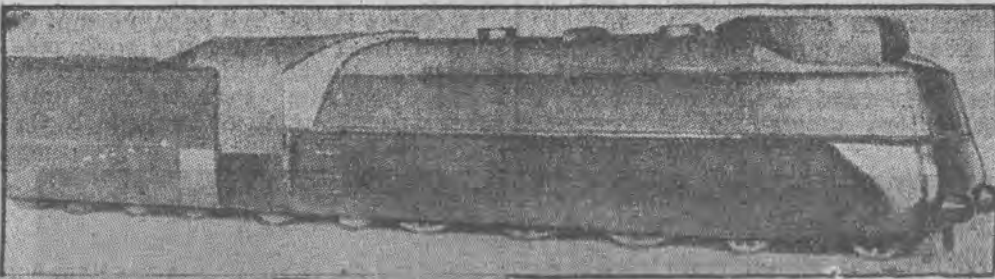
Słabą stroną trakcji motorowej jest niewielka moc silników, nie pozwalająca na duże obciążenie. Pociąg motorowy nie jest w stanie zabrać więcej, niż 100 pasażerów i to w warunkach znacznie mniejszej wygody i komfortu, niż w normalnych wozach kolejowych. Mielibyśmy możność się przekonać o tem chociażby podczas ostatnich próbnych jazd wozami motorowymi na kolejach polskich, aczkolwiek były to wozy typu dalekobieżnego. Jest to zatem niewątpliwie wielki minus trak-

cyjnej motorowej, minus, wymagający poważnego namysłu przed szerszym zastosowaniem takiej trakcji w ruchu dalekobieżnym.

Na drodze więc do rehabilitacji kolejnictwa polskiego w dziedzinie szybkości poczęto się zastanawiać nad sposobami przystosowania szybkiej trakcji parowej do stanu marnych torów przy minimalnym tylko ich ulepszeniu. Sposób jest właściwie tylko jeden: zmniejszyć wagę pociągów. Waga naszych wielowagonowych, zestawianych systemem rosyjskim, pociągów pociągów wynosi po kilkaset nieraz do tysiąca ton. Przy dużych szybkościach, do których trzeba notabene budować specjalne bardzo ciężkie parowozy, tory absolutnie nie mogą wytrzymać takiego ciśnienia. Opracowano więc projekty lokomotyw, których waga własna nie przekraczałaby kilkudziesięciu ton zamiast dotychczasowych stukiludziesięciu, a moc pozwalająca na rozwijanie szybkości do 150 km. na godzinę przy obciążeniu trzema wagonami specjalnego typu o wadze własnej po kilkanaście ton (zamiast 40, jak dotychczasowe stalowe pulmany). Pociąg taki miałby odpowiednio wypracowane kształty aerodynamiczne, zmniejszające do minimum opór powietrza, rozwijałby łatwo 100 na godzinę szybkości handlowej przy minimalnym ciśnieniu na tor.

Opracowano nawet prowizoryczny rozkład jazdy takich „aerodynamicznych“ pociągów błyskawicznych na szlaku Warszawa—Gdynia. Jedna para pociągów szłaby przez Prusy Wschodnie tranzytem bez postojów i odległość 330 km. pokrywałaby w ciągu trzech i pół godzin, druga zaś para przez Bydgoszcz zatrzymywałaby się w Kutnie dla zabrania wagonu z Łodzi, w Toruniu, Bydgoszczy, Tczewie i Gdańsku, a odległość 466 km. przebywałaby w 5 godzin 10 minut. Gdyby w jednym sezonie pociągi te zdały zadowalająco egzamin na szlaku gdyńskim, uruchomienie byłoby stopniowo na wszystkich innych szlakach magistralnych w komunikacji krajowej, gdyż pociągi międzynarodowe wymagałyby jednak obsługi normalnych, silnych parowozów i w najlepszym razie ich szybkość handlowa nieprędko może przekroczyć 80 km na godzinę. Dodać należy, że tabor do pociągów „aerodynamicznych“ mógłby być całkowicie wykonany w wytwórniach krajowych stosunkowo niewielkim kosztem w ciągu dwóch lat.

Jaka koncepcja w tych rozważaniach ostatecznie zwycięży: pociągów błyskawicznych o trakcji parowej, czy też pociągów motorowych większych rozmiarów, nie można jeszcze przesądzać. Słychać jedynie, że władze komunikacyjne przewidują wprowadzenie celem próby już w rozkładzie jazdy na r. 1936 motorowych pociągów dalekobieżnych, czyli t. zw. torped, na kilku ważniejszych szlakach kolejowych. Na wynikach tych prób oprze się zapewne ostateczna decyzja.



POCIĄG PANCERNY CZY LOKOMOTYWA?

Wysiłki konstruktorów i inżynierów zmierzają ku budowie lokomotyw, które przy najmniejszej własnej wadze mogą rozwinać największą szybkość. Zewnętrzna budowa takich lokomotyw dla pokrywania oporu powietrza, o liniach aerodynamicznych, nie różni się wyglądem od lokomotywy pociągu pancernego. Szybkość lokomotywy szybkobieżnych — przedstawionych na rycinach — waha się w granicach 130 do 150 km na godzinę.

W Warszawie. Rozporządzeniem ministra skarbu obniżona została z dniem 6 b. m. cen a soli szarej z 26 gr. za 1 kg. na 22 gr.

W związku z tem minister spraw wewnętrznych wystosował pismo okólnie do województw, polecając im zwrócić uwagę organom lustrującym sklepy detaliczne na tę obniżkę. Jednocześnie mają być wydane za-

rzędzenia w sprawie pociągnięcia do odpowiedzialności karno-skarbowej winnych pobierania wyższych cen za sól.

Ministerstwo spraw wewnętrznych zarządziło również, aby obecna cena soli jadalnej szarej uwidoczniona została dostatecznie we wszystkich detalicznych punktach sprzedaży na cennikach soli.

Zarządzenie w związku z obniżką cen soli

Warszawa. Rozporządzeniem ministra skarbu obniżona została z dniem 6 b. m. cen a soli szarej z 26 gr. za 1 kg. na 22 gr.

W związku z tem minister spraw wewnętrznych wystosował pismo okólnie do województw, polecając im zwrócić uwagę organom lustrującym sklepy detaliczne na tę obniżkę. Jednocześnie mają być wydane za-

nych terrorystów, którzy mieli tworzyć spisek na króla.

W pobliżu zamku królewskiego aresztowano terrorystę macedońskiego, którego nazwisko narazie trzymane jest w tajemnicy. Znalaziono u niego kilka rewolwerów i szczegółowy opis zamku królewskiego oraz parku i okolicy. (w)

Niezwykłe samobójstwo górnika

Chorzów. (PAT.) Dziś rano w kopalni „Szarlej Białej“ w Brzezinach popełnił samobójstwo w niezwykły sposób 40-letni rebasek Waloszczyk. Waloszczyk sporządził nabój dynamitowy, poczem podpalił go. Nastąpiła eksplozja, wskutek której Waloszczyk został rozszarpany na kawałki.

Tajemnica rosyjskiej fabryki amunicji

Piasek zamiast prochu - Rewolucjoniści w fabryce amunicji

Nie jest to żadnym odkryciem, że rosyjska amunicja była podczas wojny najgorszą. Tylko dzięki temu, że pociski rosyjskich dział nie czyniły wiele szkody, mogły państwa centralne dokonywać tak zdumiewających zwycięstw. Gdy w r. 1916 dokonano prób w Woroneżu, centralnym punkcie „opatrzenia“ w amunicję armii zachodniej rosyjskiej, — stwierdzono, że wybucha tylko 70 procent granatów i 25 procent szrapneli. Gdy otwarto niektóre z tych nie wybuchających pocisków, stwierdzono z przerażeniem, że we wnętrzu ich zamiast materiałów wybuchowych, znajdował się piasek. Oczywiście sabotaż. Natychmiast wydano rozporządzenie, że każda fabryka musi zaopatrzyć swoje pociski w znaki. I tak rżażańska wytwórnia amunicji w znak R, syrajska w S, a wologdańska w W. Atoli i ten środek nie zapobiegł sabotażowi. Kilkakrotnie niespodziewane rewizje w fabrykach nie doprowadziły do żadnego rezultatu. Wszędzie panował wzorowy porządek i najdokładniejsze wykonywanie pracy.

Kierownik referatu amunicyjnego w ministerstwie wojny szalał. W jaki sposób znaleźć winowajców? Nic innego nie pozostało, jak uciec się pomocy „ochran“ (ochrony). Pewnego dnia zaciągnął się w szeregi fabryki rżażańskiej zdolny agent „ochran“, Michai Kirynaw. Już po kilku tygodniach mógł stwierdzić, że wszyst-

ko odbywa się w pełnym porządku. Kirynow przeniósł się więc do fabryki w Syrań, leżącej nad Wolgą. Jakies podświadome uczucie mówiło mu, że jest na swoim miejscu. Ale pomimo intensywnego śledzenia niczego nie mógł odkryć, przy wszystkich tych badaniach pomagał mu dyrektor fabryki Osipowicz, który był poinformowany o charakterze jego osoby. Kirynow chciał już opuścić Syrań, gdy raz, podczas drugiej nocej szczyty, zrobił ciekawe odkrycie: oto robotnicy na jednym z granatów umieścili znak R zamiast znaku S. W dwie godziny później zaaresztowano całą partię robotników wraz z dyrektorem.

Oto, co się wykryło: dyr. Osipowicz, druga zmiana robotników oraz wielka część trzeciej należeli do organizacji rewolucyjnej „Zjednoczona Rosja“. Rewolucjoniści potrafili przez kilka miesięcy ukrywać i — oczywiście — chować na swoje własne cele materiały wybuchowe, dostarczane im do wypełnienia pocisków, a na ich miejsce wysypywali piasek. Ażby przeszkodzić przedwczesnemu odkryciu, zaopatrywali pociski w fałszywe znaki. Inicjatorem tego sabotażu był dyr. Osipowicz. W kilka dni później sąd wojenny skazał go razem z czterema majstrami, 18 robotnikami i 7 robotnicami na śmierć. Kilkuset robotników i robotnic deportowano na Sybir. S. F.

Spisek na życie króla Rumunii

Niedoszłego zabójcę aresztowano w pobliżu zamku królewskiego

Wiedeń. (Tel. wł.) W Rumunii odbywa się obecnie wielka oblawa na cudzoziemców, w której bierze udział policja, żandarmeria, a nawet oddziały wojskowe. Dotychczas zatrzymano na terenie całego kraju — jak już o tem donosiliśmy — około 12 tys. cudzoziemców pod zarzutem nielegalnego przekroczenia granicy rumuńskiej i posługiwania się fałszywymi dokumentami. Aresztowane osoby należą przeważnie do organizacji chorwackich i macedońskich. Policja dowiedziała się o przygotowaniu zamachu terrorystycznego na króla Karola. W Bukareszcie aresztowano niedawno niej. Jubę Wojdewa. Znalaziono u niego kilka listów, pochodzących od wodza organizacji Michajłowa, a na podstawie notatek, znalezionych u niego, traliono również do in-

Nowiny Filmowe

Wielki sukces polskiego reżysera

Greta Garbo ukończyła już film p. t. „Malowana zasłona” realizowany przez Polaka Ryszarda Bolesławskiego według znanej powieści Sommet Maughan. Jedną z najpiękniejszych a zarazem najpotężniejszych scen tego filmu, to wielkie święto chińskie, przedstawione przez Bolesławskiego przy pomocy wspaniałego chińskiego baletu. Dla kierowania tym baletem sprowadzono z Nowego Jorku słynnego Chester Halea, gdyż niewielu baletmistrzów dałoby sobie radę z pięciuset tancerzami i tancerkami. Kostjumy dla nich sprowadzono z Chin, aby nie można było zarzucić ich oryginalności. Dekoracja, zbudowana przez Cedric Gibbonsa, przedstawia starą antyczną świątynię, stojącą na górze, z której prowadzą majestatyczne schody o tysiącu stopni. Świątynia ta to jedna z najbardziej imponujących budowli, jakie kiedykolwiek wzniesiono przy realizacji filmu.

W świątyni tej na czele 500 tancerzy i tancerek tańczy Hubert Stowitts, były partner niezapomnianej Anny Pawłowej, na tle najwierniej skopjowanych wnętrza.

Obok Greta Garbo grają Herbert Marshall, George Brent, Jean Hersholt, Baulah Bondi, Katarzyna Aleksander, Cecila Parker i aktorzy chińscy.

„Malowaną zasłonę” ukończono w ostatnich dniach i teraz dopiero pokazano w studjach Metro-Goldwyn-Mayer po raz pierw-

szy cały ten film. Wszyscy, którzy go oglądali, twierdzą jednogłośnie, że jest to najpiękniejsze dzieło wielkiej Szwedki.

Greta Garbo będzie „Świętą Joanną”!

Możemy z czytelnikami podzielić się, — jako pierwsi, — wiadomością wręcz sensacyjną, która niewątpliwie ucieszy każdego

kinomana. Otóż Greta Garbo, znakomita tragiczka ekranu, rozpoczęła pierwsze przygotowania do nowej wielkiej roli: będzie nią „Święta Joanna”, a scenariusz będzie ściśle oparty na słynnej sztuce Bernarda Shawa.

Wielka aktorka duńska ukończyła właśnie, jak o tem donosimy, film p. t. „Malowana zasłona”, którego pierwsze pokazy wzbudziły zachwyt w świecie filmowym. Reżyserował go Ryszard Bolesławski. Nowym zaś obrazem zajmie się v. Sternberg, słynny odkrywca i reżyser wszystkich prawie filmów Marleny Dietrich.

Trudności nastężyło zdobycie scenariusza dla „Świętej Joanny”, bowiem Shaw postawił najróżniejsze warunki, które umożliwiają mu kontrolę przy produkcji filmu. Z tego jednak względu tembardziej spodziewać się należy, że nowy wielki film będzie stał na bardzo wysokim poziomie artystycznym, bo Shaw nie dopuści, aby nazwisko jego związane było z jakkolwiek „szmirą”.

Nakoniec zaś zauważyć należy, że Greta Garbo wydaje się wprost predestynowana do roli wielkiej, wojowniczej Świętej. Jej uduchowiona, ascetyczna twarz, surowy i niemal męski błysk oczu, kojarzą się z prawdziwie kobiecym sentymentem i miękkością serca. Nie wyobrażamy sobie ani Marleny Dietrich, ani Caroly Lombard, ani innej wielkości ekranu jako Joanny D'Arc. ale Greta Garbo wydaje się jakby urodzona do tej roli.



Młodość, miłość, awantura...

Młodziutka gwiazda wytwórni Fox Mary Blackwood, posiada czarujący, szczerzy uśmiech, ale w oczach lśni jej szelmowska isierka. Oto nowoczesna dziewczyna, która wie o swym uroku, ale chce spotkać na swej drodze Przygodę.

George Cuker, realizator tego filmu uznał, że człowiek ten idealnie nadaje się do roli wikarego w tymże filmie i powierzył mu tę rolę. Główne role w tym wielkim obrazie, przygotowywanym już od bardzo dawna, grają, takie sławy filmowe, jak: Charles Laughton, Lionel Barrymore, Lewis Stone, Maureen O'Sullivan, Madge Evans i kilku jeszcze młodych aktorów angielskich.

Joan Crawford, Clark Gable i Robert Montgomery razem

Popularność Joan Crawford i Clarkea Gable, jako pary filmowej znana jest od dawna, Robert Montgomery występował dotąd zawsze w rolach głównych, ostatnio obok Normy Shearer, a teraz ciekawa ta trójka wystąpi po raz pierwszy razem. Będzie to film p. t. „Forsaking All Others”, reżyserowany przez wielkiego W. S. Van Dykea.

Maureen O'Sulliver tańczy polkę

W najnowszym filmie wytwórni Metro-Goldwyn-Mayer według słynnej powieści: „Barrettowie z ulicy Wimpole” Maureen O'Sullivan tańczy polkę, taniec, który w ostatnim dziesięciu lat ubiegłego wieku dzielił panowanie razem z walcem. We filmie tym role główne gra trzech laureatów Akademii Filmowej: Charles Laughton, Fredric March i Norma Shearer.

Nowy film Ramona Novarro

Najnowszym filmem Ramona Novarro, nakęcanym dla wytwórni Metro-Goldwyn-Mayer jest obraz p. t. „The Nigh is young”, w którym partnerką Novarra będzie Evelyn Laye. Film ten jest adaptacją filmową znanej powieści Vicki Baum, a reżyseruje go Dudley Murphy. Obok Ramona Novarro i Evelyn Laye występują Stuart Ervin, Una Merkel, Charles Butterworth i inni.



Stuprocentowy amant.

Rysunek znanego malarza amerykańskiego Stone przedstawia Johna Bolesa, znakomitego amanta ekranu, człowieka, który rzekomo ma od czasów Valentina największe powodzenie u kobiet.

Słynny autor — aktorem

Hugh Walpole, znany autor angielski przybył do Hollywood dla napisania adaptacji filmowej „Dawida Copperfielda” i to był jedyny cel jego wyjazdu do Ameryki. Jednak



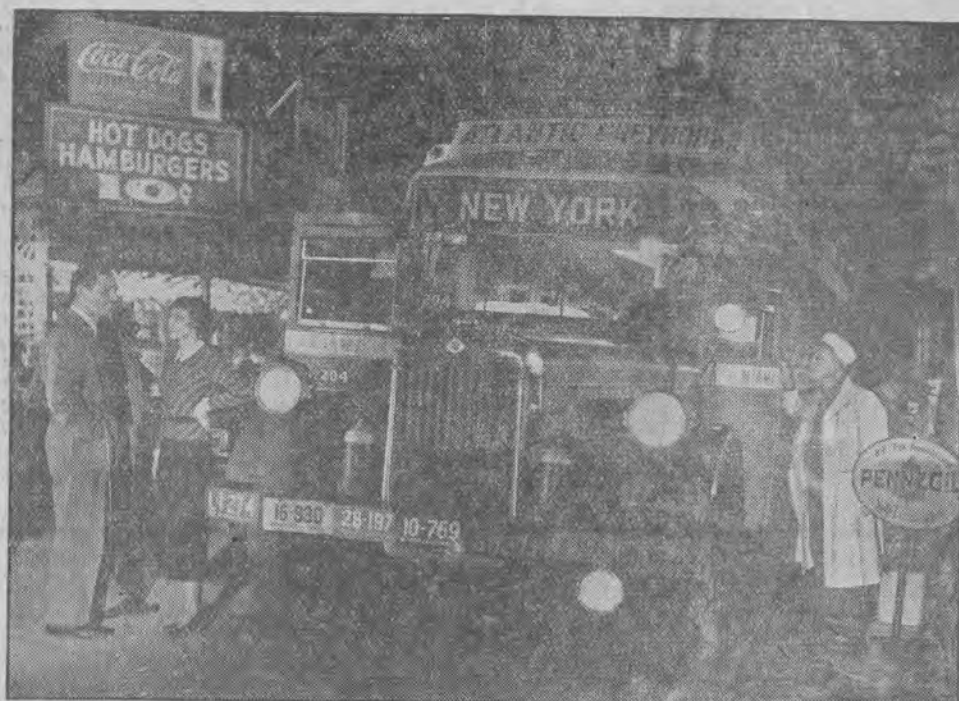
Ich noce.

Córka bogatego bankiera spotyka na swej drodze biednego dziennikarza. Po wielu przejściach młodzi ludzie zostają przy sobie na zawsze. Piękny film reżyserował Franc Capra, role główne grają Claudette Colbert i Clark Gable.



Tak mieszkają gwiazdy.

Henry Wilcoxon, znany angielski aktor filmowy, który w filmie Cecila B. De Milla „Kleopatra” grał rolę Marka Antoniusza, pozostał w Ameryce i będzie grał w dalszych filmach amerykańskich. Widzimy go na tle jego pięknej willi w Hollywood.



Autobus Miami — Nowy Jork.

Luksusowy autobus utrzymuje komunikację nocną między miejscowością kąpielową Miami a Nowym Jorkiem. Właśnie zatrzymał się na chwilę, ażeby nabrać benzyny. Dwoje pasażerów wysiadło na chwilę, ażeby rozprostować kości. Rozmawiają ze sobą, zapomniawszy o całym świecie. Są to Claudetta Colbert i Clark Gable, zakochani w sobie po uszy bohaterowie filmu „Ich noce”.