

KURIER POLSKI

Rok III Centrala telefoniczna IKP w Bydgoszczy 33-41 i 33-42 Telefon międzymiast. 36-00. Sekretariat redakcji 19-07 Sekretariat przyjmuje codziennie od godz. 10 do 12 Wtorek, dnia 18 marca 1947 r. Konta: PKO „Zryw” Nr VI-135; PKO IKP Nr VI-140 Konto bież. Bank Gosp. Spółdz., Bydg., konto 8086 Konto bież. Bank Zw. Spółek Zar. w Bydgoszczy Nr 75

Armia francuska

PARYŻ (obsł. wł.). Komisja finansowa francuskiego Zgromadzenia Narodowego wyraziła swą zgodę na stałe utrzymywanie pod bronią 452 tysięcznej armii francuskiej. Z cyfry tej 350.000 wojska przypada na Francję i Afrykę Północną 82.000 na Indonezję, a 20.000 na różne kolonie zamorskie.

320 mil. oszczędności

WARSZAWA (obsł. wł.). Wprowadzone ograniczenia kartkowe przez wyłączenie pewnych kategorii pracowników od pobierania kart żywnościowych, przyczynią się do zwiększenia oszczędności o 320 milionów zł miesięcznie. Ogółem wyłączono 200 tys. osób z korzystania z kart I kategorii, 300 tys. z drugiej kategorii i 100 tys. z kart dziecięcych. Z dnem 1 kwietnia br. wprowadzone będą dalsze ograniczenia przez cofnięcie aprowizacji dla domów wypoczynkowych, wszelkiego rodzaju kursów i jazdów.

Zatarg między Francją i Bułgarią

Wycofanie francuskiego przedstawiciela dyplomatycznego
PARYŻ (obsł. wł.). Rząd francuski zerwał stosunki dyplomatyczne z Bułgarią i wydalil z Francji 2 korespondentów pism bułgarskich. Posunięcia te pozostają w związku z zajściami w Sofii, pobiciem posła francuskiego i wydaleniem korespondenta francuskiego z Bułgarii.

Katastrofa samolotu w Alpach

Zginęło 18 pasażerów i obsługa — Śnieg zasypał rozbity samolot Ekspedycja ratunkowa bezsilna

PARYŻ (obsł. wł.). W Alpach francuskich w odległości 50 km na południe od Grenoble rozbił się samolot francuskich linii lotniczych „Air France”, który leciał z Nicei do Paryża. Samolot zawadził o wierzchołek góry Mauchebrill na wysokości 2.289 m. Aparat uległ rozbiciu, wywołując jednocześnie oberwanie się lawiny. W katastrofie zginęło 18 pasażerów i 5 członków załogi. Szczątki samolotu leżą rozrzucone na stoku góry. Ciała zabitych pasażerów pokryte są

Konferencja moskiewska przechodzi do omówienia sprawy odszkodowań

Mołotow przeciw federacji Niemiec

Uwagi ministra Bidault o konieczności emigracji Niemców z zachodnich stref, — Strefa angielska najgęściej zaludnionym obszarem Niemiec. Projekt Wyszyńskiego powołania specjalnej komisji dla spraw repatriacji uchodźców. — Brak porozumienia w obradach zastępców min. spraw zagr.

MOSKWA (obsł. wł.). Tematem obrad ostatniego posiedzenia była sprawa uchodźców i wysiedleńców. Min. Bidault wykazał, że przeludnione Niemcy mogą się stać niebezpieczne dla pokoju światowego, bo ponowią żądania tzw. „przestrzeni życiowej”. Delegacja francuska domaga się przyspieszenia repatriacji z Niemiec. Ponadto należałoby faworyzować emigrację Niemców. Francja gotowa jest przyjąć pewną ilość ludzi,

z tym, że inne mocarstwa winny uczynić to samo. Nikomu z uchodźców nie należy wydawać zezwolenia na stałe osiedlenie się w Niemczech, a dalszemu napływowi ludności do Niemiec poza przewidzianym w układzie

pozdamskim — trzeba się energicznie przeciwstawić.

Bevin wyraził życzenie, aby określono termin powrotu jeńców wojennych oraz przyspieszono tempo repatriacji uchodźców z Niemiec. Ze strefy brytyjskiej powróciło do krajów ojczyźtych dotychczas ogółem 2 miliony osób. Pozostaje jednak jeszcze 230.000 osób, w tym 100.000 Polaków, którzy zdaniem Bevina nastroją najwięcej kłopotów, nie chcąc wrócić

(Dalszy ciąg na str. 2-iej)

EAM manifestują w Atenach



Przed rezydencją Komisji ONZ przebywającej w Atenach, dla zbadania sytuacji politycznej w Grecji, odbyła się wielka manifestacja zwolenników EAM. Liczne transparenty niesione przez demonstrantów głoszą hasła opuszczenia Grecji przez wojska angielskie i rozwiązania parlamentu.

„Greckie nadzieje” Trumana

WASZYNGTON (obsł. wł.). W odpowiedzi na depeszę dziękczynną premiera greckiego Maximosa, prez. Truman wyraził przekonanie, że ci obywatele greccy, którzy chwycili za

broń, skorzystają obecnie z amnestii, którą rząd grecki ofiaruje wszystkim za wyjątkiem pospolitych zbrodniarzy. Partyzanci winni odnieść się z jak największym zaufaniem do rządu.

W Waszyngtonie trwają nadal ożywione narady na temat projektu prez. Trumana o udzieleniu pomocy Grecji i Turcji.

WASZYNGTON (obsł. wł.). Rzecznik amerykańskiego min. spraw zagr. podał do wiadomości, że prez. Truman zamierza wystąpić do Grecji inżynierów i innych rzeczoznawców technicznych, którzy dopomogliby Grecji w odbudowie. Prezydent zapowiedział, że pomoc udzielona będzie Grecji we wszystkich dziedzinach.

Współpraca wojskowa polsko-czeska

PRAGA (obsł. wł.). Czeskosłowacki min. obrony narodowej gen. Svoboda, oświadczył w wywiadzie prasowym na temat traktatu polsko-czechosłowackiego, że wkrótce nastąpi wymiana attaché wojskowych między obydwu państwami. Traktat nie zawiera specjalnych klauzul wojskowych, jednak na wypadek zagrożenia jednej ze stron, państwa Niemcy obie armie będą ze sobą współpracowały. Niebawem przybędzie do Pragi polska misja wojskowa dla omówienia zasadami wojskowych interesów obydwu państw.

Z pobytu delegacji ZSRR w Wielkiej Brytanii

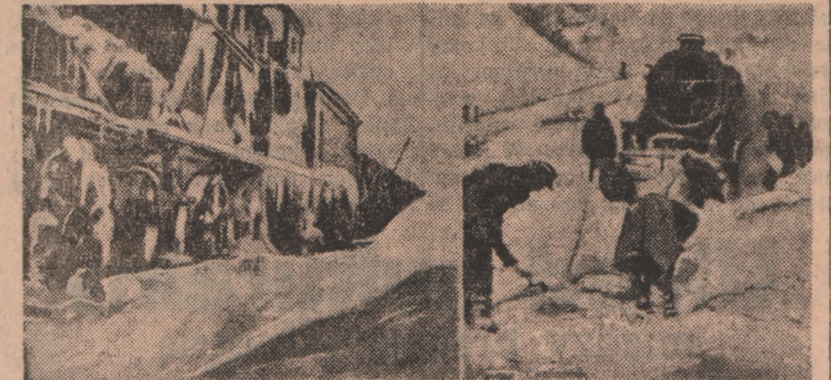
LONDYN (obsł. wł.). Bawiąca w Moskwie delegacja Najwyższej Rady ZSRR wzięła udział w przyjęciu, na którym obecni byli wszyscy wybitni uczeni i artyści angielscy. Członkowie delegacji mieli okazję porozmawiania ze specjalistami badań nad energią atomową, wynalazcą radaru i wynalazcą penicyliny.

Na zachodzie kraju zamiecie śnieżne, a na południu

wielka powódź w Anglii

Tysiące domów znajduje się pod wodą. Londyn bez wody do picia.

LONDYN (obsł. wł.). Na skutek powodzi, jaka nawiedziła południową



Anglię, tysiące domów znajduje się pod wodą. We wschodniej części Londynu brak wody do picia, gdyż wezbrane fale dostały się do rezerwuaru i filtrów, zanieczyszczając znajdujące się tam zapasy wody. Ludność zmuszona jest przynosić sobie wodę do picia w wiadrach. W północnej Anglii wskutek szalejącej zamieci śnieżnej, kopalnie węgla odcięte są od świata i transport węgla do zakładów przemysłowych ponownie stanął pod znakiem zapytania. Na Tamizie przewiduje się dalszy przybór wód w ciągu najbliższych 48 godzin. Ludność chroni się przed powodzią — przenosząc się na niezalane jeszcze obszary, gdzie niebezpieczeństwo powodzi nie grozi. Wiele szos znajduje się pod wodą. W niektórych miejscowościach na zachodzie Wielkiej Brytanii drogi są jeszcze zablokowane zaspami śnieżnymi. Komunikacja pomiędzy Londynem, a południem Anglii jest bardzo utrudniona wskutek wezbrania

Dokąd zmierza Winston Churchill

Historia przechodzenia władzy w Anglii z rąk jednej partii w ręce opozycji jest bardzo charakterystyczna i pouczająca. W Wielkiej Brytanii partie rządzące rzadko wykazywały tendencje wykorzystania swojej uprzywilejowanej pozycji do narzucenia monopartyjnej dyktatury narodowi. Parlament angielski odcinał się zawsze pozytywnie od praktyk w innych krajach, w których partie monopolizowały w swoim ręku władzę i usiłowały wyteplić każdy odruch chociażby nawet twórczej opozycji. Zmieniały się więc rządy w Anglii stosownie do wzrostu lub spadku popularności tradycyjnych partii. Jednakże prawie nigdy dotąd

partia rządząca nie miała tak wielkiej przewagi w Izbie Gmin, jaką posiada obecnie Partia Pracy nad konserwatystami i liberalami łącznie. W tej sytuacji rola opozycji staje się raczej formalna, bo praktycznie nie może ona przeciwstawić się żadnemu wnioskowi rządu. Wytworzyła się nawet ostatnio praktyka, utrudniająca oddziaływanie opozycji na bieg prac parlamentarnych, polegająca na załatwianiu wszelkich sporów i krytyki ze strony posłów socjalistycznych na zamkniętych, pozaparlamentarnych zebraniach partyjnych. Przypomnieć tu można choćby okres „rebellii” 72 posłów Partii Pracy.

Mimo to istnieją sposoby, którymi opozycja może dostać się ponownie do władzy w Anglii. Król może rozwiązać parlament przed upływem terminu kadencji i zarządzić nowe wybory. Wydaje się, że opozycja brytyjska z Churchillem na czele, steruje właśnie w tym kierunku. Po głośnym wystąpieniu Churchilla w Izbie Gmin, w którym zgłosił on votum nieufności dla rządu, odezwały się nowe głosy wśród unii organizacji konserwatywnych, wzywające Churchilla, aby ostrzegł rząd Attlee przed dalszym kontynuowaniem dotychczasowej polityki i ewentualnie, jeżeli to nie pomoże, zaproponował królowi rozwiązanie parlamentu.

Te powody, o jakich mówił Churchill w parlamencie, wydają się jednak niedostateczne i zapewne król takiej decyzji nie poweźmie. Nic jednak nie przemawia za tym, że sytuacja się nie zmieni na korzyść Churchilla. Trzeba pamiętać, że angielska partia socjalistyczna nie jest tak jednolita, jakby się to wydawało. I w niej jest prawe i lewe skrzydło. Są w niej lewicowcy jak Zillacus, ale są i tacy, którzy współpracują z Churchillem. Być może, że sytuacja międzynarodowa tak się ukształtuje, że socjaliści angielscy będą musieli wybierać między zachowaniem dobrych stosunków z Ameryką lub Związkiem Radzieckim. Na tym tle może dojść do rozbieżności w Partii Pracy, co osłabiłoby jej spójność wewnętrzną i zaufanie do niej społeczeństwa.

Rozumie się, że to ułatwiło by znacznie Churchillowi jego zamierzenia. Jeśli przy tym dodamy fakt spadania popularności każdej partii rządzącej, jako objaw stały niezależnie od kraju, a więc i pewien spadek popularności Partii Pracy w społeczeństwie angielskim, to jasna, że przed Churchillem

Bolesław Kubiak

Powietrzne giganty

Plany rozbudowy lotnictwa cywilnego w Anglii

Koło, w marcu.

Po sześciu latach wojny cywilne lotnictwo brytyjskie zostało daleko w tyle poza lotnictwem Stanów Zjednoczonych. Od roku 1939 aż do pokonania hitlerowskich Niemiec, na mocy układu zawartego między rządami obu tych krajów, brytyjski przemysł lotniczy skoncentrowany był wyłącznie na produkcji aparatów bojowych, podczas, gdy przemysł amerykański prowadził produkcję samolotów transportowych. Chociaż transportowe te były przeznaczone do celów wojennych, to jednak nadawały się również do użytku cywilnego. Wskutek tego, po zakończeniu działań wojennych, Stany Zjednoczone znalazły się w bardzo dobrym położeniu w porównaniu ze swym najważniejszym rywalem w transporcie powietrznym.

Nie znaczy to, by lotnictwo transportowe w Wielkiej Brytanii znajdowało się na szarym końcu. Funkcjonowało ono nadzwyczaj dobrze w czasie wojny. Wyjaśnia to jednak dlaczego pozostaje ono w tyle przynajmniej o dwa do trzech lat poza lotnictwem amerykańskim. Poczynione zostały plany rozbudowy lotnictwa cywilnego, lecz pewien czas musi upłynąć, zanim zamienione one zostaną na nowe transportowe.

Pomimo napotykanym trudności, mało ludzi w Anglii wątpi, że prace nad podniesieniem lotnictwa komunikacyjnego są prowadzone mądrze i sprawnie. — Wszyscy prawie wierzą, że dystans zostanie wyrównany w roku 1950, a może nawet Anglia wyprzedzi nieco w tym czasie Amerykę. Jeśli to nastąpi, sukces ten będzie należało zawdzięczać kombinacji z systemem napędu odrzutowo-turbinowym.

Odbudowa brytyjskiego lotnictwa transportowego przejdzie przez trzy fazy. Pierwsza, polegająca na przebudowie bombowców i dostosowaniu ich do celów komunikacyjno-transportowych, jest już na ukończeniu. Samoloty typu YORK i LANCASTRIAN, obydwa wywodzące się od bombowca LANCASTER, zdają dobrze egzamin. LANCASTRIANS dokonują najdłuższych i najszybszych lotów w świecie, przelatując trasę z Londynu do Australii w ciągu 68 godzin. YORKS utrzymują regularną komunikację między Anglią a Afryką Południową oraz państwami Ameryki Południowej.

W drugiej fazie, która jest uzupełnieniem pierwszej, a do której przystępuje się obecnie, zastosowanie typów wojskowych zajmie miejsce w utrzymaniu brytyjskich linii zagranicznych. Do tej klasy należą TUDOR I i TUDOR II, HANDLEY PAGE HERMES i latająca łódź, SHORT HYTHE. Te latające łodzie zastosowane zostały do komunikacji z Bliskim Wschodem, Singapoore i Australią. HERMES znajduje się w produkcji. Samoloty typu TUDOR I będą pełnić służbę na Północnym Atlantyku i będą posiadały 24 miejsc siedzące, albo 12 miejsc leżących

w specjalnej kabine. TUDOR II zastąpi starsze typy, używane dotąd. Jest on największym brytyjskim samolotem komunikacyjnym; może pomieścić 60 osób i może rozwinąć szybkość do 325 mil na godzinę, zasięg jego wynosi prawie 2000 mil. Zanim TUDOR I rozpocznie służbę, linia transatlantycka między Londynem a Nowym Jorkiem, otwarta 1-go lipca ub. roku, obsługiwana będzie nadal przez samoloty amerykańskie, należące do Americanbuilt Constellation.

W trzeciej fazie będą używane maszyny specjalnie przeznaczone do transportu powietrznego. Będą one kombinacją napędu odrzutowego i turbinowej śruby powietrznej. W tej to właśnie dziedzinie Wielka Bry-

ta. Użyty do krótszych podróży, będzie mógł pomieścić 224 osoby w wygodnych fotelach. Wnętrze będzie dostosowane do lotów na olbrzymich wysokościach. Śruby powietrzne poruszane będą przez 8 silników o sile 3500 HP każdy. Trzy z tych olbrzymich samolotów lądowych zamówione zostały przez rząd brytyjski.

Zbliżony rozmiarami do BRABAZON I jest SAUNDERSROE S. 45, wzorowany na sławnej wojskowej łodzi latającej SUNDERLAND, ogromny niemiecki łodzi podwodnych. Rząd brytyjski zamówił również trzy sztuki tych olbrzymów powietrznych. Mają one być gotowe z końcem 1949 albo z początkiem 1950. Podobnie jak BRABAZON I, będzie on miał cabinę dostosowaną do lo-



Tudor II, największy samolot lądowy W. Brytanii.

tania spodziewa się prześcignąć Stany Zjednoczone. Te zaawansowane mocno liniowce powietrzne zostały polecane przez komisję, powołaną w czasie wojny przez rząd koalicyjny i są znane pod nazwą BRABAZON od przewodniczącego tej komisji, byłego ministra produkcji samolotów, lorda Brabazon.

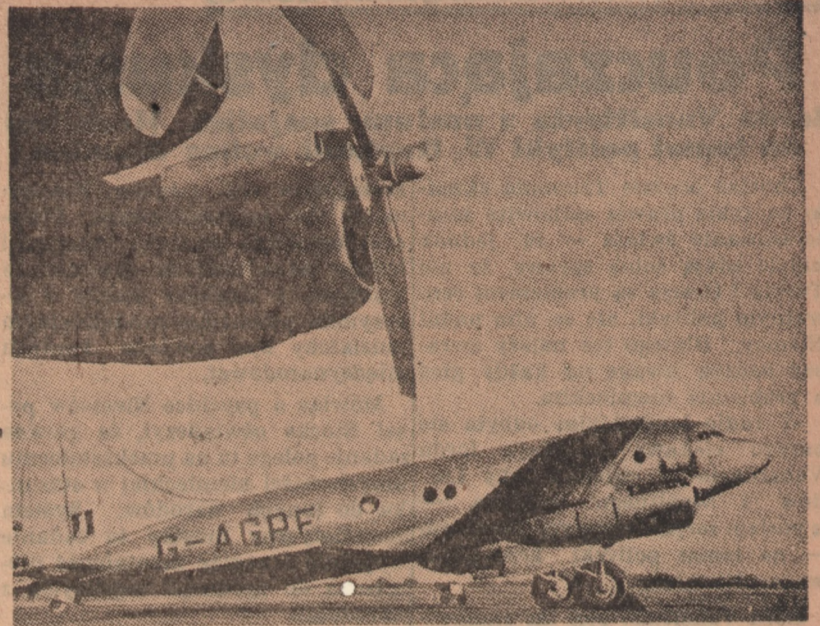
Największy jest BRABAZON I, albo de HAVILLAND 108, jak nazywany został przez swych konstruktorów. Jest to transatlantycki samolot lądowy, mogący rozwinąć szybkość 550 mil na godzinę, z obciążeniem do 40.000 kg. Skrzydła będą miały nachylenie do tyłu pod kątem 43 stopni, otrzymując w ten sposób kształt głowy strzały. Celem zbadania lotniczych możliwości tego rewolucyjnego kształtu, wyprodukowany został mały model, który zdał świetnie próbę.

Wielkie nadzieje pokładane są w BRISTOL TYPE 167, BRABAZON I, który ważyć około 125 ton, będzie największym i największym samolotem Wielkiej Brytanii. Rozpiętość jego skrzydeł wynosić będzie 230 stóp, długość 177 stóp, a wysokość 52 stopy. Oczekuje się, że loty próbne tego olbrzyma rozpoczną się w lecie roku bieżącego, a pod koniec tego roku albo z początkiem roku 1948 zostanie oddany do użytku. BRABAZON I obsługiwać będzie linię Londyn — Nowy Jork i będzie posiadał 72 lo-

zów na znacznej wysokości. Zasięg jego wynosić będzie 5000 mil. Sześć silników turbinowych nadawać będzie mu szybkość 300 mil na godzinę. Prototyp jest budowany obecnie w Coves, Isle of Wight.

Chociaż prototyp TUDOR II rozpoczął loty niedawno, w najbliższym czasie rozpocznie stałą służbę w Imperium Brytyjskim. Znany, jako BRABAZON III, lądowy ten samolot będzie posiadał wagę około 45 ton i cztery silniki turbinowe. Inny nowy typ, BRABAZON II B, budowany przez Vickers-Armstrong, będzie utrzymywał komunikację z krajami europejskimi. Będzie to może pierwszy w świecie samolot, w którym zastosowane zostaną turbiny gazowe.

Dwumotorowy AIRSPEED AM-BASADOR, gotowy już prawie do



Tudor I, dla szybkich lotów transatlantyckich.

oddania, będzie poruszany silnikami turbiniowymi. Tak samo MILES MARATHON, VIKING i de HAVILLAND DOVE. Wszystkie one są już prawie gotowe do użytku.

Są jeszcze rozmaite mniejsze typy, które nadają się do różnych podróży. Wiele z nich oraz kilka olbrzymów zamówionych zostało przez dominia i inne obce kraje. Niektóre z nich dostarczone zostaną już w roku bieżącym.

Sławne motory Rolls-Royce Derwent V, które ustaliły w listopadzie ub. roku światowy rekord szybkości, „wyszły już z mody”. Użyte teraz zostaną nowe, doskonalsze motory tej i innych firm.

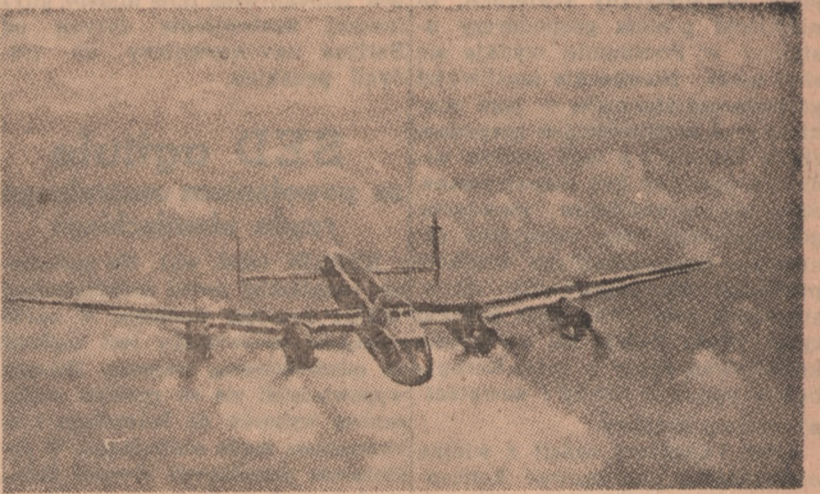
Było by niesłuszne twierdzenie że decyzja unarodowienia lotnictwa cywilnego, powzięta przez rząd Labour Party, spotkała się z ogólnym uznaniem. Nie mniej jednak jest faktem, że plan ten jest prawie identyczny w głównych zarysach z planem przedłożonym w roku 1945 przez lorda Swinton, ministra lotnictwa

cywilnego w rządzie koalicyjnym, chociaż został on przyjęty przez rząd socjalistyczny jako publiczna własność.

Obecnie znajdują się w Anglii trzy państwowe korporacje a mianowicie: British Overseas Airways — obsługujące Atlantyk, Imperium i Daleki Wschód; British South-American Airways — utrzymujące komunikację z Ameryką Łacińską i wreszcie British European Airways, które utrzymują służbę wewnątrz oraz z krajami europejskimi.

Dla skoordynowania wysiłków, zmierzających do szybkiej i szerokiej rozbudowy lotnictwa cywilnego, powołana została Commonwealth Air Transport Council. Zawarte zostały umowy, dotyczące komunikacji lotniczej z różnymi krajami.

Czy Wielka Brytania sprosta powziętemu zadaniu i pokona trudności występujące na tej drodze, pokaże tylko czas. Plany jednak i przygotowania zostały zrobione dokładnie i perspektywy są dobre.



Bombowiec zastosowany do użytku cywilnego.

Dwadzieścia pięć kilometrów od Paryża ośrodek badań energii atomowej na wyżynie Soclay

Francuzi chcą dogonić „stracony czas” — Pan Dautry uspokaja przerażonych mieszkańców okolic Soclay — Uczni paryscy w stałym kontakcie z centralą doświadczeń

Pisma francuskie doniosły, że państwo francuskie nabyło ostatnio na własność 150 hektarów ziemi na wyżynie Soclay, rozciągającej się między dolinami Bierre i Yvette. Na obszarze tym powstał ma ośrodek badań atomowych.

Na wieść o tym projekcie, wśród okolicznych mieszkańców — powstało wzburzenie. Mając w pamięci straszliwe skutki bombardowania bombą atomową Hiroshima oraz następstwa doświadczeń na Bikini, ogarnięci strachem merowie wnieśli protesty przeciw narażaniu na niebezpieczeństwo mieszkańców. Ze strony urzędowej uspokojono ich, że żadne niebezpieczeństwo nie zagraża. P. Raoul Dautry, były minister odbudowy, pełniący funkcję delegata rządu, administratora generalnego krajowego komisariatu dla badań atomowych oświadczył, że nie chodzi bynajmniej o zbudowanie fabryki produkującej energię atomową. O ileby taką fabrykę zamierzano wybudować, wybrano by lokalne niezamieszkałe.

Właśnie takie stają mają na wyżynie Soclay, mieścić będą jedynie podobne aparaty, jakie funkcjonują już w Paryżu w instytucie radiowym

lub w Sorbonie oraz w różnych miastach całego świata. Pierwsze prace badawcze w Stanach Zjednoczonych tłumaczył p. Dautry, odbyły się pod trybuną stadionu piłki nożnej w Chicago. Dopiero kiedy chodziło o stworzenie atomicznych środków wybuchowych, zbudowano osławione „osiedla zakazane” w Chuntown, w Tennessee i w Hamford.

Zgodnie z polityką Francji ośrodek badań nie przedsięwzięcie doświadczeń nad atomicznymi środkami wybuchowymi.

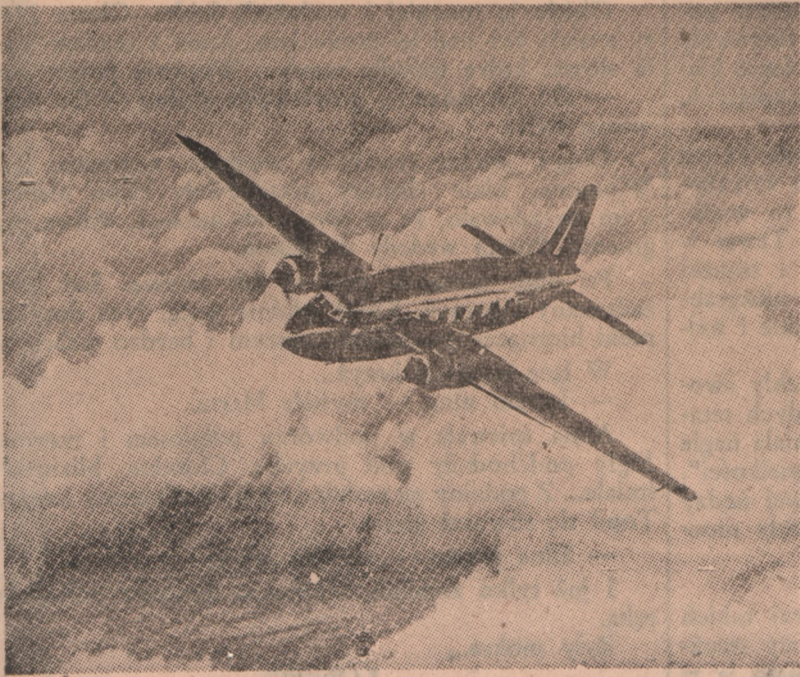
„Zarzuca się nam poza tym marnowanie ziem bogatych i produktywnych. Rozumiem niezadowolone rolników, którzy pewnego dnia będą zmuszeni opuścić ziemię. Musimy jednak uprzytomnić sobie, czy pragniemy mieć Francję rolniczą lub kraj silnie uprzemysłowiony. W ostatnim wypadku nie ma czasu do stracenia. Uczni z Oceanu wyprzedzili nas o sześć lat. — Trzeba nasamprzód znaleźć surowiec: uranium”.

Fosfat uranium wydobywany jest z granitów Masywu Centralnego. Praca to niezmiernie żmudna, do której potrzeba całej armii specjalistów,

Francja liczy ich zaledwie pięćdziesiąt, podczas gdy na przykł. Rosja posiada ich dziesiątki tysięcy, mówił p. Dautry. Dalej karta geologiczna Unii Francuskiej jest niekompletna. W ogóle wszystko w tej dziedzinie pozostaje do zrobienia. Należy szkolić specjalistów oraz budować potrzebne do badań maszyny, których zagranicą nie można nabyć.

Ośrodek badań atomowych na wyżynie Soclay, będzie jednocześnie centrum naukowym i szkoleniowym. Nasamprzód zbudowane będą nowoczesne laboratoria, w których uczni spokojnie będą mogli pracować. Obok powstanie osiedle dla uczniów, techników, personelu i ich rodzin. Ogółem zamieszka w pobliżu Gif 2.000 osób.

Oddalenie ośrodka badań zaledwie 25 km. od Paryża pozwoli na częsty dojazd z Paryża uczonych specjalistów zagadnień atomowych. Chemicy, fizycy, mechanicy, wypróbowujący użycie nowej energii, będą mieli możliwość utrzymania kontaktów osobistych z uczonymi oraz z technikalami z centrum wypróbowywania motorów, które powstanie w północnej części wyżyny.



Viking, przeznaczony do służby pasażerskiej do krajów europejskich.

