Członkowie LOPP. za pośrednictwem Komitetów otrzymują bezpłatnie.

Nakład 9.000 egzemplarzy.

W księgarniach T-wa „Ruch" cena numeru 10 groszy.

WIADOMOŚCI LOTNICZE

ORGAN BIAŁOSTOCKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P.

Wychodzi 15-go każdego miesiąca.

ROK I. | Białystok, grudzień-styczeń 1927/8 r. | Nr. 7—8

Z okazji nadchodzących Świąt BOŻEGO NARODZENIA składamy najserdeczniejsze życzenia Przyjaciołom, Czytelnikom i współpracownikom naszego pisma.

Redakcja i Administracja.

Wysiłek budzący podziw i... zgrozę.

„Lot Polski" w numerze grudniowym umieścił pod powyższym zagłówkiem niezmiernie ciekawy artykuł pióra p. WING CMDR. Artykuł daje nam silny obraz zatrważająco szybkiego i potężnego rozwoju lotnictwa niemieckiego. Poniżej przytaczamy go z nieznacznemi skrótami. Red.

Aczkolwiek tylko kilkanaście miesięcy upłynęło od chwili rozluźnienia przez umowę paryską więzów Traktatu Wersalskiego, nałożonych na lotnictwo niemieckie, jakiż kolosalny postęp poczyniła za ten czas żegluga powietrzna Rzeszy.

Zróbmy mały retrospektywny szkic z lat ub., **rzućmy okiem na lotnictwo współczesne Niemiec, na jego stan liczebny, który przewyższa sumarycznie stan lotnictwa handlowego całej Europy z Francją i Anglją włącznie,** a łatwo pojmiemy, że ten gigantyczny skok Sigurda z Walhalli może znowu zagrozić spokojowi i bezpieczeństwu Europy.

Snem wiecznym śpią cielska stalowych kolosów floty cesarskich Niemiec na cmentarzysku w Scapa-Flow, a setki Fokkerów D VII i Siemens-Schuckertów myśliwskich gniją w parkach lotniczych Francji, lub też odstąpione republikom łacin. Połud. Ameryki, kąpią się w promieniach słońca podzwrotnikowego.

A jednak cóż widzimy zaledwie w kilka lat później?

Widzimy oto, chwiejący się coraz silniej w swych posadach, gmach Traktatu Wersalskiego; widzimy złowrogie widmo czarnych krzyży na samolotach i na banderach wojennych okrętów, znowu zaciemniające horyzont Europy.

Ponury cień ten pada przedewszystkiem na nasze błękity!

Nie myślę bynajmniej wzniecać alarmów wojennych, chcę, tylko zaznaczyć konieczność „wyścigu pracy". Weźmy się wreszcie do rzeczywistej i energicznej rozbudowy krajowego przemysłu lotniczego!

Żegluga powietrzna Rzeszy, poza małemi wyjątkami spoczywa od kwietnia r. ub. w rękach koncernu lotniczego „LUFTHANSA" S. A Na czele zarządu przedsiębiorstwa, składającego się z 63 dyrektorów, stoi prezydent dr. E. G. Strauss.

„Lufthansa", powstała w styczniu 1926 r., jest owocem fuzji „Aero-Lloydu", zorganizowanego w 1919 r. przez towarzystwa okrętowe Hamburga i Bremy, oraz „Europa-Union" Junkersa. Kapitał zakładowy wynosi 50 miljonów mrk. zł.

Linje powietrzne „Lufhansy" przecinają we wszystkich kierunkach kartę powojennych Niemiec i, rozpościerając się szerokiem wachlarzem poza granice polityczne Rzeszy, łączą Berlin z najbardziej oddalonemi ośrodkami Europy. Przypominają one dziwnie macki polipa, oplątującego schwytaną ofiarę. w porównaniu tem niema żadnej przesady, ponieważ **polityka lotnicza Niemiec kieruje się wyłącznie ku opleceniu Europy siecią swych linij, zawładnięciu rynkami lotniczemi, wyrugowaniu z użytku krajowego sprzętu lotniczego, by zmonopolizować żeglugę powietrzna i tem samem narzucić ludzkości panowanie Teutonów.**

Jak wiadomo, Traktat Wersalski zakazuje Neimcom posiadania lotnictwa wojskowego, zezwalając natomiast na istnienie handlowej floty powietrznej.

Wobec teo wszystkie wysiłki Niemiec są skierowane ku stworzeniu ze swego lotnictwa handlowego wielkiej szkoły lotniczej i kadry personelu latającego oraz magazynu materjałowego. Ze źródeł tych będą one czerpały, z chwilą ogłoszenia mobilizacji, pilotów, mechaników, nawigatorów i t. d. oraz niezbędny sprzęt lotniczy. Jest to zarazem doskonały sposób powiększania rezerw lotniczych.

Każdy niemiecki samolot komunikacyjny posiada zgóry zastrzeżone pewne cechy konstrukcyjne, umożliwiające szybką przeróbkę maszyny dla celów wojskowych.

Nic więc dziwnego, że zapomogi udzielane „Lufthansie" przez rząd Rzeszy dochodzą do 2 mrk. zł. od klm, a wysokość ich sięga częstokroć do 70% wydatków brutto.

Płaci Reich, płacą prowincje i miasta, szczerząc zęby ze wściekłości i krzycząc „los von Versailles"! Jest to skala patrjotyzmu.

Linje powietrzne rosną jak grzyby po deszczu. Na wiosnę r. ub. w eksploatacji znajdowało się — **30; w końcu roku — 50, a obecnie 57, przy długości ogólnej — 23,000 klm.**

„Lufthansa" zwraca obecnie dużą uwagę na rozwój linij o znaczeniu międzynarodowem. Prawie wszystkie stolice Europy są związane z Berlinem.

W przyszłym, względnie 1929 roku Berlin otrzyma połączenie przez biegun północny z Tokio i San-Francisco, przez Atlantyk z Buenos Ayres i N. Jorkiem, a przez Syberję i pustynię Gobi z Pekinem. Linje te będą obsługiwały Zeppeliny, Hyper-Wahle Dorniera, względnie będący w budowie słynny 4-siln. olbrzym-samolot „latające skrzydło" Junkersa J. 1000.

Zaznaczam, że nie wspominam tutaj o kilkunastu połączeniach krajowych i europejskich, mających w niedalekiej przyszłości uzupełnić misterną pajęczynę germańską.

Poniższa tablica obrazuje akcję plejady przedsiębiorstw, występujących nazewnątrz pod nazwą „Luft-Hansy".

Lata	Ilość samolotów w użytku		Wylatano w tys. klm.		Przewieziono za rok		Ogólna długość linij w tys. klm.
	Kilkuosobowych	Razem	Rocznie	Dziennie latem	Osób w tys.	Towarów i poczty w tonnach	
1924	107	250	1584	15	13,4	94	11
1925	142	324	4950	35	50	375	17
1926	160	350	6142	37	56,3	561	20,5

Do zawarcia umowy paryskiej z dn. 7 maja 1926 roku „Lufthansa" posiadała tylko 120 samolotów typu J. 13 z silnikiem B M. W. 180 KM. W końcu roku ub. było już 25 samolotów 2—3-siln. typów— J. 23, Albatros 73, Rohrbach-Roland, Dornier-Wahl. W grudniu b. r. „Lufthansa" będzie rozporządzała 70 samolotami wielosilnikowemi, zdatnemi do przewozu 15 — 18 pasażerów.

Porty lotnicze (62), stacje radio (17) i meteorologiczne (40) są wyposażone w najnowsze przybory i urządzenia.

Pierwsze miejsce zajmuje świetnie wyposażony port lotniczy Berlina—Tempelhof, położony na polu ćwiczeń i parad wojskowych ex-kajzera. Znajduje się on w odległości 15 min. jazdy samochodem od Unten den Linden.

Nie mniej dobre porty posiadają Monachjum, Hamburg, Norymberga i t. d.

„Lufthansa" ubezpiecza każdego ze swych pasażerów od wypadku w kwocie 15,000 mrk. zł. W razie czasowej utraty zdolności zarobkowej przedsiębiorstwo wypłaca poszkodowanemu djety, wynoszące 25 mrk. zł. dziennie.

Uposażenie miesięczne pilota wynosi 200—250 dolarów.

Lotnictwo niemieckie korzysta wyłącznie z wyrobów krajowych. Przemysł lotniczy Rzeszy składa się **z 27 fabryk samolotów, 7 — budowy silników** oraz szeregu różnorodnych mniejszych zakładów. **Produkcja roczna wynosząca 500 samolotów i 600 silników, może być łatwo podwojona i potrojona.**

Znajdujące się na obczyźnie zakłady lotnicze Fokkera, Dorniera, Rohrbacha, Caspara oraz część Junkiersa produkują samoloty przeważnie typu wojskowego. Konstruując coraz to nowe typy, dadzą one Rzeszy w razie potrzeby zapas mob. oraz wzory dla budowy licencyjnej w Niemczech.

Oto, w krótkim zarysie, obraz dzisiejszy lotnicwa niemieckiego — obraz, zaiste, który musimy głęboko wryć sobie w duszę.

Mówiono dawniej: chcesz pokoju, bądź gotów do wojny.

My musimy sobie powiedzieć inaczej.

Chcemy pokoju, bądźmy silni w powietrzu!

Dlaczego wielu stroni od latania.

Na to pytanie odpowiadam krótko.

Dlatego, że nigdy jeszcze nie mieli sposobności, lub nawet gorzej, bo chęci do wykonania lotu.

Już sama myśl, o możności stracenia pod stopami matki ziemi, choćby na chwilę, wywołuje u bardzo wielu ludzi podświadome uczucie strachu, oblewając ich zimnym potem wybladłej trwogi. Jeżeli chcemy znaleść odpowiedź, dlaczego to się dzieje, to musimy przypomnieć sobie pytania skierowywane niejednokrotnie do lotników. Zwrócę tu uwagę na mały epizod, który zaobserwowałem w czasie lotów propagandowych, które się odbywały na lotnisku w N.

Jak dziś widzę jednego, skądinąd, bardzo miłego i zapalonego członka L. O. P. P., któremu nadarza się sposobność do odbycia lotu.

Zaproszony do wsiadania, wyciąga szybkim ruchem chustkę z kieszeni i wycierając intensywnie mokre czoło, odpowiada: — Ja? — ależ kochany panie, wszystko, wszystko zrobię, składkę nawet swoją powiększę, zupełnie dobrowolnie, ale proszę mię obecnie nie zmuszać do lotu, nie, chwilowo nie mogę! Miewam zawroty głowy.

Zresztą wie pan? — Tu zwraca się do mnie robiąc pociągłą minę mającą ukrywać jakąś tajemnicę.

Po chwili, gdy miejsce jego zajął kto inny, i uniósł się w przestworza, dany jegomość, widząc, że latanie wcale tak źle nie wygląda, zaczyna tłomaczyć się obecnym na swoje usprawiedliwienie, że już tyle wypadków widział w swojem życiu.

Na szczęście znajduje się jakiś więcej odważny członek L.O.P.P. i odpowiada z miejsca, że w czasie jednego lata w samej Wiśle lub Warcie utopiło się więcej ludzi, aniżeli zginęło w lotnictwie przez cały czas jego istnienia.

Albo, że ostatnia statystyka wykazała, że roku 1926 w Londynie było dziewięćset tysięcy wypadków samochodowych, a w tem trzydzieści tysięcy śmiertelnych.

Dany obywatel wówczas już nic nie mówi i nie replikuje.

Czasami jednak zdarzają się inne typy, które są więcej bohaterskie, lecz tylko pozornie. Ci bowiem trafiają się poza obrębem lotniska i chcą zawsze latać, tylko naturalnie „niestety" nie mieli nigdy do tego sposobności. Wówczas natychmiast przychodzę im z pomocą i zapraszam. Cóż, kiedy nigdy nie przyjdą! Spotkani w kika dni później przepraszają, że zrobili mi zawód, bo właściwie przybyła ciocia z zagranicy.

Ale następnym razem będą z pewnością, tylko chwilowo nie mogą oznaczyć czasu, bo są zapracowani, koniecznie potrzebni, rozrywani!

Tak samo na prowincji. **Gdy niema samolotów, wszyscy wołają zgodnie—samolot, samolot, a będziemy latać, tylko dajcie już raz ten samolot. Płatowiec przylatuje, przycho-**

Obywatele! Jeżeli Was nie skłania powinność względem Ojczyzny, obowiązkowa dla każdego człowieka, to pamiętajcie choć o obronie waszych rodzin najbliższych i siebie, i popierajcie lotnictwo nasze, jako jedyną broń przeciw gazom i samolotom nieprzyjacielskim!

dzi do latania, a wówczas korzysta z tego tylko bardzo mała ilość.

Wierzcie mi wszyscy—nie upodabniajmy się do wyżej opisanych typów — zarzućmy przesądy. stańmy się ludźmi doby obecnej, a nie z czasów pierwszej lokomotywy Stefensona, gdzie pociąg nazwano „jeżdżącym djabłem",

Pamiętajmy, że z Paryża do Londynu, przeleciało w roku 1926 czterdzieści siedem tysięcy ludzi.

Prawdą jest, że zdobycie powietrza kosztowało dużo ofiar.

Tego niemam zamiaru zaprzeczać, ale nie można uważać latania za jakiś wyrafinowany sposób zabijania się.

Trochę jest tu winy i naszej prasy, która notuje przedewszystkiem przymusowe lądowania samolotu lub jakieś małe uszkodzenia, robiąc z tego zwykle sensacyjny wypadek, bo czegoż się nie robi dla własnego czasopisma, by było więcej pokupne.

Co innego zagranicą. Tam zrozumiano już konieczność rzeczowej propagandy i odsłaniania wypadków o ile się zdarza, nie jako sensację, lecz jako coś normalnego.

Dziś samoloty, któremi przewozi się pasażerów są w swojej konstrukcji i jakości tak znakomite, że wypadki są prawie wykluczone. Nie mówię tu o jakichś nadzwyczajnych okolicznościach, boć przecie koleje cieszą się w opinji ludzkiej większą pewnością. A wiele tu katastrof i w jakich rozmiarach?

Omówię na tem miejscu jeszcze inne zarzuty, które nie jeden z czytelników mógłby mi postawić,

Niektórzy wymawiają się zawrotami głowy, chorobą morską, serca i t. d. Wyjaśnię je po kolei.

Nie zapominajmy, że patrząc z balkonu lub z wieży, lub ze szczytów gór w doliny, wzrok nasz przesuwając się po ścianach podświadomie ocenia ogrom przestrzeni, oddzielającej nas od płaszczyzny, na której przywykliśmy się stale poruszać. Ten obraz odległości wytworzony w naszym mózgu, przeraża nas wewnętrznie.

W samolocie rzecz przedstawia się inaczej. Świat widziany z płatowca, przedstawia się nam zupełnie jak mapa leżąca przed nami.

Czy patrząc na mapę dostaliśmy kiedykolwiek zawrotu głowy? Sądzę, że nie! Siedząc w samolocie wygodnie rozparci, widzimy przesuwające się pod nami całe pasma terenów robiących wrażenia mapy, którą trzymamy w ręku, tylko w większym rozmiarze. Otóż tu właśnie leży tajemnica, która pozornie wygląda nie do rozwiązania, a jednak jak widzicie, jest tak prostą.

Co do choroby morskiej, to jak wiemy zapadają na nią podróżni w czasie jazdy statkiem. Rzecz się ma podobnie i w powietrzu, ale jak okręt nie może szybko wyminąć burzy, to samolot przy swojej szybkości od 200 do 400 kilometrów, drwi z niej, okrążając je natychmiast, gdy tylko zobaczy jej symptomy. Przechodzimy teraz do ataków sercowych. Miewają je zawsze ludzie po wielkich wysiłkach, po forsownych marszach, wytężonej pracy fizycznej i t. d.

Czyż siedząc w samolocie i będąc unoszonym jak dziecię w kołysce wytężacie swoje siły?

Potem co dotąd przeczytaliśmy, zawołamy chyba obecnie już razem, że nie, nie i nie. I tak na każdy pozorny zarzut.

A teraz ile przyjemności, ile cudownych wrażeń, czeka na was tam u góry, hen w błękitach!

Jesteście z pewnością bardzo ciekawi?

Ale właśnie, że wam nie powiem. Należy samemu spróbować. Wierzcie mi, żeście dotąd nie latali dlatego, ponieważ nie mieliście sposobności spróbowania, albo ogarniał was czasami lęk. ale teraz... spróbujcie, a nie pożałujecie

Chemja a lotnictwo.

Zdawać by się mogło napozór, że dwie te dziedziny: chemja i lotnictwo, nic, albo też bardzo mało mają ze sobą wspólnego. Wystarczy jednak przyjrzeć się bliżej istocie budowy samolotu, czy balonu i czynnikom warunkującym sprawność i bezpieczeństwo lotu, aby jasnem odrazu się stało, że nie masz postępu w rozwoju lotnictwa bez współudziału w tej pracy chemji. Jeśli bowiem chcemy latać coraz prędzej, wznosić się coraz wyżej, zabierać coraz cięższe ładunki, móc swobodnie manewrować aparatem w powietrzu przy absolutnem bezpieczeństwie, to musimy zbudować go z jaknajwytrzymalszych i najbardziej odpowiadających celowi materjałów, musimy do poruszania motoru mieć najodpowiedniejsze materjały pędne i smary; stwierdzić zaś, czy dany materjał jest odpowiedni, musi przedewszystkiem analiza chemiczna, czy fizyko-chemiczna, a otrzymać dany materjał o wymaganych własnościach możemy dzięki zastosowaniu metod technologji chemicznej.

Jakie są części zasadnicze samolotu? Szkielet, silnik, pokrywa skrzydeł. Szkielet przeważnie jest robiony z metalu, tak samo silnik; jednym więc z najważniejszych materjałów są metale lub ich stopy. Otrzymywanie ich jest par excellence procesem chemicznym; a jeśli się zważy, że własności metali i stopów są funkcją ich składu chemicznego, że dwa, jednakowy wygląd zewnętrzny mające, kawałki metalu mogą mieć różne własności, na co wpływać może poza pewnemi innemi przyczynami — i różny skład chemiczny, to jasnem się stanie, że analiza chemiczna dla celów stwierdzenia identyczności danego materjału, jako kontroli przy użyciu go do danego celu, staje się niezbędna.

Jeżeli zaś chodzi o udoskonalenie w tym kierunku, to tutaj chemja niepoślednią odgrywa rolę, stwierdzając bowiem obecności danego składnika w stopie na własności tegoż, wytwarza nowe stopy o takich składnikach, aby własności materjału danym warunkom odpowiadały.

Tak np. dzięki badaniom chemicznym stwierdzono, iż obecność niklu w stali zwiększa jej wytrzymałość, elastyczność, odporność na uderzenia, że dodatek chromu — nadaje jej znaczną twardość itp. A kiedy chodzi o to, aby zbudować aparat możliwie lekki, nic nie zmniejszając, a raczej zwiększając wytrzymałość materjału, to dzięki badaniom chemicznym stwierdzono, że najbardziej odpowiedni ku temu okazał się stop, zawierający aluminium i miedź z dodatkiem niewielkich, określonych ilości manganu, krzemu, żelaza, magnezu i cynku; jest to powszechnie dzisiaj znany w lotnictwie stop t. zw. „duraluminium", odznaczający się szczególną wytrzymałością, elastycznością, twardością, a jednocześnie lekkością. Materjał, z którego są zbudowane silniki, a szczególnie niektóre ich części, musi poza wspomnianemi warunkami, być przystosowany do pracy w wysokich temperaturach; z jakich składników ma być złożony stop, najlepiej tym warunkom odpowiadający, orzeka analiza chemiczna.

Skrzydła samolotów pokryte są płótnem; musi ono być sztywne, nieprzemakalne, wytrzymałe i gładkie; koniecznem więc jest pokrycie go taką powłoką, któraby mu wymagane własności nadała. Powłoki takie otrzymuje się przez rozpuszczenie pewnych ciał w rozpuszczalnikach, przez których odparowanie otrzymuje się ciało stałe w postaci skorupki, pokrywającej płótno i czyniącej je przydatnem do danego celu.

Powłokę tę otrzymuje się pośrednio z błonnika czyli celulozy, przez przerobienie jej na inne ciało i rozpuszczenie w pewnych rozpuszczalnikach, często w t. zw. acetonie i odparowanie tegoż. Pozatem, ze względu na małą odporność powłoki na niepogodę, należy ją pokrywać lakierem, w odpowiedni sposób przygotowanym.

Niemniej ważną, a w zagadnieniach bezpieczeństwa lotu jedną z najważniejszych, jest sprawa dostarczania odpowiedniej benzyny i smarów do silników. Benzyna do silników musi odpowiadać ściśle pewnym warunkom, a więc nie może zawierać trudno spalających się domieszek, przytem powinna posiadać określoną gęstość itp.

Od dobroci benzyny zależy normalny chód silnika, a więc bezpieczeństwo lotu. Również i smary muszą mieć odpowiednie własności, jak np. określoną lepkość, odpowiedni punkt zamarzania, aby pozostawać w stanie płynnym w niskich temperaturach zimą oraz wytrzymywać wysoką temperaturę bez

M. Z. SZCZUDŁOWSKI.

KRZYŻ.

Na słonecznem pobrzeżu morza Adrjatyckiego na południe od Adquilei, leży mała wysepka, św. Barbara.

Znajduje się tam kościół, parę domów i kilka chat rybaczych, nędznych szałasów, w których wegetuje, trudniąc się połowem ryb, niewiele rodzin, zamieszkując stale tą wysepkę. wyrosłą z lagun.

Gdyby nie kościół, słynący cudownem obrazem św. Barbary, do którego rok rocznie ciągnie tysiące pielgrzymów, wyspa ta nie odznaczałaby się chyba wcale, a w każdym razie nikt by się nią nie interesował.

Jedynie patronka tamtejszych marynarzy, która obrała sobie siedzibę na tak marnym skrawku ziemi, ściąga do siebie rzesze rybaków weneckich.

W roku 19... przebywałem na sąsiedniej wyspie Grado, która jest znaną z przepięknej plaży, ciągnącej się kilometrami i mającą za jedyną rywalkę plażę w Lido.

Co roku w okresie pielgrzymek, rybacy z Grado płyną na swoich barkach gromadnie do St. Barbara.

Stojąc w porcie, obserwowałem nieraz widok odpływających barek, którego pozazdrościłby mi może nie jeden malarz. Łodzie, podobne do olbrzymich przepołowionych łupin kokosu, okrągłe, przysadziste, malowane w podłużne różno kolorowe pasy, kołyszą się gromadnie przy molach, w oczekiwaniu ładunku, który mają przewieźć.

Biją w oczy przechodnia różnorodnością dobranych kolorów, które, rzucone na szmaragdową toń morską, załamują się w niej, odźwierciadlając setkami refleksów.

Na każdą z barek wtłacza się rój rybaków i rybaczek, ubranych na ten dzień odświętnie.

Białe koszule mężczyzn, harmonizują strój kolorowymi pasami, spoczywającymi na biodrach tych gibkich postaci.

Kobiety, poubierane przeważnie w czarne. jedwabne spódnice, bluzy i takież chusty, trzymają na rękach małe bambina, a z rąk ich zwieszają się srebrne różańce , przetykane dużemi czarnemi gałkami z hebanu.

Gdy rodziny pozapełniają, barki wówcza padrone, o płaskim filcowym kapeluszu, daje znak do odjazdu.

Ręce pierwszego z brzegu, który siedzi na burcie, usuwając deszkę, łączącą barkę z molo, krzycząc basta, odpędzają natrętów, chcących się jeszcze wcisnąć, i barka kołysze się, gotowa, aby przewieźć swój ciężar św. Barbarze.

Teraz kilku rybaków wypycha długiemi wiosłami barkę na kanał, gdzie przy końcu łódź staje, oczekując na inne.

Gdy nadpływa druga, staje w szeregu.

Ostatnia ładuje jeszcze cisnących się u brzegu, gdy na pierwszej rozlega się już pieśń Santa Lucia, rybacy uderzają rytmicznie wiosłami i korowód zaczyna wusuwać się na morze, tworząc długi sznur różnobarwnych korali, nanizanych na niewidzialną nić.

Często, gdy młodsze pokolenie zagarnie władzę nad kilkoma barkami, urządzają wówczas wyścigi, którym towarzyszą zachęcające okrzyki starszyzny i kobiet, znajdujących się na innych łodziach.

Podniecony urokiem, postanowiłem zwiedzić wysepkę.

Pociągało mię coś nieokreślonego!

Jakaś siła nieprzeparta, która z pewnością zmuszała niegdyś conquistadorów, do odbywania podróży w nieznane kraje.

Siła ta, tkwiąca często w jednostkach, rzuca niemi po lądach i morzach. Chciałem obserwować ten lud, u którego pod zewnętrzną cienką warstwą kosmopolizmu, w głębi duszy leży głęboka wiara w swych świętych.

Nazajutrz nająłem małą motorówkę, której właściciel zobowiązał się przewieźć mię za nikłą opłatą kilka lirów na wyspę św. Barbary.

Jakoż rano zaturkotał mały silnik, powodując swą śrubą ruch, fal, i łódka skierowała się na morze.

Na horyzoncie widniał jakiś parowiec pasażerski ciągnący za sobą kitę dymu. Tu i owdzie, gromadkami po trzy lub cztery, kołysały się ożsglone barki pracując na chleb codzienny.

Jeszcze nie znikł skrawek lądu, który niedawno opuściłem, gdy na widnokręgu zarysował się drugi. To ląd św. Barbary.

Zbliżaliśmy się coraz więcej, mijając poważnie płynące łodzie i trącając ich boki falami, wytwarzanemi szybkim obrotem śruby.

Oczom naszym ukazała się wysepka, z dominującą nad nią wieżą kościoła i umieszonym na niej złoconym krzyżem.

Wokół wyspy kołysały się łodzie, tworząc wieniec, przypominających atole wysp koralowych, wystających z morza.

Po chwili wbiegaliśmy do portu, który właściwie był tylko miniaturowem molem, wpuszczonym kilkanaście metrów w morze, aby udogodnić wysiadanie wycieczkowiczom, których rocznie spora ilość zwiedzała wyspę.

Rybacy, którzy przebywali tu z rodzinami, pozostawali po kilka nieraz dni.

Część z nich zostawała na barkach, reszta jednak rozkładała na lądzie obozowiska, pokrywając prawie całą wyspę.

Szmat lądu przedstawiał jakieś zbiorowisko ludzi rozleniwionych, odświętnie ubranych i wyczekujących na upadek manny niebieskiej.

Skierowałem się z mola ku kościołowi, który leżał opodal.

Szara jego wieża ze złoconym krzyżem, który skrzył siu tysiącem iskier odbijała cudownie na tle błękitu.

Właśnie z kościoła wychodziła procesja, poprzedzana biciem dzwonów, orkiestrą i głosem chórów śpiewających.

Gdzieś za kościołem rozległy się odgłosy strzałów z moździerzy.

Na przodzie procesji kroczyli ministranci w czerwonych pelerynkach i koronkowych komeżkach. Potem sześciu rybaków dźwigało olbrzymi obraz św. Barbary, cały otulony w muśliny, przeplatane gałązkami mitru. Sam obraz był czarny ze starości, tak, że trudno było dopatrzeć się na nim rysów św. pa-

Rozwinięty przemysł lotniczy — to siła i potęga narodu.

zwęglania się, co zanieczyszczałoby silnik i t. p. Wszystkie te własności zależą od sposobu otrzymywania go z odpowiedniego surowca—z ropy naftowej.

Nawet jeśli chodzi o oleje roślinne, z pomiędzy których na pierwsze miejsce wysuwa się powszechnie używany olej rycynowy, to olej ten też musi być środkami chemicznemi oczyszczony, aby się mógł nadać do użytku. W tych więc dziedzinach możność uzyskania odpowiednich materjałów wyłącznie na metodach chemicznych jest oparta.

Powyższe rozważania wykazują, że lotnictwo musi na każdym kroku korzystać z pomocy chemji; postęp w tej dziedzinie w znacznym stopniu zależy od pomocy, jakiej udziela lotnictwu chemja.

L. Czerniaków
Nauczyciel Gimn. Z. Augusta w Białymstoku.

Z LOTU PTAKA.

Polska. *Polskie Zakłady Skoda.* Dnia 22 listopada br. odbyło się uroczyste otwarcie i poświęcenie fabryki silników lotniczych pod firmą „Polskie Zakłady Skoda". Uroczystość zaszczycił swoją obecnością p. Prezydent Rzplitej, nadto przybyli pp. ministrowie: Kwiatkowski i Niezebytowski, wiceminister spraw wojskowych, gen. Konarzewski i inni, oraz korpus lotniczy z pułk Rayskim na czele. Poselstwo czeskie z p. posłem Giersą przybyło w komplecie; poza tem był obecny prezes rady czeskich zakładów Skoda, sen Simonex i inni.

Po mszy św. odprawionej przez ks. biskupa polowego Galla, licznie zebrani przedstawiciele świata przemysłowego i wojskowości zwiedzili hale fabryczne, poczem dyrekcja Skody podejmowała gości wykwintnem śniadaniem.

Zaznaczyć należy, iż z okazji poświęcenia dyrekcja przeznaczyła 10.000 złp. dla robotników na fundusz zapomogowy i tyleż na taki sam cel dla urzędników.

— Po 5-ciu latach pionierskiej pracy „Polskiej Linji Lotniczej", społeczeństwo nasze tak przyzwyczaiło się do korzystania z linji powietrznej, że samoloty kursują już obecnie stale na wszystkich linjach z pełnem obciążeniem i wiele osób musi rezygnować z podróży, czy z wysyłki towarów samolotami z powodu braku miejsca. Naturany to objaw, gdyż idealny środek lokomocji—duma XX wieku—samolot musi zająć pierwsze miejsce między wszystkimi innymi środkami lokomocji prędzej niż gdziekolwiek u nas, gdzie 100%-we bezpieczeństwo i największa regularność dają wszelkie gwarancje odbycia normalnej podróży.

W mies. październiku samoloty P.L.L., przebywszy w 346 lotach 99.045 kilometrów' przewiozły 756 pasażerów, 32,010 kg towarów i 1.569 kg. poczty (około 80.000 listów).

W porównaniu z miesiącem wrześniem w październiku niższa 12% frekwencja pasażerska wyrównana zosta wzrostem ruchu towarowego o 17% tak, że okólne obciążenie samolotów w obu miesiącach było jednakowe.

W bież. miesiącu samoloty kursują na linjach: Warszawa—Kraków, Warszawa—Lwów, Warszawa—Gdańsk, Kraków—Lwów, Kraków—Wiedeń, Kraków—Brno—Wiedeń, z pełną regularnością, przyczem z nastaniem mrozów są ogrzewane.

Anglja. *Kluby lotnicze.* Angielskie Ministerjum Lotnictwa, celem zdobycia sobie jaknajwiększej ilości pilotów, poszło drogą popierania lotnictwa prywatnego. W tym celu subwencjonuje ono prywatne kluby lotnicze—„Light Plane Clubs" na podstnwach następujących:

Do klubu takiego może należeć każdy obywatel Wielkiej Brytanji, bądź jako członek zwyczajny, płacący składkę Ł. 3,3 - około 140 zł. rocznie), za co ma prawo latać jako uczeń, względnie jako pilot, bądź jako członek popierający ze składką Ł. 1.1 - (około 46 zł.), który może latać tylko jako pasażer. Cena godziny lotu dla uczniów-pilotów wynosi Ł. 1.10- (60 zł.) dla otrzymania świadectwa uczeń musi latać przynajmniej 8 godzin z instruktorem i trzy godziny sam. W ten sposób koszt otrzymania świadecta wynosi w najlepszych warunkach Ł. 18.3-(około 800 zł.) Za każdedo wykształconego pilota Air Ministry wypłaca klubowi premję Ł. 10. - (435 zł.), z której to kwoty połowę klub zwraca pilotowi.

W obecnej chwili na terenie Anglji czynnych jest 9 klubów, które liczyły w 1926 roku: 546 uczniów-pilotów i 406 członków popierających, razem 1000 członków, rzecz harakterystyczna w wieku od 16 do 65 lat. W tymże roku wykonano 8734 loty, w ciągu 3872 godzin bez żadnego poważnego wypadku.

— Buduje się we wschodniem Yorkshire, olbrzymi sterowiec R. 100, o pojemności jednego miljona stóp sześciennych. Olbrzym ten jest największym statkiem powietrznym na świecie, pojemnością swą przewyższającym dwukrotnie największy z dotychczas wybudowanych Zeppellinów. Pomieszczenie dla podróżnych i załogi tworzą jakgdyby budynek hotelowy o czterech piętrach. Na najniższym z nich mieszczą się hale maszyn i regulatorów oraz sypialnie załogi. Dwa piętra następne przeznaczone na kabiny dzienne, sypialnie, jadalnie, czytelnię i dancing dla podróżnych, których liczba może przekraczać 100 osób. Na czwartem piętrze mieścić się będą kuchnie i spiżarnie, a po obu stronach piętra wybudowane będą werandy oszklone dla spacerów. Okręt ten zaopatrzony będzie w sześć silników mogących rozwinąć energję 4.200 koni parowych. Zbiorniki benzyny obliczone są na pomieszczenie 35 ton paliwa, nie licząc zapasów smarów. Przy takiem zaopatrzeniu sterowiec będzie mógł odbywać lot bez lądowania na przestrzeni 7.200 kilometrów przy średniej szybkości 120 kilometrów.

— *Hotel lotniskowy w Croydon* dla pasażerów samolotów komunikacyjnych będzie wkrótce ukończony kosztem 250.000 funtów st. Hotel ten, prócz 50 pokojów z łazienkami, posiada jadalnie i piękne sale z wyjściem na tarasy i widokiem na całe lotnisko, oraz wszelkie udogodnienia dla pasażerów przylatujących i odlatujących w nocy.

Francja. *Rekordy awionetek.* W dniu 21 października pilot Finat na awionetce Caudron C 109 z silnikiem Salmson 40 MK. ustalił rekord długości lotu w zamkniętym obwodzie, przebywszy 1146 km. w powietrzu w ciągu 11 godz. 15 min.

Na tymże samym samolocie z tymże samym silnikiem, pilot Knipping startował 30 października z Le Bourget i po 14 godzinach wylądował w Królewcu, ustalając rekord długości lotu bez lądowania na 14 godzin.

W dzień zaduszny z lotniska Le Bourget wzniosło się 6 samolotów wojskowych, połączywszy się nad Hawrem, z dwoma wodnopłatowcami wojskowemi z centrum Cherburga, skierowało się nad kanał La Manche i w odległości około 5 km od wybrzeża rzuciło w morze wieńce żałobne z napisami: „Lotnikom, którzy zginęli w morzu".

— *Rekord samolotu restauracyjnego.* Jeden z samolotów restauracyjnych linji Air — Union, pilotowany przez pil. Delage, przebył przestrzeń Paryż—Londyn — 375 km. w 1 godz. 31 min. Pasażerowie twierdzili, iż ledwie im czasu starczyło na zjedzenie śniadania.

— Rząd francuski udzielił koncesji towarzystwu komunikacji powietrznej „Latécoère" na zorganizowanie linji komunikacji powietrznej między Francją a Ameryką południową. Towarzystwo „Latécoère" otrzyma w bieżącym roku 6.250.000 fr. subwencji, w latach następnych zaś dalsze 39.000,000 fr. Linja będzie biegła z Marsylji przez Marokko i Afrykę zachodnią później z portu St. Louis przez morze do Kap Verde, Fernardo de Neronha, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo do Buenos Aires. Najdłuższa przestrzeń morska między wyspami Kap Verde i Fernando de Neronha, wynosząca 2.200 klm. przebywana będzie narazie parowcami pośpiesznemi mającemi połączenia z samolotami, kursującemi w obu kierunkach.

Dzięki nowemu połączeniu, czas przewozu poczty skróci się 25 do 8 dni. Ruch będzie utrzymywany raz na tydzień i nie będzie obejmował przewozu pasażerów. Odległość Marsylji od Buenos Aires wynosi 11.500 klm.

Hiszpanja. W dniu 22 października inż. Juan de la Cierva na śmigłowcu „Auto-Giro" swojej konstrukcji, zbudowanym przez zakłady A. V. Roe, dokonał okrężnego lotu długości około 80 km. Jest to dotychczas najdłuższy lot, dokonany na tym typie aparatu powietrznego.

— Dekret rządu hiszpańskiego ustala prawo dla cudzoziemców do tytułu „honorowego lotnika hiszpańskiego", w wypadku uskutecznienia jakiegokolwiek bądź przelotu o znaczeniu międzynarodowym lub osiągnięcia zdobyczy w dziedzinie techniki lotniczej.

Holandja. Pierwszy bilet powietrzny wydała holenderska linja powietrzna K. L. M. panu van Heer, handlarzowi znaczków pocztowych, który stale podróżuje samolotem z Amsterdamu do Londynu i z powrotem. Bilet ważny jest na 25 podróży na powyższym szlaku.

Niemcy. Berlińskie „Provinzialschulkollegium" powzięło nastąpującą uchwałę: Aby młodzież zdawała sobie sprawę ze znaczenia, jakie posiada i jakie coraz bardziej posiadać będzie dla ludzkości lotnictwo, należy udostępnić jej zdobycie dostatecznych wiadomości podstaw fizycznych i technicznych lotu. Cel ten osiągnąć się da bez trudności poruszając te sprawy we właściwy sposób, przy przechodzeniu kursów fizyki, mechaniki i geografji, nadto przez zachęcenie

---

tronki. Jednakowoż mnóstwo wot, którymi był obwieszony świadczyły o jego cudownych walorach.

Dalej postępowali księża z kadzielnicami w ręku, z których unoszące się chmury dymu otaczały ich samych i obraz przed nimi niesiony.

Za nimi kroczyły bractwa, jak św. Barbary, św. Antoniego, św. Łucji.

W końcu zamykali pochód pobożni bez cechy specjalnie określonej, których znajdziemy zawsze na wszelkich procesjach. Tworzą oni niczem nie wyróżniający się szary tłum, prawie zawsze specyficznie jednolity.

Wszyscy tu byli prawie bez wyjątku, pracownikami morza.

Świadczyły o tem ich stroje i twarze, noszące na sobie charakterystyczne piętno włoskiego rybaka.

W niejakim oddaleniu za tłumem posuwał się samotny mężczyzna.

Na pierwszy rzut oka można było odgadnąć, że człowiek ten nie należy do środowiska, za którym podążał.

Włochem jednak był z pewnością, zdradzała go twarz smagła i czarny włos kędzierzawy. Postępował powoli za tłumem, a oblicze jego zdradzało wewnętrzne skupienie. Od czasu do czasu, rzucał dziękczynne spojrzenie na szczyt wieży, jakby tam conajmniej znajdował się obraz św. Barbary.

Po południu, gdym oglądnął wszystko, godne widzenia, udałem się na molo, gdzie zdala była już widoczną mojn motorówka.

W łódce, obok sternika, ćmiącego krótką fajeczkę, siedział mój nieznajomy. Padrone wytłumaczył mi, że pan ów chce dostać się do Grado. Zezwoliłem na to chętnie, tembardziej, że nieznajomy przedstawił się, abym mu nie brał za złe, że sam wpakował się do łodzi, nie prosząc mię poprzednio o zezwolenie.

Ponieważ typ przedstawiał się interesująco, odpowiedziałam stereotypowe—prego signore, fa niente—i po chwili łódź prychając zawzięcie, wysunęła się z nami na modre fale Andrjatyku.

Mój współtowarzysz wpatrywał się tymczasem we mnie tym wzrokiem, który mówi nam, że chce rozpocząć rozmowę.

Ośmieliłem go, podając mu papierośnicę i zarazem unosząc się nad pięknością rodzajowej procesji na św. Barbarze. Spojrzał na mnie, a gdy spostrzegł, że mówię zupełnie poważnie, odpowiedział z prostotą:

— Św. Barbara opiekuje się naprawdę ludem, który tu żyje i pracuje, jak również każdym, który się jej poleci.

— I czy mi pan uwierzy — ciągnął dalej — że sam zawdzięczam jej życie?

— Pochodzę z Wenecji i każdego lata odbywam pielgrzymkę. Jak na Capri posiadają swego św. Antoniego, tak my tutaj posiadamy św. Barbarę. Ilekroć uratuje się żeglarz, wznosząc w godzinie potrzeby modły do św. Barbary, pozostaje Jej wiernym do śmierci. Ale jak widzę, zaczynam opowiadać panu rzeczy, które go nie będą interesowały. Za kilkanaście minut i tak staniemy w Grado.

Tu zamilkł, jakby zniechęcony tem, że mu nie pomagałem w rozmowie, a może wspomieniem, którego nie chciał wyjawić przed zupełnie sobie obcym człowiekiem.

Sądząc, że dalszy ciąg opowiadania mego Wenecjanina będzie posiadał łączność z jego pielgrzymką, począłem nalegać, by zechciał opowiadać dalej.

Włoch dał się nakłonić.

— Otóż widzi pan — zaczął — podczas procesji spoglądałem często na krzyż złocony, umocowany na szczycie kościoła.

— Na tym krzyżu zawisłem i dlatego zostałem uratowany. Tymczasem port gradeński zbliżył się bardzo. Niedługo łódź znalazła się w kanale, prowadzącym do molo.

Włoch widząc, że opowiadania nie skończy przerwał je słowami: — zna pan obecnie przyczynę mojej pielgrzymki, więc nie pozostaje nic więcej.—

Ciekawość moja jednak wzrosła obecnie. Za nic w świecie postanowiłem nie wypuszczać Włocha z mych rąk, aż dokończy historji.

Wykręcał się twierdząc, że ma za mało czasu. W końcu obiecał, że przyjdzie i będzie oczekiwał mię koło willi Rossiego.

Następnego dnia spotkałem go, gdy czekał na mnie, przechadzając się w pobliżu willi.

Skierowaliśmy się do osterji, leżącej na krańcu doków okrętowych.

Aura bowiem nie sprzyjała tym razem odbyciu spaceru. Słońca nie było widać wcale, lecz smutne, prawie szare chmury, zawisły z nieba.

Morze zielonkawo-niebieskie groźne w swoim ogromie, kołysało się, pędzone podmuchami wiatru.

Od czasu od czasu, silniejszy powiew nadciągającej wichury roziskrzał wierzchołki fal, które bliżej brzegu znaczyły się białymi zrębami piany.

Mewy krążyły nisko, krzycząc przeciągle. Zbliżał się sirocco wraz z burzą.

Weszliśmy do wnętrza gospody, zajmując miejsca pod oknem, by mieć widok na morze.

Usłużny gospodarz, żyjący prawie tylko z forestierów, podał nam pieniące się Asti.

Napełniliśmy szklanki złotawym płynem.

Włoch nadpił nieco ze swojej i patrząc w stonę burzącego się morza, zaczął przerwane wczoraj opowiadanie.

Wówczas — mówił — kiedy przeżyłem ten wypadek, o którym za chwilę opowiem, morze było zupełnie podobnem do obecnego.

Zaczynało się gniewać.

Odbywałem wówczas moją kampanję wojenną jako obserwator na wodnopłatowcu.

Otrzymałem zadanie: lecieć natychmiast do Poli i zrekognoskować, czy eskarda nieprzyjaciela nie wyjechała z portu wojennego.

Wiedziałem, że przeprawa będzie ciężką.

Pogoda zapowiadała się nietyle zła, co wprost straszna.

Wystartowaliśmy z portu, unosząc się na targanym przez podmuchy wichury hydroplanie.

Dwukrotnie zmyliliśmy kurs, aby po nałożeniu drogi osiągnąć swój cel.

Przybywszy nad Polę, wykonaliśmy nasze zadanie w połowie. Teraz bowiem należało powrócić i zdać raport.

Widocznie nieprzyjaciel przewidział nasze zamiary i postanowił niedopuścić do naszego powrotu.

Gdyśmy zakręcali nad portem, biorąc kurs na

Niemcy — 27 fabryk samolot. — 8 fabr. silników lotniczych.
Polska — 3 fabryki samolot. — 1 fabr. silników lotniczych.

młodzieży do budowania modeli aparatów lotniczych. Przykład godzien naśladowania.

— *Rekord szybowcowy.* Dn. 18 z. m. znany pilot szybowcowy Schultz startował przy sile wiatru 14 mtr. na sekundę i osiągnął wysokość 650 mtr., przyczem utrzymywał się w powietrzu przez 4 godziny 1 min. i 38 sekund. Lotem swym Schutz pobił dotyczasowy rekord wysokości, wynoszący 546 mtr.

— *Nocna komunikacja lotnicza* została wprowadzona na linji Berlin Moskwa przez towarzystwo Deutsche Luft-Hansa na samolotach trzysilnikowych Junkers'a na dystansie Berlin -Królewiec, a dalej na samolotach Dornier „Merkur" tow. Deruluft. Odlot z Berlina o godz. 3-ciej, o 8-ej przesiadanie w Królewcu i przylot do Moskwy o godz. 18 min. 10.

—*Specjalne samoloty do towarów.* Ze względu na olbrzymi wzrost ruchu towarowego na linjach powietrznych, „Luft-Hansa„ projektuje uruchomienie w roku przyszłym specjalnych linji dla przewozu towarów. Linje te łączyć mają Berlin z Amsterdamem, Londynem, i Paryżem, a obsługiwać będą nietylko we dnie, ale i w nocy.

— Luft-Hansa w najbliższym czasie uruchamia nowe cztery wewnętrzne linje komunikacji lotniczej.

Stany Zjednoczone. *Niezwykły wypadek zdarzył się* nie dawno w okolicach New-Market (Stan Jersey). Państwowy samolot pocztowy, lecąc w gęstej mgle, zaczepił o komin lokomotywy pociągu, którego pilot nie dojrzał. Samolot został gwałtownie odrzucony w kałużę znajdującą się obok toru, zaś maszynista, który nie mógł zdać sobie sprawy z tego, co się stało, zatrzymał pociąg. Ku wielkiemu zdziwieniu obsługi pociągu znaleziono pogrążony do połowy w błocie samolot, który na szczęście nie zapalił się, oraz pilota, który cudem wyszedł z wypadku bez szwanku.

— Miasto Bamburg (południ. Karolina) na jesieni tego roku nawiedziła bardzo silna epidemja malarji, przyczyną której, jak się okazało, były grasujące, na otaczających miasto błotach, moskity. Miejski urząd zdrowia wynajął samolot, który w czasie dwóch, odbytych z 48-o godzinną przerwą, lotów rozsypał nad bagnistym terenem około 500 kg ziela paryskiego, celem wytępienia moskitów. Rezultat był taki, że w ciągu 2 tygodni epidemja zupełnie wygasła.

— *Wyprawa aerofotograficzna nad Alaską* na olbrzymią skalę została dokonaną przez trzy amfibje Loening, należące do lotnictwa morskiego St. Zjednoczonych. Eksploatowany teren był 1450 klm długi i 100 km szeroki, przeważnie pokryty lasami. W ciągu czterech miesięcy wykonano mniej więcej 80.000 km lotów, dokonując zdjęcia do dokładnej karty terenu i zbadania lasów. Przy dawniejszych sposobach pracy zadanie to wymagałoby długich lat i kolosalnego nakładu kosztów. Kierownik wyprawy stwierdza, że niejednokrotnie w ciągu jednej godziny lotu wykonywano roczną pracę operatorów ziemnych.

— W pierwszym półroczu rb. samoloty komunikacyjne przeleciały 19.800.000 km. i przywiozły 395.640 osób.

— *Komandor Byrd* wybiera się w naukową podróż samolotem do bieguna południowego. Przypuszczalnie lot jego odbyłby się z Przylądka Dobrej Nadziei.

— Drugi zdobywca Atlantyku lotnik Chamberlin zamierza na wiosnę 28 r. w towarzystwie 16 pasażerów poraz wtóry przelecieć ocean na dwupłatowcu Balanca.

Włochy. *Rekord światowy szybkości.* Laury Anglików, zdobyte w czasie zawodów o puhar Schneidera, nie pozwoliły Włochom spocząć. Usiłowania ich zostały uwieńczone pomyślnym rezultatem, bo oto 5 listopada na Lido, pod Wenecją, major De Bernardi pobił w świetny sposób rekord kpt. Webstera— 452,282 km/godz., osiągnąwszy na dystansie przepisowym 3 km, przebytym 4 razy, przeciętną szybkość 477,876 km/godz., przyczem dystans ten został przebyty dwa razy z szybkością wyżej 500 km/godz. Rekord został ustalany na wodnopłatowcu Macchi 52, z silnikiem Fiat AS—3,800 MK tego samego typu, co użyty do puharu Schneidera, z drobnemi tylko zmianami.

— *Pierwsza szkoła szybowcowa* dla młodzieży została otwarta w Pavullo pod patronatem rządu. 12 szybowców, zbudowanych podług oryginalnych modeli, zakupionych w Niemczech, będzie służyło do szkolenia uczniów, których jest obecnie 35.

— Generał włoski Nobile organizuje powietrzną wyprawę polarną. Celem ekspedycji jest uzupełnienie dotychczasowych badań bieguna północnego. Espedycja wyruszy z wiosną przyszłego roku na sterowcu włoskiej konstrukcji.

Czechosłowacja. Port lotniczy Pragi w Kbeli otoczony zostanie w najbliższym czasie wieńcem lamp acetylinowych. Lampy zapalać się będą automatycznie o zmierzchu i świecić będą całą noc. Podobne urządzenie wprowadzone ma być na lotniskach w Brnie i Bratysławie. Pozatem lotnisko praskie ma być oświetlone światłem Neona, które daje różowe promienie, przebijając mgłę i widziane jest na olbrzymiej odległości,

Japonja. Rząd Japoński czyni poważne przygotowania do lotu transatlantyckiego. W przelocie wezmą udział czterech lotników na wodnopłatowcach konstrukcji japońskiej.

Meksyk. Lindbergh zaproszony został przez prezydenta Meksyku do odbycia lotu z Waszyngtonu do Meksyku. Zaproszenie to Lindbergh przyjął. Odległość między Waszyngtonem, a Meksykiem wynosi 2.000 mil i może być przebyta bez lądowania w ciągu 24 godzin.

DZIAŁ URZĘDOWY KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO.

Okólnik № 11.

W załączeniu przesyła się odpis Regulaminu dla Kół szkolnych młodzieży L.O.P.P. z prośbą o zastosowanie się do treści tegoż przy wykonywaniu naszego Okólnika № 9 z dnia 8 października 1927 r.

Sekretarz: (—) *W. Kossuth.* Prezes Zarządu: (—) *Rembowski.* wojewoda.

Regulamin dla kół szkolnych młodzieży L.O.P.P. uchwalony w dniu 16.IX. 1927 r. na posiedzeniu Sekcji do spraw młodzieży przy Zarz. Gł. L.O.P.P.

1) Przy uczelniach mogą być tworzone Koła szkolne miejscowe L. O. P. P. z liczbą członków nie mniejszą niż 10 — na prawach samorządu, nie przeczących zasadom Statutu Ligi.

2) Do Kół tych może należeć jedynie młodzież ucząca się w danej szkole, wpłacając przynajmniej po 10 groszy miesięcznie tytułem składki oraz 50 gr. wpisowego od osoby.

3) Koła miejscowe szkolne L. O. P. P. rządzą się regulaminem wewnętrznym, zatwierdzonym przez władzę szkolną danej uczelni. Rozpoczynają swą działalność po zatwierdzeniu przez odpowiednie organy L. O. P. P.

4) Władzę miejscowego Koła szkolnego tworzy zarząd wybrany przez ogólne zgromadzenie Koła oraz opiekun delegowany przez dyrekcję szkoły z pośród personelu nauczycielskiego danej uczelni.

5) Opiekun reprezentuje Koło na zewnątrz (wobec organów L. O. P. P.) i sprawuje nadzór nad działalnością Koła; jemu też są przedkładane wszelkie uchwały Koła pod grozą nieważności.

6) Program pracy Kół zatwierdzają w porozumieniu z opiekunem lokalne organy L. O. P. P. one również kontrolują jego wykonanie.

7) Koła szkolne miejscowe w myśl paragrafu 1 art. 10 Statutu Ligi przelewają wszelkie swe fundusze, po potrąceniu niezbędnych wydatków administracyjnych, do właściwego Komitetu Powiatowego lub miejskiego L.O.P.P. Odpowiednie placówki Ligi będą w miarę potrzeby udzielały kołom szkolnym subsydjów.

8) Koła szkolne będą likwidowane przez właściwy Zarząd L.O.P.P. w razie bezczynności lub pracy niezgodnej ze Statutem Ligi lub też na żądanie właściwej władzy szkolnej.

9) Przy placówkach L.O.P.P. mogą być organizowane kursy dla specjalnych prac w zakresie lotnictwa. Opiekunów tych kursów będą wyznaczać właściwe Zarządy L.O.P.P. w porozumieniu z Kuratorjum.

10) w wypadkach nieprzewidzianych w niniejszym regulaminie obowiązuje Statut L.O.P.P. Kwestje sporne i nieunormowane zarówno przez regulamin niniejszy, jak i Statut Ligi rozstrzyga Sekcja do spraw młodzieży przy Zarządzie Głównym L.O.P.P.

Wenecję, zobaczyłem 2 małe płatowce, które oderwały się od morza.

Dałem znak memu pilotowi, który spojrzał w dół. Za chwilę silnik zaczął pracować mocniej, stery zostały pociśnięte, samolot nabierał potwornej wprost szybkości. Za nami mieliśmy wiatr, który pomagał naszym zamiarom.

Liczyliśmy na to, że posiadamy odpowiednią wysokość, którą wyzyskamy, zanim płatowce nieprzyjacielskie nas osiągną.

Nie wiedzieliśmy jednak o tem, że w miarę posuwania się na zachód, chmury opadały coraz niżej i że sami musieliśmy obniżyć swój lot, nie chcąc się dostać w chmury przy tak złej pogodzie.

Na to liczył z pewnością nieprzyjaciel.

Samoloty jego wzbiły się na wysokość około 1500 metrów i szybowały za nami.

Tymczasem wichura zaczęła szaleć. Dziury powietrzne następowały jedna po drugiej. Płatowiec zapadł się w odmęty prądów zwichrzonych.

Pilot walczył, naddawał sterów, wyrównywał, a płatowiec tańczył kankana.

Wiatr nie dawał za wygrane.

Siedzenie w kołyszącym się płatowcu stawało się wprost niemożliwem i nie do zniesienia.

Zdawało się, że szalejący wiatr porwie na szczątki płótno skrzydeł i połamie wiązanie.

Strzałka na obrotomierzu skakała jak opętana, silnik bowiem, wpadając wciąż w inne sfery warstw powietrza pracował zmiennie.

A w dodatku 2 płatowce, śledzące nas okiem argusowem i czychające na naszą zgubę.

Tu przerwał i pociągnął nowy łyk wina...

— — — — — — — — — — — — —

Tymczasem na dobre rozpętała się wichura,

Ciężkie krople deszczu zadzwoniły o szyby, horyzont ściemiał prawie.

Rozległy się grzmoty zajaśniały błyskswicę.

Morze wzburzone uderzyło bałwanami o brzeg, wylewając na piach zielonawo-mętną wodę.

Świst wiatru dochodził aż do wnętrza osterji.

Gospodarz podszedł do lampy, wiszącej pod obrazem Madonny i zapalił ją.

Za tych co błądzą obecnie po morzu...

Usadowiliśmy się w głębi mrocznej sali i Włoch począł dalej.

— Tak odlecieliśmy 60 km. od Poli ścigani wichrem i przez płatowce myśliwskie.

Tymczasem od zachodu nadciągała nawałnica, podobna obecnej. Zanim spostrzegliśmy się, krople deszczowej chmury zaczęły siec nas po twarzach. Chmura była czarna i w tym momencie do nieprzebycia. Musieliśmy obniżyć lot i okrążać chmury.

Na to czekał nieprzyjaciel.

Za chwilę zobaczyłem świetlne smugi pocisków fosforowych którymi starał się nas trafić.

Drugi płatowiec, będący niżej jeszcze, nie zdążył nas zaatakować.

Tymczasem pochwyciłem mój karabin maszynowy i, gdy pierwszy z nich przelatywał koło nas zupełnie blisko, by nam zadać cios ostateczny, oddałem serję strzałów.

Nagle, jakby ciśnięty podmuchem wiatru, płatowiec nieprzyjacielski, oznaczony kartą „as trefl", przechylił się raptownie wdół i zaczął opadać.

W tym momencie zauważyłem, że pilot mój bezwładnie osunął się w swojem siedzeniu.

Podczas, gdy śledziłem spadającego nieprzyjaciela, drugi myśliwy podsunął się już blisko i oddał serję strzałów, z których zabił mi pilota.

Dwusteru nie miałem; prowadzić płatowca dalej nie mogłem.

Byłem bezradny. Chwile jeszcze samolot jakimś cudem utrzymywał się w równowadze. Skorzystał z tego nieprzyjaciel i oddał nową serję strzałów. Teraz naboje trafiły w skrzydło. Płótno dobrze wyschnięte, zaczęło się palić natychmiast.

Samolot mój pochylił się i zaczął opadać w korkociągu, otoczony kłębami dymu.

Każda sekunda była drogą. Za kilka chwil płatowiec pogrąży się w zburzonych falach Adrjatyku. Za chwilę może nastąpi ekspozja benzyny.

Ścisnąłem mocniej mój pas i wyskoczyłem za burt.

Uczułem, jak cienki sznurek, łączący spadochron z kadłubem trzasł.

Opuściłem pokład samolotu.

Spadochrone otworzył się natychmiast. Obserwowałem, jak płatowiec, w zupełności ogarnięty płomieniami, zanurzył się w falach.

Nieprzyjaciel znikł, wracając na wschód.

Tymczasem wicher niósł mnie na północny zachód. W dali zobaczyłem plamę lądu na czarnem wzburzonem padole morza.

Czy aby tylko tam dolecę?

Czy tylko kto dojrzy mnie?

Było bowiem pewnem, że rzucony na fale rozhukanego morza, utonę.

W myśli zacząłem przechodzić szybko całe moje dotychczasowe życie. Jak w kalejdoskopie, przesuwały się obrazy wyświadczonego dobra i zła w moim mózgu. Poleciłem się patronce rybaków...

Nade mną skłębione czarne niebo.

Pode mną otchłań bezmiernych wód.

Tymczasem wicher prawie nie ustawał i pędził mie szczęśliwym trafem ku wyspie. Już widziałem zdaleka kościółek z wieżą i błyszczącym złotym krzyżem.

Gdybym upadł za wyspą, niktby w taką burzę nie mógł wyratować z toni. Żadna łódź nie wypłynęłaby po mnie, aby samą nie zostać strzaskaną.

Teraz miałem do ziemi jakie 15 metrów, gdy nagle podmuch, wiatru, rzucił mnie ku wieży.

Szybowałem wprost na krzyż, tracąc na wysokości!

Przeleciałem mimo, krzyża, gdy równocześnie coś targnęło mną mocno.

Poczułem, że uderzyłem o ścianę.

Straciłem przytomność.

Później dowiedziałem się od księdza miejscowego, że spadochron zaczepił się na krzyżu kościoła św. Barbary.

W kilka dni później korweta, poszukująca nasz wodnopłatowiec, zabrała mnie z tej wyspy.

Wojna już dawno przeszło, a ja od tego czasu co roku odbywam pielgrzymkę na wyspę św. Barbary.

Włoch skończył i wychylił haustem ostatni łyk wina.

Na dworze nawałnica przechodziła. Siedzieliśmy cicho, rozważając dziwne zrządzenia Opatrzności. Po jakimś czasie promyk słońca przedostawał się przez chmury do wnętrza osterji i rozświetlił panujący w niej półmrok.

Rosja — 12 fabryk samolot. — 8 fabr. silników lotniczych.
Polska — 3 fabryki samolot. — 1 fabr. silników lotniczych.

Okólnik № 12.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego podaje do wiadomości pp. Komisarzy i Komitetów Powiatowych, że w związku z mającym nastąpić w terminie do dnia 1 stycznia 1928 r. ostatecznem połączeniem Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej z L.O.P.P. Wojewódzki Oddział T.O.P. w Białymstoku przekazał w dniu 1 listopada r. b. Zarządowi Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. wszystkie sprawy dotyczące działalności w Województwie Białostockim.

Wobec powyższego upraszamy o zainteresowanie się sprawami oddziałów miejscowych T.O.P. (w Białymstoku, Łomży i Suwałkach) i skoordynowanie pracy obu połączonych instytucji.

Instruktor Komitetu: (—) *M. Wojewódzki* pilot.
W-Prezes Zarządu: (—) *A. Wysocki.*

Okólnik № 13.

Wielokrotne prośby przesyłane do poszczególnych Komitetów Powiatowych w sprawie nadsyłania kasowych sprawozdań miesięcznych, nie odniosły dotyczas pożądanego skutku.

Na 14 Komitetów Powiatowych otrzymuje się miesięcznie zaledwić 3—4 sprawozdań, pozostałe Komitety nadsyłają sprawozdania za okres kilkumiesięczny, nieraz za 4, a nawet i 7 miesięcy odrazu. O ile podobny stan rzeczy możliwy jest w Organizacji posiadającej wpływy i wydatki doraźne, o tyle nie do pomyślenia tam—gdzie praca rozwija się planowo podług zgóry ułożonego programu i budżetu.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego ma obowiązek wykonania budżetu, zatwierdzonego przez Zarząd Główny L. O. P. P. oraz wykonanie programu prac.

Orjentowanie się w wydatkach wpływach jest możliwem o ile każdy Zarząd Komitetu Powiatowego nadeśle swoje sprawozdanie miesięczne w terminie przewidzianym w Statucie L. O. P. P.

Wobec zbliżającego się końca roku kalendarzowego, a co zatem idzie i zakończenie rozrachunku pomiędzy Komitetami Powiatowymi a Komitetem Wojewódzkim, ponownie uprasza się o bezwarunkowe nadesłanie sprawozdań brakujących oraz przekazanie posiadanej gotówki w myśl art. 10 § 2 Statutu Ligi.

Skarbnik: (—) *W. Herbst.*
W—Prezes Zarządu: *A. Wysocki.*

Okólnik № 14.

W myśl art. 19 Statutu Ligi—Zarządy Komitetów Powiatowych L.O.P.P, mają obowiązek do dnia 20 b. m. zwołać Ogólne Zgromadzenia Komitetów Powiatowych (zjazd delegatów Kół) celem przyjęcia budżetu i ustalenia programu prac na rok 1928.

Wobec powyższego, Zarządy Komitetów Powiatowych zechcą przesłać przyjęte budżety i powiadomić Komitet Wojewódzki o uchwałach przyjętych przez Ogólne Zgromadzenia.

Skarbnik: (—) *W. Herbst.*
Prezes Zarządu: *A. Wysocki.*

Okólnik № 15.

W uzupełnieniu okólnika № 7 niniejszem podajemy do wiadomości że z dniem 15 stycznia 1928 miesięcznik Wiadomości Lotnicze zostanie rozsyłany bezpośrednio do poszczególnych członków L.O.P.P. Wobec czego prosimy, celem uniknięcia przerwy nadsyłaniu Wiadomości Lotniczych o wysłanie do Kół miejscowych które zwlekają z wykonaniem okólnika № 7 odnośnego przynaglenia.

Sekretarz Zarządu (—) *W. Kossutch.*
Wice-prezes Zarządu. (—(*A. Wysocki.*

Nadesłały adresy członków:

Suwałki: część powiatu suwalskiego.

Grodno: Koło w Wierciliszkach. Koło № 33, Koło № 35, Koło № 10, Koło № 14, Koło № 44, Koło gminy Hoża, Zawodowa Żeńska szkoła w Grodnie, Koło № 8, Koło 3.

Kolno miasto i powiat.

Białystok:

Koło № 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, Wasilkowie, Choroszcz, Przewalanka, Kalinówka i Trzcianne.

Bielsk: Koło w Brańsku, w Hajnówce, Siemiatycze.

Białowieża.

Reszta zaś Komitetów Powiatowych dotychczas nie nadesłały.

Dział urzędowy Komitetów Powiatowych.

Bielsk Podlaski 17/XI 1927 № 1232.

Do Zarządów Kół L.O.P.P i WPanów Komisarzy miejscowych.

Art. 10 § 1 rozesłanego w swoim czasie Wpanom statutu L. O. P. P. opiewa „Koła miejscowe wszystkie swe fundusze, po potrąceniu niezbędnych wydatków administracyjnych **co miesiąc przesyłają do właściwych Komitetów Powiatowych najpóźniej do dnia 10 następnego miesiąca.**

Niestety nie wszystkie Koła stosują się do wymienionego artykułu i nie nadsyłają ani gotówki ani sprawozdań.

Taki stan rzeczy bardzo ujemnie wpływa na normalną pracę Zarządu Komitetu powiatowego, który nie może dawać jak by należało Wojewódzkiemu Komitetowi rzeczowych sprawozdań z działalności całego Komitetu.

To też z uwagi na dobro Ligi, uprzejmie prosimy Wpanów o ścisłe stosowanie się do artykułów zawartych w statucie Ligi, albowiem od tego tylko zależy sprawne funkcjonowanie Ligi.

Sekretarz *S. Nawrocki*
za Prezesa *M. Zembrzuski.*

IV TYDZIEŃ LOTNICZY.

Komitet Powiatowy w Bielsku-Podl.	Zł.	8.219.07
„ „ w Białymstoku	„	5.395.74
„ „ w Grodnie	„	5.347.74
„ „ w Kolnie	„	3.700.49
„ „ w Ostrowi-Mazow.	„	3.595.05
„ „ w Suwałkach	„	3.424.64
„ „ w Łomży	„	2.285.68
„ „ w Białowieży	„	2.100.—
„ „ w Sokółce	„	1.898.06
„ „ w Augustowie	„	1.702.85
„ „ w Wys-Mazowiec.	„	1.025.02
„ „ w Wołkowysku	„	881.37
„ „ w Ostrołęce	„	614.53
„ „ w Grajewie	„	456.97
	Zł.	40.647.21
Za mareczki sprzedane przez Izbę Skarbową na terenie Województwa	Zł.	2.958.05
	Zł.	**43.905.26**

Komitet Powiatowy w Bielsku Podlaskim.

Bielsk-Podlaski — miasto	Zł.	3.126.11 gr.
Koło Hajnówka	„	2.322.15 „
„ Siemiatycze	„	666.71 „
„ Narewka	„	240.44 „
„ Rudka	„	218.54 „
„ Topczewo	„	215.50 „
„ Łubin	„	111.15 „
„ Grodzisk	„	102.63 „
„ Milejczyce	„	78.39 „
„ Orla	„	50.89 „
„ Wyszki	„	29.40 „
Urząd gminy Narojki	„	229 — „
„ „ Lkórzec	„	112.54 „
„ „ Kąty	„	48.65 „
„ „ Masiewo	„	47.75 „
„ „ Domanowo	„	43.30 „
„ „ Pasynki	„	31.85 „
„ „ Narew	„	8.80 „
„ „ Dubiażyn	„	7.87 „
„ „ Widźgowo	„	6.60 „
„ „ Radziwiłówka	„	4.60 „
Magigrat m. Kleszczele	„	109.49 „
„ m. Ciechanowca	„	106.70 „
„ m. Brańska	„	77.58 „
„ m. Boćki	„	76.93 „
„ m. Drohiczyn	„	75.— „
„ m. Narew	„	39.30 „
„ m. Mielnik-7 kl. Szk. pow.		31.20 „
	Zł.	8.219.07 gr.

Komitet Dyrekcyjny w Białowieży zł. 2.100

Komitet Powiatowy w Białymstoku.

Białystok — miasto	Zł.	3.381.46 gr.
Koło Knyszyn	„	560.07 „
„ Supraśl	„	494.21 „
„ Przewalanka	„	210.95 „
„ Kalinówka	„	131.05 „
„ Wasilków	„	96.55 „
„ Choroszcz	„	74.75 „
„ Dolistowo	„	7.95 „
Urząd gminy Trzcianne	„	68.15 „
„ „ Michałowo	„	64.12 „
„ „ Dojlidy	„	48.56 „
„ „ Goniądz	„	35.85 „
„ „ Gródek	„	28.94 „
„ „ Obrubniki	„	18.— „
„ „ Choroszcz	„	11.50 „
„ „ Białostoczek	„	11.20 „
„ „ Dolistowo	„	10.70 „
„ „ Zawyki	„	7.06 „
Magistrat m. Zabłudowa	„	104.40 „
„ „ Starosielce	„	15.97 „
„ „ Suraża	„	14.30 „
	Zł.	5.395.74 gr.

Komitet Powiatowy w Grodnie.

Grodno — miasto	Zł.	2.128.31 gr.
Koło w Druskienikach	„	770.13 „
„ w Brzostowicy Wielkiej	„	689.18 „
„ w Łaszy	„	160.45 „
„ w Jeziorach	„	145.45 „
„ w Wołpie	„	93.90 „
„ w Mostach	„	70.15 „
„ w Wierciliszkach	„	23.69 „
„ w Hoży	„	22.14 „
„ w Brzostowicy Małej	„	12.29 „
Komitet Tygodnia w Porzeczu	„	217.15 „
„ „ w Marcinkańcach		8.55 „
Magistrat m. Indura	„	142.99 „
Urząd Gm. Ejsmonty Wielkie	„	185.31 „
„ „ Skidel	„	136.70 „
„ „ Kamionka	„	127.24 „
„ „ Indura	„	95.25 „
„ „ Wołpa	„	69.85 „
„ „ Krynki	„	64.24 „
„ „ Żytomla	„	36.20 „
„ „ Berszty	„	33.60 „
„ „ Brzostowica Mała	„	22.06 „
„ „ Porzecze	„	21.24 „
„ „ Hoża	„	18.65 „
„ „ Wierciliszki	„	16.— „
„ „ Łasza	„	15.47 „
„ „ Dubno	„	12.70 „
„ „ Mosty	„	8.85 „
	Zł.	5.347.74 gr.

Komitet Powiatowy w Kolnie.

Koło Miejscowe w Kolnie	Zł.	388.45 gr.
„ „ w Stawiskach	„	251.05 „
Urząd gm. Rogienice	„	652.85 „
„ „ Mały-Płock	„	470.38 „
„ „ Przytuły	„	334.64 „
„ „ Jedwabne	„	322.18 „
„ „ Czerwone	„	276.56 „
„ „ Gawrychy	„	269.52 „
„ „ Stawiski	„	244.22 „
„ „ Łyse	„	206.68 „
„ „ Turośl	„	200.46 „
Magistrat m. Kolna	„	83.50 „
	Zł.	3.700.49 gr.

Komitet Powiatowy w Ostrowi-Mazow.

Ostrów-Mazow. miasto	Zł.	535.79 gr.
Koło w Broku	„	52.19 „
Urząd gm. Zaręby-Kościelne	Zł.	398.38 gr.
„ „ Dmochy Glinki	„	358,83 „
„ „ Orło	„	269.38 „
„ „ Długosiodło	„	183.64 „
„ „ Nur	„	162.48 „
„ „ Warchoły	„	261.74 „
„ „ Jasienica	„	151.41 „
„ „ Szulborze-Koty	„	122.57 „
„ „ Brańszczyk	„	111.55 „
„ „ Poręba	„	110.45 „
„ „ Boguty	„	79.65 „
„ „ Komorowo	„	40.— „
Szkoła Oficerska w Komorowie	„	329.03 „
Zarząd Gim. Koła Sport. „Ostrowianka"	„	136.10 „
Gimnazjum Koedukacyjne w Ostrowi	„	115.01 „
Szkoła Podchoraż. Rezer. w Komorowie	„	79.35 „
Członkowie Sejmiku Ostrowskiego	„	75.— „
Funkcjonarjusze Pol. Państw.	„	22.50 „
	Zł.	3.595.05 gr.

Komitet Powiatowy w Suwałkach.

Koło w Suwałkach	Zł.	1.249.96 gr.
„ w Sejnach	„	403.02 „
„ w Filipowie	„	301.19 „
„ w Przerośli	„	253.03 „
„ w Kukowie	„	117.74 „
„ w Wiżajnach	„	243.50 „
„ w Kadaryszkach	„	100.65 „
„ w Berżnikach	„	94,21 „
„ w Zaboryszkach	„	69 77 „
Koło w Gibach	„	64.12 „
„ w Bakałarzewie	„	57.55 „
„ w Sejwach	„	54.90 „
„ w Hucie	„	54.69 „
„ w Andrzejewie	„	36.60 „
„ w Jeleniewie	„	31.60 „
„ w Czostkowie	„	29.90 „
„ w Pawłówce	„	20.54 „
Urząd gminy Berżniki	„	73.40 „
„ „ Wiżajny	„	51.76 „
„ „ Krasnopol	„	23.31 „
„ „ Przerośl	„	16.70 „
„ „ Pawłówka	„	16.15 „
„ „ Zaboryszki	„	15.43 „
„ „ Krasnowo	„	13.75 „
„ „ Kadaryszki	„	13.— „
„ „ Sejny	„	10.95 „
„ „ Czostków	„	7.10 „
„ „ Giby	„	1.12 „
	Zł.	3.424.64 gr.

Komitet Powiatowy w Łomży.

Łomża — miasto	Zł.	1.112.02 gr.
Urząd Gminy Kupisk	„	185.62 „
Urząd gm. Szczepankowo	„	174.30 „
„ „ Długoborz	„	164.42 „
„ „ Śniadowo	„	139.16 „
„ „ Szumowo	„	110.27 „
„ „ Puchały	„	96 10 „
„ „ Kołaki	„	41.93 „
„ „ Drozdowo	„	38.81 „
„ „ Miastkowo	„	25.42 „
„ „ Lubotyń	„	5.— „
„ „ Chlebiotki	„	2.— „
Magistrat m. Zambrowa	„	111.20 „
„ m. Nowogroda	„	44.25 „
Ks. Brzostowski z Miastkowa	„	35.18 „
	Zł.	2.285.68 gr.

Komitet Powiatowy w Sokółce.

Sokółka — miasto	Zł.	709.69 gr.
Magistrat m. Dąbrowy	„	138.50 „
„ m. Suchowoli	„	15.— „
Urząd gminy Odelsk	„	300.— „
„ „ Korycin	„	240.54 „
„ „ Suchowola	„	144.55 „
„ „ Janów	„	117.20 „
„ „ Nowy-Dwór	„	114.19 „
„ „ Sokółka	„	50.43 „
„ „ Kuźnica	„	45.53 „
„ „ Szudziałowo	„	12.— „
„ „ Sokolany	„	10.43 „
	Zł.	1.898.06 gr.

Komitet Powiatowy w Augustowie.

Koło Augustów — miasto	Zł.	383.53 gr.
„ Białobrzegi	„	350.85 „
„ Sopoćkinie	„	123.75 „
„ Raczki	„	107.52 „
„ Bargłów	„	86.41 „
Urząd gminy Hołynka	„	184.69 „
„ „ Dębowo	„	107.50 „
„ „ Łabno	„	73.92 „
„ „ Sztabin	„	63.75 „
„ „ Balla-Wielka	„	55.87 „
„ „ Szczebro-Olszanka	„	50.43 „
„ „ Wołłowiczowce	„	39.53 „
„ „ Lipsk	„	38.30 „
„ „ Kurjanka	„	31.93 „
„ „ Kolnica	„	4.85 „
	Zł.	1.702.85 gr.

„Członek L.O.P.P., który pragnie zorganizować Koło Miejscowe, powinien natychmiast zwrócić się do odnośnego Komisarza Ligi lub Zarządu Komitetu Powiatowego, ponieważ Ci mogą w myśl art. 30 par. 1 statutu Ligi wyznaczyć go Komisarzem miejscowym, udzielając mu jednocześnie instrukcji i druków".

Komitet Powiatowy w Wys.-Mazowieckiem.

Komitet w Wys.-Mazowieckiem	Zł.	207.20	gr.
Urząd gminy Szepietowo	„	121.24	„
„ „ Kłukowo	„	80.80	„
„ „ Poświętne	„	66.32	„
„ „ Piekuty	„	51.95	„
„ „ Wys.-Mazowieckie	„	30.08	„
„ „ Sokoły	„	29.95	„
„ „ Kowalewszczyzna	„	26.40	„
„ „ Piszczaty	„	51.95	„
Komitet Tygodnia w m. Sokołach	„	182.68	„
„ „ w m. Tykocinie	„	206.—	„
	Zł.	1.025.02	gr.

Komitet Powiatowy w Wołkowysku.

Wołkowysk — miasto	Zł.	669.65	gr.
Koło w Zelwie	„	79.84	„
„ w Rosi	„	79.79	„
„ w Świsłoczy	„	52.09	„
	Zł.	881.37	„

Komitet Powiatowy w Ostrołęce.

Magistrat m. Ostrołęki	Zł.	195.06	gr.
Urząd gminy Rzekuń	„	63.57	„
„ „ Szczawin	„	58.82	„
„ „ Czerwin	„	49.88	„
„ „ Goworowo	„	49.17	„
„ „ Troszyn	„	45.27	„
„ „ Myszyniec	„	44.33	„
„ „ Nakło	„	42.38	„
„ „ Piski	„	28.70	„
„ „ Dylewo	„	18.15	„
„ „ Nasiadki	„	12.20	„
„ „ Wach	„	7.—	„
	Zł.	614.53	gr.

Komitet Powiatowy w Grajewie.

Komitet w Grajewie	Zł.	205.68	gr.
Koło w Białoszewie	„	42.85	„
Urząd Gm. Bogusze	„	58.20	„
„ „ Bełda	„	50.—	„
„ „ Ruda	„	29.75	„
„ „ Grabowo	„	29.25	„
„ „ Wąsosz	„	12.60	„
„ „ Radziłów	„	11.64	„
Miasto Rajgród	„	11.—	„
Urząd gm. Szczuczyn	„	6.—	„
	Zł.	456.97	gr.

Izba Skarbowa sprzedała na terenie Województwa mareczek Lig. podczas „IV Tygodnia Lotniczego".

Pow. Augustów	Zł.	45.—	gr.
„ Białystok	„	730.60	„
„ Bielsk	„	110.—	„
„ Grajewo	„	103.—	„
„ Grodno	„	724.20	„
„ Kolno	„	49.85	„
„ Łomża	„	750.—	„
„ Ostrów	„	205.—	„
„ Ostrołęka	„	68.20	„
„ Sokółka	„	29.70	„
„ Suwałki	„	45.—	„
„ Wołkowysk	„	22.50	„
„ Wys. Mazowieckie	„	75.—	„
	Zł.	2.958.05	gr.

SPRAWOZDANIE

Powiatowego Kom. Ligi Obrony Powietrznej Państwa

w Bielsku Podlaskim

od 4 do 11.

PRZYCHÓD.

Miasto Bielsk Podlaski.

		zł. gr.
Z kwesty ulicznej, urządzonej w dn. 3, 8, 9 i 11 września		576,56
Na listy ofiar przy stolikach:		
1) przy Magistracie	44 zł. 50 gr.	
i równowartość 20 fr. belgij.	4 zł. 95 gr.	
2) przy ulicy 3-go Maja	47 „	
3) przy Gimnazjum	30 „	
4) przy Kościele parajalnym	8 „	134,45
Na listy ofiar, rozesłane do urzędów, instytucji i różnych osób*)		400,64
Za nalepki na okna:		
p. Hryniewicka Franciszka	139 zł.	
p. Jeśmanowa	57 „	
p. Grabowska	29 „ 74 gr.	
p. Ptak	13 „ 40 „	239,10
Za mareczki płatnicze**)		1075,45
Subsydjum od Wydziału Powiatowego		500,—
Czysty zysk z zabawy		303,16
Zebranie przez uczniów Gimnazjum podczas zabawy szkolnej		16,—
	Razem	3245,36

*) **) Patrz Załącznik.

Powiat oprócz Białowieży.

	Wpłynął do kas. Pow. Kom.	Woj. Kom.	Razem
	zł. gr.	zł. gr.	zł. gr.
Koło Hajnówka	2322,15	— ,—	2322,15
„ Siemiatycze, Magistrat i urząd gminy	582,91	83,80	666,71
„ Narewka	240,44	— ,—	240,44
„ Topczowo i urząd gminy	80,—	135,50	215,50
„ Rudka	218,54	— ,—	218,54
Urząd gminy Skórzec	— ,—	112,54	112,54
Koło Łubin i urząd gminy	64,—	47,15	111,15
Magistrat Ciechanowiec	— ,—	106,70	106,70
Magistrat Kleszczele	— ,—	109,49	109,49
Koło i urząd gminy Grodzisk	55,12	47,51	102,63
„ „ „ Milejczyce	1,—	77,39	78,39
„ i Magistrat Brańsk	57,58	20,—	77,58
Magistrat Boćki	— ,—	76,93	76,93
„ Drohiczyn n/B	75,—	— ,—	75,—
Koło Orla	34,69		
za 1926 r.	16,20	— ,—	50,89
Urząd gminy Kąty	13,78	34,87	48,65
Magistrat Narew	— ,—	48,10	48,10
Urząd gminy Masiewo	— ,—	47,75	47,75
„ „ Domanowo	— ,—	43·30	43,30
„ „ Pasynki	— ,—	31,85	31,85
7-kl. Publ. Szkoła Pow. Mielnik	31,20	— ,—	31,20
Koło Wyszki	19,—	10,40	29,40
Razem	3811,61	1033,28	4844,89
Ogółem			8090,25

ROZCHÓD.

Wydatki organizacyjne „Tygodnia"	119,25
Czysty zysk „Tygodnia"	7971,—

(Siedem tysięcy dziewięćset siedemdziesiąt jeden zł.)

Uwaga: Oprócz powyższej sumy ofiarowano monet obcych:

50 kop. ros.	1	szt.
10 kop. ros.	1	„
50 fen. niem.	2	„
10 „ „	1	„
5 „ „	3	„
20 hall	2	„
10 „	1	„

Komitet Powiatowy L.O.P.P. w Bielsku-Podlaskim poczuwa się do miłego obowiązku złożenia gorącego i serdecznego podziękowania wszystkich ofiarodawcom, jak również wszystkim tym osobom, które swoją ofiarną pracą przyczynili się do pomyślnego wyniku i powodzenia „Tygodnia Lotniczego" w mieście i powiecie Bielskim.

Za prezesa Zarządu

Wice Prezes W. Zembrzuski.

Skarbnik *Radkiewicz.*

Załącznik do sprawozdania IV Tygodnia Lotniczego za 1927.

Kolejność urzędów, instytucji i osób, wedle osiągniętych rezultatów finansowych w Bielsku-Podlaskim.

Listy ofiar i mareczki.

Rozesłano list 87, zwrócono próżnych 45.

	Listy ofiar	Mar. płat.	Razem
	zł. gr.	zł. gr.	zł. gr.
Urząd Akcyzowy	— ,—	334,—	334,—
Urząd pocztowo-telegraficzny	4,50	206,90	211,40
Lekarz powiatowy dr. Karlsbat	120,—	37,—	157,—
Komenda Policji Państwowej.	4,50	145,—	149,50
Wydział drogowy	30,—	57,—	87,—
Urząd Skarbowy	7,50	78,45	85,95
Starostwo	— ,—	80,—	80,—
Związek inwalidów wojennych	49,—	— ,—	49,—
Nadleśnictwo Bielskie	20,50	25,—	45,50
Wydział Weterynaryjny	33,50	— ,—	33,50
Kacelarja Rejenta Ksepko	6,—	21,50	27,50
Urzęd Ziemski	5,50	20,40	25,90
Kino-teatr „Corso"	— ,—	16,80	16,80
Kasa Skarbowa	— ,50	15,—	15,50
Sąd Pokoju	— ,—	14,80	14,80
Komornik Sądowy Nawrocki	4,—	7,10	11,10
Żydowski Bank Ludowy	10,—	— ,—	10,—
Hotel Szajkowej	10,—	— ,—	10,—
Stacja kolejowa	— ,—	10,—	10,—
Szpital Powiatowy	8,69	— ,—	8,69
Preparanda Nauczycielska	7,45	— ,—	7.45
Adwokat Wojkowski	7,—	— ,—	7,—
Powiatowa Komenda Uzupełnień	6,50	— ,—	6,50
Ekspozytura Policji p.	5,50	— ,—	5,50
p. Dehn	5,40	— ,—	5,40
p. Pomeraniec	5,40	— ,—	5,40
Wydział Powiatowy	5,—	— ,—	5,—
Adwokat Łukaszuk	5,—	— ,—	5,—
Kierownik Szkoły Żeńskiej Pow.	4,50	— ,—	4,50
Magistrat	1,—	3,—	4,—
Ks. Dziekan Kanonik Borowski	3,—	— ,—	3,—
p. Wadman	3,—	— ,—	3.—
Inspektor Szkolny	3,—	— ,—	3,—
p. Szenker	2,50	— ,—	2,50
Hotel Daniela	2,50	— ,—	2,50
Księgarnia Radziwiłłowiczej	2.25	— ,—	2,25
Kierownik Szkoły Męsk. Powszech.	2,25	— ,—	2,25
Państwowe Gimnaz. Koedukacyjne	—,—	2,—	2,—
Inspektor Ubezpieczeń Łypaczewski	2,—	— ,—	2,—
Ks. Tymiński	2,—	— ,—	2,—
Dr. Osmólski	2,—	— ,—	2,—
p. Ajzensztadt	2,—	— ,—	2,—
Rada Szkolna	2,—	— ,—	2,—
Hotel i Restauracja p. Gołkowskiej	— ,—	1,50	1,50
Związek Kupców	1,20	— ,—	1,20
Ks. Kostycewicz	1,—	— ,—	1,—
Rabin Bendas	1,—	— ,—	1,—
p. Grodzieński	1,—	— ,—	1,—
p. Kapłański	1,—	— ,—	1,—
Razem	400,64	1075.45	1476,09

Wice prezes — Skarbnik

W. Zembrzuski. — *Radkiewicz.*

Sprawozdanie Komisarza Ligi na Powiat Ostrów-Mazowiecki.

DOCHÓD BRUTTO								
Kwesta uliczna	Listy ofiar	Mareczki	Nalepki	Imprezy	Inne	łącznie	Koszta organizacyjne	Czysty zysk
Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.	Zł.
1412.41	1388.89	160	56 65	933	4.15	3955.10	360.05	3595.05

Przebieg IV T. Lotniczego w Powiecie Ostrów-Mazowiecka.

Miasto Brok. Poza kwestą uliczną urządzono wiec propagandowy na który przybyło 80 słuchaczy. Rozdano ludności masę odezw i ulotek. W środę 7. IX. zorganizowano w szkołach odczyty „Zwycięski Lot". Na listę członków zapisało się przeszło 45 osób.

Gmina Boguty. Zbiórka na listy ofiar przy kościele i wioskach. Aktualne pogadanki w 4 szkołach. Na członków Ligi zadeklarowało się 15 osób.

Gmina Brańszczyk. Powstał lokalny komitet do którego zostali zaproszeni: przedstawiciele nauczycielstwa, Dozoru Szkolnego i sołtysi. Zorganizowano zbiórkę na ulicy, a następnie kwestę po domach przy pomocy sołtysów, poprzedzając całą akcję rozplakatowaniem materjału propagandowego. Zapis dosięgał liczby 24 członków.

Gmina Długosiodło. Komitet „Tygodnia" urządził w Długosiodle publiczny wiec na którym nauczyciel p. Wyszyński wykłosił odczyt na temat „Przyszła wojna i udział w niej lotnictwa"; zainteresowanie było duże. Z racji większego zgromadzenia się ludności rozdano bezpłatnie sporo materjału propagandowego. Na listę członków zapisało się 30 osób.

Po a kwestą uliczną i zbiórką ofiar na listy Komitet zorganizował sprzedaż mareczek płatniczych w sklepach i miejscowych urzędach.

Gmina Dmochy-Glinki. Urządzono przedstawienie amatorskie w osadzie Czyżewo. Ponadto prowadzono ożywioną propagandę, która w efekcie przyniosła dość pokaźną kwotę zebraną drogą zbiórki ulicznej, sprzedaży znaczków płatniczych i zbiórki na listy po wioskach. Na listę członków zapisało się 40 osób. W czasie „Tygodnia" odbyły się we wszystkich szkołach w gminie pogadanki okolicznościowe.

Gmina Jasienica. Zorganizowano zbiórkę tylko na listy ofiar przy udziale sołtysów i nauczycielstwa. Dotychczasowy zapis dosięgał liczby 17 członków.

Gmina Komorowo. Zorganizowano tylko zbiórkę na listy ofiar przy współudziale nauczycielstwa. Zapis dosięgał liczby 17 członków.

Gmina Nur. Urządzono zabawę taneczną w Nurze, połączoną z okolicznościowym odczytem o znaczeniu lotnictwa. Pozatem grono miejscowego nauczycielstwa wespół z pracownikami Urzędu Gminnego zorganizowali kwestę uliczną i po domach. Na listę członków zapisało się 21 osób. W środę 7.IX, odbyły się w szkołach pogadanki lotnicze.

Gmina Orło. Przy wydatnej pomocy ze strony nauczycielstwa, urządzono we wsi Małkinia wiec propagandowy przy licznym udziale młodzieży i starszego społeczeństwa. Odczyty wygłosiła nauczycielka p. Wasilewska, biorąc za temat „Zwycięski Lot". Ponadto Komitet wystawił jednoaktówkę „Posażna jedynaczka", zgromadzając ludność ze wsi Małkinia i innych okolic. W czasie przedstawienia przemawiał miejscowy proboszcz Ks. Edmund Walter.

Kwestę uliczną i po domach przeprowadzał Związek Młodzieży przy pomocy sołtysów wioskowych. W czasie „Tygodnia" zostały wygłoszone w szkołach pogadanki o lotnictwie. Na listę członków zapisało się 37 osób.

Gmina Poręba. Odczyt „Lotnictwo Polskie" wygłosił w Porębie miejscowy nauczyciel p. Okrzejski. Akcja zbiórkowa, jak na stosunkowo niezamożną gminę, wydała wcale niezły rezultat gotówkowy. Zapis dosięgnął liczby 14 członków.

Gmina Szulborze-Koty. Zorganizowano zbiórkę na listy przy pomocy sołtysów oraz sprzedaż nalepek i samolocików. Na listę członków zapisało się 23 osoby.

Gmina Zaręby-Kościelne. „Tydzień" rozpoczęto wiecem propagandowym w remizie strażackiej w Zarębach-Kościelnych, zapowiedzianym z ambony przez Ks. Proboszcza Będowskiego. Referaty wygłosili pp. Fijałkowski, kierownik szkoły „O znaczeniu lotnictwa w dobie dzisiejszej" i nauczyciel Pawelczyk „O umiłowaniu ziemi Ojczystej i Jej Obronie".

Wieczorem kółko amatorów wystawiło dwie jednoaktówki pod tytułem „Nieboszczyk z przypadku" Adolfa Starmauaa i „Na przekór" Przybylskiego.

Kwesta uliczna i po domach odbyła się z dużym nakładem pracy ze strony organizatorów „Tygodnia".

W czasie „Tygodnia" odbyły się w szkołach pogadanki okolicznościowe. Zapis dosięgnął liczby 26 członków.

Gmina Warchoły. Prowadzono ożywioną akcję zbierania ofiar na listy i sprzedaż nalepek. Kwestę zorganizowano przy współdziale Związku Młodzieży. Na listę zapisano 42 osoby.

Komisarz LOPP. na powiat Ostrów-Mazowiecka

(—) *Zarzycki*

starosta.

Z dniem 15 stycznia 1928 r. „Wiadomości Lotnicze" będą rozsyłane tylko tym członkom L.O.P.P., którzy przez odnośne Koła Miejscowe nadesłali swe adresa.

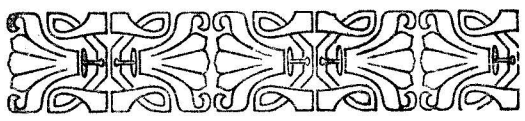
ADMINISTRACJA.

Naczelny Redaktor: Roman Wolski, członek Zarządu Komitetu Wojewódzkiego.

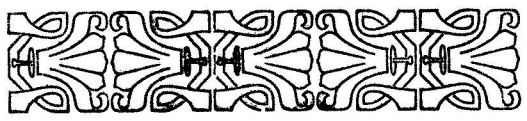
„WIADOMOŚCI LOTNICZE" BEZPŁATNIE OTRZYMUJĄ:

Wszystkie instytucje państwowe i samorządowe.
Wszystkie zakłady naukowe.
Wszyscy członkowie L. O. P. P.

Ogłaszajcie się w „Wiadomościach Lotniczych".



OGŁOSZENIA.



BROWAR DOJLIDY
KS. JERZEGO LUBOMIRSKIEGO
W BIAŁYMSTOKU.

ZNAKOMITE PIWA: LUKSUSOWE, MARCOWE, EKSPORTOWE, PILZEŃSKIE.

14—2

SKŁAD FUTER
syberyjskich i amerykańskich
JAKÓB SNARSKI
Białystok, ul. Lipowa Nr. 1

Warsztat mechaniczny i odlewnia
Wiktor Jurczak-Winnicki
Białystok, ul. Stalowa № 4 róg Knyszyńskiej. Telef 11-79.

BANK RZEMIEŚLNICZY W BIAŁYMSTOKU.
Spółdz. z ogr. odpowiedzialnością.
rachunek żyrowy w Banku Polskim, załatwia wszelkie operacje w zakres bankowości wchodzące.

FABRYKA WSTĄŻEK
ADOLF SCHWALBE
BIAŁYSTOK
ulica Jurowiecka Nr. 40.
Telefon Nr. 11—40.
2—1

Gródecka Wełniana Manufaktura
S. z o. o.
Fabryka w Gródku Biał.
Stacja kolejowa Waliły.
Telefon № 8.
Skład sprzedaży w Białymstoku,
ul. Nowy Świat 1.
Tel. 1-39.

Nowa Białostocka Tkalnia
Lniana i Wełniana **„LEN WEŁNA"**
Białystok, ul. Jurowiecka 25.
Wymienia wszelkie surowce len. wełnę itd. za różne gotowe towary w pierwszorzędnym gatunku.
Przesyłki pocztowe i kolejowe zostają natychmiast załatwiane.

WODOCIĄG BIAŁOSTOCKI
Spółka Akcyjna.
BIURA ZARZĄDU, UL. KILIŃSKIEGO 2, TEL. 1.19.

BIAŁOSTOCKIE
TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE
SPÓŁKA AKCYJNA
KAPITAŁ ZAKŁADOWY 6.210.000 ZŁ.
Białystok, Elektryczna 15. Tel. 49 i 3-91.
Adres telegr. „ELEKTROBOL".

POWIATOWA KASA CHORYCH
w BIAŁYMSTOKU

Zarząd ul. Kilińskiego № 21 Tel. 359
Przychodnia „ Ś-to Jańska № 9 „ 393 i 441
Apteka „ Sienkiewicza № 34 „ 703

Oddziały Kasy: w Gródku, w Supraślu, Czarnej-Wsi i Knyszynie.

SKŁAD ŻELAZA „METALURGJA"
BIAŁYSTOK, Rynek-Kościuszki Nr. 8, telefon 9-53.
Żelazo, gwoździe, drut, blacha czarna i ocynkowana, papa dachowa, wszelkiego rodzaju
OKUCIE DO DOMÓW, DRZWI I OKIEN.
Różne odlewy i okucie do pieców i płyt kuchennych pierwszorzędnych gatunków narzędzia dla rzemieślników, wagi i odważniki cechowane.
SPECJALNY DZIAŁ OKUCIA DO MEBLI I NARZĘDZI STOLAR. 3—1

SUPRAŚLSKA SUKIENNA MANUFAKTURA
„S. H. CYTRON"
Spółka Akcyjna
Białystok, Kupiecka № 35
6—2

PRZEMYSŁ LEŚNY
H. CHAZAN
Białystok, ul. Sienkiewicza 88
telef. 4,07
Tartak parowy w Supraślu.

FABRYKA MEBLI
„B. L. Fuksman, S-wie S-ka" ist. od 1885 r.
poleca ze swego składu fabrycznego Białystok, Sienkiewicza № 5 Tel. 11—20. Kolosalny wybór mebli od najskromniejszych do najwykwintniejszych, również łóżka niklowe, krzesła wiedeńskie, otomany, garnitury salonowe etc.
Ceny i warunki bardzo dogodne.

„WĘGLÓWKA" Spółdzielnia węglowa dla funkcjonarjuszy Państ. Cyw. i Wojsk. Rzplitej Polskiej. Spódz. z ogr. odp, Centrala w Krakowie.
Oddział Białystok, Kilińskiego 9, telef. 11-42.
Sprzedaż węgla Górnośląskiego Koncernu „Robur" na długoterminowe spłaty. 3—3

Tartak Parowy
„BUDULEC"
BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza № 105
sp. z ogr. odpow.
tel. 10-28.

E. WERTHEIM i S-ka
PRZEMYSŁ LEŚNY
Warszawa, ul. Żelazna Nr. 41.
Adres telegr.: „EWERTS"
Tel. Nr. 251—33.
TARTAK W NURCU
pow. Bielsk-Podlaski.

FABRYKA KAFLI
Sukcesorów Dejcz
w Siemiatyczach
Telef. № 2.
istnieje od 1895 roku.

SPÓŁDZIELNIA MLECZARSKA
w Siemiatyczach ul. Legjonowa Nr. 10 telef. 20
Poleca sery i masło w najlepszym gatunku po cenach niskich.
Nagrodzona listem pochwalnym na wystawie T-wa Rolniczego w Siemiatyczach.

FABRYKA SZTYFTÓW i KOPYT DREWNIANYCH
H. BELKES
egzystuje od 1885 r.
Siemiatycze, ul. Słowiczyńska Nr. 56
telef. Nr. 8.
2—1

Sperrplatten. PLYWOOD.
Parowa Fabryka Sklejonych Fornierów
B-cia MALINIAK, SP. FIRM.
Siemiatycze, Województwo Białostockie.
Telefon № 12. Konto czekowe P.K.O. № 80.692.

Zakład Wyrobów Betonowych
FRANCISZEK SZYSZKO
SIEMIATYCZE, ul. Poleska № 33.
Poleca dachówki, pustaki, i cembrowina.

Dr. J. WALEWSKI
Choroby weneryczne, skórne i moczopłciowe. Naświetl. lampą kwarcową. Przyjmuje rano do 1 i od 4 do 8 w. Kobiety 4—5 pp. W niedzielę od 11 do 1 i od 4 do 5 pp. Ul. Sienkiewicza 14 m. 3 (II piętro) telef. 9-49. 12—2

Francusko - Polskie Biuro Lnu
BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza № 42.
Telef. 1—09.
SKUP LNU i PAKUŁ.

FABRYKA KAFLI
JANA KUCHARSKIEGO
m. BIAŁYSTOK, UL. GRUNWALDZKA № 41.
Kafle, gzymsy, piece i kuchnie kaflowe przenośne.
Budowa pieców.
Firma istnieje od 1894 r. — Telefon № 11-98.
3—3

Białostocka Fabryka
KOŁDER I SUKNA
OSWALD TRILLING i SYN
Sp. Akc.
Białystok, telefon № 1—57.
6—2

Doktór M. KANEL
Choroby weneryczne, skórne i włosów, leczenie i prześwietlania promieniami RENTGENA. Naświetlanie lampą kwarcową. Przyjmuje od 9—12 i od 5—8 w. Kobiety od 4—5 pp. Białystok, ul. Sienkiewicza 37. tel. 5—95 12—2

Materjały, instrumenta i narzędzia dentystyczne
„MEDIDENTARIUS"
Białystok, ul. Lipowa Nr. 13.

Bracia Offenbach
Biuro i skład elektrotechniczny
BIAŁYSTOK, ul. Kupiecka № 1 róg Lipowej, telef. № 87.
Przyjmuje urządzenie instalacji elektrycznych na spłaty na 12 miesięcy, oraz poleca wszelkie materjały elektryczne po cenach konkurencyjnych.

TARTAK PAROWY
B-CIA BRAWERMAN
W NURCU
pow. Bielsk-Podlaski.

Okręgowe Spółdzielcze Stowarzyszenie Spożywców
z odpowiedzialnością udziałami.
w SIEMIATYCZACH
ul. 3-go Maja, telef. № 6.

Sp. ROLNICZO-HANDLOWA „ROLNIK"
w SIEMIATYCZACH.
Posiada na składzie wszelkiego rodzaju maszyny i narzędzia oraz nawozy sztuczne. Rolnikom udzielamy kredytu.

Tartak parowy i młyn
JÓZEFA EYCHLERA
w NURCU pow. Bielsk-Podlaski.

Wydawca: Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Białymstoku. Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot.

CENA OGŁOSZEŃ: Cała strona 300 zł., 1/2—160 zł., 1/4—85 zł., 1/8—45 zł. Najmniejsze (2×9 cm).—6 zł. Powtarzające się o 20% taniej. Ogłoszenia są przyjmowane tylko do 25 każdego miesiąca. Administracja zastrzega sobie prawo kolejności zamieszczania ogłoszeń.

Tłocz. czcionkami druk. Diecezjalnej w Łomży.

1924 / 2033