

WIADOMOŚCI LOTNICZE

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

Wychodzi 15-go każdego miesiąca.

ROK II.

Białystok, kwiecień 1928 r.

Nr. 2

O B Y W A T E L E !

W życiu naszego społeczeństwa dokonał się fakt dużej wagi: dwie tak popularne instytucje społeczne, jak **Liga Obrony Powietrznej Państwa** i **Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej** połączyły się w jedną organizację, która odtąd pod nazwą:

Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

dążyć będzie do skupienia w sobie wysiłków społeczeństwa w kierunku obrony Państwa.

Obrona Państwa! Te dwa słowa starczą za cały program.

Zarówno dawna **Liga Obrony Powietrznej Państwa**, jak i **Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej**, zdziałały wiele, zawdzięczając żywemu poparciu społeczeństwa. Nie będziemy powtarzali wszystkiego, co które z nich zrobiło.

Instytut Aerodynamiczny i Chemiczny Instytut Badawczy — owe „potężne kuźnie polskiego ducha twórczego“ jak pięknie je nazwał P. Prezydent Rzeczypospolitej — są widowym, najbardziej monumentalnym znakiem tej działalności.

Dziś po połączeniu, mają oba Towarzystwa jeszcze większe zadania przed sobą i w tym również stopniu wzrosnąć musi ofiarność społeczeństwa na cele **Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**.

Wypróbowana na tyłu polach ofiarność naszego narodu pozwala nam wierzyć, że pod przewodem Wysokiego Protektora L.O.P.P., Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — całe społeczeństwo ofiarnie poprze wysiłki, których celem jest potężne, narodowe, polskie lotnictwo i przygotowanie obrony chemiczno-gazowej.

Z ufnością i spokojem patrzymy w przyszłość!

Zarząd Główny **Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**, w uroczystej chwili połączenia obu organizacji, w poczuciu obowiązków swoich wobec Państwa i Narodu, zwraca się z gorącym apelem do społeczeństwa:

Wszyscy pod sztandar Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej!

Warszawa, w marcu 1928 r.

Zarząd Główny **Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej**:

Prezes: Profesor Antoni Ponikowski, W-Prezesi: Dr. Zenon Martynowicz, Pułkownik Ludomił Rayski, Dr. Karol Vacqueret. Członkowie: Inżynier Eugenjusz Berger, Pułkownik Janusz Gąsiorowski, Inżynier Jan Kłoczkowski, Dyrektor Franciszek Merunowicz, General Eugenjusz de Henning Michaelis, Prokurator Józef Moldenhawer, Inżynier Gustaw Mokrzycki, Profesor Stanisław Płużański, Inżynier Stanisław Rudziński, Pułk.-Prof. Zygmunt Woynicz-Sianożęcki, Profesor Czesław Witoszyński, Dr. Płk. Bohdan Żakliński.

Prenumerujcie i czytajcie oficjalny organ L. O. P. P. „Lot Polski”.

W dniu 11 lutego b. r. zmarł nagle w Łomży



ZYGMUNT MALINOWSKI

Doktor medycyny.

Długoletni Wice-Prezes i Prezes Łomżyńskiego Komitetu L. O. P. P.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej traci w zmarłym dzielnego i ofiarnego pracownika, który od szeregu lat niestrudzenie dla spraw Ojczyzny pracował.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

Osieroconemu Komitetowi L. O. P. P. w Łomży wyrazy serdecznego współczucia i żalu przesyła

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Wspomnienie pośmiertne.

Niezbadane są, zaiste, wyroki Opatrzności! Zda się, że Ci, co wielcy, co piękni i czyści, żywot doczesny mieć winni najdłuższy, by czynić, by zaletami ducha promieniować i przykładem *czynu* służyć bliżnim. A jednak śmieć beztroska przechodzi przedwcześnie i wydiera życie człowiekowi, co jak dąb, mocno w ziemię korzeniami wrosły, zdawał się być krzepki i silny i moc tę dla najsłabszych spraw poświęcał.

S. p. Doktor Malinowski należał do tych ludzi, dla których bezinteresowna praca dla dobra spraw wyższego rzędu jest organiczną potrzebą ducha. Praca w *czynach* — a nie tylko w słowach. Stawał do apelu, nie, — nie czekał na apel, a z własnej inicjatywy rozpoczynał i rozwijał pracę, wciągając do niej innych, — a zjednywał sobie wszystkich szczerością i dobrocią swego charakteru, — i prowadził ją dalej z całą mocą, nie dając nigdy swoją osobą, swoim czasem, którego zbyt wiele z powodu licznych obowiązków

jako lekarz, nie miał. Byłem przez dwa lata świadkiem Jego pracy na terenie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Łomży, jako jeden z Jego najbliższych współpracowników, a przez dalsze dwa lata echa tej pracy dochodziły do mnie i zawsze odczuwałem niezmierny szacunek dla Jego bezinteresowności, która nakazywała Mu pracować z całym oddaniem się sprawie.

I dzisiaj, kiedy Cię już niema między nami, kochany Panie Doktorze, kiedy wiem, że już nie ujrzymy Twego dobrego, serdecznego oblicza, tem bardziej czuję, — nietylko jako ten, któremuś życie w ciężkiej chorobie ratował, samemu się narażając, ale i jako Twój były współpracownik w L. O. P. P. — ileś dobrego w swym życiu zdziałał, — odczuwam tę wielką i bolesną krzywdę, jakąś nam Twem przedwczesnem odejściem uczynił.

Cześć Twej Pamięci, Dobry i Jasny Duchu!

Leon Czerniaków.

1927 r.

W dziedzinie lotnictwa rok 1927 zapisał się złośliwymi głoskami: potrójny przelot Atlantyku przez Lindbergha, Chamberlina i Byrda, rekord długości lotu, który przekroczył 50 godzin, cały szereg wspaniałych raidów we wszystkie strony świata, fantastyczne, jak dotychczas uważano, szybkości, osiągnięte na wodnopłatawcu przez Webstera i De Bernarda — oto wybitniejsze fakty, których dokonaniem może się poszczycić ubiegły rok.

Jednem może z największych, choć dla powierzchni obserwatora nie tak uchwytne zwycięstwem tego okresu jest coraz dalej idąca popularyzacja idei lotniczej na całym świecie. Wszystkie prawie narody doceniają konieczność posiadania silnego lotnictwa, wysoko postawionego przemysłu lotniczego i walka o supremację na tem polu coraz większą rolę w międzynarodowej rywalizacji.

Lotnictwo wojskowe.

Postęp w tej dziedzinie odzwierciedla się w dwójaki sposób: przez konstrukcje coraz doskonalszych płatowców oraz przez zwiększanie się pozycji na lotnictwo wojskowe w budżecie państwowym. I w jednym i w drugim kierunku rok 1927 nie ustąpił w niczym swym poprzednikowi. Jeżeli konstrukcyjnie nie zaszły żadne przewrotowe zmiany, to jednak we wszystkich krajach pilnie pracowano nad udoskonaleniem typów wojskowych samolotów, z większym lub mniejszym powodzeniem, zaś we wszystkich bez wyjątku krajach kulturalnych budżet lotnictwa wojskowego wykazuje powiększenie.

Lotnictwo cywilne.

Najlepszym może sprawdzianem rozwoju lotnictwa cywilnego będzie porównanie ukazującego się w Paryżu co miesiąc rozkładu lotów na liniach powietrznych Europy „L'Indicateur Aérien” ze stycznia 1927 i ze stycznia 1928 r. Podczas gdy pierwszy liczy 43 stron druku, drugi ma ich 104. Co się tyczy poszczególnych krajów, to we Francji może najmniej można wykazać postępy. Wogóle kraj ten, kolebka lotnictwa, niedawno prym jeszcze wiodący w tej dziedzinie, przechodzi obecnie przez ciężki kryzys, którego źródło tkwi, jak się zdaje, w złej organizacji władz lotniczych, decentralizacji wysiłków i w fatalnym dla rozwoju tak żywotnej gałęzi wiedzy i przemysłu, jak lotnictwo, biurokratyzmie. W ostatnich czasach otrząśnięto się we Francji z tego marazmu i należy mieć nadzieję, że ten, tak bardzo dla lotnictwa zasłużony naród, odzyska przynależne zasługom swoim miejsce w hierarchii państw. Na rok 1928 projektowane jest stworzenie całej sieci wewnętrznych linii powietrznych, nadto pocztowa linia powietrzna pomiędzy Francją i Ameryką południową.

Anglia, realizując swe plany połączenia metropolii z koloniami, otworzyła komunikację pomiędzy

Egiptem a Basrą, jako jedno z ogniw linii Anglia — Indje. Ponadto buduje ona dwa olbrzymie sterowce dla linii Anglia — Indje i Anglia — Australia.

Sieć niemieckich linii powietrznych była już w ub. roku tak rozwinięta, że na dalszy jej rozwój wprost niema miejsca, natomiast postęp objawił się w przystosowaniu kilku linii powietrznych do ruchu nocnego — jedynej możliwości dla samolotu skutecznego konkurencji z koleją żelazną, szczególnie na krótkich przestrzeniach.

Włoskie lotnictwo handlowe zrobiło w 1927 r. duże postępy. Otwarto kilka nowych linii, istniejące zaś cieszą się wielką frekwencją. Toż samo, w mniejszym lub większym stopniu, da się powiedzieć o innych państwach.

W Polsce komunikacja lotnicza coraz bardziej się popularyzuje, dzięki być może bezpieczeństwu, w ubiegłym bowiem roku, jak i w poprzednich, nie zanotowano u nas ani jednego wypadku. Polska Linja Lotnicza „Aerolot” święciła w ub. roku pięcioletnie swego istnienia oraz przebycie 3 milionów kilometrów w powietrzu.

Sport lotniczy.

Sport lotniczy może się za okres sprawozdawczy wykazać pięknymi rezultatami, poczynając od lotu Bentleya, który na awionetce z silnikiem tylko 60 MK przebył przestrzeń Londyn — Capetown w 27 dni.

Nowowprowadzone przez F. A. I. kategorie rekordów światowych dla „samolotów małej mocy”, zostały w ciągu roku kilkakrotnie ustalane i bite, kluby awionetek w szeregu krajów rozwijały się pomyślnie, w kilku zaś zostały zorganizowane.

W Polsce najwybitniejszym w tym kierunku faktem był zorganizowany przez Zarząd Gł. L.O.P.P. „Pierwszy krajowy konkurs awionetek”, znany czytelnikom naszym z obszernych sprawozdań w Locie Polskim. Rezultaty jego chlubnie świadczą o zdolnościach naszych przeważnie jeszcze młodocianych konstruktorów i każą wierzyć, że tegoroczny konkurs da jeszcze pomyślniejsze wyniki.

Raidy.

Rok 1927 można śmiało nazwać rokiem raidów: przeloty nad Atlantyką Lindbergha, Chamberlina, Byrda, Brocka i Schlego, przeloty nad Pacyfikiem Maitlanda i Hagenberga oraz Goebela, raidy Francja — Madagaskar Bernard-Bougault oraz Dagnaux-Dufort, lot Amsterdam — Batawia Van Leer Blacka, jugosłowiański lot do Kalkuty Sondermajera i Badzaka, Paryż — Sajgon w 10 dni Challe-Rapin, Amsterdam — Batawia i z powrotem w ciągu czterech tygodni Koppena, przelot nad Atlantyką południowym Costes i Le Brix — oto ważniejsze z nich.

Niestety, zwycięstwo ducha ludzkiego nad żywiołem opłacone zostało ciężkimi ofiarami. Lista

ich za rok ubiegły, poczynając od Naugessera i Coli, a skończywszy na pani Grayson, liczy z górą 30 nazwisk

Zawody lotnicze.

Z całego, licznego szeregu zawodów lotniczych, urządzanych dorocznie i sporadycznie, na pierwszy plan wysunęły się zawody o puchar Schneidera dla wodnopłatawców. Ustalony w czasie nich, przez Anglika Webstera, rekord szybkości 453,283 km/godz. wywołał w świecie lotniczym niebywałą sensację jak się jednak dalej przekonamy, niedługo się ostał.

Z polskiego punktu widzenia zasługuje na podkreślenie udział lotników naszych w zawodach wolnych balonów w Pradze czeskiej oraz lotniczych w Zurychu i „Małej Ententy i Polski”. We wszystkich trzech reprezentanci nasi godnie nosili powierzone im barwy, prowadząc je zawsze do zwycięstwa: porucznicy Janusz i Kraczkiewicz w Pradze, por. Cichocki w Zurychu, kpt. Popiel i por. Żwirko w Białogrodzie dobrze się zasłużyli sprawie lotnictwa polskiego.

Rekordy światowe.

Postępy lotnictwa w tej dziedzinie najlepiej obrazuje podana na końcu artykułu tablica rekordów, zdobytych w ciągu 1927 roku.

Przemysł lotniczy.

W dziedzinie przemysłu lotniczego w ub. roku żadnych rewolucyjnych zmian nie było. Do ustalenia doktryny konstrukcyjnej jeszcześmy nie doszli, walka zwolenników wodnopłatawca i dwupłatawca jeszcze nie jest rozstrzygnięta, jak również walka pomiędzy metalem a drzewem jako tworzywem dla samolotów. Najznamienniejszym może faktem całego roku jest szereg zwycięstw silnika chłodzonego powietrzem Wright „Whirlwind”, który, mimo mocy tylko 220 MK wykonał szereg raidów i zdobył kilka rekordów.

Przemysł francuski specjalną zwrócił w ub. roku uwagę na budowę samolotów komunikacyjnych, w której to dziedzinie dał się znacznie wyprzedzić przez sąsiadów; cały szereg dosyć ciekawych konstrukcji, zarówno drewnianych, jak metalowych ukazał się na rynku.

Niemcy ze zwykłą sobie wytrwałością i systematycznością konstruują coraz większe i coraz szybsze samoloty, wodnopłatawce i sterowce. Są one wprawdzie, w myśl warunków traktatu Wersalskiego, przeznaczone wyłącznie dla celów pokojowych, jednak tylko na papierze, w samej rzeczy bowiem niewinny płatowiec komunikacyjny na kilkunastu pasażerów potrzebuje kilku godzin zaledwie, aby się zamienić w groźny niszczycielski, który będzie mógł zanieść potężne ilości bomb daleko w kraj nieprzyjaciela.

Anglia — kraj morski — główną uwagę zwróciła na budowę wodnopłatawców. Jej sukcesy w zawodach o puchar Schneidera są najlepszym dowodem postępu w tym kierunku.

Włoski przemysł również nie próżnuje; zdobywając rekord największej szybkości na świecie, dowiódł swej żywotności najlepiej.

Cześć w roku ubiegłym odznaczyli się szczególnie na polu konstrukcji awionetek, co wyraziło się w pobiciu kilku rekordów światowych w tej kategorii.

Ameryka coraz bardziej specjalizuje się w budowie samolotów komunikacyjnych o silnikach słabej względnie mocy, których zaletą jest przede wszystkim ekonomia.

W Polsce swolna, lecz konsekwentnie kroczy naprzód. Samolot szkolny Bartel M. 2, bojowy inż. Zalewskiego, jednopłat bojowy Podlaskiej Wytwórni Samolotów, szereg awionetek, które stanęły do konkursu — oto nasz zeszłoroczny dobytek konstrukcyjny. W dziedzinie budowy silników ważnym krokiem jest uruchomienie fabryki „Polskie Zakłady Skoda” w Okęciu pod Warszawą, która, pierwsza w Polsce budować będzie seryjnie silniki licencji Lorraine-Dietrich 450 MK. Podkreślić również należy pojawienie się pierwszego polskiego silnika lotniczego konstrukcji inż. Zalewskiego, zbudowanego w Zakładach „Avia” na Pradze „Avia W. Z. 7”.

Życie lotnicze w Polsce.

Rok 1927 był dla lotnictwa w Polsce rokiem pomyślnym. Otwarcie Instytutu Aerodynamicznego, Wystawa Lotnicza w Warszawie, powołanie do życia Aeroklubu Rzplitej Polskiej i Aeroklubu Akademickiego, zjednoczenie się L.O.P.P. z Tow. Obrony Przeciwgazowej — oto, poza wzmiankowanymi powyżej w poszczególnych rubrykach, ważniejsze fakty z życia lotniczego w naszym kraju. Działalność Ligi Obrony Powietrznej Państwa rozwija się pomyślnie, oparta na coraz zdrowszych zasadach; każdy numer „Lotu Polskiego” zawiera wiadomości o jej ważniejszych poczynaniach, świadczących pochwalenie zarówno o żywotności tej instytucji i energii jej kierowników, jak o ofiarności naszego społeczeństwa.

Ofiary obowiązku.

O ile rok ub. można, ogólnie biorąc, uważać za pomyślny dla lotnictwa, zarówno u nas, jak i zagranicą, to nie wolno zapominać, że postęp opłacony został sowią ofiarą życia. Lista poległych na stanowisku jest bardzo długa, — niestety i w tym kierunku udział Polski jest znaczny.

Cześć Ich pamięci!

Lot Polski № 2—28.

Czy czytujesz choć jedno pismo lotnicze?

Wszystkim czytelnikom, przyjaciółom i współpracownikom
zasyła serdeczne życzenia

WESOŁYCH ŚWIĄT

Redakcja i Administracja
„Wiadomości Lotniczych“

Zarząd Główny L. O. P. P. ogłasza

KONKURS

na wzorowe opracowanie następujących 3 tematów.

1. Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo?
Pogadanka dla młodzieży szkół powszechnych wiejskich.

Broszura — 8-ka — około 16 str. druku.

2. Zastosowanie lotnictwa w życiu współczesnym.

Podręcznik dla prelegentów L.O.P.P. pracujących w szkołach średnich, ułożony według zasad programu Sekcji Zarządu Głównego L. O. P. P. do spraw młodzieży*) — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 100 — 120 str. druku.

3. Udział wojska i społeczeństwa w obronie lotniczej kraju.

Podręcznik do celów jak w punkcie 3-gim — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 120 — 120 str. druku.

Prace należy nadsyłać do Biura Zarządu Głównego L.O.P.P. w Warszawie, ul. Długa 50 do dnia 1-go lipca 1928 r.

Prace nie mogą być podpisane i winny być zaopatrzone w godła.

Nazwiska autorów należy umieścić w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w te same godła.

Za najlepsze i bezwzględnie nadające się prace do druku Zarząd Główny L. O. P. P. wyznacza następujące nagrody:

Za pierwszą pracę	500 zł.
Za drugą pracę	1.000 „
Za trzecią pracę	1.500 „

Prace nagrodzone stają się własnością Zarządu Głównego L.O.P.P.

Prace nienagrodzone, a kwalifikujące się do druku mogą być zakupione przez Zarząd Główny L.O.P.P. na zasadzie osobnego porozumienia z autorem.

Skład sądu konkursowego będzie podany później.

*) Wiadomości dotyczące programu sekcji Zarządu Gł. L.O.P.P. dla spraw młodzieży udziela biuro Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Długa 50, każdego dnia, z wyjątkiem niedziel i świąt, między godziną 9-tą a 3-cią.

swój przemysł chemiczny na taką skalę, jak żadne inne państwo. Musimy o tem pamiętać na każdym kroku.

Przemoc zaborców pod potężnymi ciosami wypadków wielkiej wojny światowej prysnęła zupełnie, tak, że naród polski, chwyciwszy za broń, zdołał przerwać kordony i sztuczne granice, a następnie własnym męstwem i siłą bagnatów utrwalić granice, jakie obecnie posiadamy.

Wydarliśmy zaborcom z powrotem własną ziemię, — ziemię bogatą i dewastowaną w sposób barbarzyński przez tyle lat niewoli. Na ziemiach naszych nie zastaliśmy prawie żadnego przemysłu, któryby nam pozwolił być państwem niezawisłym — nie tylko na polu politycznym, lecz również i gospodarczym.

Zgubne skutki tych braków dla narodu polskiego najlepiej rozumiał i odczuwał już w czasach niewoli obecny p. Prezydent Rzplitej, który, będąc wybitnym uczonym w zakresie chemii, jako profesor Politechniki we Lwowie, zainicjował stworzenie instytucji naukowej do przeprowadzania studiów i badań chemicznych.

Tak więc, za jego inicjatywą i na skutek jego starań, powstała we Lwowie w listopadzie 1926 r. spółka z ograniczoną odp. „Metan“. Współpracę swoją ofiarowali inż. Wł. Szaynok, dr. K. Kling oraz nieliczni przedstawiciele świata naukowego i przemysłowego.

Zadaniem „Metanu“ było opracowanie i ulepszenie metod produkcji w rodzimym przemyśle chemicznym, odkrywanie twórczych talentów i szkolenie fachowców.

Praca postępowała w trzech kierunkach, t. j. badawczym, analitycznym i wydawniczym. Organem „Metanu“ był miesięcznik pod tą samą nazwą pod redakcją dr. Klinga.

Pierwsze poważne prace przeprowadzono dla ropy naftowej i opracowano patent jej przeróbki, który dał znaczne korzyści finansowe dla kraju.

W ten sposób spółka przetrwała do czasów odzyskania niepodległości Polski, mając za lokal na pracownię ciasne i niewygodne piwnice Politechniki lwowskiej.

W tych warunkach instytucja naukowa, która zresztą odrazu wzbogaciła się przez cały szereg cennych wynalazków opatentowanych w kraju i zagranicą, nie mogła się odpowiednio do swoich zadań i programu należycie rozwijać.

Wysiłki spółki i starania w pierwszych latach istnienia niepodległego Państwa Polskiego, w kierunku rozbudowy tej placówki, nie znajdują u rządu należytego zrozumienia i poparcia. Instytucja o tak ważnym znaczeniu dla Państwa rozwija się nadal dzięki inicjatywie i pracy osób prywatnych.

Dnia 24 marca 1922 r. na Walnem Zgromadzeniu udziałowców sp. „Metan“, na wniosek obecnego p. Prezydenta, prof. Mościckiego, przechodzi jednomyślnie uchwałą, mocą której spółka „Metan“ przekształca się na Chemiczny Instytut Badawczy. Wszyscy udziałowcy zrzekają się swoich udziałów i wpływów stąd wynikających na rzecz Instytutu, stając się członkami-założycielami placówki naukowo-badawczej o charakterze ogólnopolskim.

W momencie tym Instytut odziedziczył przeszło 100 patentów, zgłoszonych w kraju i zagranicą, przedstawiających poważny kapitał majątkowy. Na czele Instytutu stanął w charakterze dyrektora prof. Ignacy Mościcki. Naczelną władzą Instytutu stało się walne zebranie członków rzeczywistych, t. j. założycieli i dookooptowanych. Radę opiekunczą sprawuje 10 osób, tworzących kuratorium, ze sfer naukowych, przemysłowych i rządowych.

Głównym dążeniem Instytutu stała się budowa własnego gmachu i przeniesienia siedziby do Warszawy, jako stolicy państwa.

Bez gwarancji finansowej pomocy realizacja tego planu wydawała się na owe czasy mrzonką nie do przeprowadzenia, nawet w ciągu najbliższych lat kilkunastu.

Znaleźli się jednak ludzie inicjatywy i czynu, owiani zapałem twórczym p. Prezydenta, którzy podjęli się tego trudnego zadania.

W łonie Zarządu Głównego Towarzystwa Obrony Przeciwigazowej zawiązał się Komitet Budowy Chemicznego Instytutu Badawczego, z prezesem p. J. Zaglencznym na czele.

Niezmiernym realizatorem tych wszystkich idei stał się wiceprezes Zarządu Gł. T. O. P., dr. Zenon Martynowicz.

Towarzystwo Obrony Przeciwigazowej, dzięki swoim zabiegom, otrzymuje od M. S. Wojsk. w dzierżawę na okres 35 lat, z prawem dalszej dzierżawy, 22-morgowy obszar ziemi na piaskach pomiędzy Powązkami, Marymontem a Żoliborzem.

W dniu 15 sierpnia 1925 roku rozpoczęto budowę, którą ukończono już w grudniu 1926.

Wzniesienie tego gmachu było zbiorowym wysiłkiem społeczeństwa polskiego, poszczególnych resortów Rządu, Polonii amerykańskiej, obywatelskiej pracy poszczególnych osób, pomocy finansowej licznych firm przemysłowych i drobnych bezimiennych ofiar tysiącznych członków T. O. P.

W lipcu 1927 r. aktem rejentalnym Tow. Obr. Przeciwigazowej przekazano na własność gmach Chem. Instytutowi Badawczemu, którego kierownictwo objął zasłużony jego działacz dr. Z. Martynowicz.

Częściowe instalacje i urządzenia pozwoliły rozpocząć już pewne prace w ciągu roku 1927, a z końcem roku, dzięki energicznej pracy, urządzenia zostały doprowadzone do tego stanu, że mogło już nastąpić całkowite uruchomienie Instytutu.

Nadmienić należy, że p. prof. Mościcki, jakkolwiek został obciążony największym zaszczytem pierwszego obywatela Rzeczypospolitej, nie przestał się interesować sprawami Instytutu, lecz przeciwnie — był jego bardzo częstym gościem i nie jedną godzinę w jego murach przesiedział nad rozwiązaniem ważnych problemów fachowych.

I oto dnia 14 stycznia o godz. 11-ej, w obecności p. Prezydenta, przedstawicieli rządu, władz państwowych, świata naukowego i przemysłowego nastąpiło poświęcenie gmachu przez J. Em. ks. Kardynała Kakowskiego.

Przy tej okazji piękne przemówienia wygłosili, oprócz J. Em. ks. kard. Kakowskiego, pp: minister Przemysłu i handlu, inż. Kwiatkowski, prezes T. O. P. i Komitetu budowy p. Zaglencznym, prezes kuratorium Instytutu prof. Zawadzki, przedstawiciel Związku przemysłu chemicznego prof. Trepa, wreszcie dyrektor Instytutu, dr. Martynowicz, który w dłuższym przemówieniu nakreślił historię powstania i działalności Instytutu, na zakończenie w gorących słowach dziękując p. Prezydentowi za jego inicjatywę, trud i pracę i składając solenne ślubowanie w imieniu wszystkich pracowników Instytutu, że w pracach swoich będą mieli zawsze na celu dobro rozwoju przemysłu polskiego oraz będą się starali wytworzyć wśród siebie to wielkie umiłowanie idei, które charakteryzuje wszystkie poczynania obecnego Prezydenta Rzeczypospolitej.

Po przyjęciu pamiątkowego medalu p. Prezydent poszedł do tablicy rozdzielczej i, włączając osobiście prąd elektryczny, doprowadził wśród ogłuszającego warkotu motorów energię do wszystkich warsztatów pracy, przy których zajęli swoje właściwe miejsca pracownicy Instytutu.

Momentowi temu towarzyszył nastrój podniosłego skupienia i wzruszenia. Była to bowiem niejako iskra życia, przebiegająca potężny organizm, narodziny nowego, wielkiego dzieła, które w mocarstwowym rozwoju naszej Ojczyzny zajmie nieposłednie miejsce.

Cześć tym wszystkim, którzy do powstania tego dzieła się przyczynili!

A przedewszystkiem cześć jego Twórcy, p. prezydentowi Rzeczypospolitej, prof. Ignacemu Mościckiemu!

Na marginesie.

Z dniem 10 lutego b. r., po kilkuletnich przygotowaniach, nastąpiło połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwigazowej w jedno stowarzyszenie. Z tą chwilą członkowie obu towarzystw automatycznie stają się członkami nowego stowarzyszenia pod nazwą:

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej.

Łączenie aktywów i pasywów oraz biur Zarządów Głównych obu Towarzystw jest na ukończeniu. Statut nowego Stowarzyszenia jest już zatwierdzony przez odnośne władze; w porównaniu ze statutem L.O.P.P. są zmiany niewielkie — dodano kilka uzupełnień w związku z wprowadzeniem celów obrony chemicznej.

W dniu 10 lutego r. b. odbyło się pierwsze posiedzenie zarządu głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej. Na posiedzeniu tem wybrano prezydium nowego zarządu, w skład którego weszli pp.: prof. Antoni Ponikowski, jako prezes dyr. dr. Zenon Martynowicz, plk. inż. Ludomir Rayski, dr. Karol Vaqueret; jako wiceprezisi: prokurator Moldenhawer, jako sekretarz, oraz inż. Berger, jako skarbnik. Następnie ukonstytuowały się w łonie zarządu wydziały: lotniczy i gazowy. Przewodniczącym pierwszego został p. dr. Vaqueret, przewodniczącym zaś drugiego p. dr. Martynowicz. Oprócz tego wybrano osiem komisji, a mianowicie: techniczno-lotniczą, techniczno-gazową, propagandową, skarbową, prawniczą, dla spraw młodzieży, sanitarną i komisję polityki lotniczej. W końcu postanowiono, że uchwały zarządu głównych obu poprzednich organizacji obowiązują także nową organizację i wyznaczono na dzień 18 i 19 lutego r. b. termin ogólnego zgromadzenia w Warszawie.

Na terenie Województwa Białostockiego Wojewódzki Komitet Towarzystwa Obrony Przeciwigazowej przekazał w końcu roku ubiegłego, — wskutek wyjazdu z Białegostoku prawie wszystkich członków

Poświęcenie Chemicznego Instytutu Badawczego.

W dniu 14 stycznia b. r. polska wiedza i przemysł rodziły w historii swojej święty uroczystości niepospolitej doniosłości. W dniu tym bowiem nastąpił oficjalny akt realizacji planów i zamierzeń prof. Ignacego Mościckiego, obecnego Prezydenta Rzeczypospolitej, — akt uroczystego otwarcia Chemicznego Instytutu Badawczego.

W ten sposób zostało zadokumentowane wobec całego świata, że Polska kroczy w dalszym ciągu ku całkowitemu wyzwoleniu z pod wpływów i zależności od obcych narodów nie tylko przez utrwalenie swoich granic, lecz przez wyzwolenie swojej nauki i wytwórczości przemysłowej.

Jak ważną rolę odgrywa przemysł chemiczny w rozwoju i potęgę każdego państwa, wykazała historia ubiegłej wielkiej wojny światowej, w której naród niemiecki z takim uporem przeciwstawiał się skutecznym przemocy liczebnej największych potęg świata, a uległ dopiero wtenczas, kiedy wytwórczość przemysłowa przeciwników — zwłaszcza w dziedzinie chemii, przewyższyła wytwórczość fabryk niemieckich.

Przemysł chemiczny przy dzisiejszym stanie, ma tak dominujący wpływ na rozwój przemysłu, handlu i w ogóle całego życia gospodarczego, jak żaden inny. Zrozumiały to znowu doskonale Niemcy i, idąc na gospodarczy podbój świata, rozwinęły i zorganizowały

„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”.

Zarządu tegoż i w przewidywaniu szybkiego połączenia się obu towarzystw,—wszystkie sprawy T.O.P. Komitetowi Wojewódzkiemu L.O.P.P. w Białymstoku wobec czego ostateczne połączenie L.O.P.P. i T.O.P. na terenie Komitetów Wojewódzkich należy uważać za fakt dokonany.

Jeżeli chodzi o Komitety powiatowe T.O.P. to o ile nam wiadomo, było ich trzy: w Białymstoku, Łomży i Suwałkach. W Łomży od 5 lat Komitet Powiatowy L.O.P.P. był jednocześnie Komitetem powiatowym T.O.P.—prowadzono jedynie odrębną buchalterję, na tym więc terenie połączenie zostało dokonane już oddawna. Komitet powiatowy T.O.P. w Białymstoku ukończył już formalności przygotowawcze do połączenia się z L.O.P.P. i w najbliższym czasie odbędzie się wspólne posiedzenie Zarządów obu Komitetów dla załatwienia sprawy połączenia i wybrania nowego tymczasowego Zarządu, wobec bowiem bliskiego terminu Ogólnego Zgromadzenia nowego Towarzystwa daleko idące zmiany personalne nie są pożądane. Koła T.O.P. i L.O.P.P. w Suwałkach-przystępują niewątpliwie niezwłocznie do pracy przygotowawczej do połączenia.

Pozostałe Koła L.O.P.P. otrzymały okólnik, szczegółowo omawiający tryb postępowania przy łączeniu się z Komitetem T.O.P. gdyby takowe działało na tym samym terenie.

* * *

Fakt połączenia się obu stowarzyszeń w jedno należy powitać z uznaniem. Jeżeli w wielkich miastach odrębne działania obu Towarzystw były możliwe, to na prowincji, szczególnie w małych ośrodkach, praca równoległa dwu Komitetów była z różnych względów niemożliwa. Dzisiaj, kiedy połączenie nie tylko faktycznie ale i formalnie, nastąpiło, można mieć niepiłonną nadzieję, że praca na prowincji pójdzie w szybszym tempie, że ogarnie szersze masy i więcej znajdzie chętnych do pracy organizacyjnej, albowiem usunięte zostały trudności, które niejednemu mogły zrażać.

Niechaj hasło: „Szczęście Rzeczypospolitej jest najwyższym prawem” będzie dla każdego motorem jego czynu.

Międzynarodowy Zjazd Towarzystw Żeglugi Powietrznej.

W dniu 22 lutego w sali Warszawskiej Rady Miejskiej zebrał się licznie przedstawiciele wszystkich niemal państw Europejskich oraz Ameryki, jako delegaci Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystw Komunikacji Powietrznej, by radzić nad dobrem i dalszym rozwojem żeglugi napowietrznej.

Fakt, że tym razem konferencja odbywała się w Warszawie, stolicy kraju, w którym żegluga napowietrzna stoi bardzo wysoko, jest objawem znamienym i dla nas radnym.

Nie doceniano nas pod wieloma względami za-

granicą, nie wiadano wogóle o tem, co i jak Polska zdziałać potrafi.

Ufamy, iż goście po kilkudniowym pobycie u nas będą się mogli należycie zapoznać z rzeczywistym stanem rzeczy i stwierdzić, że w dziedzinie lotnictwa Polska, jako centralne lotnisko Europy, nie pozostanie w tyle, a przeciwnie, wiele innych państw zdoła wyprzedzić.

Gospodarzem i Prezesem Zjazdu w Warszawie była Linja Lotnicza „Aerolot” w osobie swego dyrektora, D-ra Wygarda. Jest to tem znamiennejsze, iż „Aerolot” jest tą instytucją, która w Polsce naucza ludzi latać. Dziś, gdy trudności pierwszych lat, stały się już tylko echem, gdy codziennie z lotniska cywilnego unoszą się płatowce we wszystkie strony kraju i poza jego granice, stanęliśmy wobec faktu dokonanego.

Rzecz, którą właśnie częściowo konferencja będzie wypełniała jest dalszy rozwój żeglugi napowietrznej, jej jaknajszersza propaganda i dostosowanie do wygód i potrzeb kraju. W Polsce która nie posiada tak rozgałęzionej sieci kolejowej, jak inne kraje Zachodu, samolot powinien się stać powszechnym i popularnym środkiem lokomocji.

Spadochrony i znaczenie ich w lotnictwie.

Technice lotnictwa włoskiego należy zawdzięczać rozpowszechnione zastosowanie spadochronu. Ostatni tragiczny wypadek włoskiego „ASSA” Nardinie'ego raz jeszcze uwidocznił jak bardzo każdemu lotnikowi potrzebny jest spadochron nawet do skoku z względnie niewielkiej wysokości. Lotnik, posiadający spadochron, w razie wypadku może go używać z pełnem zaufaniem, jako wypróbowanego i zupełnie pewnego środka ratunku w niebezpieczeństwie. Taka opinia o spadochronie jest wynikiem śmiałych eksperymentów, wytrwale powtarzanych przez jego pionierów w Italji, porucznika Freri i p. Furmanika, którzy licznymi próbnymi skokami dali całemu światu dowody, że spadochron ich pomysłu działa bez zarzutu, a dzięki prostocie konstrukcji niewielkim rozmiarom i, łatwości uruchomienia może mieć jaknajszersze zastosowanie. Włoskie towarzystwo fabrykacji tego typu spadochronu pod dyktando p. Calabiego skorzystało z doświadczeń tych dwóch pionierów, zrealizowało ich pomysły i stworzyło nowy typ spadochronu „Salvator” który jest ostatnim wyrazem tej gałęzi techniki. W tych dniach dokonano licznych skoków, któremi dowiedziano, że opóźnienie rozpostarcia spadochronu po 300—400 metrach może być dokonane po 600 m., po 800 m., a nawet i po 1000 metrów, czyli rzut na kilometr, a następnie rozpostarcie spadochronu bez żadnego niebezpieczeństwa dla lotnika. Ostatnie doświadczenia wykazały, że ostrzeżenia lekarzy o połamaniu żeber i o uduszeniu się są zupełnie nieuzasadnione. Dzięki temu nowemu typowi „Salvator” lotnik stracony

w czasie bitwy z wysokości 6000 metrów, może rzucić się ze spadochronem przelecieć sferę ostrzeliwania nieprzyjacielskiego, rozprzeć Salvator i swe życie ocalić. Sekret tego nowego typu polega na zastosowaniu kaloty podlegającej zniekształceniu, czyli na udoskonaleniu elastycznego otworu. Wszystkie próby tego spadochronu zostały uwieńczone pełnem powodzeniem. Ulepszenie spadochronu bezwzględnie przyczyni się do szerokiego zastosowania go w praktyce. Każdy lotnik na aparacie powinien mieć spadochron tak jak każdy z podróżujących aeroplanem nad kanałem La Manche ma pas ratunkowy. W ten sposób podróżni na aparatach powietrznych będą zabezpieczeni od instynktownej obawy wysokości. (M. L. Boni).

„Aerolot” w świetle cyfr.

Najpopularniejsze w Polsce Tow. Żegluga Napowietrznej „Aerolot” obchodziło niedawno 5-cio lecie swej działalności, pożytecznej dla kraju i chlubnej dla Towarzystwa, bowiem, mimo licznej frekwencji na liniach Aerolotu—nie przytrafił się nikomu w ciągu pięciu lat jakikolwiek nieszczęśliwy wypadek, bał nie zagubiono ani jednej przesyłki lotniczej. Zresztą, lepiej od słów, zilustrują działalność linii suche cyfry, a więc:

w 1922 r. przebyto 104.688 klm. i przewieziono 659 osób,
w 1923 r. przebyto 228.618 klm. i przewieziono 2089 osób,
w 1924 r. przebyto 379.462 klm. i przewieziono 2791 osób,
w 1925 r. przebyto 749.707 klm. i przewieziono 5394 osoby,
w 1926 r. przebyto 830.381 klm. i przewieziono 6704 osoby.
w 1927 r. przebyto 1.054.402 klm. i przewieziono 8160 osób. Razem w ciągu 5 lat samoloty P. L. L. dokonały 11.740 lotów, przebywając 3.347.402 klm. i przewożąc 25.797 pasażerów oraz 557.560 kg. bagażu.

Od roku 1925 ruch na wszystkich liniach odbywał się bez przerwy zimowej, mimo to regularność lotów wahała się od 80—98 proc. Ten świetny wynik pięcioletniej pracy jest zasługą zarówno Dyrekcji Towarzystwa, jak i jego świetnie wyszkolonego personelu technicznego i pilotów.

Lotnictwo sanitarne w Polsce.

Doświadczenia, poczynione w zakresie ratownictwa chorych i rannych przy pomocy komunikacji lotniczej w czasie ostatniej wojny, a także podczas walk w Maroku, Syrii, Iraku, zwróciły baczną uwagę Rządów i społeczeństw na przystosowanie i rozwój lotniczej służby sanitarnej. W tej dziedzinie na pierwszym miejscu należy postawić Francję, która posiada obecnie 80 płatowców sanitarnych. Dużą ruchliwość na tym polu okazują również Anglja i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

M. D. SZCZUDŁOWSKI.

Imperator przestrzeni.

Panna Stanisława Samborska zaczęła ostatnio nudzić się coraz więcej. W karnawale, który obecnie dosięgał w stolicy punktu kulminacyjnego, gdy życie wrzało, przelewając się przez lokale i sale zabaw, gdy tańczono—eloe—dzin—fox, ten taniec kocich ruchów, szybkich posunięć i dziwacznych podrygów... nic nie zdołało jej rozweselić. Ogarniała ją z dnia na dzień, a raczej z nocy na noc, coraz większa melancholja. Ledwo przybyła na jedną z zabaw, już zdawało się jej, że brak ruchu, ospałość ludzi tańczących i monotonna wyzierała z każdego kąta.

Stasię opanowywał spleen i to w całej pełni. Tęskniła do zmian miejsca i ruchu.

Przez piękną jej blond główkę przelatywały myśli w bajecznie szybkim tempie.

Marzyło się jej być uosobieniem ruchu, dla którego przestrzeń i czas znikałyby w ogromie wszechświatowego wiru. Nie wystarczał już do uspokojenia jej pragnień szybkości zmiany dwustukonny wspinały sportowy samolot, dar kochanego papy, króla trustu wyrobów metalowych. Lekarze, wezwani przez pana Samborskiego, po konsultacji niczego w sprawie jego córki poradzić mu nie mogli. Zalecano jedynie zmianę otoczenia i to jak najczęstszą.

I panna Stasia szukała tej zmiany, bywając wszędzie, przebiegając parkiety dancinów, redut i bali. Lecz wszędzie to samo!

Znudzenie i szarzyzna wybiegało do niej z apartamentów i ukazywało jej swą maskę powszedniości. W końcu zaczęła znać wszystkich z widzenia. W ciągu nocy bywała na kilku balach, sprowadzano dla niej nowe orkiestry, wymyślano nowe utwory.

Bywała też na meczach futbolowych. Lecz to znudziło ją natychmiast, wspomniała z obrzydzeniem tych samych ludzi, kopiących tę samą piłkę na jednym placu aż przez półtorej godziny.

Urządzono dla niej box match. Weszła, spojrzęła i wyszła.

Na placu wyścigowym pozostawała do czasu startu koni, następnie odlatywała samolotem, a po przebyciu w ścieśnieniu tempie kilkuset kilometrów, powracała, by zobaczyć w przelocie numery koni, wystawione obok totalizatora. Często jeszcze przybywała przed finiszem, i zmuszona oblatywała plac wyścigowy, straszac ludzi i konie.

W stolicy znano ją i jej manję.

Gdy pędziła na wyścigach samochodowych, maszyna kierowana jej ręką migała jak błysk spadającego meteoru. Szybkość bezmierna i zmiana były jej cechą. Nad mężczyznami nie zastanawiała się jej myśl wcale, przecież tak był jeden podobny drugiemu, że mogli dla niej nie istnieć. Potrzebowała ich jako narzędzi, któremi posilkowała się w tańcu.

Pozatem byli jednostajni i nie godni żadnej uwagi.

Gazet nie czytała. Do tego celu wyjeżdżała u ojca, by sporządzone w redakcji „Nowości” odpowiednie płyty gramofonowe, które służba rano podczas gdy spożywała śniadanie, nakładała na szybkoobrotowy gramofon, a który w tempie studwudziesięciu słów na minutę recytował nowości dnia.

Oprócz tego specjalne radio pracowało bez przerwy w jej pokojach.

Nastawione tuby recytowały mowy, oddawały z precyzją koncerty, wygłaszały najświeższe telegramy.

Tubę pracowały nieustannie, bo panna Stasia, choć rzadko bywała w domu, mogła jednak w każdej chwili powrócić, wejść, wpaść. Tak zresztą kazał p. Samborski.

Papa Samborski, choć przyzwyczajony po śmierci swej żony, do manjactwa swej ukochanej Stasi, mimo olbrzymiego majątku i interesów, które zawsze były pomysłem miał swoją zgryzotę. W głębi duszy kielkowała obawa o zdrowie i przyszłość jego córki. Coraz więcej wyrzucał pieniędzy, których i tak nigdy nie szczenił, aby dać rozrywkę jedynaczce. Za każdym razem, gdy sprowadzał dla niej jakąś nowość, sądził, że może ta potrafi zabawić ją na dłuższy przeciąg czasu, aniżeli poprzednia.

Lecz wszystkie jego wysiłki nie dawały mu prawie innych rezultatów, jak minione i rozbijały się

o bezgraniczną żądzę nowości i nienasyconą żądzę jej Stasi.

Papa był bezradny, mimo fortuny i całego sztabu specjalistów, którzy tylko rozmyślali nad zaspokojeniem żądań, jeszcze nawet nie pomyslaných, przez tę, dla której miały być stworzone.

Jednego poranku gramofon, ustawiony w pokoju Stasi, wyrecytował wśród wielu innych nowości, że na Mokotowie odbędą się próby najnowszego aparatu do latania, który przenosi się z miejsca na miejsce z szybkością tysiąca kilometrów na godzinę, wznosi się i opada prostopadłe, może uczynić się niewidzialnym, pracuje bez wydawania specyficznego dźwięku i unosi się na wysokość dwudziestu tysięcy metrów. To ją zaciękało. Przez główkę przemknęła jej myśl, że to powinna nabyć.

Za trzy dni samochód Stasi zatrzymał się przed bramą prowadzącą na lotnisko. Tu po raz pierwszy nie udało się jej przeprowadzić swej zachcianki. Żołnierz, stojący na warcie, ani myślał otwierać bramy. Żądał specjalnej przepustki.

Tej niestety było jej brak. Wróciła rozdrażniona do domu. Wpadłszy do swoich apartamentów, dostała ataku nerwowego. Nadbiegł papa, a gdy się dowiedział o powodach, telefonował na wszystkie strony, ba, nawet do ministra!

Nic to jednak nie pomogło!

Próby robiono specjalnie dla wojska i otoczono ścisłą tajemnicą. Stary Samborski wpadł na pomysł i postanowił poprosić do siebie konstruktora tego przedziwnego aparatu. Tymczasem Stasia nie mogła przyjść do siebie. Czas zaczęła obecnie spędzać w domu, wszystko ją złościło, nic natomiast nie mogło jej uspokoić i zerwać. Tymczasem jak na złość, gramofon obwieszczał o zwycięstwie nad przestworzami, o ekscentrycznej szybkości i wszelkich ewolucjach samolotu. Jeszcze tego samego dnia służba otrzymała zakaz dalszego nakręcania gramofonu. Biedak zamilkł. Ten sam los spotkał i radio. W międzyczasie stary papa przez agentów poszukiwał nazwiska i miejsce pobytu młodego konstruktora.

Agenci zużywali masę pieniędzy i dużo czasu, Niczego jednak dokazać nie mogli.

Chcesz ginąć w gazach trujących bomb lotniczych?

Polska posiada obecnie trzy samoloty sanitarne, które w roku 1926 p. Minister Spraw Wewnętrznych jen. Składkowski uzyskał dla użytku również ludności cywilnej od Ministerstwa Spr. Wojsk. i które przystosowane zostały do celów sanitarnych.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało do wszystkich Województw instrukcję, zalecającą stworzenie warunków, zapewniających sprawne działanie samolotów sanitarnych. Chodzi tu głównie o propagandę idei lotnictwa sanitarnego, a także o tworzenie lotnisk i zakładania stacji benzynowych. Zabiegi te Ministerstwa Spraw Wewnętrznych należy powitać z całym uznaniem. Już samo oswojenie społeczeństwa z lotnictwem ma swoje znaczenie, a skoro się jeszcze zwróci uwagę na praktyczne przystosowanie tego środka komunikacji do celów sanitarnych, to idea ta nabiera wagi szczególnej. Według danych zawartych w francuskich pismach lekarskich w trzyletnim okresie czasu uratowano życie, zawiadującą działalnością lotnictwa sanitarnego zgórą 2000 ciężko rannych żołnierzy francuskich. Ta cyfra już mówi sama za siebie. A przecież Polska znajduje się w znacznie gorszych warunkach, gdyż nie posiadamy ani tak rozbudowanych linii komunikacyjnych, ani tak gęstych i tak zaopatrzonych centrów chirurgicznych. Zatem potrzeba zdobycia dostatecznej liczby płatowców sanitarnych jest u nas może więcej palącą, niż gdzieindziej.

Lot żaglowy.

Dawno już zauważono, że niektóre rodzaje ptaków mogą latać całymi godzinami bez uderzeń skrzydeł. Zlekka poruszając łotkami i ogonem, nastawiają one szeroko rozwarłe lotnie podmuchom wiatru i lecą tak długo w prostej linii, albo majestatycznie kołując, osiągać niebotyczne wysokości.

Dążenie do wykrycia tajemniczej siły, utrzymującej żagłoloty w powietrzu, pozwalającej im poruszać się w dowolnym kierunku bez najmniejszej pracy skrzydłami - oddawna zachęca przyrodników do pracy nad rozwiązaniem tej zagadki.

Już w 16-y wieku naturalista francuski Belon próbuje wytłumaczyć lot żaglowy odrzuceniem powietrza do lekkości pióra. Po wynalezieniu „montgolfierów” tłumaczono lot żaglowy wznoszącym działaniem powietrza, zawartego w próżnych przestworach ciała ptaka.

Z biegiem czasu ilość prób takich dla uzasadnienia lotu żaglowego stale się powiększa. Zjawiają się teorie mniej lub więcej dziwaczne, zależnie od czasu, w jakim powstawały i głów, w których się rozdziły.

Pierwsze prawidłowe objaśnienia lotu żaglowego daje Mouillard. W swej książce „Le volsans battement” mówi on: „Ten motor lekki a silny, który utrzymuje ptaka w powietrzu - to wiatr”. Badania późniejsze tylko stwierdzają te słowa. Niewątpliwie lot żaglowy polega na zdolności żagłolotów wykorzystania energii wstępujących i zmiennych wiatrów.

Gdy wiatr wieje w kierunku prostej, pochyło wznoszącej się nad poziomem: nazywamy go wstępu-

jącym. Wiatr taki może powstać albo wskutek odchylenia strug powietrznych wzgórzem, albo też wskutek silnego ogrzewania powierzchni ziemi słońcem jak to się dzieje w krajach podzwrotnikowych i w słabszej mierze w naszych szerokościach.

W obydwu wypadkach powstaje wiatr o szybkości składowej pionowej, skierowanej ku górze. Jeśli składowa ta nie mniejsza jest od szybkości pionowego opadania ptaka albo szybownika w locie ześlizgowym - mamy dostateczny i niezbędny warunek dla lotu szybownego ptaka względnie szybownca - w wietrze wstępującym. W wietrze takim strata na wysokości wskutek planowania znosi się wznoszącym działaniem powietrza: o ile spada szybowiec, o tyleż, albo więcej wznosi się do góry cała masa powietrza, w której się on znajduje.

Taka jest w krótkości teoria lotu szybownego (ześlizgowego), albo jak go też w literaturze fachowej nazywają lotu żaglowego statycznego.

Dla wykonania większych lotów szybownych niezbędne są odpowiednie tereny, czyli miejscowości, w których na skutek warunków termicznych, albo wznoszącego się profilu powierzchni ziemi wieją wiatry wstępujące. U nas takim terenem jest Babia Góra w Karpatach.

Dobry teren, czuły i łatwy w kierowaniu szybowniem w ręku dzielnego pilota - to są warunki niezbędne do wielkich lotów szybownych. Wszyscy wiemy o sukcesach jakie osiągnięto już na Zachodzie. W Niemczech i Francji kilkogodzinne loty bezsilnikowe nikogo już nie zadziwiają.

Przypatrzmy się teraz bliżej zjawiskom wiatru. Już proste obserwowanie wychodzącego z komina dymu wyraźnie mówi o ustawicznych zmianach siły i kierunku wiatru. W końcu ubiegłego stulecia dzięki zastosowaniu czułego anemometru, amerykański prof. Langley wykazuje, że wiatr jest przyczyną ustawicznych pulsacji powietrza. Konstatuje on także, że pulsacje te są tem gwałtowniejsze, im większa jest średnia szybkość wiatru *).

Langley mówi tylko o pulsacjach poziomych. Dziś wiemy, że istnieją również pulsacje pionowe, odchylające kierunek wiatru ku górze lub ku dołowi, wreszcie pulsacje, które zmieniają kierunek wiatru w płaszczyźnie poziomej.

W tych właśnie pulsacjach widzi dzisiejsza nauka źródło energii lotu żaglowego dynamicznego.

Już Mouillard swoją teorią „gór rosyjskich” objaśnia, jakim sposobem użytkownik ptaka wahania siły wiatru. Ptak, lecący pod wiatr, opuszcza się, czyli planuje, w czasie, gdy szybkość wiatru maleje; uzyskuje przez to większą szybkość względem ziemi, w chwili zaś nagłego zwiększenia się szybkości wiatru, zwiększa kąt natarcia tak, aby wskutek nabytej szybkości i bezwładności mógł się wnieść, przyczem wzniesie się ponad położenie, z którego rozpoczął planowanie.

Ażeby uprzystępnąć tę ideę, porównujemy Mouillard ptaka w locie żaglowym z toczącą się po torze

*) Szczegółowo wyniki pracy Langley'a streszcza inż. Tułacz w swojej książce „Lot żaglowy i aparaty żaglowe”.

falistym obręczą. Gdy obręcz się stacza w dolinę, tor biegnie razem z obręczą, gdy się zaś wspina na grzbiet - tor ruchem przyspieszonym biegnie w kierunku przeciwnym ruchowi obręczy; jasne jest, że obręcz wskutek bezwładności podniosłaby się wyżej od swego położenia początkowego.

Pan Sée na zmienności kierunku wiatru w płaszczyźnie poziomej opiera swoje teorie wiatru krzyżującego (Théorie du vent louvoyant).

Przyjmuje on, że ptak, lecący w kierunku przeciwnym średniemu kierunkowi wiatru, nastawia tak swoje skrzydła, że boczne podmuchy naprzemian to z jednej, to z drugiej strony trafiają pod nie, dając niezbędny do utrzymania się w powietrzu wypór i, że są one (skrzydła) jednocześnie tak stromo naprzód pochylone, że zabezpieczają potrzebny dla utrzymania lotu ruch postępowy. Za każdym podmuchem wiatru ptak nieco zbacza z prostej drogi i przechyla się, podstawiając skrzydła na nowy podmuch ze strony przeciwnej - zlekka balansując, znaczy ptak w powietrzu zakreśla zygzakowatą drogę.

Wreszcie liczne teorie do objaśnienia lotu żaglowego (o ile nie odbywa się on w wietrze wstępującym) również widzą źródła jego energii w podmuchach wiatru.

Jak widzimy, wszystkie wspomniane teorie opierają się na możliwości czerpania energii z ustawicznych pulsacji powietrza i zdolności ptaka do użytkowania jej dla wykonania lotu. Zdolność tę, według prof. Ahlborna, zawiadującą żagłoloty budowie swego skrzydła. Dzięki żubrowej powierzchni, którą tworzą kończyny skrzydeł ptaka, uderzenia wiatru o nieruchome skrzydła dają taki sam efekt, jak uderzenia skrzydła o nieruchome powietrze. Jeśli dodać do tego zdolność ptaka do szybkiej zmiany kąta natarcia, łatwego dostosowania skrzydeł do podmuchów wiatru przez zmianę profilu, powierzchni skrzydeł, położenia środka ciężkości ptaka i środka parcia powietrza, to zgodzić się musimy, że żeglujący w zmiennym wietrze ptak niby uderza skrzydłami - wznosi się na fale powietrza, żebw, spadając z nich, znowu uzyskać niezbędną szybkość - ten konieczny warunek lotu dynamicznego. Współczesne aparaty żaglowe są jeszcze dalekie od takiej doskonałości; tem się tłumaczy, że lot żaglowy w jego wyższej formie nie jest jeszcze osiągnięty przez człowieka. Owszem znamy nie mało lotów szybownych, podczas których lotnicy zręcznie wykorzystywali podmuchy wiatru, ale to są tylko pierwsze pomyślnie próby opanowania wewnętrznej energii wiatru.

Ale geniusz człowieka niewątpliwie przewyższy przyrodę, jak przewyższył ją na innych polach współzawodnictwa. Będziemy z czasem posiadali aparaty doskonalsze od skrzydeł albatrosa, a na nich będziemy mieli przyrządy czulsze od siatki nerwowej ptaka, które nam będą oznajmiały o zbliżających się podmuchach. Wówczas będziemy panami oceanu powietrznego i jego niezmiennych, niewyczerpanych zasobów energii.

J. Kowal.

*) L. P. Mouillard - J. Grzędziński,

Poszukiwania trwały już tydzień. Stasia tymczasem wpadła w głęboką zadumę, w której przebywała z dnia na dzień, nie chcąc nikogo widywać. Ojciec niepokoił się coraz więcej, odczuwał, że każdy dzień może przynieść ze sobą katastrofę. Z szarych dni apatii wyrwało ją grono koleżanek, które oświadczyły gremjalnie, że dziś zabierają ją na bal do Resursy. Mimo jej uporu zapowiedziały, że nie ruszą się z domu, dopóki z niemi nie pojedzie. Wieczorem wpadły do niej, jak rój barwnych motyli i uprowadziły ze sobą. W oczach Stasi bal znowu był nudny i bez ruchu, jak wszystkie poprzednie. Przetańczyła kilka figur z różnych tańców, gdy przechodząc przez jedną z sal zobaczyła samotnie siedzącego mężczyznę i zdającego się być pogrążonym w zadumę.

Takich ludzi na balach nie widywała.

Pierwszy raz w życiu zainteresował ją wogóle mężczyzna. Wtem przebiegła koło niej jedna z jej koleżanek. Widząc Stasię zaintrygowaną siedzącą samotnie, zbliżyła się do niej i zaproponowała jej wręcz, że go przedstawi... Jest to znany inżynier Skrzydlewicz...

Stasia bezwiednie, jakby popychana jakimś fatum, zezwoliła na przedstawienie go. Jakiś znajomy koleżanka, przechodząc poprosił ją do tańca. Stasia została sama ze Skrzydlewiczem.

Na nią, którą denerwował każdy bezruch, dziwnie kojąco wpływał spokojny, stalowy wzrok inżyniera. Mimowolnie zapytała go o powód jego zadumy. Odpowiedział, że przemysłiwuje nad pewnymi drobnymi ulepszeniami swego aparatu, który nosi nazwę imperatora przestrzeni.

Przez myśl Stasi przemknęło półświatłomie... - to on. I teraz w chaotycznym tempie zaczęła Skrzydlewiczowi opowiadać o swoim obecnym marzeniu. Ten słuchał, potem wyciągnął zegarek i patrząc nań, powiedział:

- Za pół godziny wyruszam w podróż nad Europą, o ile pani się zdecyduje, to proszę.

Stasia podała mu ramię i wyszli razem...

Auto pędziło po pustych ulicach Warszawy, kierując się na mokotów. Przy bramie Skrzydlewicz

wyciągnął papier i podał wartownikowi. Szerokie wrzeczadło rozwarły się i samochód potoczył się na pole wzlotów.

Na placu, oświetlony reflektorami, stał imperator przestrzeni. Widok jego przypominał częściowo swym kształtem piramidę o idealnie ostrych bokach.

Skrzydlewski poszedł i nacisnął guzik umieszczony z boku jednej ze ścian. Otworły się małe aluminiowe drzwiczki, przez które weszli oboje, do kuli listy kabiny. Wewnątrz zajaśniało światło elektryczne i w tej chwili automatyczne drzwiczki zamknęły się szczelnie.

Zegar wskazywał godzinę dwunastą. Stasia usiadła na kanapie milcząc. Wówczas Skrzydlewski rzucił słowo - odlot.

Następnie nacisnął jedną z dźwigni. Na to wewnątrz kabiny dał się słyszeć przeciągły, cichy szmer. To pracowały propulsatory.

Stasia odczuła, że aparat zaczął się unosić. Zarazem zauważyła, że wiszący obok wysokościomierz zaczął wskazywać pięćset, tysiąc, trzy tysiące i sześć tysięcy metrów. Na siedmiu tysiącach aparat stanął. Inżynier wskazał na peryskop.

Stasia spojrzała; - u stóp jej, hen, gdzieś głęboko, migotały jakieś punkciki świetlne, pozatym jasny krąg przechodził powoli w bezkres ciemności.

Tysiące metrów pod nimi leżała Warszawa. Nad nimi iskrzyły się miliony gwiazd. Imperator przestrzeni zawisł w przestworzach.

Czy już? zapytał Skrzydlewicz. „Tak” - usłyszał ciche, płynące znad peryskopu.

- A teraz do Paryża.

- O pierwszej przelatujemy nad Paryżem, o pół do drugiej nad Rzymem, a potem powrót do Warszawy.

Rzekłszy to, pocisnął następną dźwignię. Teraz piramida zwróciła się ostrym końcem ku zachodowi, i przechyliwszy się o dziewięćdziesiąt stopni, zaczęła szybkość.

Stasia i Skrzydlewicz, zawieszani wewnątrz piramidy, w kuli uczepionej kardanicznie, prawie, że nie odczuli zmiany położenia. Jedynie odruchowo,

można było wyczuć, że już nie posuwają się w górę. Wysokościomierz wskazywał wciąż siedem tysięcy metrów.

Jaśniejsze brzegi i punkciki ukazywały się wśród ciemności i nikły jak robaczki świętojańskie.

Nagle na horyzoncie błysnęła jasna plama, która zbliżała się z potężną szybkością.

- To Paryż - objaśnił Skrzydlewicz.

Na chwilę aparat znów stanął w przestworzach.

- Czy dosyć? - zapytał inżynier.

- Nie, jeszcze chwilę - odparła Stasia.

Ona - którą już nic nie bawiło, dla której wszystko odbywało się za powoli.

Skrzydlewicz uśmiechnął się pod wąsem.

Uśmiech ten wkrótce znikł mu z twarzy i w oczy wstąpił znów stalowy błysk. Szybkim ruchem poruszył znowu dźwignię: Nastąpił wzlot i pęd rozpoczął się potężny.

Za chwilę przelatowali morze Śródziemne.

Nad Rzymem Skrzydlewicz nie zatrzymywał się wcale, i szybko zwrócił samolot w stronę Alp.

Nad Alpami podniósł aparat do ośmiu tysięcy metrów. Stasia obecnie nie patrzyła już przez peryskop. Siedziała na kanapie wpatrzona w Skrzydlewicza, a on, jak król przestrzeni, pochylony nad mapą i busolą, śledził bieg swego tworu.

O godzinie drugiej dwadzieścia stanęli nad Warszawą.

W czasie podróży słów zamienili parę.

Stasia jednak poczuła gdzieś w głębi serca, dużo, dużo słów, których nie mogła wypowiedzieć. Ten człowiek o stalowych oczach i płowej czuprynie dał jej więcej, jak to, o czym marzyła...

Teraz Skrzydlewicz obniżył lot aparatu. Po chwili samolot wyładował na lotnisku. Drzwiczki aparatu uchyliły się i Skrzydlewicz wyprowadził Stasię z kabiny...

Niedługo potem dzienniki donosiły, że państwo Skrzydlewiczowie odbędą w dwunastu godzinach lot naokoło świata na udoskonalonym typie imperatora.

W imię nietykalności naszych granic i niezależności politycznej, w imię rozwoju gospodarczego naszego kraju, niewolno nam ani na chwilę zapomnieć, że

Silne lotnictwo — to pierwszy warunek potęgi Polski!!!

Z LOTU PTAKA.

Nowy sukces Ligi. Ukazało się „Rozporządzenie o stosowaniu ulg w służbie czynnej dla członków przysposobienia wojskowego”, które zawiera przepis o skróceniu służby w szeregach o 12 miesięcy przez wcześniejsze stałe urlopowanie szeregowych, którzy ukończyli szkoły pilotów lub szkoły mechaników, znajdujące się pod ścisłą fachową kontrolą Departamentu Lotnictwa M. S. Wojsk.

To jest wynik starań Zarządu Głównego L. O. P. P. który prowadzi dwie szkoły mechaników lotniczych i przystępuje do budowy szkoły pilotów, a który nie zaprzestaje czynić starań o uzyskanie dla absolwentów szkół Ligi dalszych uprawnień, o których w swoim czasie donosiliśmy.

Polska. Ubezpieczenia pasażerów i samolotów. Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezpieczeń S.A. w Poznaniu, należy do najpoważniejszych instytucji ubezpieczeniowych w Polsce i oparte jest wyłącznie o kapitały krajowe, finansowane głównie przez Bank Ziemiański i Bank Związków Spółek Zarobkowych. Towarzystwo posiada agentury we wszystkich portach lotniczych w Polsce i ubezpiecza pasażerów i samoloty od wypadków. Dzięki szybkiej i solidnej likwidacji szkód oraz wypłatę odszkodowań, Towarzystwo zyskuje sobie coraz większe uznanie i zaufanie, zwiększając tem samem swoją klijentelę.

Ruchar Schneidera. Na swoim ostatnim posiedzeniu w dniu 5 grudnia w Paryżu F. A. I., na żądanie głównie zainteresowanych zawodami o puchar Schneidera państw — Anglii i Włoch, zdecydowała, że na przyszłość zawody te odbywać się będą co lat dwa, a nie, jak dotychczas corocznie. Przyszłe więc będą miały miejsce w roku 1929 w Anglii.

Nowe kategorie rekordów światowych dla wodnopłatowców małej mocy zostały ustalone na temże posiedzeniu, a mianowicie: 1 kategoria — dwuosobowe, wagi poniżej 500 kg. 2 kat. — jednoosobowe, wagi poniżej 250 kg. i 3 kat. — jednoosobowe wagi pomiędzy 250 i 437,5 kg.

Anglia. Nowy lot sir Cobhama. Niestrudzony „air taximan” rozpoczął w listopadzie podróż, tym razem naokoło Afryki. Podróż subsydjowana przez bogatego przemysłowca angielskiego, sir Wakefielda, wielkiego mecenasa lotnictwa i nazwana wobec tego „Wakefield Survey Flight” (Lot eksploracyjny Wakefielda) ma charakter wyraźnie handlowy. Chodzi o zbadanie niektórych szlaków handlowych i przestudjowanie możliwości dla służby powietrznej w Afryce środkowej i wzdłuż jej zachodniego brzegu.

Tym razem Cobham nie leci, jak dotychczas na samolocie De Havilland. Wybrał on sobie wodnopłatowiec metalowy typu „Singapore”, zbudowany w zakładach Short Brothers w Rochester, zaopatrzony w dwa silniki Rols-Royce „Condor” po 700 MK.

Podróż ma się odbyć podług następującej marszruty: Kair — Capetown, ponad wielkimi jeziorami, powrót wzdłuż zachodniego brzegu Afryki. W locie towarzyszą Cobhamowi: kpt. H. V. Worall, jako drugi pilot, F. Green i C. F. Conway — mechanicy, S. R. Bonnet — operator kinematograficzny i jako sekretarka młoda jego małżonka.

W dniu 17 listopada startował on z Rochester, przeleciał nad Londynem i zatrzymał się w porcie angielskim Hamble. W trzy dni potem opuścił Anglię, doleciał do portu Bordeaux — Hourtury, skąd nazajutrz wyruszył dalej. Po południu wodował w Marnagane, pod Marsylią, nazajutrz był w Ajaccio, (na Korsyce), zaś 24 listopada wodował na Malcie. Przy opuszczeniu się na wodę, wskutek burzliwego stanu morza, jeden z bocznych pływaków uległ uszkodzeniu, wskutek czego nastąpiła przerwa w locie. Jak się następnie okazało, uszkodzenie aparatu było tak poważne, że reperacja zajęła aż dwa miesiące czasu. Obecnie nadeszła wiadomość, że Cobham w dniu 26 stycznia odleciał z Malty do Egiptu.

Olbrzymie sterowce. Rząd angielski, który przez lat parę zupełnie zrezygnował z budowy sterowców, zmienił obecnie politykę i przystąpił do fabrykacji olbrzymiego sterowca „R. 100”, pojemności 140.000 m. sześć, który ma być ukończony w kwietniu r. b. Sterowiec, budowany w zakładach „Airship Guarantee Company” w Howden, całkowicie z duraluminu, jest 216 m. długości, 39,6 m. największej średnicy i posiadać będzie siłę nośną 150.000 kg. Został on obliczony na 100 pasażerów. 40 osób załogi i z pełnym ładunkiem mieć będzie szybkość około 120 km/g. Konstruktorzy kalkulują, że podróż z Londynu do New-Yorku trwać będzie 48 godzin, koszt jej ma wynosić około £. 100 (około 4.300 zł.).

Zabawnym jest fakt, że dyrektor wyżej wymienionych zakładów otrzymał niedawno od pewnego amerykańczaka z Paterson list z czekiem na 5 funt. szterl., rezerwując sobie miejsce w sterowcu na pierwszy lot z Ameryki do Anglii.

Powietrzne podróże okólne. Imperial Airways organizuje okólną podróż powietrzną nad Francją, Hiszpanią, Afryką i Włochami na jednym ze swoich samolotów Armstrong-Whitworth na 12 osób. Podróż obliczona jest na 35 dni i kosztować będzie

£. 425 (około 10.000 zł.) łącznie ze wszystkimi wydatkami, pierwszorzędnymi hotelami, utrzymaniem itd.

Francja. Echa przylotu Lindbergha. W sprawozdaniu z działalności paryskiego portu lotniczego Le Bourget znajdujemy między innymi, zabawne szczegóły w opisie przylotu Lindbergha do Paryża wieczorem 21 maja r. z. Jak czytelnicy nasi pamiętają, kilkuset tysięczny tłum zaległ w tym pamiętnym dniu lotnisko i po wylądowaniu „Lindy” wprost atakiem wzięły gmachy portu lotniczego. Nazajutrz całe masy osób zgłosiły się do Dyrekcji portu z reklamacjami o zagubione w czasie poprzedniego wieczora: kapelusze, laski, parasole, pojedyncze buty, broszki, rękawiczki, itd. Po odbiór jednego tylko przedmiotu nikt się dotychczas nie zgłosił: był to... gorset damski.

Śmierć znanych lotników. W dniu 10 grudnia jeden z najlepszych pilotów francuskich cywilnych Corbu, (który wraz z Givonem miał lecieć na „L'Oiseau Bleu” do Ameryki), w czasie próbnego lotu nad le Bourget spadł wraz ze swym mechanikiem Lacoste z niewielkiej wysokości. Obaj znaleźli śmierć na miejscu.

Śmierć znakomitego konstruktora. W listopadzie r. z. wskutek ran, odniesionych w wypadku samochodowym, zmarł w Paryżu, znany konstruktor samolotowy, Jean Hubert, twórca samolotu Ferbois-Bernard, zdobywca rekordu szybkości.

Budżet lotnictwa francuskiego na 1928 rok. Izby francuskie przyjęły prawie bez zmian wniesione przez rząd wnioski o budżety dla lotnictwa we wszystkich czterech ministeriach: handlu — lotnictwo cywilne, wojny — wojskowe, marynarki — morskie i kolonji — kolonjalne. Ogólna suma przekracza 850 milj. franków, a zatem o blisko 200 milj. więcej niż w roku ubiegłym. Poważniejszemu zwiększeniu uległy następujące pozycje: w lotnictwie cywilnym — premie i subwencje dla tow. lotniczych o zgorą 40 milionów, w lotnictwie morskim — utrzymanie o blisko 50 milionów i nowe prace o zgorą 51 milj., w lotnictwie wojskowym — materiał zgorą 43 milionów.

Niemcy. Nowa linja lotnicza. W dniu 5 stycznia nastąpiło bezpośrednie połączenie powietrzne pomiędzy Berlinem a Barceloną: zainaugurowana została linja Barcelona — Marsylja, skąd przez Genewę istnieje już komunikacja z Berlinem. Linja, eksploatowana przez niemiecką Lufthansę, obsługiwana jest przez wodnopłatowce Rohrbach „Rocco” z 2 silnikami Rols-Royce „Condor” po 650 MK.

Największy balon kulisty na świecie został skonstruowany ostatnio w Niemczech „Bartsch von Sigsfeld” o pojemności 10.000 m. sześć, 42 m. wysokości, o średnicy 26 m. zbudowany został przez Wasser und Luftfahrzeug Gesellschaft w Berlinie, specjalnie dla osiągnięcia wysokości 12.000 m.

Rosja. Samolot — broń przeciw wilkom. W ciągu tegorocznej, bardzo surowej zimy, niektóre okolice Syberji zostały nawiedzone plagą wilków, które całymi stadami obiegają wprost osiedla ludzkie. Władze tamtejsze do walki z wilkami zastosowały samoloty niszczycielskie, które z ładunkami lekkich bomb atakują stada. Rezultaty tego rodzaju walki mają być bardzo pomyślne.

Stany Zjednoczone. Lot propagandowy Lindbergha. Z inicjatywy „Funduszu Guggenheima”, którego działalność znana jest naszym czytelnikom, płk. Lindbergh na swoim wiernym „Spirit of Saint-Louis” odbył podróż propagandową po Stanach Zjednoczonych w czasie tej podróży, która trwała od 20 lipca do 23 października, Lindbergh przebył w ciągu 260 godzin 36.200 km. zwiedził 48 stanów, w nich 82 miasta i produkował się przed około 30 milionami widzów. Lot odbyty został z niesłychaną punktualnością: Lindbergh raz tylko doznał opóźnienia i to wywołanego silną mgłą. W czasie całej podróży towarzyszył mu samolot Wydziału Aeronautycznego Departamentu Lotnictwa, którego szef po ukończeniu lotu, w raporcie swoim podkreślił i uwydatnił w cyfrach znaczenie propagandowe przedsięwzięcia.

Trochę cyfr. W roku 1926 samoloty handlowe Stanów Zjednoczonych przebyły 37.560.000 km. w powietrzu, wojskowe amerykańskie w okresie od 1920 do 1926 roku 23.465.000 km., natomiast morskie od 30 czerwca 1926 do tegoż dnia 1927 r. — 16 milionów kilometrów, w ciągu stu tysięcy godzin.

Bohaterski czyn. W czasie walk powstańczych w Nikaragua pod Quilals, lotnik marynarki amerykańskiej, por. C. F. Schilt uratował dziewięciu swoich ciężko rannych kolegów, ładując i wynosząc ich z pod ognia nieprzyjacielskiego w swym samolocie do szpitala polowego gdzie ich opatrzone.

Włochy. Propaganda przy pomocy filmu. Ministerjum Żeglugi Powietrznej ogłosiło konkurs na projekt filmu kinematograficznego o charakterze lotniczym z nagrodami pieniężnymi, pierwsza z nich wynosi 2.500 lir (około 1.200 zł.).

Z DZIAŁALNOŚCI KOMITETÓW POWIATOWYCH.

Protokół

Walnego Zgromadzenia Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa, odbytego w dniu 25 lutego 1928 roku o godzinie 8-30 m. w sali Klubu Obywatelskiego w Bielsku Podlaskim. Zaproszonych 32 delegatów.

Obecni: PP. 1. Zembrzusi Władysław, 2. Borucki Teodor, 3. Boguszewski Stanisław, 4. Wadman Ajzyk, 5. Nawrocki Stefan, 6. Wawrentowicz Michał, 7. Radkiewicz (naczelnik kasy), 8. Łukaszuk Daniel, 9. Antonowicz Mikołaj.

Porządek dzienny:

1. Zadanie, wybór Prezydium i odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia Członków Pow. Kom. L.O.P.P.
2. Sprawozdanie rachunkowe i rzeczowe za rok 1927.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4. Udzielenie lub odmówienie absolutorjum Zarządowi.
5. Wybór 2-ch delegatów na Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego w Białymstoku.
6. Wybór 1/3 członków Zarządu na miejsce ustępujących przez losowanie oraz dwóch zastępców.
7. Wolne wnioski.

Ad. p. 1. P. Władysław Zembrzusi Vice-Prezes Pow. Kom. L. O. P. P. w Bielsku Podlaskim zażył i odczytał protokół z ostatniego Walnego Zebrania Pow. Kom. L.O.P.P. z dnia 27. III. 1927, nad którym żadnej dyskusji nie rozwinęto i przystąpiono do Wyboru Prezydium zebrania.

Na Przewodniczącego Walnego zebrania przez aklamację na wniosek p. Zembrzusińskiego wybrano p. Teodora Boruckiego, Komendanta Powiatowego Policji Państwowej w Bielsku i na sekretarza p. Stanisława Boguszewskiego, referenta Starostwa Bielskiego.

Ad. p. 2. P. Zembrzusi przedstawił Walnemu Zebraniu sprawozdanie kasowe z działalności Pow. Kom. L. O. P. P. w Bielsku za rok 1927 r., z którego wynika, że wspomniany Komitet w przeciągu roku przekazał Wojewódzkiemu Komitetowi w Białymstoku kwotę zł. 13.671.

Saldo na 1 stycznia 1928 roku wynosi 1.049 zł. 82 gr.

Ad. p. 3. P. Daniel Łukaszuk, członek Komisji Rewizyjnej wyjaśnił, że Komisja rewizyjna po raz ostatni dokonała sprawdzenia czynności Pow. Kom. L. O. P. P. w dniu 15 lutego 1928 roku i żadnych niedokładności nie stwierdziła. Walne zebranie zwraca uwagę, że członek Komisji Rewizyjnej p. Muzykant nie bierze udziału w czynnościach Komisji.

Ad. p. 4. Walne zebranie udziela absolutorjum Zarządowi, a w szczególności wyraża gorące podziękowanie p. Władysławowi Zembrzusiemu, Vice-Prezesowi Pow. Komitetu za Jego owocną i intensywną pracę.

Ad. p. 5. Walne Zebranie przez aklamację wybrało jako delegatów do Wojewódzkiego Komitetu p. p. Władysława Zembrzusińskiego i Daniela Łukaszuka.

Ad. p. 6. Z ogólnej ilości członków Zarządu w myśl art. 25 p. 2 Statutu zostali wylosowani z grona Zarządu pp. Radkiewicz i Jaworski.

Do Zarządu na miejsce wylosowanych z powrotem przez aklamację powołani zostali pp. Radkiewicz i Jaworski, a na zastępców powołano pp. Stanisława Boguszewskiego i Ajzyka Wadmana.

Ad. p. 7. Żadnych wolnych wniosków nie zgłoszono.

Na tem protokół zakończono, przeczytano i podpisano.

Przewodniczący Zebrania T. Borucki.

Sekretarz S. Boguszewski.

Koło młodzieży szkolnej w Augustowie.

Na terenie Państwowego Seminarjum Nauczycielskiego w Augustowie zostało zorganizowane dnia 10 lutego Koło L. O. P. P. dzięki staraniom K. Cegłowskiego i J. Radzewicza. Porządek zebrania organizacyjnego był następujący: 1) słowo wstępne wygłosił p. profesor Mościcki. 2) Referat J. Radzewicza „Lotnictwo”. 3) Referat K. Cegłowskiego „Organizacja i działalność L. O. P. P.”. Następnie odbył się wybór Zarządu, w skład którego weszło 5 członków: prezes — K. Cegłowski, vice-prezes — H. Jasionowski, skarbnik — J. Radzewicz, sekretarz — Z. Kontrym i J. Parzych. W skład Komisji Rewizyjnej weszło 3 członków: P. Tomaszewski, W. Jankowski, S. Sokołowski.

Opiekun Koła jest p. pr. Mościcki.

Dnia 13 lutego Koło nasze zostało zarejestrowane przez Komisarza L. O. P. P. Koło liczy 69 członków.

(—) Z. Kontrym
Sekretarz

(—) K. Cegłowski
Prezes

„WIADOMOŚCI LOTNICZE” BEZPŁATNIE OTRZYMUJĄ:

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

Ogłaszajcie się w „Wiadomościach Lotniczych”.

Z działalności Koła L.O.P.P. № 1

**uczniów państwowego gimnazjum im. króla
Zygmunta Augusta w Białymstoku, za r. 1927.**

Rok 1927 był trzecim rokiem istnienia Koła L.O.P.P. № 1.

W ciągu tego czasu potrafiło ono nie tylko utrwalić swój byt, przeprowadzając odpowiednią organizację wewnętrzną, która umożliwiła poszczególnym organom sprawne funkcjonowanie oraz szerzyć wśród współkolegów ideologię Ligi Obrony Powietrznej Państwa, ale wybiło się w szeregu Kół młodzieży na terenie Białegostoku na plan pierwszy — i to tak co do zakresu działalności, jak i liczby członków.

Koło № 1 jest częścią tej wielkiej organizacji, dziś już będącej bezsprzecznie jedną z największych społecznych instytucji na terenie Rzeczypospolitej, która nosi nazwę Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Jakie są cele i zadania tej organizacji, o tem, jak wolno przypuszczać, wie dziś już każda, nawet niezbyt społecznie uświadomiona jednostka. Należy jedynie zwrócić uwagę na jedną zmienną rzecz. Oto dziś już stało się dla wszystkich jasnym, że jak mówi inż. Gustaw Mościcki w broszurce p. t. „Lotnictwo zachodnie a nasze”: „Lotnictwa nie stworzymy, budując choćby i 10.000 samolotów, które za 3 lata będą już nadawać się do muzeum wobec szalonych postępów lotnictwa, do tego celu dojść możemy jedynie drogą usilnej, ciągłej pracy z dnia na dzień, z miesiąca na miesiąc. Musimy przeto — mówi dalej autor — obudzić zainteresowanie wśród młodzieży, musimy stworzyć sobie pokolenie, wychowane w tradycji lotniczej”.

Przed Kółkami młodzieży stanęły więc zadania wielkie. Władze Ligi zwracają na nie uwagę baczną: powstała przy Zarządzie Głównym w Warszawie Sekcja dla spraw młodzieży zajęła się podaniem wytycznych jej prac.

Zarząd przeto Koła № 1, w składzie: R. Wroczyński — prezes, B. Nowacki — wiceprezes, Z. Niwiński — skarbnik, E. Kwieciński — sekretarz oraz Z. Bukowiński — instruktor modelarni samolotów, wychodząc z założenia, że tylko harmonijna współpraca może zabezpieczyć wszelkim poczynaniom trwałość i powodzenie, starał się rozwijać działalność swą w myśl zarządzeń i wskazań Komitetu Powiatowego. Nie naczy to, żeby nie włożył do prac swych nic z własnej inicjatywy; owszem, Zarząd w działalności swej był całkiem samodzielny, ale zawsze rozwijał ją w ramach, nakreślonych przez władze Koła.

Zasadniczo wysiłki Zarządu w roku sprawozdawczym szły w czterech kierunkach: 1. samokształcenia, 2. propagandy, 3. systematycznego zasilania kasy Kom. Pow. przez ściąganie składek od członków oraz 4. udoskonalenia organizacji wewnętrznej.

Do pracy samokształceniowej zaliczyć należy przede wszystkim prowadzenie modelarni samolotów, jedynej w okręgu Białostockim. Zajęcia w modelarni odbywały się systematycznie dwa razy tygodniowo; liczba członków wahała się od 30—40. Członkowie dzieli się na dwie grupy odpowiednio od zakresu swych wiadomości z dziedziny modelarstwa. Na ogół praca w modelarni Koła rozwijała się pomyślnie, a w każdym razie Zarząd, prowadząc ją w warunkach nadzwyczaj trudnych, dokładał wszelkich starań, by odpowiadała swym zadaniom. Ogólne wydatki na modelarnię były dosyć znaczne, gdyż wynosiły 170 zł. 91 gr. Niemniej jednak spełniła swą rolę — i to nie tylko wśród uczniów, ale i wśród społeczeństwa — przez wystawę i konkurs modeli.

Działalność Zarządu w kierunku propagandy była ożywiona.

W dniach od 26—29 maja Koło urządziło wystawę modeli lotniczych, wykonanych przez członków modelarni i plakatów propagandowych. Wystawę tę, którą licznie zwiedzała publiczność, zorganizowali członkowie Koła — poza poparciem finansowym Kom. Pow. — własnymi siłami. Konkurs modeli wykazał szereg błędów w pracach modelarzy, co wszelako zrozumiałe jest ze względu na pewne braki w samej modelarni.

W związku z wystawą modeli Zarząd wydał jednodniówkę p. t. „W błękity”, przy współpracy Redakcji „Głosu Uczniowskiego” oraz Koła № 4 przy gimn. im. Anny z Sap. Jabł. Wydawnictwo to, nieoparte na należycie, przyniosło w rezultacie niewielki deficyt.

W maju ub. r. Zarząd zorganizował pod kierownictwem p. prof. Czerniakowa wycieczkę do Warszawy celem zwiedzenia Wystawy Lotniczej; udział w niej wzięli również uczniowie gimnazjum filjalnego.

W działalności propagandowej Zarządu ważne są również odczyty. Wygłoszono dwa: pierwszy na temat „Zwycięski lot” wygł. kol. B. Nowacki, drugi n. t. „Wielkie raidy lotnicze” oprac. kol. K. Odyniec.

Oprócz tego Zarząd prenumerował większą ilość pism lotniczych i brał czynny udział w pracach Komitetu Powiatowego.

Baczną uwagę zwracał Zarząd na sprawność w działaniu poszczególnych organów, przede wszystkim kasowości. Sprawozdanie kasowe w szczególności przedstawia się następująco: ogólne dochody Koła wyniosły 1164,83 zł., ogólne rozchody 632,60 zł. Komitetowi Powiatowemu przekazano 495,03 zł. ze składek członków oraz 37,20 zł. z rozsprzedaży pism. Ogólna suma, przekazana do kasy Kom. Pow. wynosi 532,23 zł.

Sekretariat wykazuje korespondencję dość ożywioną: papierów przychodzących 16, wychodzących 51. Zebrani Zarządu odbyło się 14. Ogólna liczba członków Koła 273.

W pracach Koła brali czynny udział p. prof. K. Czerniecki i p. prof. L. Czerniaków.

Na walnem zgromadzeniu członków Koła w dniu 19 stycznia, po uchwaleniu absolutorium dla ustępującego Zarządu z powodu zbliżającego się egzaminu dojrzałości, wybrano nowy Zarząd w którego skład weszli koledzy: Z. Niwiński, K. Odyniec, E. Kwieciński, G. Sokołowski i T. Gwiazdecki.

Komitet dyrekcyjny w Białowieży.

Do wszystkich członków Komitetu L.O.P.P. w Białowieży

Komitet Dyrekcyjny podaje do wiadomości, że organizacja L.O.P.P. została w lutym r. b. na walnem zebraniu w Warszawie połączona z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej (T. O. P.), przyjmując nazwę Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Skróć Stowarzyszenia pozostaje nadal L. O. P. P.

Zawiadamiając o powyższym fakcie, mającym donieść dla obrony kraju znaczenie, Komitet zwraca swych członków do dalszej współpracy nad rozwojem połączonych organizacji.

Szczególnie rejon — nadleśnictwa — podstawa naszego Komitetu — z rejonowymi na czele, przy poparciu panów Nadleśniczych, mają szerokie pole do pracy.

Do nich więc przede wszystkim apeluje Zarząd Komitetu o dalszy w tej pracy udział i sądzi, że żadne Nadleśnictwo od niej się nie uchyl!

Sekretarz Prezes
(—) Kucharski (—) E. Szemioth.

Białowieża dnia 4. III. 1928 r.

Sprawozdanie z Walnego Zebrania Koła L.O.P.P. w Choroszczy z dn. 29.I-1928 r.

Zagaił zebranie p. Wacław Tarło-Maziński, witaając zebranych.

Na przewodniczącego zebrania zaproszono p. Edwarda Duszyńskiego.

Pan Tarło-Maziński wygłosił sprawozdanie z ubiegłego roku.

Do dnia 31.XII roku ubiegłego Koło liczyło 40 członków, obecnie liczy 66. Do Koła należy całe grono nauczycielskie gminy. Wybitną pomoc w werbowaniu nowych członków do Koła okazał komendant post. Pol. Państw. w Choroszczy p. Henryk Godliński.

Skarbnik Koła p. Jan Harasimowicz energicznie ścigał składki. Wypisali się z Koła bez usprawiedliwienia pp. Ludwik Turecki, radny miejski i członek Dozoru Szkolnego, Lewandowski i Ostaszewska Saturnina, co należy napiętnować. W ubiegłym roku zorganizowano jedną zabawę i 1 odczyt, co nie świadczy zle o działalności Koła L.O.P.P., które bynajmniej nie jest organizacją kulturalno-oświatową, lecz ma na celu pomoc państwową w budowie floty powietrznej.

Koło funkcjonowało należycie, gdyż składki — główny cel — płacono regularnie, w bieżącym roku projektuje się urządzenie 6 odczytów i 1 zabawę.

Skarbnik p. Jan Harasimowicz odczytał sprawozdanie kasowe za r. 1927.

Wpływy wyniosły:
Składki członkowskie i wpisowe 376 zł. 45 gr.
Dochód z zabawy 55 zł. 74 gr.
Dobrowolne ofiary 11 zł. 30 gr.
Tydzień Lotniczy 75 zł. 25 gr.

Ogółem zebrano 518 zł. 74 gr.
Wysłano do Komitetu Powiatowego 500 zł. 77 gr.
Pozostaje w kasie 17 zł. 97 gr.

Sprawozdania przyjęto do wiadomości.

Przewodniczący zebrania zaproponował wybór nowego Zarządu, ze względu na ustąpienie poprzedniego. Wybrano Zarząd w dawnym składzie, t. j. na przewodniczącego Koła p. Wacława Tarło-Mazińskiego, na sekretarza p. Zygmunta Grzędzińskiego, na Skarbnika p. Jana Harasimowicza, na członków Zarządu p. Półtorakówna i p. Łukaszewiczówna.

Do Komitetu mającego się zająć zorganizowaniem zabawy wybrano pp. Jana Skwarczyńskiego, Godlińskiego, Półtorakównę i Czajkowskiego.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp. Lichtensteina Jakóba i Łukaszewicza.

Na tem zebranie zakończono.

Sekretarz: Prezes Koła:
(—) Grzędziński. (—) Wacław Tarło-Maziński.

NADESLANE

MŁODY LOTNIK.

Pismo „Młody Lotnik”, rozpoczynające piąty rok wydawnictwa, zarówno swą szatą zewnętrzną, jak i ciekawym doбором artykułów, zasługuje na szczególną uwagę. Pismo to, stale i konsekwentnie propagujące na swych łamach hasła L. O. P. P. wśród młodzieży, wprowadza wciąż nowe działy i rozszerza dawne. W numerze ostatnim znajdujemy poraz pierwszy działy „Do nas i o nas”, oraz „Na starcie i w hangarze”. Zamieszczany od niedawna „Biuletyn Aeroklubu Akademickiego” przynosi ciekawe wiadomości o pracach tej młodej, lecz ruchliwej organizacji, z których dowiadujemy się m. in. o otwarciu przez Aeroklub w styczniu b.r. Szkoły Lotniczej w Warszawie.

Z pośród artykułów najbardziej interesujące są: inż. Józefa Pronowskiego o zastosowaniu telewizji i telekinezji w lotnictwie („Radjosamoloty przyszłości”) kpt. Euzejusza Konarskiego o obronie przeciwlotniczej przed wojną, oraz rewelacyjny fragment pamiętnika komandora Grzegorza Piotrowskiego o początkach lotnictwa niemieckiego. Poza tem ciekawe są krótkie notatki o automatycznym oświetlaniu lotniska przez samolot i o próbach zastosowania podwozia gasienicowego w samolotach. Artykuły o perspektywach, otwierających się przed młodymi lotnikami w Ameryce, o szkoleniu pilotów w Ameryce i inne, oraz bogate wiadomości, zawarte w działach: „Z całej Polski”, „Kronika Zagraniczna”, „Rzeczy ciekawe”, „Z działalności L.O.P.P.”, „Nowości wydawnicze” i „O czem piszą inni”, dopełniają ciekawą i bogatą całość.

Numer zdobi nowa, efektowna, trójbarwna okładka S. Norblina oraz cały szereg oryginalnych i interesujących ilustracji.

List do Redakcji.

Szanowny Panie Redaktorze!

W „Wiadomościach Lotniczych” za m. grudzień i styczeń umieszczono sprawozdanie z IV Tygodnia Lotniczego urządzonego na terenie powiatu Grodzieńskiego.

W sprawozdaniu powyższemu umieszczono, iż Urząd Gminy w Ejsmontach Wielkich zebrał w czasie „IV Tygodnia Lotniczego” zł. 185, 31 gr.

W sprawozdaniu zaś Komitetu Grodzieńskiego powyższa kwota figuruje jako wpływ „Komitetu T. L.” w Ejsmontach Wielkich, a to z tego powodu, iż Koło w Ejsmontach W. nie dawało znaku o istnieniu, więc napisaliśmy do Pana Hordyńskiego w Ejsmontach W. pismo z prośbą o zajęcie się „T. L.”, który jak się okazało jest Prezesem miejscowego Koła № 40 i przy pomocy nauczycielstwa przeprowadził „T. L.”.

Gmina zaś żadnej pomocy w tej sprawie nie okazała. Ponieważ Prezes Koła w Ejsmontach W. zauważył błąd w sprawozdaniu i zwrócił się do nas z prośbą o sprostowanie, przeto uprzejmie prosimy o zamieszczenie powyższego wyjaśnienia gdyż uważamy za krzywdzące, że za pracę i wysiłki Koła № 40 i nauczycielstwa miejscowego uznanie otrzymała gmina.

Z poważaniem
w/z Sekretarz Prezes Zarządu:
(—) Sarosiekowa (—) Rogalewicz.

WYRÓB MASZYN MŁYNARSKICH I MECHANICZNYCH

LEJB GOTLIB

BIAŁYSTOK,

ulica Sienkiewicza № 75.

Telefon 7-31.

Stowarzyszenie dozoru kotłów w WARSZAWIE.

Biurowo Okręgu Białostockiego — Białystok ul. Św. Rocha Nr. 4.

Biurowo Rejonowe na woj. Białostockie, tamże:

Biurowo Rejonowe na wojew. Wileńskie, Poleskie i Nowogródzkie — Wilno, Zwierzyniec, ul. Miła Nr. 14.

tel. 8-97.

BROWAR DOJLIDY

KS. JERZEGO LUBOMIRSKIEGO

W BIAŁYMSTOKU.

**ZNAKOMITE PIWA: LUKSUSOWE,
MARCOWE,
EKSPORTOWE,
PILZEŃSKIE.**

14-4

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 pierwszorządnych gatunków narzędzia dla
rzemieślników, wagi i odważniki cechowane.

SPECJALNY DZIAŁ OKUCIA DO MEBLI I NARZĘDZI STOLAR.

Dr. J. WALEWSKI

Choroby weneryczne, skórne i moczopłciowe. Naświetl.
lampa kwarcowa. 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.

Doktor M. KANEL

Choroby weneryczne, skórne i włosów, leczenie i prze-
świetlania promieniami RENTGENA. Naświetlanie lam-
pą kwarcową. Przyjmuje od 9—12 i od 5—8 w. Kobiety
od 4—5 pp. Białystok, ul. Sienkiewicza 37. tel. 5-95.

Warsztat mechaniczny i odlewnia

Wiktor Jurczak - Winnicki

Białystok, ul. Stalowa № 4 róg Knyszyńskiej. Telef. 11-79.

Białostocka Fabryka
KOLDER I SUKNA

OSWALD TRILLING I SYN

Sp. Akc.

Białystok, telefon № 1—57.

6-4

FABRYKA KOLDER I SUKNA

G. Notowicz i L. Wygodzki

Białystok, ul. Czysta Nr. 8, telef. 11-47.

Specjalny dział dostaw czyszczywa i odpadków
bawełnianych w różnych gatunkach.

4-2

SUPRAŚLĄSKA
SUKIENNA MANUFAKTURA

„S. H. CYTRON”

Spółka Akcyjna

Białystok, Kupiecka № 35.

6-4

BIURO TRANSPORTOWE

GORDON I PERELSON

W BIAŁYMSTOKU

ul. Lipowa № 38.

NADNIEMIEŃSKIE ZAKŁADY
PRZEMYSŁU BUDOWLANEGO

**STANISŁAWA-JANA
KSIĘCIA DRUCKIEGO
LUBECKIEGO**

W GRODNI, polecają swe znane z dobroci wyroby:
CEGLE, KAFLE, KREDE.
ADRES: Grodno, ul. Orzeszkowej 24, telefon Nr. 19,
adres telegraficzny „Deelstan”.

Zjednoczone huty szklane

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

HUTA W GRODNI

ul. Białostocka 82.

FABRYKA SUKNA

CH. MAREJN

W BIAŁYMSTOKU

ul. Białostocka 9.

ZAKŁADY GRAFICZNE.

i Pierwsza Krajowa Fabryka Kart do Gry

ALEKSANDER ŁAPIŃ I S-ka

GRODNO,

ul. Jagiellońska 46 — — — telefon 15.

ETYKIETY — PLAKATY — REKLAMY.

SPECJALNOŚĆ: mechanicznie gumo-
mowane etykiety dla
browarów.

O. KOSOWSKI,
GRODNO.

MŁYN PAROWY

ul. Listowskiego 26^a — — — telefon № 178.

ZAKŁADY GARBARSKIE

ul. Lipowa 20 — — — telefon № 178.

R-k żyrowy w Banku Polskim.

**TOWARZYSTWO BIAŁOSTOCKIEJ
EUGENJUSZ BECKER I S-KA MANUFAKTURY**

Spółka akcyjna

Białystok

FABRYKA JEDWABNYCH PLUSZOW.

Telefon № 2-79.

Adres telegr. „JEDWAB”.

2-1

Wydawca: Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Białymstoku.

Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki, pilot.

CENA OGŁOSZEŃ: Cała strona 300 zł., 1/2—100 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.