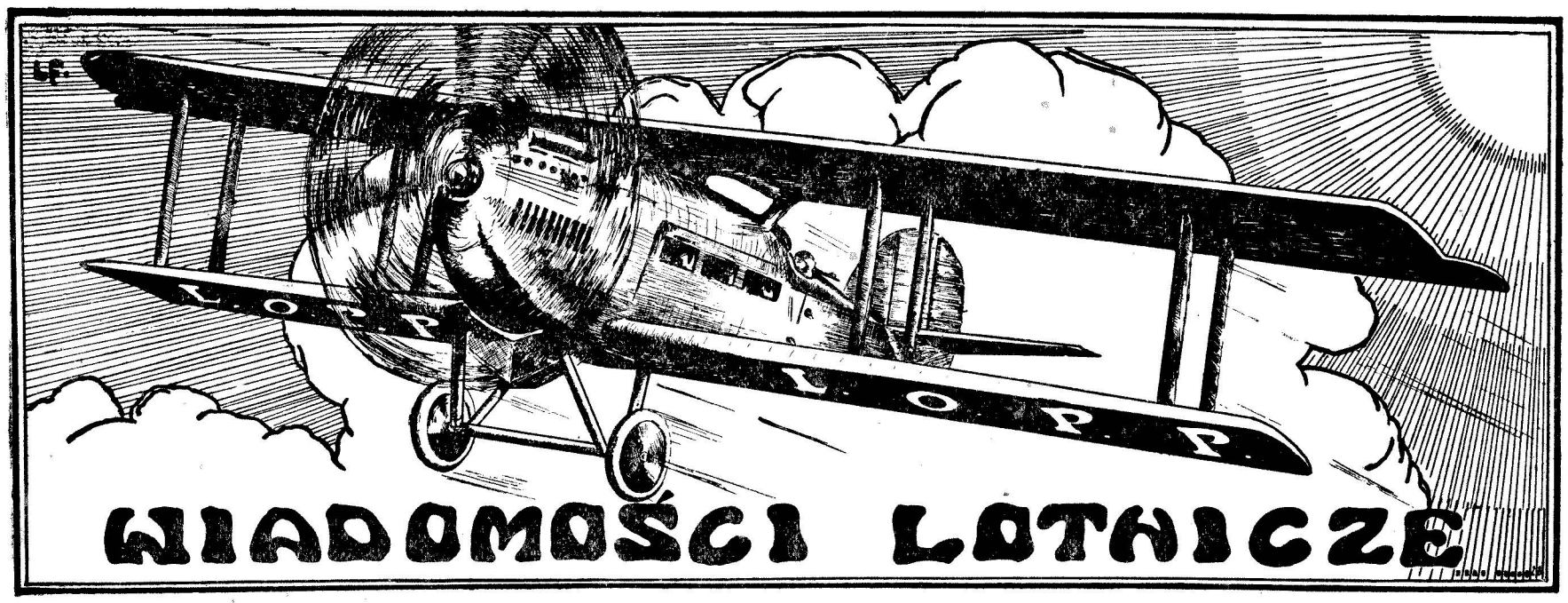
Przeczytaj i daj drugiemu! Nakład 7.000 egzempl. Cena num. 20 gr.



Redakcja Administr. Białystok L.O.P.P. gmach Wo- (jewództwa) Tel: Województwo L.O.P.P.

Prenumerata rocznie 2 zł. dla członków zł. 1.80 dla młodzieży szkolnej zł. 1.20 Zmiana adresu 20 gr.

ROK III Nr. 3—4

Organ Białostockiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Marzec-Kwiecień 1929 r.

Komitet Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

WE LWOWIE

przyjmuje do dnia 15-go kwietnia r. b.

Podania do Szkoły Mechaników Lotniczych

L. O. P. P.

w Segniówce pod Lwowem.

Szczegóły na stronie 4.

Cywilna Szkoła Pilotów L. O. P. P. w Radomiu

Mająca powstać w Radomiu, staraniem L. O. P. P. szkoła cywilna pilotów, będzie instytucją, której brak odczuwa się dotkliwie w Polsce od lat szeregu. Liga O.P. i P. powołując do życia tego rodzaju fachową szkołę zyska sobie jeszcze jeden dowód swej niesłychanie doniosłej — z punktu widzenia obywatelskiego — pracy.

Mówiąc o tej szkole rozmyślnie mówić nie będę o znaczeniu szkoły z punktu widzenia obrony Państwa. Ta strona działalności L.O.P. i P. jest już bardzo wszechstronnie w prasie omówiona i ciągle omawiana. Chcę natomiast powiedzieć słów parę o znaczeniu tej szkoły dla kraju z punktu widzenia lotnictwa cywilnego.

Wielostronny rozwój lotnictwa cywilnego w Europie środkowej odbija się na naszem życiu lotniczem tak w kierunku szukania przez powołane organy państwowe — coraz to nowych i lepszych form rozwiązania zasadniczych zagadnień z dziedziny życia lotniczego Państwa jakoteż w kierunku budzenia się coraz większego istotnego zainteresowania mas szerokich — lotnictwem.

Dziś jest stan rzeczy tego rodzaju, że młody człowiek, który ma zamiłowanie do lotnictwa — któremu nie wystarczy lektura prasy i dzieł lotniczych — chcąc praktycznie z lotnictwem się zapoznać t. j. latać, staje wobec problemu nie do rozwiązania.

Drobna liczba wybranych — może sobie kupić samolot.

Również nieliczna grupa może uczyć się latać w Akademickich Aeroklubach.

Liczne natomiast rzesze muszą z zazdrością słuchać miłego dla ucha entuzjasty lotnictwa warkotu silnika lotniczego w powietrzu — i... marzyć o lataniu!

Tym właśnie otworzy Liga podwoje fachowej uczelni w Radomiu, gdzie będą mogli popróbować własnych sił w przestworzach i doznać po przejściu twardej i żmudnej pracy, rozkoszy prucia powietrza w locie zawrotnym nad rodzinnym Krajem.

Poza względami — jeśli tak nazwać można, lotniczego sentymentu — również względy fachu przemawiają za radosnem powstaniem inicjatywy Ligi O.P. i P.

O entuazjazmie, zamiłowaniu i sentymencie mówię naprzód dla tego, że ciężki zawód lotniczy bez tych podstaw rezultatów dać nie może. Tylko duże zamiłowanie w połączeniu z równie wielką pracą — może doprowadzić do pożądanych wyników.

Dotychczas drogą prowadzącą do uzyskania stanowiska dobrze płatnego pilota komunikacyjnego prowadziła jedynie przez lotnictwo wojskowe. W bliższej przyszłości będzie otwartą i droga druga — może nawet łatwiejsza.

Licząc się z wielkim rozwojem lotnictwa cywilnego — już w blizkiej przyszłości — cieszę się bardzo, jako ten, któremu powierzono kierownictwo urzędem mającym bezpośredni nadzór nad lotnictwem cywilnem, że w czasie niedługim powstanie tak potrzebna dla tego lotnictwa instytucja.

Pierwszy Międzynarodowy Kongres Lotnictwa Sanitarnego.

Jednem z najpiękniejszych zastosowań lotnictwa w znaczeniu ogólno-ludzkiem jest lotnictwo sanitarne. Lotnictwo to, zapoczątkowane jeszcze przed Wielką Wojną, w czasie jej nie było wykorzystane w granicach swych możliwości, dopiero ostatni dziesiątek lat przynosi nam wspaniały jego rozwój i obecnie lotnictwo sanitarne jest rzeczywistością.

Podczas ostatnich wojen w Syrji i Marokku oddało ono olbrzymie usługi wojsku francuskiemu — przeszło 4.000 chorych ewakuowano tą drogą i uratowano od niechybnej śmierci.

Możliwości wykorzystania lotnictwa sanitarnego w czasie pokoju również są olbrzymie. Przedewszystkiem samolot jest szybkim i wygodnym środkiem transportu rannych we wszystkich tych krajach, gdzie zwykle środki komunikacji są uciążliwe; ponadto lotnictwo nadaje się znakomicie dla ratownictwa powietrznego.

Cele, jakim służy lotnictwo sanitarne, winny się stać polem szlachetnego współzawodnictwa wszystkich narodów.

Ostatnio pięknym przykładem solidarność międzynarodowej w zakresie lotnictwa ratowniczego był ratunek „Italji", której na pomoc pośpieszyli najlepsi lotnicy Francji, Norwegji, Rosji i Szwecji. Ratunek ten, jakże ciężkiemi okupiony stratami, będzie na zawsze jedną z najjaśniejszych kart historji ludzkości, świadcząc o tem, że niema zbyt wielkich niebezpieczeństw i poświęceń dla jednostek bohaterskich i ofiarnych, gdy idzie o okazanie pomocy bliźniemu, znajdującemu się w krytycznej sytuacji.

Lotnictwo sanitarne winno jednak wyjść poza ramy bohaterskich odruchów poszczególnych jednostek i znaleźć oparcie w skoordynowanej akcji wszyskich narodów cywilizowanych.

Francja, która dała początek lotnictwu sanitarnemu, w dalszym ciągu pragnie być jego moralną i rzeczywistą przewodniczką. To też w czerwcu r.b. miał się odbyć w Paryżu „Dzień Lotnictwa Sanitarnego", w ciągu którego miano rozważać ostatnie zagadnienia z zakresu tego lotnictwa. Ponieważ jednak kwestje te w ciągu jednego dnia żadną miarą nie mogły być nawet najbardziej pobieżnie ropatrzone,—przeto postanowiono zwołać w Paryżu między 15 a 20 maja roku przyszłego Pierwszy Międzynarodowy Kongres Lotnictwa Sanitarnego. Kongres ma się odbyć bezpośrednio po ukończeniu w Londynie Kongresu „Medycyny i Farmacji Wojskowej" i równocześnie z „Journees Medicales de Paris". Termin został ustalony w ten sposób celowo, aby zapewnić w pewnym względzie ciągłość prac zapoczątkowanych w Londynie, co do zastosowań wojskowych lotnictwa sanitarnego.

Program prac Kongresu uwzględnia w szerokim zakresie wszystkie dziedziny lotnictwa sanitarnego,—obejmuje bowiem kwestje następujące:

1) Lotnictwo sanitarne w kolonjach.
2) Lotnictwo sanitarne jako środek ewakuacji w czasie wojny.
3) Lotnictwo wodne sanitarne.
4) Czerwony Krzyż i lotnictwo sanitarne (możliwości neutralizacji statków powietrznych, pełniących w czasie wojny służbę sanitarną wewnątrz kraju).
5) Medycyna a lotnictwo.
6) Fizjologja powietrzna.
7) Lotnictwo sanitarne w czasie pokoju—niesienie pomocy ludności cywilnej.

Posiedzenia Kongresu mają się odbywać w salach wydziału medycznego Sorbony. Zapowiedziany jest cały szereg przyjęć oficjalnych i przywatnych, pokaz samolotów sanitarnych na lotnisku w Le Bourget oraz pokaz na morzu wodnosamolotów sanitarnych marynarki.

Kongres ma się odbyć pod przewodnictwem honorowem marszałka Lyautey'a przy udziale całego szeregu uczonych i specjalistów ze świata lekarskiego, prawniczego i lotniczego. Jak widać z powyższego zwołanie Kongresu czyni jak najbardziej zadość interesom rozwoju lotnictwa sanitarnego i wszystkie państwa winny przyjąć w nim jak najszerszy udział. Należy się spodziewać, że prace Kongresu Paryskiego staną się punktem zwrotnym na drodze rozwoju lotnictwa sanitarnego i że dzięki nam lotnictwo to zajmie przynależne mu miejsce we wszystkich państwach cywilizowanych.

Lotnictwo morskie.

Lotnictwo morskie jest pokrewne lotnictwu lądowemu, datuje się jednak nieco później od tego ostatniego. W tym czasie, kiedy lotnictwo lądowe, zawdzięczając swój rozwój wojnie, stawało się z dnia na dzień coraz ważniejszym czynnikiem walki, zaczęła się pomału wyłaniać myśl stworzenia lotnictwa morskiego. Coprawda już przedtem czyniono w tym kierunku próby, jednak dopiero wielka wojna dała podstawę rozwoju lotnictwa morskiego. Impuls ku temu dały Niemcy, którym, jak później zobaczymy, zależało bardzo na niepokojeniu Anglji w formie nocnych bombardowań. Używali oni coprawda do tego celu Zeppelinów, które jednak miały pewne wady i ustępowały miejsca samolotom. W tym samym czasie Francja, a zwłaszcza Anglja przyśpieszają rozwój lotnictwa morskiego.

Znaczenie lotnictwa w wojnie światowej uzmysłowi nam następująca statystyka: flota niemiecka posiadała w dniu rozpoczęcia wojny I Zeppelin i około 50 płatowców, zaś z końcem wojny stan tegoż wzrósł do liczby 78 Zeppelinów i 2,500 płatowców i wodnopłatowców.

Idźmy dalej: według statystyki, podanej przez kapitana angielskiej żeglugi powietrznej Morris'a, wynika, że Niemcy dokonały na Anglję 103 ataki powietrzne i zrzuciły przytem 9.000 bomb, wszelkiego kalibru. Z tego na Londyn przypada 27 ataków. Ogółem zostało zabitych 1413 osób, a 3408 osób rannych. W samym Londynie było 678 osób zabitych i 1962 ranne. Są to szkody dokonane na ludziach z pominięciem szkód materjalnych.

Kapitan Morris w statystyce swej wykazuje cały szereg nieszczęść, wynikających z tej strony i nawołuje jednocześnie do tworzenia wielkiej floty powietrznej morskiej.

Zatem doświadczenia wojny światowej winny się stać dla nas podstawą dla strategicznych i taktycznych koncepcji użycia lotnictwa w wojnie morskiej.

Jeśli chodzi o lotnictwo morskie w Polsce, to ma ono większy zakres działania u nas aniżeli gdzieindziej, gdyż może być użyte:

a) jako czynnik współdziałający z własną flotą.

b) jako obrona naszej granicy od strony zachodniej t. j. lądu.

Aby sobie tem jaśniej tę ostatnią koncepcję uzmysłowić, musimy się bliżej zapoznać z częścią Pomorza, zwaną ziemią kaszubską. Otóż gdy spojrzymy na mapę i oczy swe skierujemy na nasze wybrzeże, to zobaczymy, że z morzem łączy nas kilkunasto kilometrowy wąski pas ziemi, nazwany z niemiecka korytarzem. Korytarz ten jest bardzo dogodnym do zajęcia objektem dla naszego przeciwnika, gdyż posiada oparcie o Prusy Wschodnie jak też i o Wolne miasto Gdańsk. Jeśli uwzględnimy, iż przeciwnik w pierwszym swoim impe-

Wszystkim Czytelnikom, Przyjaciołom i Współpracownikom zasyła serdeczne życzenia Wesołych Świąt

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
„WIADOMOŚCI LOTNICZYCH".

cie będzie się starał zająć nasze ośrodki obronne i punkty strategiczne, to łatwo zrozumiemy, że inicjatywa w działaniu przejdzie wyłącznie na lotnictwo. Lotnictwo wówczas stanie się łącznikiem między flotą a wybrzeżem z jednej strony, jak również z macierzą z drugiej strony.

Lotnictwo morskie zatem jako broń nowoczesna stoi od tej pory na równi z marynarką na straży mórz i wybrzeży, aby, gdy zajdzie potrzeba, mogło z własną flotą (ew. samodzielnie) stawić czoło nieprzyjacielowi.

Przyjrzyjmy się tym razem samodzielnej jednostce, t.j. wodnopłatowcowi.

Wodnopłatowiec na pierwszy rzut oka niepokaźny w porównaniu z okrętem wojennym zdaje się być czemś od niego pośledniejszym. Nic w tem dziwnego, imponuje nam zawsze wielkość i okazałość. W rzeczywistości, jak i w naturze, jest nieco inaczej. Nie jeden z nas przypomina sobie napewno z czasów wojny światowej okres, gdzie maleńkie łodzie podwodne były niejednokrotnie postrachem olbrzymich jednostek morskich. Ogłoszenie i wypowiedzenie przez Niemcy całemu światu „nieograniczonej wojny łodziami podwodnemi" narobiło na owe czasy wiele hałasu i dało potężny impuls do stworzenia wielkiej ilości łodzi podwodnych. I tak dzisiaj nie możnaby sobie wytłumaczyć istnienia jakiejkolwiek floty wojennej bez łodzi podwodnych.

Jeśli obecnie weźmiemy pod uwagę takie czynniki płatowca jak szybkość, zwinność, maksymalna osiągnięta przez niego wysokość, oraz pojemność poszczególnego płatowca, to łatwo zrozumiemy, że im większy okręt wojenny, tem większą wydaje się on być igraszką dla samolotu. „Jakże bezsilnym czuje się nieraz olbrzymi gmach morski o pojemności chociażby największej w porównaniu z taką ptaszyną powietrzną".

Zwróćmy tylko uwagę na wysiłki, czynione w tym kierunku stworzenia u siebie wielkiej floty powietrznej morskiej u państw obcych. Przytoczę choćby taki fakt, że ojczyzna wyspiarzy, Anglja, 3/4 swego budżetu, przeznaczonego na cele swej floty, wkłada w lotnictwo morskie. Otóż, jak widzimy, Anglja, która posiada największą na świecie flotę wojenną i handlową, zwaną słusznie królową mórz, nie zaniedbuje wolnego czasu i na gwałt stwarza u siebie wielkie lotnictwo morskie. To samo stosują u siebie inne państwa a w szczególności Włochy i Rosja bolszewicka.

Jakież narzędzia walki posiada w danej chwili wodnopłatowiec.

Płatowiec przedstawia daleko widzące oczy swego dowództwa. Jego obserwacja, aparat fotograficzny, stacja radjo stwierdza, donosi. Szybkość komunikowania się ze swem dowództwem i najbliższem otoczeniem dopełniają tego. Jednak jako jednostka, której zadaniem jest przedewszystkiem zniszczyć i zdławić przeciwnika, posiada on takie narzędzia walki jak karabiny maszynowe, a przedewszystkiem bomby i torpedy. Ponieważ ta ostatnia broń ma dla lotnictwa morskiego olbrzymie znaczenie, chciałbym się tutaj zatrzymać i tę część wyjaśnić.

Wiemy, że duszą każdego pocisku czy też bomby jest ilość materjału wybuchowego, zawartego w nich. A zatem ładunek wybuchowy, a raczej ilość tegoż decyduje o skutkach i sile wybuchu pocisku lub bomby. Weźmy pod uwagę takie zestawienie, gdy podczas wojny światowej używano pocisków armatnich największych kalibrów, a co zatem idzie zawartość ładunku materjału wybuchowego tych pocisków musiała być bardzo wielka, to w tym samym czasie używano w lotnictwie bomb, których zawartość materjału wybuchowego dwukrotnie, a nawet i więcej przewyższała tamte. Stwierdzono, że Niemcy pod koniec wojny światowej, używali bomb lotniczych, których ogólna waga przewyższała 1 tonnę. Jeśli, mając powyższe na względzie, uprzytomnimy sobie, że postęp w tej dziedzinie jest kolosalny i nie dający się poprostu uchwycić, to zrozumiemy, jakie niespodzianki w tej dziedzinie może nam przyszłość zgotować.

Oprócz bomb używa się w lotnictwie morskiem torpedy, a samoloty takie zwane są torpedowcami powietrznymi (torpedoplanami), właściwością ich jest zdolność przebiegu pewnej przestrzeni po powierzchni wody.

Polskie lotnictwo morskie, również broń nowoczesna, mające sprostać wymaganiom wyżej przytoczonym, składa się w pierwszym rzędzie z wielkich jednostek bojowych, gdyż zadaniem ich będzie niszczenie nieprzyjacielskichs tatków i obrona wybrzeża. Jakkolwiek nasze lotnictwo jestniewielkie, rozwija się ono jednak szybko, i gdy tak dalej pójdzie od powie wielkością w zupełności stanowisku 30 miljonowego narodu. Najważniejsze jest to, że odpowiada ono dzięki najnowszym udoskonaleniom w zupełności swemu celowi. Typy płatowców, które obecnie posiadamy należą do jednych z największych płatowców, spotykanych obacnie w świecie, i jako takie posiadają olbrzymi zapas energji. Wodnopłatowce nasze nadają się w zupełności również do niszczenia nieprzyjacielskich torpedowców i dzięki szybkości własnego ruchu mają przewagę nad temi ostatniemi (uwzględnić należy małą szybkość łodzi podwodnych).

Jeśli weźmiemy pod uwagę taniość płatowca w stosunku do każdej jednostki morskiej i uprzytomnimy sobie, że za cenę jednej łodzi podwodnej (w tym wypadku najmniejszej jednostki morskiej) możemy zakupić conajmniej cztery większe jednostki powietrzne i jeśli w dalszym ciągu porównamy wydajność energji tych obydwóch czynników, to dojdziemy łatwo do przekonania, iż lotnictwo morskie ma faktycznie dla nas olbrzymie znaczenie. Uwzględniając nasze położenie ekonomiczne, a co zatem idzie konieczność zaprowadzenia w tym kierunku oszczędności, nie zatracając przy tem zdolności obronnej, przyjdziemy do konkluzji, iż o stworzeniu jakiejkolwiek floty wojennej w dzisiejszych warunkach mowy być nie może. W każdym razie są to zagadnienia, które należy pozostawić w spuściźnie przyszłym pokoleniom.

Stąd wynika, iż nie pozostaje nam nic innego jak powiększenie właśnie tej broni, co w zupełności może nam dać gwarancję obrony naszego wybrzeża.

Lotnictwo morskie zasługuje na wyróżnienie również ze względu na swoją przyszłość. Już dzisiaj jest ono łącznikiem między poszczególnymi narodami przez co nawiązuje węzły przyjaźni. Jak ongiś marynarka nawiązywała kontakt między poszczególnymi narodami, tak dzisiaj lotnictwo przyjęło tę rolę samorzutnie i jest na dobrej drodze do nawiązania międzynarodowych stosunków

Reorganizacja komunikacji powietrznej w Polsce.

Z dniem 1-go stycznia r. b. nastąpiło przejęcie eksploatacji polskich linji lotniczych przez państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo komunikacji powietrznej p.n. Linje Lotnicze „Lot", Sp. z ogr. odp. Dotychczas linje były prowadzone na mocy koncesji przez przedsiębiorstwa prywatne: „Aerolot" i „Aero".

W związku z tem nastąpiło szereg zmian w rozkładzie lotów. Uruchomiona została, przedewszystkiem, nowa linja: Warszawa - Katowice - Wiedeń z częściowem lądowaniem w Brnie. Kraków stracił dotychczasowe znaczenie portu węzłowego na rzecz Katowic, przez które też odbywa się połączenie z Krakowem. Ma być jeszcze w roku bieżącym uruchomiona linja Katowice-Gdańsk przez Poznań i Katowice-Warszawa przez Łódź. W ten sposób uzyska się połączenie powietrzne ważniejszych centrów przemysłowych Polski. Skasowana została natomiast linja Kraków-Lwów. Komunikacja odbywa się na Fokkerach F.VII (Warszawa-Poznań) i dotychczas używanych Junkersach.

Nowa Spółka ma dążyć przedewszystkiem do uzyskania wzrostu przewozów pocztowych i towarowych.

Zmiany w ustroju lotnictwa komunikacyjnego w Polsce należy powitać z uznaniem. Przedewszystkiem Państwo, które dotychczas pokrywało wydatki linji lotniczych prawie w 100%, tworząc własne przedsiębiorstwo łącznie z samorządami, zyskało pełny wpływ na dalszy jego rozwój i pełnię korzyści, jakie lotnictwo komunikacyjne przynosi, a pozatem przez zespolenie linji w jedno przedsiębiorstwo osiągnięto oszczędność.

Dyrektorem linji lotniczych „Lot" został mianowany mjr. pil. inż. Tomasz Turbiak, prokurentami pp. kpt. pil. Konopka i inż. Krzeczkowski. Sekretarzem dyrekcji jest p. Jan Wilczyński.

Delegatem M. K. w zarządzie spółki ma zostać inż. Szaniawski.

Z LOTU PTAKA.

Polska. Lot transatlantycki mjr. Kubali i Idzikowskiego. Polski konsul generalny w Nowym Jorku, p. Marynowski, zawiadomił M. S. Wojsk. o wynikach akcji gromadzenia funduszów wśród Polonji Amerykańskiej na nowy lot transatlantycki mjr. Idzikowskiego i Kubali. Polonja Amerykańska zebrała dotychczas na ten cel 640.000 franków fr. Ponieważ dalsza zbiórka funduszów jest jeszcze w toku, p. Konsul ma w najbliższym czasie zawiadomić M. S. Wojsk. Dep. Lotnictwa, jaka suma może być jeszcze zebrana na ten cel. Po ostatecznem ustaleniu powstałego tym sposobem funduszu, Rząd uzupełni go do 1.000.000 fr. fr., to jest do sumy, która wystarczy na pokrycie całkowitego kosztu przelotu.

Silnik, uszkodzony w czasie poprzedniej próby dokonania lotu transatlantyckiego przez mjr. Idzikowskiego i Kubalę, zostanie po wyremontowaniu, użyty do prób z nowym płatowcem „Amiot"

Mój drugi lot.

Wiem, że nie należy uwieczniać wrażeń o pierwszym locie. Minęły te czasy, kiedy każdy Bogu ducha winien pasażer wypisywał szpalty całe sercowych przeżyć, duchowych wstrząśnień na widok ziemi, widzianej w wysokości 3.000 metrów. Lekko wytwornie wplątana w to była elegancka pochwała tej lub owej maszyny, jako wdzięczne westchnienie za zniżką biletową i jako szlachetna zresztą reklama nowego środka komunikacji; minęły te czasy, minęły sentymentalno-poetyckie wynurzenia... więc niechże mi wolno będzie opisać lot drugi pewnej osoby, nazwijmy ją pasażerką, osoby zlekka od lat pięciu zastraszonej lotem, który właśnie był owym pierwszym.

Pasażerka ów lot pierwszy czarująco przemilczała, nie mówiąc już o tem, że nie był on najchlubniejszy. Mimo najszczerszych jednak chęci nie byłaby w owym czasie absolutnie w stanie napisać feljetonu, gdyż niczego nie widziała poza podłogą samolotu, na której leżała trzy godziny i niczego nie czuła, poza ściśle określonemi dolegliwościami organizmu, buntującego się energicznie przeciwko pozycji samolotu i pasażerki mniej więcej głową na dół. Krótko: była burza i lot był natenczas tak niebywale zły, że mogą sobie czytelnicy w przybliżeniu wyobrazić przerażenie pasażerki, trwające pięć lat z okładem.

Lecz cóż się stało po upływie tego czasu?

Pasażerka zapragnęła lecieć. Pasażerka zdecydowała się na podróż powietrzną. Po nużącej kosztownej podróży kolejowej z Warszawy do Wiednia pasażerka, osoba spowinowacona do pewnego stopnia z dygnitarzami lotniczemi, nie nadużywająca nigdy przywilejów, rezygnująca z bólem serca z najpiękniejszych podróży samolotem, nie prowokująca nigdy zawodowych grzeczności panów dyrektorów, postanawia lecieć z Wiednia do Wenecji.

Wszystko co następuje, rozgrywa się w tempie kinematograficznym. Decyzja, wysiłek silnej woli, rezerwowany bilet, raz jeszcze sprobuję, strach, szarpane nerwy, niejasne zmartwychwstałe wspomnienie trzech godzin zgrozy przeżytej, uczucie jak przed operacją, resztki zdrowego rozsądku i słaba nadzieja, że może nie będzie tak źle.

Pasażerka przybywa na lotnisko wiedeńskie zbrojna w cztery bułki z szynką, kilogram winogron, dwie cytryny, termos z gorącą herbatą, krople walerjanowe, koniak, eter i osławiony nadewszystko Seesick-Remedy (godzina przed lotem dwie pigułki). Pasażerka drży ze strachu. Dzień jest przeczysty, cudowny, rozsłoneczniony, dzień pięknej jesieni. Pasażerka potakuje, że lot będzie cudowny i uśmiecha się kurczowo. Zajmuje miejsce w samolocie, z uczuciem ofiary na rzeź prowadzonej. Motor puszczony jest w ruch. Pasażerka odmawia w duchu pacierz i z bolesną rezygnacją, poddaje się losowi. Siedzi, choć z przyrodzenia nie najsmuklejsza, dziwnie wązko i bez ruchu na swojem siedzeniu. Samolot wzbija się coraz wyżej, płynie spokojnie jak srebrny ptak w przestworza złoto-błękitne.

Pasażerka czeka. Ma dziwne wrażenie, że nie trzeba się ruszać. Przy wahaniach samolotu lekkie skrzywienie ust dowodzi, że tego nie pochwala. Ale zasadniczo czeka na mdłości, na spady, na chorobę. Nic się podobnego nie dzieje. Mijają chwile jedna za drugą, pasażerkę ogarnia szczęśliwość bez granic; nie może jej dać wyrazu, bo trudna jest konwersacja w aparacie, więc biedactwo wewnętrznie wykrzykuje:

— Więc tak, można lecieć? I o to warto było pięć lat zmarnować w kolejach żelaznych dniami i nocami?

Pasażerka myśli z patosem. Nie mogąc mówić, myśli ze wzmożoną potęgą. Niełatwo jest zresztą zrozumieć psychę, porażonej strachem lotniczym przez lat pięć, która w pewnej chwili i to na wysokości 3.000 m. zostaje cudownie uleczona. W każdym razie, pozwala już sobie na nieśmiałe ruchy, widząc, że to na aparacie nie robi żadnego wrażenia. Rozbiera rękawiczki i spogląda ostrożnie w dół. W jasnem słońcu ziemia wygląda jak cudowny pstry dywan o regularnych, geometrycznie nakreślonych wzorach. Zwolna umysł jej wraca do przytomności a wzrok na towarzyszów podróży. Jeden z sąsiadów stara się wykrzykiwać fragmenty konwersacyjne. Jest to mały grubiutki pan w wieku umiarkowanym, o dużej jasnej twarzy i dziecinnych, niebieskich oczach. Jest rozanielony, przejęty, wzięty, olśniony i daje temu dziwny wyraz. Kręci się na wązkiem siedzeniu, jak fryga, wygląda przez okno, skacze i daje na migi oznaki zachwytu wykonywuje ciekawe ćwiczenia gimnastyczne rękoma, skacze, przewraca oczy od góry, posyła pocałunki w kierunku szczytów górskich. Pasażerka patrzy na niego z pobłażaniem. Ma jeszcze stale tę pewną wstrzemięźliwość w ruchach, pochodzącą z tego, że nie można wiedzieć, czy w następnej chwili samolot nie zacznie się kołysać, a potem co?

Jednakże spostrzega groźną piękność pejzażu alpejskiego, widzianego z góry, jak najpiękniejszy obraz, skłębione morze białych chmur pod sobą i w najjaśniejszym słońcu wyraźny, czarny cień samolotu, płynący spokojnie, miarowo za aparatem na grzbiecie chmur. Owa przygniatająca piękność chwili wywołuje u małego pana szał zupełny. Skacze na krześle, odmawia pacierz, a przytem jest ludzko bezpośrednio, że pasażerka patrzy na tę odmienną stronę, przeżycia lotniczego ze szczerem zainteresowaniem. Obrazy zmieniają się kalejdoskopowo. Z bardzo daleka wypływają na horyzont laguny. Przecudowny czar słowa: „Wenecja", zaczyna działać upajająco równocześnie działa też najwidoczniej Seesik Remedy, bo samolot kołysze się niedwuznacznie, pasażerka czuje lekkie mdłości w okolicy serca, ale zdaje sobie z tego sprawę, że mogłoby być o wiele gorzej. Mały pan wykrzykuje słowa pociechy, podaje z nadmiarem współczucia swój bilet wizytowy, demonstrując przytem ćwiczenia oddechowe jako antidotum na reakję nerwów. Powoli wykwita w oddali jak cudny kwiat Wenecja, mały pan notuje nasze adresy, bo chce z dalszej podróży zawiadamiać o swych wrażeniach, pasażerka czuje zniżony lot aparatu i szczęśliwa, choć blada nieco i interesująca, ląduje po 3 i pół godzinnej podróży na Lido.

poczem do płatowca Wiedeń—Warszawa—Moskwa, a w roku 1927 na trasie Moskwa—Tokio—Moskwa.

Obecnie Awiatrust łącznie z instytutem zorganizował produkcję seryjną tych samolotów. Drugą dziedziną, w której C. A. G. I. rozwija intesywną działalność jest budowa ślizgawców i aerosani. Aerosanie uczestniły w szeregu konkursów i całkowicie potwierdzały swą użyteczność.

Instytut opracował typ wiatraka dla wykorzystania energji wiatru. W Baku na Kaukazie wybudowano kilka wiatraków tego typu o mocy 50 koni mechanicznych dla pompowania nafty.

Uskuteczniono szereg prac w dziedzinie budowy śmigieł i śrub wodnych, a także wentylatorów, produkowanych na fabrykach sowieckich,

Jeszcze jedną dziedziną, w której C. A, G. I. rozwija intensywną działalność, są prace doświadczalne nad silnikami już eksploatowanemi. Dzięki tym pracom gromadzi się materjał, umożliwiający trafny wybór silnika w zależności od typu samolotu i określający warunki ustawienia go na samolocie oraz eksploatowania. Zakres tych prac w najbliższym czasie będzie rozszerzony dzięki zainstalowaniu kamery niskiego ciśnienia, przedstawiającej hermetycznie zamknięty kocioł, z którego stopniowo wypompowuje się powietrze. Badany silnik umieszcza się w kotle, w którym pracuje w atmosferze coraz bardziej rozrzedzonej, a więc odpowiadającej warunkom pracy silnika na samolocie, wznoszącym się na duże wysokości.

Stwierdzić należy, że C.A.G.I. położył znaczne zasługi dla rozwoju lotnictwa sowieckiego i jest wyrazem dążenia władz sowieckich do oparcia produkcji samolotów i silników na własnym przemyśle.

Nowa linja „Lotu" na czas Wystawy Krajowej w Poznaniu. Min. Komunikacji zamierza na czas Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu uruchomić lotniczą komunację pocztowo-pasażerską między Katowicami a Poznaniem.

Rekord szybkości na linji Warszawa—Poznań. Samolot komunikacyjny Linji Lotniczych Lot, PPOZO typu Fokker, kursujący na linji Warszawa Poznań, a prowadzony przez pilota Witkowskiego, przebył w dniu 19/I r.b. drogę z Poznania do Warszawy w ciągu 73 minut.

Ponieważ trasa lotu z Poznania do Warszawy wynosi 300 kilometrów, samolot leciał przeciętnie z szybkością 250 kilometrów na godzinę. Biorąc pod uwagę, iż przeciętna szybkość samolotów Junkersa wynosi 150 kilometrów, stwierdzić trzeba, iż nowowprowadzone samoloty komunikacyjne bardzo poważnie przyśpieszą podróż powietrzną.

Ciekawie przedstawia się porównanie czasu, w jakim przebył drogę z Poznania do Warszawy samolot, a w jakim tę samą drogę przebywa kolej.

Ponieważ pociąg pośpieszny jedzie z Poznania do Warszawy 7 godzin 15 minut, pociąg zaś osobowy 10 godzin i 30 minut, zuważymy, iż samolot był szybszy od pociągu pośpiesznego siedmiokrotnie, od pociągu osobowego zaś niemal dziewięciokrotnie.

Niemcy. Komunikacja nocna. Pierwsza próba nocnej komunikacji lotniczej w Niemczech dokonana w r. 1924/25 okazała się b. udatną i celową, co spowodowało dalszy jej rozwój.

W r. 1927—217 samolotów wykonało 70.000 km. nocnych przelotów, w r. 1928 cyfry te już więcej niż podwoiły się, bowiem 461 samolotów przeleciało 200.000 km.

Sprawność komunikacji wynosiła na linji Berlin—Hannover 95%, na linji Berlin — Królewiec z powodu stosunkowo gorszych warunków atmosferycznych 91%. Cyfry te zarówno, jak i punktualność przelotów mało się czem różnią od dziennej komunikacji lotniczej.

Niemiecka Lufthansa projektuje obecnie urządzenie dalszych nocnych linji lotniczych, a mianowicie celem lepszego połączenia Śląska z Zachodnią i Południową Europą rozszerzenie linji Berlin—Wrocław—Gliwice również na nocną komunikację lotniczą. Ze sprawozdania niemieckiej Lufthansy wynika, że wprowadzenie komunikacji nocnej na linji Berlin—Wrocław—Gliwice jest przewidziane w roku operacyjnym 29/30.

Włochy. Budżet włoskiego ministerstwa żeglugi powietrznej. Budżet ministerstwa żeglugi powietrznej na rok budżetowy 1929/1930 preliminowany jest na 700 miljonów lir (około 330 milj. zł.) tak jak w roku ubiegłym, z pewnemi tylko przesunięciami w pojedyńczych pozycjach. Ważniejsze z nich są: kredyty na zakup samolotów, silników i uzbrojenia podwyższone zostały o 34,5 miljona lir., subwencje dla prywatnych linji lotniczych o 9 milj. indemnizacje, zapomogi i ubezpieczenia personelu wojskowego i cywilnego o 10 milj. Zmniejszone natomiast zostały pozycje: wydatki na doświadczenia, badania i modele o 21 milj., na umundurowanie, wyżywienie i tp. o 35,3 milj. oraz na szkoły lotnicze cywilne o 11,6 miljona lir.

12-miljonowy dar narodowy na cele lotnictwa. Na całym obszarze Italji otwarta została zbiórka funduszów na zakup samolotów i przekazanie ich państwu. Akcja ta spotkała się z pełnem zrozumieniem roli lotnictwa ze strony społeczeństwa włoskiego: zebrano tą drogą 12297000 lirów.

Stany Zjednoczone A. P. Naprawa podwozia podczas lotu. Kto wie, czy nie najbardziej odpowiedzialną częścią samolotu jest dzisiaj podwozie. Bo zważamy tylko, że w razie defektu silnika—a jest to rzeczą coraz rzadszą zresztą jest teraz, a w bliższej przyszłości tembardziej, silnik można będzie naprawiać podczas lotu—wylądować bezpiecznie zawsze można, w razie zaś zepsucia się podwozia sprawa przedstawia się o wiele gorzej. Na szczęście poważny defekt podwozia jest rzadki. Wypadek taki miał miejsce stosunkowo niedawno w Ameryce.

Na lotnisku w Mills Field pod San Francisco pilot-instruktor Joe Salzman, startując ze swym uczniem, w ostatniej chwili zauważył coś nienormalnego... Zdążył jednak poderwać maszynę i już w powietrzu, po pewnej chwili, zorjentował się w poważnem uszkodzeniu podwozia: prawe koło zwisło bezwładnie!

Na lotnisku zaważono również wypadek i przystąpiono do akcji ratunkowej. Przedewszystkiem znakami zaczęto alarmowrć lotników o niebezpinczeństwie, a gdy się przekonano, że sami o tem dobrze wiedzą, (wylazł z maszyny i usadowił się na podwoziu), spróbowano z drugiego samolotu w locie przerzucić im spadochron. Następnie zawiadomiono ich za pomocą wielkiego napisu, wymalowanego kredą, że motorówki ratunkowe stoją w pogotowiu; aby więc lądowali na morze (lotnisko znajduje się niedaleko wybrzeża), a zostaną natychmiast wyłowieni.

Tymczasem jednak ludzie, obserwujący z dołu samolot, zobaczyli, że Salzman nie darmo siedzi na podwoziu: zwisające koło wróciło na miejsce! Salzman wdrapał się z powrotem do maszyny i po kilku minutach wylądował szczęśliwie.

Śmiały pilot naprawił uszkodzenie przy pomocy narzędzi, kawałków drutów i pasa, które znalazł pod ręką.

POGADANKI DLA MŁODZIEŻY.

POGADANKA Nr. 3.

Trujące gazy, jako środek wojenny u zwierząt.

W obecnej chwili przygotowania się społeczeństwa „na wszelki wypadek" inwazji naszych „miłych" sąsiadów, nie od rzeczy będzie podpatrzeć ofenzywę i defenzywę u zwierząt w dziedzinie techniki trujących gazów i gryzących cieczy, jako środka wojennego.

Środki te, jakiemi zaś chlubi się człowiek, są w świecie zwierzęcym od najdawniejszych czasów w użyciu. Diplopady, należące do działu miriapodów (tysiąconogów), wydzielają z swych ciał najrozmaitsze ciecze, które zapachem i skutkami przypominają kreozot, kamforę, wodę królewską (w której jedynie, jak wiadomo, rozpuszcza się złoto i t. p.) i kwas pruski. Oleiste te ciecze wysączają w razie konieczności obrony z licznych porów grzbietowych, odstraszając zwierzęta większe, zabijając małe. Niektóre tysiąconogi z okolic tropikalnych wystrzykują z siebie na znaczną nawet odległość strumienie mocnej, wonnej cieczy, której zapach i człowiekowi daje się we znaki, piekąc przez dłuższy czas dotkliwie w oczach i w nosie; gdzie zaś padnie na skórę kropla, tam powstają zielone plamy, mocno piekące i nabiegające purpurowo. Z pomiędzy chrząszczów wydzielają niektóre kwas pruski, inne zaś oleistą ciecz o zapachu opjum: Brachynus (bombardjer) strzela w sposób eksplozywny ku nieprzyjacielowi chmurami lotnego jodu; żołnierze termitów z gatunku Ptyotermes liberiensis bryzgają zjadliwą cieczą z silnierozwiniętych swych głów; gąsienica prządki hermelinowej (Harpya vinula) broni się strumieniami kwasu mrówczanego, wyrzucanemi z widełek przyogonowych.

Z pośród kręgowców zaliczyć tu należy wszelkie jadowite węże, posiadające, jak wiadomo, z przodu paszczy zęby, naciskające w chwili kąsania gruczoły jadowite; z pośród tych gadów wyróżnić należy afrykańskiego aspisa (Naia haie), który nietylko zjadliwie kąsa, ale i pluje na odległość trucizną, powodując i u człowieka niebezpieczne pęcherze i stany zapalne na obryzganej nią skórze. Meksykańska jaszczurka Phynosoma cornutum wystrzykuje z oczu krwisto czerwone łzy ostro palące. Również i nasze salamandry i ropuchy wysączają z licznych na całem ciele gruczołów pienistą ciecz odstraszającą nieprzyjaciół.

Najwyższy jednak wysiłek w tym kierunku uczyniła przyroda u znanych z pięknych futerek amerykańskich skunksów. Komu zdarzyło się być trafionym strumieniem ohydnej cieczy, jaką skunksy tryskają ze specjalnych gruczołów na odległość 2 do 3 metrów, ten nieszczęsny zniknąć musi z towarzystwa na dłuższy czas, zanim wywietrzeje. Pies, który raz już w życiu miał do czynienia ze skunksem, zoczywszy go zdala po raz drugi, zmyka czemprędzej, chowając pod siebie ogon i skomląc żałośnie.

Kto wie, czy wojenny sposób skunksów nie okazałby się i dla techniki ludzkiej najbardziej zgodnym z zasadą unieszkodliwiania, a nie zabijania nieprzyjaciół.

Dział Urzędowy Komitetu Wojew.

Okólnik Nr. 5.

W „sprawie tygodnia". W roku bieżącym „Tydzień Obrony Powierznej i Przeciwgazowej" odbędzie się od 6-go do 13-go października. Zarząd Komitetu Wojewódzkiego, jak zwykle tak i w tym roku pozostawia Komitetom całkowitą swobodę działania, jednakowoż uważa, że w interesie Komitetów leży ażeby sprawa „Tygodnia" była wspólnie i wszechstronnie opracowana. W tym celu Zarząd Komitetu prosi o nadesłanie do dnia 10 marca projektu programu „Tygodnia" na terenie działalności WPanów.

Celem ustalenia ramowego programu „Tygodnia" Zarząd Główny LOPP. zwołuje zjazd sekretarzy Komitetów Wojewódzkich w dn. 18 marca r. b., wobec czego prosimy o ścisłe zastosowanie się do wyżej podanego terminu t. j. dnia 10 marce.

(—) *M. Wójcik* sekretarz. (—) *W. Tyszko* v-wojewoda.

Okólnik Nr. 6.

W sprawie auto propagand. W związku z przydzieleniem Komitetowi Wojewódzkiemu przez Zarząd Główny na dwumiesięczny okres począwszy z dniem 1 kwietnia r. b. Samochodu Propagandowego, Zarząd Komitetu Wojewódzkiego podając o powyższem do wiadomości Komitetów Powiatowych uprasza o wypełnienie i nadesłanie najpóźniej do dnia 15 marca r. b. kwestjonarjusz w/g załączonej instrukcji.

Prócz tego nadmienia, że samochód propagandowy wyjedzie w składzie prelegenta mechanika i pomocnika tegoż, oraz będzie zaopatrzony w kino-aparat, radjo i materjał propagandowy.

Całkowite koszty ekspedycji samochodowej pokrywa Komitet Wojewódzki.

Instruktor Komitetu (—) *M. Wojewódzki* pilot. Prezes Zarządu (—) *W. Tyszko* v-wojewoda.

Okólnik Nr. 7.

W sprawie objazdu fabryk wagonno obrony przeciwgazowej. Zarząd główny ma zamiar w r. bieżącym objechać wagonem obrony przeciwgazowej możliwie wszystkie fabryki, zakłady przemysłowe i t. p. posiadające własne bocznicy kolejowe. W związku z tym Zarząd Komitetu Wojewódzkiego prosi o nadesłanie wykazu wyżej podanych instytucji znajdujących się na terenie Komitetu Powiatowego.

Sprawa ta ma bardzo wielkie znaczenie, gdyż w ten sposób zorganizowane ośrodki robotnicze zetkną się z propagandą obrony przeciwgazowej.

Instruktor Komitetu (—) *M. Wojewódzki* pilot. Prezes Zarządu (—) *W. Tyszko* v-wojewoda.

Okólnik Nr. 8.

W sprawie kursów gazowych. W związku z tem, że niektóre Komitety Powiatowe L. O. P. P. mają warunki do uruchomienia kursów gażowych, Komitet Wojewódzki przedstawia poniżej ogólne wytyczne, które należy wziąć pod uwagę przy organizacji wspomnianych kursów.

1. Minimalny czas trwania kursu — 50 godzin z czego:

a) **Chemja gazów — 8 godzin.** Historja i rozwój środków bojowych chemicznych. Własności chemiczne, fizyczne i działanie fizjologiczne gazów. Rozpoznawanie według zapachów.

b) **Technika gazów — 7 godzin.** Powstanie chmury gazowej. Zachowanie się chmury gazowej w terenie w zależności od terenu. Wpływ warunków atmosferycznych. Koncentracje bojowe i stężenia zabójcze. Środki i sposoby napadu gazowego, dodatnie i ujemne strony. Oznaki napadu gazowego.

c) **Obrona indywidualna lekka i ciężka—10 godzin.** Ewolucja środków ochronnych. Szczegółowe zapoznanie się z budową i wartością masek, polskiej, francuskiej, niemieckiej i angielskiej. Gazowy sprzęt pomocniczy. Urządzenie komory gazowej. Ochrona zwierząt. Aparaty tlenowe.

d) **Obrona zbiorowa—7 godzin.** Służba obserwacyjno-alarmowa odpowiadająca ochronie tyłów. Budowa, urządzenie i zaopatrzenie schronu przeciwgazowego. Wybór i przystosowanie normalnej ubikacji mieszkalnej, aby odpowiadała warunkom bezpieczeństwa w czasie napadu gazowego. Odświeżanie powietrza w schronie. Zachowanie się przed w czasie i po napadzie gazowym. Odkażanie terenów od gazów ze szczególnym uwzględnieniem Iperytu. Ostrożność przy użyciu strawy, wody, paszy i bydła padłego od działania gazów.

e) **Ćwiczenia praktyczne—11 godzin.** Noszenie normalne masek, pogotowie gazowie, nakładanie i zdejmowanie maski. Zmiana pochłaniacza w gazie, ratowanie się samym pochłaniaczem. Ćwiczenie z aparatem tlenowym. Instruowanie. Ćwiczenia w odkażaniu terenu i przedmiotów zaiperytowanych. Ćwiczenia w użyciu pomocniczego sprzętu gazowego. Pokaz działania świec i granatów ręcznych dymnych. Komora gazowa.

f) **Ratownictwo—2 godziny.** Objawy zatrucia gazami a) duszącemi, b) trującemi, c) drażniącemi, d) parzącemi, oraz pierwsza pomoc, jaką przed przybyciem lekarza można udzielić.

g) **Metody szkolenia i propaganda — 5 godzin.** Zastosowanie podanej treści i formy wykładu do poziomu umysłowego słuchaczy. Wypracowania na temat urządzenia imprezy z dziedziny napadu i obrony gazowej w większym mieście lub miasteczku. Dyskusja na podstawie przejrzanych wypracowań.

2. W czasie trwania kursu powinny odbyć się repetycje, aby w ten sposób dać możność przetrawienia podawanego materjału.

3) Egzamin winien się odbyć przed Komisją. Skład Komisji: Przewodniczący i 2 członków. Na członków Komisji powoływać należy osoby z odpowiedniem wykształceniem gazowem (np. oficerów gazowych formakji, konsystujących w danym garnizonie). Wykładowcami mogą być tylko osoby, które przeszły kurs w szkole gazowej.

4) Zależnie od wyniku egzaminu poszczególnych kursantów, zakresu, nabytych wiadomości i poziomu umysłowego poklasyfikować ich na 3 grupy:

a) instruktor I klasy — nadający się na prelegenta, organizatora sieci drużyn przeciwgazowych, oraz imprez propagandowych.

b) instruktor II klasy — nadający się w przyszłości na dowódcę drużyny przeciwgazowej, obserwacyjno-alarmowej, dezynfekcyjnej lub ratowniczej (zależnie od uzdolnienia), a obecnie mogący samodzielnie objąć całokształt wyszkolenia jednego typu drużyny przeciwgazowej, oraz wygłaszać popularne pogadanki w myśl dyrektyw instruktora I klasy.

c) instruktor III klasy—pomocnik instruktora II klasy, działający pod kierunkiem i nadzorem tegoż.

5. O klasyfikacji ad. pkt. 4 należy poinformować Komisję egzaminacyjną, oraz już po zamknięciu zapisów posegregować kursantów na powyższe grupy, kierując się ich wykształceniem i inteligencją.

Przy egzaminie, zależnie od przeznaczenia kandydata stawiać wymagania w mniejszym lub szerszym zakresie. Jest to celowe ze względu na niejednolity poziom umysłowy słuchaczy, to też byłoby szkodą odrzucać przy egzaminie np. ludzi, którzy nie nadają się na prelegentów, czy kierowników, ale zato mogą być pożyteczni przy szkoleniu drużyn.

6. Po egzaminie i klasyfikacji należy zaprowadzić ścisłą ewidencję przeszkolonych według poniższych rubryk.

1) Imię i nazwisko,
2) Miejsce zamieszkania (dokładny adres),
3) Zawód (fach),
4) Stanowisko służbowe (posada),
5) Stopnie z poszczególnych przedmiotów ad. pkt. 1 litera a—g,
6) Otrzymany stopień instruktora (I, II, III),
7) Data urodzenia,
8) Stosunek do wojskowości.

7. Listę ewidencyjną jak w pkcie 6. przesłać należy do Komitetu Wojewódzkiego po odbytym egzaminie, z dołączonym programem godzinowym.

8. Komitet Wojewódzki prosi o przysłanie zawiadomienia o terminie rozpoczęcia kursu, terminie i miejscu egzaminu, personelja wykładowców, oraz proponowany przez Zarząd Komitetu Powiatowego skład komisji egzaminacyjnej.

9. Jako załącznik — Typ świadectwa.

10. Skład i wyposażenie drużyn przeciwgazowych oraz program ich wyszkolenia podany będzie później.

Referent gazowy
(—) *B. Kistelski*
por. 42 p.p.

Prezes Zarządu
(—) *W. Tyszko.*

Sprawozdania.

SPRAWOZDANIE

Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Bielsku-Podlaskim z „V Tygognia L.O.P.P."

PRZYCHÓD

miasto Bielsk-Podlaski.

Z kwesty ulicznej urządzonej w dniu 3 i 9/IX		346.10
Na listy ofiar przy stolikach.		
1) przy restauracji Nawrota	60.30	
2) przy Urzędzie Poczt Teleg.	43,—	
3) przy ul. 3 Maja	32,—	
4) przy Magistracie	8.—	143.30
Na listy ofiar rozesłane do Urzędów, Instytucji i różnych osób		196.69
Za mareczki na lotnisko w Białymstoku		1000.90
Za nalepki na okna		185.40
Czysty zysk z przedstawienia amatorskiego		138.45
Razem		2010.84

Powiat oprócz Białowieży.

Koło Hajnówka	3682.—
„ Siemiatycze	593.25
Urząd gminy Masiewo	141,45
Koło Topczewo	102.86
„ Brańsk	100.84
„ Nauczycielskie Narew	34,70
„ Łubin	30.70
„ Grodzisk	25.02
„ Nauczycielskie Narojki	16.90
„ Orla	14.—
Urząd Gminy Widźgowo	8.57
Koło Kąty	6.80
„ Milejczyce	2.70
„ Kleszczele	2.—
„ Nauczycielskie Rudka	—.50
Razem	4762.29
Ogółem	6773.13

ROZCHÓD:

Wydatki organizacyjne „Tygodnia"	84.05
Czysty zysk „Tygodnia"	6689.08

Załącznik

do sprawozdania „V Tygodnia"

L.O.P.P. za 1928 r, kolejność urzędów, instytucji i osób wedle osiągniętych rezultatów, finansowych **w Bielsku-Podlaskim.**

(listy ofiar i mareczki)

Rozesłano list 69, zwrócono próżnych 36 zupełnie nie zwrócono 3.

Nazwa instytucji	Listy ofiar Zł. gr.	Mareczki na lotnis. w Białym. Zł. gr.	Razem Zł. gr.
Urząd Akcyzowy	—,—	700.—	700.—
Urząd pocztowo telegraficzny	2.—	175.50	177.50
„ Skarbowy	—.—	65.—	65.—
Wydział drogowy	9.50	42.20	51.70
Związek Inwalidów Wojen	51.40	—	51 40
Gimnazjum	4.—	15.—	19.—
Szpital Powiatowy	16.47	—	16.47
P, Boćkowski	11 22	—	11.22
P. Radziwiłłowiczówa	10.55	—	10.55
Starostwo Bielskie	10.—	—	10.—
Urząd Ziemski	7.50	—	7.50
P. Pomeraniec	7.50	—	7.50
Kancelarja rejenta Ksepko	7.—	—	7 —
Ks. Dz. Kostycewicz	6.90	—	6.90
Preperanda Nauczycielska	6.69	—	6.69
P. Muzykant	6.—	—	6.—
Żydowski Bank Ludowy	5.—	—	5.—
P. Wadman	5.—	—	5.—
Ks. Tymiński	4,50	—	4.50
P. Nawrocki	4.—	—	4.—
Ks. Dz. Borowski	3.—	—	3.—
Inspektor Szkolny	3.—	—	3.—
Komunalna Kasa Oszczędn.	3.—	—	3.—
Wydział Powiatowy	1.06	1,20	2.26
Kasa Skarbowa	—.—	2.—	2.—
P. Łypaczewski	2.—	—	2.—
Rabin Bendas	2.—	—	2.—
Dr. Osmólski	2.—	—	2.—
P. Szenkier	1.60	—	1.50
Stow. Spożyw. Kooperatywa	1.10	—	1.10
P. Wójtowski	1.—	—	1.—
P. Ajzensztadt	1.—	—	1.—
P. Lew	1.—	—	1.—

Prezes Zarządu: (—) **W. Zembrzuski.** (M. P)

Skarbnik: (—) **Radkiewicz.**

Sprawozdanie kasowe

z balu maskowego urządzonego na rzecz L. O. P. P. i P. C. Krzyża w Bielsku Podl. w dniu 1 lutego 1929 roku.

PRZYCHÓD.

Bilety wejściowe	498,—
Loterja szczęścia	114,—
Confetti	46,15
Razem	658,15

ROZCHÓD.

Orkiestra	100,—
Kolacja dla orkiestry	28,—
Rachunek drukarni Goldsztejna	35,—
„ Księgarni Nauczycielskiej	2,—
„ Farbera (nagroda)	5,—
„ Mostowskiego (nagroda)	6,50
„ Farbera za confetti i t. p.	5,01
Rozklejenie afiszów	8,10
Drobne wydatki	2,—
Razem	191,61

Czysty zysk 466 zł. 54 gr. został podzielony:

dla L. O. P. P.	233 zł. 27 gr.
dla P. C. Krzyża	233 zł. 27 gr.
	466 zł. 54 gr.

Prezes Zarządu **W. Zembrzuski.**
Skarbnik L.O.P.P. **Radkiewicz.**
Skarbnik P.C.K. **D. Łukaszuk.**

Sprawozdanie kasowe

Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Bielsku Podlaskim za 1928 rok.

DOCHODY.

Pozostałość gotowizny na dzień 31/XII 1927	1049,82
% % od lokaty sum	48,63
Wpisowe	21,50
Składki członkowskie	4103,82
Subsydja	805,—
Ofiary	79,41
Imprezy	1222,49
Mareczki płatnicze	207,25
Znaczki członkowskie	10,—
Tydzień Lotn.—Gazowy	6689,08
„ (po zestawieniu)	13,50
Wydawnictwa	31,20
Za sprzedane instrumenty muzyczne	1800,—
Razem	16081,70

WYDATKI.

Wynajem sali	220,—
Wydatki kancelaryjne	58,57
Pensja gońca-inkasenta	200,—
Porto	40,50
Koszta podróży	19,—
%% inkasentom od ściągniętych składek	45,—
Wysłano do Komitetu Wojewódzkiego w Białymstoku	15305,08
Pozostałość gotowizny w kasie i w Bankach na 31/XII 1928 r.	193,55
Razem	16081,70

Prezes Zarządu **W. Zembrzuski.**
Skarbnik **Radkiewicz.**

ZAŁĄCZNIK

do sprawozdania kasowego Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Bielsku Podlaskim. za rok 1928.

	Składki członkowskie subsydja i inne wpływy Zł.	Tydzień lotniczo-gazowy Zł.	Razem Zł.
MIASTO BIELSK-PODLASKI.			
Komenda Policji Państwowej	1.151,81	—	1.151,81
Urząd Akcyzowy	25,50	700,—	725,50
Urząd Pocztowo-Telegraficzny	262,50	177,50	440,—
Wydział Powiatowy	397,75	2,26	400,01
Urząd Skarbowy	65.—	65,—	130,—
Magistrat	117,50	—	117,50
Wydział Drogowy	53,50	51,70	105,20
Nadleśnictwo Bielskie	100,—	—	100,—
Starostwo	81,—	10,—	91,—
Gimnazjum	65,—	19,—	84,—
Kasa Skarbowa	72,50	2,—	74,50
P. K. U.	55.50	—	55,50
Związek inwalidów Wojennych	—	51,40	51,40
Szkoły Powszechne	49,50	—	49,50
Sądownictwo	43,—	—	43,—
Kancelarja Rejenta Ksepko	28,50	7,—	35,50
Urząd Ziemski	25,—	7,50	32,50
Inspektorat Szkolny	24,—	3,—	27,—
Preparanda Nauczycielska	14,72	6,69	21,41
Spółka „Rolnik"	8,—	—	8,—
Różne wpływy, ogólna lista i imprezy.	443,59	—	443,59
Inne wpływy „Tygodnia	—	907,79	907,79
	3.083,87	2.010,84	5.094,71
Koło L.O.P.P. Hajnówka	3.400,—	3.682,—	7.082,—
„ Siemiatycze	—	593,25	593,25
„ Brańsk	342,80	100,84	443,64
Urząd gminy Masiewo	70,—	141,45	211,45
Koło L.O.P.P. Łubin	88,—	30,70	118,70
„ Grodzisk	101,30	25,02	126,32
„ Topczewo	—	102,86	102,86
Magistrat w Kleszczelach	100,—	—	100,—
Urząd Gminy Białowieża	100,—	—	100,—
„ „ Pasynki	95,—	—	95,—
Koło Nauczycielskie Wyszki	81,—	—	81,—
„ „ Ciechanowiec	72,—	—	72,—
„ Milejczyce	66,50	2,70	70,20
„ Nauczycielskie Narojki	51,20	16,90	68,10
„ „ Radziwiłłówka	63,—	—	63,—
„ Narewka	60,—	—	60,—
Urząd Gminy Łosinka	50,—	—	50,—
„ „ Siemiatycze	50,—	—	50,—
„ „ Grodzisk	50,—	—	50,—
„ „ Skórzec	50,—	—	50,—
„ „ Rudka	46,50	—	46,50
Koło Nauczycielskie Narew	7,—	34,70	41,70
Urząd Gminy Widzgowo	25,—	8,57	33,57
Koło Naucz. Rudka	30,—	—,50	30,50
Urząd Gminy Milejczyce	30,—	—	30,—
„ „ Topczewo	25,—	—	25,—
„ „ Narew	25,—	—	25,—
„ „ Kleszczele	25,—	—	25,—
„ „ Łubin	25,—	—	25,—
Magistrat w Mielniku	20,—	—	20,—
Szkoła w Ogrodnikach	20,—	—	20,—
Koło Orla	—	14,—	14,—
Urząd gminy Wyszki	13,50	—	13,50
Koło Kleszczele	10,—	2,—	12,—
Urząd Gminy Radziwiłłówka	10,—	—	10,—
Koło Kąty	1,20	6,80	8,—
Szkoła Baciki Średnie	4,50	—	4,50
„ Waśki	—,80	—	—,80
	5.210,30	4.762,29	9.972,59

UWAGI: Szczegółowe sprawozdanie z „Tygodnia" zostało wydrukowane w № Wiad. Lotn. W tem od Kom. Rejonowego p. Wawrontowicza 150 zł.

ZESTAWIENIE.

Miasto Bielsk-Podlaski	3.083,87
Koła i urzędy gmin	5.210,30
Czysty zysk „Tygodnia"	6.689,08
Saldo z roku 1927	1.049,82
%/o %/o od lokaty sum	48,63
	16.081,70

Prezes Zarządu: *W. Zembrzuski* Skarbnik: *Radkiewicz*

Sprawozdanie Kom. Wojew. z propagandy odczytowej za r. 1928.

Nazwa Komitetu	propaganda wśród ludności cyw. Odczyty Lotn. ilość odczytów	ilość słuchacz.	Odczyty gazowe ilość odczytów	ilość słuchacz.	propaganda w szkołach Odczyty Lotnicze	gazowe	pogadanki Lotnicze	gazowe
Augustów	Nie nadesłało sprawozdania							
Białystok	—	—	82	4213	—	40	—	—
Białowieża	Nie nadesłało sprawozdania							
Bielsk-Podlaski	Nie nadesłało sprawozdania							
Grajewo	—	—	31	1700	—	—	—	—
Grodno	35	660	26	1319	28	2	25	14
Kolno	17	—	132	1173	—	—	11	16
Łomża	1	107	2	80	—	2	—	3
Ostrów	Nie nadesłało sprawozdania							
Ostrołęka	Nie nadesłało sprawozdania							
Sokółka	6	—	12	339	3	1	16	8
Suwałki	8	242	—	—	2	3	9	8
Wołkowysk	Nie nadesłało sprawozdania							
Wys.-Mazowieckie	—	—	54	2485	—	18	—	—
	67	1009	339	13309	33	66	61	49

ZAPISY

do Szkoły Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce pod Lwowem.

Dnia 15 kwietnia 1929 r, zostaje otwartą **Szkoła Mechaników Lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce pod Lwowem**. Szkoła ta ma na celu kształcenie mechaników lotniczych, odpowiedzialnych za prawidłowe funkcjonowanie silników lotniczych oraz samolotów i uzdolnionych do organizowania ich obsługi oraz konserwacji i naprawy.

Na rok 1929-30 (od 15 kwietnia 1923 r. do 30 września 1930 r.) przyjętych będzie 50 uczniów. Do szkoły mechaników lotniczych przyjmowani będą jedynie i wyłącznie kandydaci:

1. a) ze świadectwem ukończonej szkoły rzemieślniczo-przemysłowej 3-letniej, oddział ślusarsko-mechan., b) ze świadectwem ukończonej szkoły przemysłowej mistrzów mechaników, c) ze świadectwem czeladniczem (wyzwolin) w dziale ślusarstwa lub mechan., d) pracownicy przemysłu ślusarskiego i mechanicznego, którzy wykażą, że posiadają conajmniej 4-letnią praktykę zawodową.

Kandydaci c) i d) poddani będą wstępnemu egzaminowi, w którym wykazać muszą znajomość języka polskiego w słowie i piśmie oraz arytmetyki (4-działania i ułamki). Kandydaci pod d) także pracę czeladniczą.

2. Urodzeni w latach 1908 między 1.VII. a 31.XII. 1909, 1910 i 1911 (między 1.I a 30.VI.).

3. Mający poświadczenie wystawione przez lekarza urzędowego, że są zdolni do służby wojskowej a kat. A.

Kandydaci starający się o przyjęcie do Szkoły mechaników lotniczych L. O. P. P. składają podania przez **miejskie lub powiatowe komitety L.O.P.P. do Komitetu Wojew. we Lwowie, gmach Województwa I p. ul. Czarneckiego.**

Do podania należy dołączać:

a) świadectwo przynależności do Państwa Polskiego,

b) życiorys własnoręcznie napisany,

c) metrykę chrztu na dowód urodzenia w latach 1908, 1909, 1910, 1911,

d) świadectwa czeladnicze lub szkol.,

e) poświadczenie lekarskie o zdolności do służby wojskowej kat. A.,

f) świadectwo moralności, wystawione przez miejscową władzę policyjną,

g) zezwolenie rodziców lub opiekun.

h) dokładny adres kandydata, t. j. miejscowość, poczta, Województwo.

W razie składania odpisów zamiast oryginalnych dokumentów, muszą być odpisy uwierzytelnione w drodze urzędowej.

Podania należy składać do dnia 1-go kwietnia 1929 r. w Miejskich lub Powiatowych Kom. LOPP.. które najdalej do dnia 5 kwietnia 1929 r. podania rozpatrzą i natychmiast z wnioskami przedstawią Komitetowi Wojew. LOPP. we Lwowie, gmach Województwa I, p. ul. Czarneckiego.

Komitet Wojew. LOPP. we Lwowie zawiadomi bezpośrednio tych kandydatów, którzy mają zgłosić się we Lwowie w Komitecie Wojew. LOPP. we Lwowie, gm. Wojew. I p. ul, Czarneckiego w dn. 15 kwietnia 1929 r. celem wykonania próbnej roboty czeladniczej, poddania się egzaminowi wstępnemu i oględzinom lekarskim. Podania nieuwzględnione zostaną odesłane petentom najpóźniej do dnia 31 kwietnia r.b.

Kandydaci przyjeżdżają do Lwowa na swój własny koszt i w razie nieprzyjęcia na swój własny koszt wracają do domu. Komitety LOPP. mogą o ile zachodzi potrzeba przyznać swym kandydatom wezwanym przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie zasiłek na kupno biletu 3 kl. pociągu osobowego do Lwowa i z powrotem. Szkoła mechaników lotniczych w Sygniówce pod Lwowem żadnych zasiłków na powrotną drogę wypłacać nie będzie. Kandydaci otrzymują w czasie swego pobytu dla odbycia egzaminu wstępnego we Lwowie bezpłatnie kwaterę i utrzymanie.

Uczniowie Szkoły mechaników lotniczych otrzymują przez 18 miesięcy bezpłatnie naukę, utrzymanie, umundurowanie i opiekę lekarską, kandydaci muszą jednak przynieść ze sobą trzy zmiany bielizny osobistej.

Szkoła mechaników lotniczych LOPP. pod względem ustroju i dyscypliny jest zorganizowaną na wzór szkół wojskowych. Absolwenci szkoły po złożeniu egzaminu z wynikiem dodatnim otrzymują świadectwo i tytuł mechanika lotniczego. Absolwenci odbywają swą służbę wojskową w charakterze podoficerów-mechaników wojskowych i mają prawo do pozostania w wojsku lotniczem w charakterze podoficerów zawodowych w miarę wolnych miejsc. Obowiązkowa służba wojskowa została skrócona absolwentom szkoły do 12 miesięcy.

Każdy uczeń przyjęty do szkoły mechaników lotniczych podpisuje zobowiązanie, że część kosztów utrzymania i umundurowania w wysokości 900 zł. (dziewięćset zł.) spłacać będzie w ratach, wynoszących 10 proc. jego zarobków.

Lot próbny pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego.

Donoszą nam z Białej Podlaskiej, że w dniu 12 marca b. r. odbyły się pierwsze loty pierwszej polskiej maszyny komunikacyjnej, mianowicie samolotu PWS 20, wykonanego przez Podlaską Wytwórnię Samolotów w/g projektu inż. Zbysława Ciołkosza, Konstruktora tejże Wytwórni.

Oblatania dokonał pilot fabryczny p. Rutkowski.

Ze względu na wielkie zaśnieżenie lotniska loty odbyły się na nartach.

Samolot wykazał w powietrzu wszystkie zalety, których wymaga się od nowoczesnych maszyn transportowych, a więc krótki start, koskonałą stateczność, znaczną szybkość i wzbijalność i łatwość lądowania.

Stateczność jest tak dobrą, że lot jest możliwy nawet przy puszczonych sterach.

Pierwszy lot wykonał tylko sam pilot z balastem.

W drugim locie przy tym samym balaście znajdowali się w kabinie dyrektor PWS inż. Czerwiński, dyrektor techniczny inż. Pęczalski i konstruktor PWS 20 inż. Ciołkosz.

Wreszcie w trzecim locie brali udział p. dyr. Konopka dyrektor handlowy L. Lotn. LOT, por. inż. Szumiel, Oficer Nadzoru Technicznego przy P. W. S., oraz p. St. Rosenwerth, Prezes Zarządu Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Wszyscy pasażerowie podnosili świetne zachowanie się maszyny w powietrzu, zupełny brak drgań i zgłuszenie odgłosu silnika tak znaczne, że w kabinie można swobodnie rozmawiać.

Zostawiając na później szczegółowe wiadomości i opis tego największego dotychczas polskiego samolotu, zaznaczamy tutaj tylko, że nośność PWS 20 odpowiada obecnie używanym samolotom Fokker F VII, mianowicie 6 do 8 pasażerów i 2 osoby załogi, prócz tego bagaż i ewn. poczta. Silnik jest wyrabiany w kraju Lorraine-Dietrich mocy 450 MK.

Ponieważ i następne próby potwierdziły w zupełności świetne własności opisanej maszyny, stwierdzić można, że wypuszczenie tego samolotu jest faktem niezwykłej wagi dla Państwa, ponieważ podnosi Polskę o jeden stopień wyżej w hierarchji lotniczej narodów.

Z działalności Koła Szkolnego № 1 w Białymstoku.

Dnia 23—II b.r. odbyło się walne zebranie członków Szkolnego Koła № 1. L. O. P. P. przy gimnazjum im. Kr. Zygmunta Augusta w Białymstoku. Po sprawozdaniu zarządu ustępującego, został wybrany nowy zarząd w skład którego weszli: —prezes—F. Bojarzyński, vice-prezes — J. Kępiński, sekretarz — A. Niwiński, skarbnik — E. Roszkowski, członek zarządu — instruktor modelarni — B. Szkop. Do Komisji Rewizyjnej weszli— J. Ruszkowski, St. Bagiński oraz St. Płuszek.

Jednocześnie została powołan do życia Sekcja Propagandowa, przewodniczący J. Kępiński, oraz Sekcja Dochodów Niestałych, przewodniczący — B. Szkop. Opiekunem Koła i delegatem został obrany pan profesor inżynier Henryk Jadach. Koło rozwija się pomyślnie i liczy obecnie 350 członków.

Czytajcie i rozpowszechniajcie „Wiadomości Lotnicze".

OD REDAKCJI.

Wydając „Wiadomości Lotnicze" własnemi siłami, Komitet wojewódzki zwraca się do wszystkich członków z gorącym apelem o współpracę.

Wszelkie artykuły dotyczące lotnictwa, modelarstwa, obrony przeciwgazowej, uwagi o działalności Ligi i jej zadaniach, opowieści lotnicze oraz krótkie sprawozdania Komitetów i Kół miejscowych, będą z wdzięcznością przez redakcję „Wiadomości Lotniczych przyjęte.

Adres: Białystok, gmach Województwa.

OGŁOSZENIA.

BROWAR DOJLIDY

KS. JERZEGO LUBOMIRSKIEGO

W BIAŁYMSTOKU.

ZNAKOMITE PIWA: LUKSUSOWE, MARCOWE, EKSPORTOWE, PILZEŃSKIE.

14—10

Zakłady Mechaniczne „URSUS“ sp. Akc. w Warszawie.

Bezkonkurencyjne silniki spalinowe na naftę, ropę, olej gazowy. Silniki systemu Diesel'a, silniki dwusuwne, czterosuwne pół-Diesel'e, silniki specjalne dla rolnictwa. Armatura do pary, gazu i wody, specjalnie dla cukrowni.
Samochody ciężarowe. Traktory rolne. Odlewy żeliwne z bronzu i innych półszlachetnych metali.
6—5 **Długoterminowe kredyty.**
Przedstawicielstwo na Wojew. Białostockie: Włodzimierz Kariakin, Białystok, ul. Kilińskiego 16 tel. 3-80.

Biuro Techniczno-Handlowe
Henryk Scherschimdt i Koch
w Białymstoku, ul. Sienkiewicza Nr. 27.
Przedsiębiorstwo światowej sławy marki samochód „Chevrolet“.
Fabrykat Central Motores Company. 3—3

A. Roleder przedsiębiorstwo budowlane
(istnieje od 1887 r.)
Białystok, ul. Mazowiecka 40, dom własny tel. 4-27.
Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres budownictwa, posiada zakład mechaniczno - stolarski i własną kaflarnię. 3—3

Restauracja przy Hotelu
„RITZ“
w Białymstoku
ulica Kilińskiego 2. Tel. 11-60. 2—2

Przedsiębiorstwo robót budowlanych
N. GOLDFARB
Białystok, Polna 20a. Tel. 3-56, 14-21. 4—3

„WĘGLÓWKA“
SPÓŁDZIELNIA WĘGLOWA
dla funkcjonarjuszy państwowych, cywilnych i wojskowych.
Sprzedaż węgla z koncernu „Robur“ na długoterminowe spłaty.
Oddział w Białymstoku, Kilińskiego Nr. 9 tel. 11-42. Bocznica własna tel. 11-43. 6—3

Fabryka Sukna i Kamgernów
GUSTAW MOLENDA i SYN
BIELSKO.
Skład fabryczny w Białymstoku
ul. Sienkiewicza 16 tel. 411.
2—2

TOWARZYSTWO BIAŁOSTOCKIEJ MANUFAKTURY
Eugenjusz Becker i S-ka
Spółka Akcyjna Białystok. Tel. Nr. 2-79.
Adres telegr. „JEDWAB“.
Fabryka wyrabia plusze, aksamity jedwabne i wełniane welwety i aksamity bawełniane. 4—2

Zakład „AQUASAN“
D-ra Prelsztejna i Pr. J. Lemberga
w Białymstoku, Ogrodowa Nr. 9 tel. 3-61.
Wody mineralne lecznicze.
Wody stołowe i owocowe.
Galareta Deserowa z „murzynkiem“.
Soki owocowe i zaprawy do wódek. 2—2

POLMIN **Państwowa Fabryka olejów mineralnych w Drohobyczu**
Oddział w Białymstoku 5—5
Warszawska Nr. 7, tel. Nr. 10-34.

Białostocka Fabryka
KOŁDER I SUKNA
OSWALD TRILLING i SYN
Sp. Akc.
Białystok, telefon № 1-57.
3—3

Białostockie
Towarzystwo Elektryczne
SPÓŁKA AKCYJNA
Kapitał zakładowy 6.210.000 zł.
Białystok, Elektryczna 15.
Tel. 49 i 3-91.
Adres telegr. „ELEKTROBOL“.
7—2

DOKTÓR I. SZYLMAN
(choroby wewnętrzne)
i Dr-wa SZYLMANOWA
przyjechali ze Trzciannego do Białegostoku
ul. Rynek Kościuszki Nr. 3 naprzeciwko kościoła.
Diatermja, lampa kwarcowa i sollux. Przepłukiwania żołądka i dwunastnicy. Dla potrzeb gabinetu, własne laboratorjum. Telefon 8-66. 5—3

Dr. Pines L.
BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza 27, tel. 1.05. 8—3

SUPRAŚLSKA SUKIENNA MANUFAKTURA
„S. H. Cytron“ Sp. Akc.
w Supraślu.
Biuro główne Białystok, Kupiecka Nr. 35.
Telef. Biura Nr. 1-01. Fabryki Nr. 5. 4—3

Spółka Akcyjna
Wodociągu Białostockiego
BIAŁYSTOK, 2—2
ulica Kilińskiego № 2.

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 49-9. 12—11

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 p.p. Białystok, ul. Sienkiewicza 37 tel. 5—95 12—11

Doktór Aleksander Gurwicz.
Spec. choroby weneryczne, skórne i włosów. Leczenie i prześwietlania promieniami **Rentgena.** Naświetlania **lampą kwarcową** i **przegrzewanie za pomocą Diatermji**
6—6 Przyjmuje: 9—1 i od 5—8, dla kobiet: 4—5 pp.
Białystok, ul. Lipowa № 17 tel. 6-40.

Skład szpagatu, sienników, tasiem tapicers. przedstawicielstwo fabryk częstochowskich
„Stradom“ i „Bawełna.“
Białystok,
Sienkiewicza Nr. 36 tel. 9-60. 3—3

„POLMIN“
Oddział w Białymstoku 2—2
Warszawska Nr. 7. Tel. 10-34.

W. Wojewódzki, B. Korbusz, Z. Trojwas
Biuro Techniczno-Przemysłowe
W **WILNIE, UL. TEATRALNA № 3.**
2—2

Sz. Ain i J. Lipszyc
Aparaty i przybory fotogr., chirurg. oraz optyczne.
Białystok, Sienkiewicza 34 tel. 7-97. 2—2

A. Sokół i J. Zylberfenig
Fabryka Sukna.
Skrzynka pocztowa Nr. 124. Tel. Nr. 1-25.
Adres telegraficzny „Sokzyl“. 4—3

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 iesiąca. Administracja zastrzega sobie prawo kolejności zamieszczania ogłoszeń.

Wydawca: Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Białymstoku. **Odpowiedzialny redaktor: Marjan Wojewódzki,** pilot
Tłocz. czcionkami druk. Diecezjalnej w Łomży.

Odczyt № 5.

WOJNA PRZYSZŁOŚCI.

Jeszcze świat cywilizowany nie zagoił ciężkich ran, poniesionych w najstraszniejszej pożodze wojennej, jaką znają dzieje ludzkości; nieprzeliczone zastępy kalek są żywym świadectwem okropnych skutków nowoczesnej wojny, a już otwarcie albo w tajemincy ludzkość przygotowuje nową wojnę, jeszcze krwawszą i bardziej niszczycielską. Pacyfiści, antymilitaryści zapatrzeni w szlachetny ideał braterstwa narodów, pracują z nie słabnącą energją nad urzeczywistnieniem swych wzniosłych zamysłów; dyplomaci, politycy, dziennikarze mówią i piszą tylko o pokoju, a jednocześnie świat cały zbroi się gorączkowo.

Usiłowano traktatami rozbroić jedną z największych potęg militarnych świata, naszego zachodniego sąsiada, a w rzeczywistości jest on dzisiaj uzbrojony potężniej niż wówczas, gdy go nie krępowano w zbrojeniach, choć na papierze wykazuje się tylko 100.000 wojskiem zawodowem, bez lotnictwa, artylerji ciężkiej, czołgów i gazów trujących.

Wszystkie państwa uroczyście potępiły użycie gazów trujących do celów wojennych, a w niezliczonych laboratorjach chemicznych całego świata najwybitniejsi uczeni gorączkowo pracują nad wydoskonaleniem tego nowoczesnego środka walki, wynalezieniem nowych gazów, bardziej zabójczych, siejących coraz większe zniszczenie.

Wszystkie państwa reorganizują swe siły zbrojne, wykorzystując bogate doświadczenia ostatniej wojny i najnowsze postępy nauki i techniki; reorganizacja dotyczy nietylko samego wojska, ale całego organizmu państwowego i przeprowadzana jest w ten sposób, by w razie wojny wszystkie elementy tego organizmu można było użyć pośrednio, albo bezpośrednio do walki. Powiększenie budżetów wojskowych, każdy wysiłek, zmierzający do zwiększenia pogotowia wojennego narodu uzasadniony jest względami obronnemi, a przecież narzędzia walki obronnej mogą być w każdej chwili użyte do wojny zaczepnej, bo najlepszą obroną jest atak. Nawet środki, zdawałoby się natury czysto obronnej, jak twierdze, budowane są często tylko poto, by w innem miejscu uderzyć z większą siłą, by działaniom zaczepnym nadać większą moc i potęgę.

Gorączka do zbrojeń charakterystyczna dla epoki, poprzedzedzającej wielką wojnę, nie osłabła, a nawet pod wielu względami nabrała zwiększonego rozpędu. Dzisiaj narzędziem walki nietylko są arsenały, fabryki broni i amunicji, ale i również ciche środowiska naukowej pracy badawczej. Dalecy jesteśmy od powszechnego rozbrojenia i z możnością konfliktu zbrojnego w bliższej lub dalszej przyszłości liczyć się zawsze musimy.

Jakżeż tedy będzie wyglądała ta wojna przyszłości, co można dzisiaj o niej powiedzioć, a właściwie przepowiedzieć?

Nie ulega wątpliwości, że w wojnie przyszłości, wielką rolę odegrają dwa nowe środki walki, mianowicie lotnictwo i gazy trujące; oba te narzędzia walki kryją w sobie najrozmaitsze możliwości rozwojowe i niespodzianki i dlatego też obecnie panuje ogromna rozbieżność poglądów co do roli tych środków w wojnie przyszłości. Niektórzy twierdzą, że oba powyższe środki walki w wojnie przyszłości odegrają rolę decydującą tak dalece, że inne bronie, jak piechota, artylerja itp. staną się zbytecznemi, a nawet szkodliwemi, bo będą one stanowiły doskonały cel dla wielkich ataków gazowych, przeprowadzanych przy pomocy niezliczonych samolotów i balonów sterowych. W twierdzeniu powyższem zdaje się tkwi dużo przesady. Nie zapominajmy o tem, że umysł ludzki jest również genjalny w wynajdowaniu rozmaitych środków zaczepnych, jak i obronnych. Wielka może być siła niszczycielska gazów najbardziej trujących, użytych w masowych ilościach, to jednakże równie skuteczne mogą być środki obronne, unieszkodliwiając działanie gazów, albo przynajmniej ograniczając je bardzo poważnie.

Jeżeli w wojnach dotychczasowych zawsze istniała sfera mniej lub więcej rozległa ale ograniczona, gdzie się toczyły walki, a za tą strefą znajdował się pozostały obszar kraju, niewystawiony na działanie wojenne, to obecnie lotnictwo daje możność rozszerzenia strefy walki na cały obszar państwa, prowadzącego wojnę. **Cała ludność bierze udział w wojnie i cała jest narażona na niebezpieczeństwo wojenne.** Walkę będą toczyły nietylko wojska wysunięte ku granicom, ale na całym obszarze kraju, wszędzie, należy się liczyć z pojawieniem eskadr lotniczych, rzucających bomby z gazami trującemi i bomby wzniecające pożary.

Już w kilka godzin po wypowiedzeniu wojny, a może nawet bez wypowiedzenia, może się rozpocząć walka gwałtownym, niespodziewanym atakiem wielkich mas samolotów, obrzucających bombami gazowemi wielkie ośrodki przemysłowe i gospodarcze przeciwnika, ważne węzły komunikacyjne, wytwórnie przemysłu wojennego, magazyny amunicyjne i większe skupienia wojsk. Ataki lotnicze wprowadzą odrazu panikę wśród ludności, utrudnią prawidłową mobilizację wojska i jego transport na front, sparaliżują wytwórczość przemysłową, jednem słowem osłabią w wysokim stopniu przygotowania do właściwych działań wojsk lądowych i nadwerężą stan moralny i siłę oporu społeczeństwa.

Wyobraźmy sobie wypadek wojny z naszym przeciwnikiem zachodnim, t.j. Niemcami, którzy prawdopodobnie zastosują przeciw nam w wielkim stylu lotnictwo i gazy trujące, co w wysokim stopniu ułatwi im doskonale rozwinięty przemysł chemiczny. Natomiast po wybuchu wojny Niemcy rzucą na Polskę olbrzymie eskadry ciężkich samolotów, przyczem atak główny będzie skierowany na Warszawę, stolicę państwa, ośrodek polityczny i ekonomiczny pierwszorzędnego znaczenia. Nad syrenim grodem zjawią się niezliczone chmary ciężkich samolotów, obrzucających miasto olbrzymiemi bombami, wypełnionemi straszliwym yperytem (Yperyt od m. Ypern w Belgji, gdzie go po raz pierwszy zastosowali Niemcy w lipcu 1917), jest to oleisty płyn, przypominający naftę. Yperytem wypełnia się pociski artyleryjskie albo bomby lotnicze; wybuch bomby lub pocisku powoduje rozpylenie się yperytu w niewidzialną parę, trzymając sią ziemi bardzo długo, zwłaszcza w dogodnych warunkach atmosferycznych. Yperyt jest jednym z najskuteczniejszych środków walki chemicznej. Działanie par yperytu uwidacznia się po kilku godzinach; atakuje on wszystkie organy człowieka i powoduje obrzmiewanie tkanek i rany, przypominające rany od oparzenia i wzniecającemi silne pożary, siejące panikę i zniszczenie.

Zagazowanie Warszawy i obrzucenie jej bombami z yperytem będzie również połączone z bombardowaniem bombami zapalającemi. Pod koniec Wielkiej wojny Niemcy zaczęli produkować specjalne bomby, zwane elektronowemi, wagi około 1 klg. wypełnione mieszaniną magnezji i tlenku żelaza. Bomby te są na tyle lekkie, że nie obciążają samolotu, jednakże dostatecznie ciężkie, żeby przebić dach w budynku i automatycznie zapalając się, stworzyć zarzewie pożaru, i o temperaturze bardzo wysokiej i trudno dającej się ugasić.

Zagazowanie stolicy być może posiadałoby wielkie znaczenie, nie prowadziłoby jednak do rozstrzygnięcia ostatecznego, dotknęłoby zaledwie poważnej części wielomiljonowego państwa.

Ataki lotnicze, w połączeniu z bombardowaniem gazami trującemi i bombami zapalającemi, na mniejszą skalę niż powyżej opisaliśmy, zawsze w dotkliwy sposób dadzą się odczuć napastowanemu. Przy pomocy tych środków atakujący będzie miał możność nękania ludności cywilnej przeciwnika i przez to w wysokim stopniu osłabi jego zdolność obrony. Niespodziewane napady lotnicze na rozmaite punkty będą utrzymywały ludność cywilną w ciągłem napięciu nerwowem, co prędko może sprowadzić ogólne wyczerpanie i fatalnie oddziałać na wynik wojny, bo przecież dzisiaj cały naród bierze w niej udział. W ciągu Wielkiej wojny stosunkowo nieznaczne napady Niemców na Londyn (w ciągu 3 lat rzucono wszystkiego 335 bomb zapalających i 567 bomb eksplodujących) dały bardzo poważne wyniki: wzniecono 244 wielkie pożary, zniszczono 174 budynki całkowicie, a 619 mocno uszkodzono, wartość strat wynosiła około 2.000.000 funtów. Bombardowanie z samolotów niektórych ośrodków angielskiego przemysłu wojennego znacznie obniżało produkcję; w dniu napadu szwankowała dokładność i precyzja pracy wielu robotników. Naturalnie w wojnie przyszłości ataki lotnicze będą wykonywane znacznie większemi środkami i dadzą znacznie większe rezultaty.

Z drugiej strony również dobrze możemy sobie wyobrazić, że gwałtowne ataki lotnicze w pierwszych dniach wojny doprowadzą do takich strat po obu stronach, a przemysł wojenny nie sprosta olbrzymiemu zapotrzebowaniu, że lotnictwo jako środek walki zejdzie na plan dalszy i inne bronie w całej pełni przyjdą do głosu.

Łącznie z atakami lotniczemi i bombardowaniem gazami trującemi w wojnie przyszłości obie strony walczące będą starały się doprowadzić do rozstrzygającego starcia wojsk lądowych, wyposażonych we wszystkie najdoskonalsze środki techniczne, przyczem masowanie wszystkich narzędzi walki będzie stanowiło cechę charakterystyczną w wojnie przyszłości.

Lotnictwo weźmie udział w walce wojsk lądowych, już to ułatwiając obserwacje, już to bombardując i ostrzeliwując z niewielkiej odległości oddziały przeciwnika, bądź też zwalczając jego lotnictwo.

Do wielkich problematów wojny przyszłości należy kwestja środków transportowych najrozmaitszego rodzaju: kolei żelaznych, samochodów i t. p. Wielką doniosłość posiadałoby skonstruowanie samochodu, mogącego się poruszać w każdym terenie, przez co koń jako zwierzę pociągowe stałby się zbędnym. Działanie nowoczesnych armji, wielkich mas ludzi, wyposażonych w najrozmaitsze środki techniczne, jest ściśle uzależnione od sprawnego działania środków komunikacyjnych. Jeżeli w wojnie światowej czynnik powyższy odegrał pierwszorzędną rolę, tem bardziej należy się z nim liczyć w wojnie przyszłości. Nowoczesna walka prowadzi przedewszystkiem do użycia wielkich mas amunicyj wszelkiego rodzaju, olbrzymiej ilości środków pędnych (benzyny) dla samolotów i czołgów; wszystko to trzeba dowieść w odpowiednim czasie i w odpowiedniem miejscu pod groźbą klęski. Z jakiemi liczbami musimy się tutaj liczyć w przyszłości, wystarczy zaznaczyć, że pod koniec wojny światowej na froncie zachodnim po stronie koalicyjnej funkcjonowało 90.000 samochodów, dziennie zużywających koło 50.000 tonn substancyj pędnych. W wojnie przyszłości ilości te napewno będą znacznie powiększone.

Obok powyżej wymienionych broni zasadniczych, znanych nam dzisiaj i ciągle udoskonalonych musimy się liczyć z pojawieniem nowych, dotyczących nieznanych środków walki.

Poza wyżej wymienionemi czynnikami natury czysto techniczno - wojskowej w wojnie przyszłości wielką rolę odegra strona finansowa, polityczna, ekonomiczna stron walczących. Dla prowadzenia wojny trzeba będzie zawsze pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy... Stan państwa, i jego rozwój ekonomiczny będą stanowiły pierwszorzędne czynniki sił; bez dobrze rozwiniętego wielkiego przemysłu, wojny prowadzić nie można.

Jakkolwiek w wojnie przyszłości mechanizacja środków walki, techniczna strona wojny może być posunięta bardzo daleko, tem niemniej o ostatecznym wyniku walki rozstrzygnie strona moralna: poświęcenie, heroizm, wytrwałość jednostki i społeczeństwa, walczącego o swój byt i niezależny rozwój.

Nadsyłają: Szkoły do Powiatowych Inspektorów Szkolnych. Koła L.O.P.P. do miejscowych Komitetów Powiatowych L.O.P.P.

Do .....

w .....

W dniu ..... 1929 r. w .....

został wygłoszony przez (imię i nazwisko prelegenta) .....

odczyt № 5 p. t. „Wojna przyszłości" obecnych było na sali ..... osób.

Podpis

m. p.

..... dnia ..... 1929 r.

Czytajcie „Wiadomości Lotnicze".

Prenumerata roczna wynosi: 2 zł., dla członków zł. 1,80, dla młodzieży szkolnej zł. 1,20.

Podstawowe wiadomości o ratowaniu uszkodzonych gazami bojowemi

Podział gaz. z punktu widzenia ich dział. fizjol.	Nazwa gazu	Cechy rozpoznawcze	Środki obronne	Działanie fizjologiczne	Pierwsza pomoc
Duszące	**Chlor**	Gaz barwy żółto-zielonej, silnie duszący, o bardzo przykrym zapachu.	Oddychanie przez tampon nasycony roztworem tiosiarczanu sodu z niewielkim dodatkiem gliceryny i maska przeciwgazowa.	Wywołuje objawy duszenia się.	Uszkodzonym środkami duszącemi należy nałożyć maskę przeciwgazową, o ile możności wynieść poza obręb działania gazów i ułożyć w pozycji pół-leżącej lub pół-siedzącej, okryć odpowiednio dla zabezpieczenia przed zimnem i podtrzymania ciepłoty. Uszkodzony winien wystrzegać się jakichkolwiek ruchów, gdyż te stan pogarszają. Dla podtrzymania działalności serca należy stosować odpowiednie środki podniecające, również należy podać mocną herbatę lub czarną kawę (do pół litr.)
	Fosgen	Gaz bezbarwny o zapachu przypominającym zapach zgniłego siana lub kartofli.	Oddychanie przez tampon nasycony roztworem urotropiny; maska przeciwgazowa.	Objawy silnego kaszlu występują tylko przy dużej koncentracji środka, pozatem w słabej koncentracji chory wdycha fosgen bez silnych objawów podrażnienia dróg oddechowych, natomiast objawy obrzęku płuc mogą nagle występować.	
	Dwufosgen	Ciecz bezbarwna o silnym przenikliwm zapachu sfermentowanych owoców.	Oddychanie przez tampon nasycony roztworem urotropiny; maska przeciwgazowa.	Działa tak samo jak fosgen, tylko znacznie silniej i intensywniej.	
	Chloro-pikryna	Ciecz prawie bezbarwna o ostrym charakterystycznym zapachu, dusząca i wywołująca natychmiastowe łzawienie oczu.	Oddychanie przez tampon nasycony roztworem siarczanu sodowego; maska przeciwgazowa.	Wywołuje silne łzawienie i ból oczu; w silniejszem stężeniu działając duszące-drażniąco, powoduje natychmiastowy kaszel i wymioty.	
Trujące	**Kwas pruski**	Ciecz bezbarwna o zapachu gorzkich migdałów.	Oddychanie przez tampon nasycony roztworem siarczanu niklus lub siarczanu żelazowego z ługiem; maska przeciwgazowa ze specjalnym pochłaniaczem.	Działa bardzo silnie trująco, powodując śmierć w przeciągu paru minut, wywołując paraliż ośrodków oddechowych i ruchowych.	Zatrutego usunąć jaknajprędzej z atmosfery zatrutej, ułożyć wygodnie, unieść głowę do góry dawać do wąchania sole orzeźwiające (amonjak) lub polewać na przemian zimną i gorącą wodą. Stosowanie przez dłuższy czas (do 3 godzin) sztucznego oddychania, nie zrażając się tem, że chory nie oddycha. Dawać środki podtrzymujące działanie serca.
	Tlenek węgla	Gaz bezbarwny, bez smaku i zapachu.	Maska przeciwgazowa ze zwykłym pochłaniaczem nie chroni. Stosowany winien być specjalny pochłaniacz wypełniony t. zw. „hopkalitem", lub też zamiast maski aparaty tlenowe.	Działa silnie trująco, łączy się z barwnikiem czerwonym krwi, który traci zdolność przenoszenia tlenu. Objawy: silne bicie serca, zawrót głowy i utrata przytomności.	
Żrąco-parzące	**Iperyt**	Ciecz oleista o charakterystycznym zapachu musztardy lub chrzanu (często maskowanym przez dodanie innych substancji np. chlorobenzenu o zapachu gorzkich migdałów).	Maska przeciwgazowa oraz całkowite ubranie przeciwiperytowe wraz z rękawicami i chodakami.	Działa na skórę, płuca i oczy, wywołając oparzenia po upływie 6 — 8 godzin, objawy uszkodzenia występują w różnie szybkim czasie zależnie od lokalizacji uszkodzenia, początkowo występuje zaczerwienienie skóru, następnie pęcherz w trzeciem stadjum tworzy się głęboka rana trudno gojąca. Pary iperytu działają na płuca i oczy.	Usunąć uszkodzonego ze sfery działania środków żrąco-parzących, należy jaknajszybciej rozebrać z ubrania, z bielizny zroszonej iperytem, ostrzyc włosy, całe ciało zmyć ciepłą wodą bieżącą (prysznic) z użyciem mydła, oczy przemyć 2% roztworem sody oczyszczonej i tym samym roztworem przepłukać usta. Objawy pierwszego stopnia oparzenia t.j. zaczerwienienie, można traktować obojętnemi pudrami, II stopnia t.j. pęcherze należy przecinać i wypuszczać płyn surowiczny, poczem na miejsca uszkodzone nakładać opatrunki wyjałowione.
	Luizyt	Ciecz oleista prawie bezbarwna o silnych zapachu przypominającym zapach pelargonji.	Analogiczny jak przy iperycie	Analogiczne działanie z iperytem występuje znacznie szybciej bez tworzenia się pęcherzy.	
	Bromek benzylu	Ciecz bezbarwna o ostrym zapachu wywołuje silne łzawienie.	Maska przeciwgazowa	Działa na oczy wywołując silne łzawienie.	Usunąć zatrutego z atmosfery gazu drażniącego. Oczy dokładnie przemyć 2% roztworem sody oczyszczonej, lub (14 : 1000) soli fizjologicznej wrazie bólu w oczach zapuścić kilka kropel 2% novokainy.
	Kamit	Ciało stałe o kolorze żółtawym w stanie rozpylonym silnie działa na oczy.	Maska przeciwgazowa	Bardzo silne działanie drażniące na oczy wywołujące ból, łzawienie, światłowstręt i obrzęk powiek, po dłuższem działaniu objawy zapalne, prowadzące nawet do utraty wzroku.	
	Chloro-acetofenon	Ciało stałe o zapachu przypominającym zapach czeremchy, rozpylone wywołuje silne łzawienie.	Maska przeciwgazowa ze specjalnym filtrem	„ „ „	
	Sternity	Ciała stałe o zabarwieniu żółto-zielonkawem, wywołujące silne i uporczywe kichanie.	Maska przeciwgazowa ze specjalnym filtrem.	Wywołuje silne i długotrwałe kichanie. kończące się często krwotokami z nosa.	Nos przepłukać słabym roztworem soli kuchennej lub sody oczyszczonej; wrazie uporczywego kichania wkroplić do każdego z otworów nosowych 5—10 kropli 2% novokainy, gardło płukać 3% roztworem nadto można wkroplić krople 1% roztworu adrenaliny względnie włożyć tampony z waty umaczane w tymże roztworze.

Zwalczanie gazów żrąco-parzących na przedmiotach martwych.

Jeżeli zakażone zostały przedmioty metalowe, jak broń, amunicja, maszyny i t. p. należy je oczyścić działaniem mocnego roztworu chlorku bielącego, lub nafty, przez kilkakrotne obmywanie nie dotykając rękami samego przedmiotu; następnie przedmioty te należy szybko i dokładnie obmyć z chlorku bielącego, wytrzeć do sucha oraz natrzeć smarem. Jeżeli zakażona została bielizna lub ubranie, należy gotować 20 minut w roztworze: 10 gr. mydła, 10 gr. sody zwykłej na litr wody; następnie myjąc i gotować w ciągu 15 minut w innej wodzie, płukać i suszyć na powietrzu, o ile możliwe na słońcu. Obuwie zakażone obmywa się kilkakrotnie benzyną lub alkoholem denaturowanym, zmieniając ciągle szmatki, podeszwy wyciera się parokrotnie chlorkiem bielącym. Żywność zaiperytowaną należy zniszczyć zakopując w ziemi. Woda zaiperytowana nawet po przegotowaniu do picia się nie nadaje.

Do .....

Sprawozdanie rzeczowe

z działalności Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Białymstoku za rok 1928.

Wybrany w dniu 30 maja 1928 r. nowy Zarząd Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Białymstoku, ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — p. Starosta M. Bilek
Wice-Prezes — p. Naczelnik A. Porzeziński
Skarbnik — p. Dyrek. J. Korzeń
Sekretarz — p. Prof. K. Kosiński
Członkowie: pp. prof. L. Barucki, Pastor T. Zirkwitz.

Jako Prezesi najliczniejszych Kół L.O.P.P. do Zarządu weszli z urzędu p.p. C. Galasiewicz—prezes Koła № 1, Komisarz Jackowski—prezes Koła № 6 w/m i W. Elsner—prezes Koła w Czarnej-Wsi.

Wobec wyjazdu p. Starosty Bileka, obowiązki prezesa Komitetu pełnił p. A. Porzeziński, zaś p. S. Wejnrejch z zastępców wszedł do Zarządu.

W ciągu roku Zarząd Komitetu odbył 9 posiedzeń nie licząc udziału w licznych zebraniach podczas organizowanych imprez. W listopadzie odbyło się Ogólne Zgromadzenie Budżetowo-Programowe.

Zarząd Komitetu organizował dwie imprezy. Pierwsze z udziałem p. Świderskiego, który demonstrował swe wynalazki, przy pomocy których utrzymał się na wodzie chodząc i jeżdżąc na rowerze.

Wynik finansowy tej imprezy nie osiągnął spodziewanego sukcesu, gdyż nie wzbudził większego zainteresowania publiczności. Dochód netto wyniósł Zł. 321.29.

Drugą imprezą była zabawa ogrodowa, połączona z loterją fantową. Pomimo niepewnej pogody zebrało się jednak sporo publicznosci, a dochód z zabawy i loterji wyniósł Zł. 2121.20.

Stosownie do zarządzeń Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. zorganizowano Komitet „V Tygodnia Lotniczego". Sekcje ustaliły program „Tygodnia", który następnie w całości wykonano.

Dochód z miasta Białegostoku wyniósł Zł. 2783.81 gr, w Kołach zebrano Zł. 2309.94 gr. bezpośrednio wpłacono Komitetowi Wojewódzkiemu zł. 1021.94 gr. razem wpływ z „Tygodnia" wyniósł zł. 6115.69 gr.

Wynik finansowy „Tygodnia" przewyższył wpływ z roku 1927-go o zł. 617.46 gr. Koła Miejscowe wykazały więcej zainteresowania akcją „Tygodnia" niż to było w „Tygodniu" poprzednim. W roku ubiegłym działalność Kół Miejscowych chociaż nie wykazała większej inicjatywy, jednak liczba członków, ulegająca stałym wahaniom, w ostatecznym rezultacie wykazała wzrost o 424 osoby i na dzień 1 stycznia wyniosła: członków rzeczywistych 1037 i członków popierających (młodzież szkolna) 576 osób. Na 1/I-29 r. liczba członków w poszczególnych Kołach była: w I-em 770, w II—16, w III—33, w IV—56, w V—74, w VI—252, w Choroszczy—45, Czarnej-Wsi—54, w Dolistowie—16, w Dojlidach—11, w Wasilkowie—40, w Kalinówce—47, w Knyszynie — 40, w Przewalance—61, w Supraślu—22, w Szkolnych Kołach № 1—200, № 2—120, № 3—106, № 4—150. Liczba Członków Ligi w powiecie białostockim jest bardzo mała w stosunku do ogólnej liczby, ludności. Zarząd Komitetu podejmie w r. 1929 starania celem zwiększenia liczby członków, przyczem liczy na pomoc Kół Miejscowych.

Dotychczasowy rozwój Komitetu na terenie powiatu wykazuje stały rozwój i tak:

na dzień	1/I-1926 r.	było Kół	11	członków	1003
„	1/I-1927 r.	„ „	14	„	1130
„	1/I-1928 r.	„ „	19	„	1657
„	1/I-1929 r.	„ „	21	„	2113

Stały wzrost liczby Kół i Członków, sprawne inkasowanie składek członkowskich, zapowiada dalszy pomyślny rozwój Ligi na terenie powiatu Białostockiego.

Sekretarz: (—) **K. Kosiński**
W. Prezes Zarządu: (—) **A. Porzeziński**

PROTOKÓŁ

Ogólnego Zwyczajnego Zgromadzenia

Powiatowego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Białymstoku odbytego w dniu 10 marca 1929 r. w lokalu Województwa Białostockiego.

Obecni Członkowie Zarządu—p.p. J. Korzeń, K. Kosiński, Komisarz Jackowski, S. Wejnrejch i W. Bubrik przewodniczący Sekcji Gazowej.

Komisja Rewizyjna: — B. Walcharz, St. Homan. Delegaci Kół p.p. S. Dąbrowski, J. Szafranko, P. Eysymont. M. Goławski i H. Jadach.

PORZĄDEK DZIENNY.

1) Zagajenie
2) Wybór Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia
3) Sprawozdanie Zarządu Komitetu za 1928 r.
4) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej za 1928 r.
5) Uzupełnieniające wybory członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej
6) Wnioski

Punkt pierwszy i drugi porządku dziennego:

Zgromadzenie zagaił p. Dyrektor Korzeń, po czem ukonstytuowało się Prezydjum Zgromadzenia w składzie: p. Walcharza, jako przewodniczącego, i St. Dąbrowskiego jako sekretarza.

Punkt trzeci i czwarty porządku dziennego:

Sprawozdanie rzeczowe i finansowe złożył P. Korzeń, a protokuł Komisji Rewizyjnej z wnioskiem o wyrażenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi odczytał p. St. Homan.

Oba sprawozdania Zarządu i protokuł Komisji Rewizyjnej wraz z wnioskjem o udzielenie absolutorjum Zarządowi, zgromadzenie jednomyślnie przyjmuje do zatwierdzającej wiadomości.

Punkt piąty porządku dziennego:

Po krótkiej dyskusji na wniosek p. Korzenia przeprowadzono jednogłośnie uzupełniające wybory do władz Komitetu, jak następuje:

Zarząd: Starosta K. Siedlecki, St Homan. K. Żurkowski, na zastępców: M. Chrząstowska, W. Bubrik.

Komisja Rewizyjna: Barucki Leon, Kiedrzyński Marjan, Kulesza Michał.

Na zastępców: B. Skrzędziejewski, N. Sudnikówna, przyczem specjalnie uchwalono wystosować prośbę w imieniu Zgromadzenia Ogólnego do p. Starosty Siedleckiego o przyjęcie wyboru do Zarządu Powiatowego Komitetu oraz objęcie przewodnictwa tegoż.

Punkt szósty porządku dziennego:

Dąbrowski Stanisław zreferował uchwały Walnego Zgromadzenia Koła Nr. 1 w sprawie przyśpieszenia budowy lotniska I klasy w Białymstoku oraz zapoczątkowanie szerszej akcji na rzecz budowy schronów przeciwgazowych w nowowznoszonych budynkach przy zastosowaniu odpowiedniej propagandy, tudzież ewentualnego uprzywilejowania tych budynków przy udzielaniu kredytów państwowych, samorządowych i opodatkowywaniu ich.

Po wyjaśnieniach p.p. Korzenia i Kosińskiego oraz przeprowadzeniu ożywionej dyskusji Zebranie jednogłośnie uchwaliło:

1) przyjąć wniosek w sprawie lotniska do wiadomości zatwierdzającej, prosić Wojewódzki Komitet L.O.P.P. o wszczęcie jaknajenergiczniejszej akcji w kierunku przyśpieszenia budowy lotniska i zalecić delegatowi Powiatowego Komitetu na Walne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego odpowiednią obronę tego postulatu;

2) przyjąć również do zatwierdzającej wiadomości wniosek w sprawie schronów przeciwgazowych oraz zalecić Zarządowi wybudowanie w r.b. w Białymstoku projektowanego poprzednio schronu przeciwgazowego i poczynienia odpowiednich kroków u wszystkich czynników miarodajnych w kierunku realizacji tego wniosku.

Następnie p. Korzeń podał do wiadomości Zgromadzeniu zatwierdzony przez Zarząd Komitetu Wojewódzkiego budżet Powiatowego Komitetu na 1929 r. i plan pracy na tenże okres.

Wreszcie na propozycję p. Korzenia Zgromadzenie jednomyślnie ubhwaliło wyrazić podziękowanie za dwuletnią owocną pracę byłemu viceprezesowi Powiatowego Komitetu p. A. Porzezińskiemu.

Na powyższym z braku dalszych wolnych wniosków obrady zamknięto i protokół zakończono.

Sekretarz: (—) **S. Dąbrowski.**
Przewodniczący Zgromadzenia: (—) **Bolesław Walcharz.**

Zestawienie przychodu i rozchodu w 1928 r.

PRZYCHÓD.

Wpisowe	zł.	677,50
Składki członkowskie	„	8.106,60
Ofiary	„	825,37
Imprezy	„	3.381,88
Odznaki członkowskie	„	97,60
Mareczki Ligi	„	319,55
Skarbonki	„	58,70
Mareczki Komitetu Wojewódzkiego	„	577,35
Subsydja	„	125,—
„V Tydzień Lotniczy"	„	4.604,15
Loterja L. O. P. P.	„	358,60
Inne drobne wpływy	„	8,10
	zł.	19.140,40
Saldo na 1. I. 1928 r.	„	4.399,57
	zł.	23.539,97

ROZCHÓD.

Pensje	zł.	1.440,—
Materjały biurowe	„	210,72
Porto pocztowe	„	62,38
Przejazdy	„	3,15
Prenumerata pism	„	40.10
Inne drobne wydatki	„	46,40
Porto „Wiadomości Lotniczych"	„	28,57
% % i prowizje.	„	854,46
Zakup ruchomości	„	72,—
Znakowanie miejscowości	„	153,90
Komitet Wojew.	„	15.000,—
	zł.	17.911,68
Saldo na 1. I. 1929 r.	„	5.628,29
	zł.	23.539,97

Skarbnik (—) *J. Korzeń.*
W.-Prezes Zarządu (—) *A. Porzeziński*

Bilans netto na dzień 1. I. 1929 r.

AKTYWA.

Kasa	zł.	15,28
Bank Gospodarstwa Krajowego	„	3 000,—
Koła miejscowe	„	2.613,01
Ruchomości	„	72,—
	zł.	5.700,29

PASYWA.

Kapitał	zł.	4.199,67
Komitet Stołeczny L. O. P. P.	„	199,90
Dochód netto w 1928 r.	„	1.300,72
	zł.	5.700,29

Rachunek strat i zysków.

WINIEN.

Administracja	zł.	2.685,78
Znakowanie miejscowości	„	153,90
Komitet Wojewódzki	„	15.000,—
Dochód netto w 1928 r.	„	1.300,72
	zł.	19.140,40

MA.

Wpisowe	zł.	677,50
Składki członkowskie	„	8.106,60
Ofiary	„	825,37
Imprezy	„	3.381,88
Odznaki członkowskie	„	97,60
Mareczki Ligi	„	319,55
Skarbonki	„	58,70
Mareczki Komitetu Wojewódzkiego	„	577,35
Subsydja	„	125,—
„V Tydzień Lotniczy"	„	4.604,15
Loterja L. O. P. P.	„	358,60
Inne drobne wpływy	„	8,10
	zł.	19.140,40

Skarbnik (—) *J. Korzeń.*
W.-Prezes Zarządu (—) *A. Porzeziński.*

KOŁA	Pozostał. na 1.I 1928	Wpływy w 1928 r.	Razem	Wydatki w 1928 r.	Przekaz. Kom.Pow.	Przekaz. Kom.Woj.	Na 1. I. 29 pozostało	Razem
	Złote i groszze							
Koło № 1 — Ogólno-miejskie . .	161,74	4.621,45	4.783,20	22,45	2.910,50	—	1.850,25	4.783,20
„ № 2 — Nauczyc. P. G. Męsk.	21,—	92,50	113,50	—	97,—	—	16,50	113,50
„ № 3 — Nar. Org. Kobiet . .	22,83	141,—	163,83	—	98,50	—	65,33	163,83
„ № 4 — Okr. Zw. K. Żydowsk.	—	332,65	352,65	11,—	341,65	—	—	352,63
„ № 5 — Okr. Urz. Ziemski. .	167,78	419,—	586,78	6,90	579,88	—	—	586,78
„ № 6 — Policji Państwow. . .	—	1.873,—	1.873,—	115,99	1,727,05	—	30,—	1.873,—
Szkol. № 1 — przy P. G. Męsk. . .	46,51	175,50	222,01	12,63	171,76	—	37,60	222,01
„ № 2 — „ P. G. Żeńsk. .	30.50	82,80	113,30	—	113,30	—	—	113,30
„ № 3 — „ II P. G. Męsk. .	34,40	182,25	216,65	1,55	103,10	—	112,—	216,65
„ № 4 — „ Szkole Handlow.	42,55	107,30	149,85	8,50	115,20	—	26,15	149,85
„ № 5 — „ Szk. Powsz. № 4	7,17	—	7,17	—	—	—	7,17	7,17
Koło w Choroszczy	47,42	454,63	502,05	39,55	397,43	—	65,07	502,05
„ „ Czarnej-Wsi	90,19	362,39	452,58	11,50	313,79	—	127,29	452,58
„ „ gm. Dolistowo.	8,—	56,—	64,—	1,50	62,50	—	—	64,—
„ „ gm. Dojlidy	—,—	243,20	243,20	15,—	220,20	—	8,—	243,20
„ „ gm. Kalinówka.	34,96	814,55	849,51	—	767,36	—	82,15	849,51
„ „ Knyszynie	132,47	1.053,88	1.186,35	11,56	1.173,24	—	1,55	1.186,35
„ „ os. Przewalanka	43,40	733,41	796,81	8,80	755,26	—	32,75	796,81
„ „ Supraślu	211,45	728,83	940,28	62,90	737,38	—	140,—	940,28
„ „ gm. Trzcianne.	—	34,47	34,47	—	34,47	—	—	34,47
„ „ Wasilkowie	14,40	549.37	563,77	20,75	532,32	—	11,20	563,77
Razem . .	1.116,77	13.098,19	14.214,96	350,06	11.251,89	—	2.613,01	14.214,96
Zarząd Komitetu	3.282,80	6.148,77	9.431,57	2.668,18	—	3.748,11	3.015,28	9.431,57
Otrzymano z Kół	—	—	11.251,89	—	—	11.251,89	—	11.251,89
	4.399,57	19.246,96	34.898,42	3.018,24	11.251,89	15.000,—	5.628,29	34.898,42

Szkolne Koło Nr. 1 przy Państw. Gimn. Męsk.

ZARZĄD.
Prezes — Niewiński,
Wice-Prezes — K. Odyniec,
Skarbnik — Sokołowski,
Sekretarz — Kwieciński,
Czł. Zarz. — T. Gwiazdecki.

KOMISJA REWIZYJNA
1) Zygmunt Sochoń,
2) Witold Turowski,
3) Alfons Niwiński.

Zarząd działał w kierunku samokształcenia z wiedzy lotniczej w tym celu prenumerował czasopisma lotnicze: „Lot Polski", „Młody Lotnik". Członkowie Koła korzystali z bibljoteki lotniczej, znajdującej się przy Komitecie Wojewódzkim.

W dniu 10 marca 1928 r. zorganizowany był odczyt p. t. „Wielkie rajdy lotnicze i ich znaczenie" wygłoszony przez członka Koła Kazimierza Odyńca.

Składki członkowskie ściągane systematycznie, przekazywane były Komitetowi Powiatowemu. Na 1 stycznia 1929 r. Członków było 200.

Szkolne Koło Nr. 2 przy Państw. Gimn. Żeńsk.

Działalność Zarządu Koła ograniczyła się do ściągania składek przy końcu roku szkolnego.

Z początkiem nowego roku szkolnego Zarząd Koła nie uwidocznił zainteresowania. Sprawozdania z działalności nie nadesłał.

Szkolne KołoNr. 3 przy II Państw. Gim. Męsk.

Zarząd Koła: Tadeusz Krajewski — prezes; Leon Fomin — v.-prezes, Sławomir Bukowiński — skarbnik, A. Kozłowski — sekretarz.

Zarząd Koła kładł wielki nacisk na propagandę, w tym celu prenumerował 30 egz. „Młodego Lotnika", który następnie sprzedawał po zniżonej cenie. Poza tem kolportował „Wiadomości Lotnicze"—organ Wojewódzkiego Komitetu — początkowo bezpłatnie a następnie kooptował prenumeratorów.

Członkowie Koła z powodzeniem brali udział w konkursie na mareczki Komitetu Wojewódzkiego. Koło liczyło na 1 stycznia 29 r. 206 członków.

Szkolne Koło Nr. 4 przy Szkole Handlowej im. M. Kopernika.

Zarząd: Prezes — Mikołaj Salnikow, v.-prezes — Halina Jondlówna, skarbnik—Olszewska Marja, sekretarz — Naruszówna Marja.

Komisja Rewizyjna: Roleder Grzegorz, Szelachowska Eugenja i Kryński Bolesław. Zastępcy: Sandomierski Czesław, Zimnoch Józef.

Zarząd Koła zorganizował 2-tygodniowy informacyjny kurs gazowy, prowadzony przez p. Petelczyca, który również wygłosił odczyt o znaczeniu gazów w przyszłej wojnie. Prelegent ukończył kurs gazowy organizowany przez Komitet Wojew. L.O.P.P. w Białymstoku. Koło liczy 150 członków.

Szkolne Koła Nr. 5 przy Powszechnej Szkole.

W roku ubiegłym działalności nie wyjawniło, do czego w znacznej mierze przyczyniło się brak legitymacji i mareczek członków popierających, z których Koło się składa.

Koło Nr. 1 — Ogólnomiejskie.

Zarząd: C. Galasiewicz — prezes, Jadwiga Pietkowska—sekretarz, K. Zurkowski—skarbnik. Komisja Rewizyjna: Rudziński i Rynkiewicz.

Głównem zadaniem, jakie Koło sobie postawiło —było kooptowanie możliwie największej ilości członków, liczba których przekroczyła 1000 osób. W ciągu roku z ogólnej liczby członków Koła powstało dwa nowe Koła t.j. Koło № 5 i Koło № 6.

Ostatecznie Koło liczy przeszło 700 członków. Składki ściąga inkasent, wpływy Koła przekazywane są Komitetowi w terminach Statutem przewidzianych.

Koło Nr. 2 — Nauczycielstwo I Państwowego Gimnazjum Męskiego.

Zarząd: Prezes—Kazimierz Czernecki (do 1. III. 1929 r.), sekretarz — Wiktorja Kurowska, skarbnik — Konstanty Kosiński.

Działalność Koła ograniczała się do ściągania składek członkowskich. Koło liczy 16 członków.

Koło Nr. 3—Narodowa Organizacja Kobiet.

Zarząd: Prezes — Marja Chrząstowska, I w.-prezes—Stanisława Preclowa, II w.-prezes—Natalja Bujdensowa, skarbnik—Bronisława Majewska, sekretarz—Zofja Goławska. Członkowie Zarządu: Kamilla Rudzińska, Anna Rybicka. Komisja Rewizyjna: pp. Kazimiera Białowa, Jadwiga Sołohubowa, Walentyna Ruszkowska; Zastępczynie: Zofja Stermińska, Alina Zdrojewska.

Zarząd i pp. Członkinie Koła brały czynny udział w organizacji „V Tygodnia Lotniczego" czem przyczyniły się do materjalnego powodzenia akcji Komitetu na terenie miasta Białegostoku.

Poza tem p. Marja Chrząstowska wygłosiła dwa referaty z dziedziny lotnictwa. Liczba członków wynosi 33.

Koło Nr. 4 przy Związku Kupców Żydowskich.

Zarząd: pp. A Lichtensztejn Abram—prezes, Szwiff Mojżesz—w.-prezes, Bresler Izrael—skarbnik, Rubinsztejn Joel—sekretarz, Giełczyński Pejsach członek Zarządu.

Komisja Rewizyjna: pp. Peker Izrael, Słobodzki Tewel, Frydman Benjamin.

Zarząd Koła zorganizował zabawę taneczną podczas „V Tygodnia Lotniczego". Poza tem ograniczał się wyłącznie do zbierania składek członkowskich. Członków liczy 55.

Koło Nr. 5 przy Okręgowym Urzędzie Ziemskim.

Zarząd: p.p. Perkowski Franciszek—prezes, Sudnik Natalja—sekretarz, Skrzędziejewski Bohdan—Skarbnik, Pankiewiczówna Stefanja, Dawidowiczówna Helena.

Komisja Rewizyjna: p.p. Żyliński Jerzy, Kalisz Józet, Szenfer Kazimierz.

Zarząd Koła, oraz członkowie brali czynny udział przy organizacji „Tygodnia Lotniczego" przyczyniając się do powodzenia akcji „Tygodnia" w m. Białymstoku.

Poza tem Zarząd Koła ograniczał swą działalność do ściągania składek. Koło liczy 74 członków.

Koło Nr. 6 przy Powiatowej Komendzie Policji Państwowej.

Zarząd Koła ograniczał się do zbierania składek członkowskich. Członków Koło liczy 252.

Skład Zarządu: Prezes Koła Policyjnego LOPP. aspirant, Jackowski Aleksander, Wice-Prezes—aspirant, Okoński Piotr. Sekretarz — st. wyw., Bagiński Jan. Skarbnik—st. przod., Grabiner Hugo. Członkowie Zarządu: st. przod., Dubaniewicz Kazimierz, przod. Mudź Leon, przod. Kołodziejski Konrad. Komisja Rewizyjna: st. przod. Łapiński Walerjan, przodownik Sałkowski Euzebjusz, przodownik Chamulak Grzegorz. Zastępcy do Komisji Rewiz.—poster. Puciłowski Florjan, poster. Pacoska Franciszek.

Koło w Choroszczy.

Zarząd: p.p. Władysław Tarło-Maziński—prezes, Zygmunt Grzędziński — sekretarz, Jan Harasimowicz - skarbnik, oraz członkowie, p.p. H. Łukaszewiczówna i A. Półtorakówna. Zarząd Koła organizował odczyty, jedną zabawę i „V Tydzień Lotniczy".

Zarząd Koła nie zraża się trudnościami, jakie napotyka z powodu braku poparcia miejscowego Samorządu. Koło rozwija się pomyślnie, a liczba członków stale wzrasta. Na 1 stycznia r.b. Koło liczyło 45 członków.

Koło w Gminie Dojlidy.

Zarząd: p.p. Sadowski Władysław, Zalewski Józef, Kulikowski Mieczysław, Leszczyński Paweł. Komisja Rewizyjna: Rybakiewicz Władysław i Piech Antoni. Zarząd Koła pracuje w trudnych warunkach niemniej jednak zorganizował 3 odczyty o lotnictwie i 2 imprezy dochodowe.

Koło liczy na dz. 1 stycznia r.b. 16 członków. Liczba członków uległa zmiejszeniu z powodu wystąpienia z Koła 11 członków Rady Gminnej z powodów natury osobistej, nic nie mając wspólnego z działalnością Zarządu Koła Ligi.

Koło w Supraślu.

Zarząd: Prezes były Burmistrz Władysław Kozłowski, Zastępca Bronisław Onichimowski, Sekretarz Pugaczewski Kierownik Poczty w Supraślu, Zastępca Natalja Knoblochówna, Skarbnik Władysław Normatowicz. Komisja Rewizyjna: Marja Rothertowa, Aleksander Klein, i Gustaw Szlemer. Posiedzeń w ciągu 1928 r. odbyło się 10. Koło liczy członków 29.

Koło w Przewalance.

Zarząd: Domagała Zygmunt—Prezes, Markiewicz Stanisław—Sekretarz, Holak Adam—Skarbnik, Członkowie: p.p. Morze Józef, Kraszewski Józef. Komisja Rewizyjna: Rogulski Roman, Dziemian Marceli, Giże Józef. Delegat do Komitetu Powiatowego p. Ubysz Feliks.

Koło prowadzi intensywną propagandę wśród miejscowej ludności, skutkiem czego liczba członków Koła stale wzrasta.

Stosunek ludności do poczynań Koła jest życzliwy, co uwydatnia się przy organizacji „Tygodnia" lotniczego, jak również przy rozsprzedaży losów loterji L. O. P. P.

Na dz. 1 stycznia Koło liczyło 61 członków.

Koło w Knyszynie.

Zarząd: Ksiądz Akrejć Mieczysław—preses, Rutkowski Juljan—W.-prezes, Klonowski Jakób—skarbnik Kacewicz Aleksander—sekretarz i członkowie p.p. Dr. Miroszniczenko Mojżesz Dr, Drozdowski Wiktor, Dr. Wolfowicz Abram i Piasecki Józef.

Komisja Rewizyjna: p.p. Orzechowski Bolesław, Pawłowicz Władysław i Szostakiewicz Leon.

Koło w Knyszynie jest pierwszem Kołem, powstałem na terenie powiatu Białostockiego i istnieje od roku 1924-go.

Działalność Koła aczkolwiek nieco mniejsza niż w latach ubiegłych, wykazuje jednak znaczne wysiłki Zarządu, który dokłada starań do zdobycia większej ilości członków oraz przysporzenie funduszów.

Powstanie Koła w Kalinówce odciągnęło część członków i tem się tłómaczy zmniejszona ilość członków, których Koło liczy 40.

Koło w Kalinówce.

Zarząd: Golecki Emiljan — prezes; Palkowski Antoni—w.-prezes, Piskor Bolesław— sekretarz, Gromadzki Józef—skarbnik, Aponowicz Edmund, Zajko Antoni.

Zarząd Koła odbył 7 zebrań. Koło jest czynne i odznacza się ruchliwością. W ubiegłym roku urządziło 3 imprezy dochodowe. Pracując w bardzo trudnych warunkach stale powiększa liczbę członków, których na 1 stycznia było 43.

Koło w Wasilkowie.

Zarząd: Kubala Józef — prezes, Abramow Pejsach — wice-prezes, Godlewski Florjan — skarbnik, Hajmowicz Wacław, Ostrowska Aniela — członkowie.

Zarząd Koła wykazał dużo energji w ściąganiu składek członkowskich słusznie uważając, że składki członkowskie jako wpływy stałe są podstawą rozwoju Ligi.

Pomimo to Zarząd Koła nie zaniechał urządzania imprez dochodowych, jak zbiórki uliczne poza „Tygodniem Lotniczym", których było dwie, następnie urządził zabawę i korzystając z pobytu pułku w m. Wasilkowie postarał się o prelegenta oficera, który wygłosił odczyt o gazach trujących.

Na pierwszego stycznia r. b. Koło liczyło 40 członków.

Ogólną cechą Koła L.O.P.P. Powiatu Białostockiego jest przestrzeganie Statutu Ligi przedewszystkiem pod względem finansowym, w wyniku czego do Komitetu Powiatowego wpłacono zł. 11.251.89 groszy, na które złożyły się składki członkowskie, wpływy z imprez.

PROTOKÓŁ

Komisji Rewizyjnej Komitetu Powiatowego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Białymstoku.

Rewizję przeprowadzili w dniu 25 lutego 1929 r. pp. Kiedrzyński Marjan, Homan Stanisław i Walcharz Bolesław.

Komisja Rewizyjna stwierdza, że wszystkie dowody kasowe z roku 1928 są należycie wciągnięte na poszczególne rachunki księgi głównej i księgi kasowej. Usterek nie stwierdzono. Saldo bilansowe Komitetu wynosi na dzień 31 grudnia 1928 roku

Zł. 5.700 gr. 29

z czego Zł. 3000 w Banku Gospodarstwa Krajowego, w Kasię Komitetu 15 zł. 20 gr. zaś w Kołach Miejscowych 2.613.01 gr. i w ruchomościach Zł. 72.

Sprawozdanie rzeczowe za rok 1928 zostało Komisji przedstawione. Ze sprawozdania tego wynika, że działalność Komitetu Powiatowego stale się rozwija, a wzrost liczby Kół i członków na terenie powiatu Białostockiego zapowiada dalszy pomyślny rozwój Ligi.

W uznaniu owocnej pracy Komitetu Komisja Rewizyjna proponuje Walnemu Zgromadzeniu udzielenia Zarządowi absolutorjum.

Białystok, dn. 25 lutego 1929 r.

(—) *M. Kiedrzyński.*

(—) *St. Homan.*

(—) *Bolesław Walcharz.*