

*Gen. Jan Kolpa*  
*Wsch. Politechnika*  
*M. K.*  
CENA NR GR 40

# LOTNIK

*Politechnika*

ORGAN

ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH

ROK 1926



*H.c-62*

ROK WYDANIA III.

**Nº 1.**

POZNAŃ

MEIL - czasopisma



50610000003832

ADRES REDAKCYJ I ADMINISTRACYJ UL. RZECZPOSPOLITEJ 9

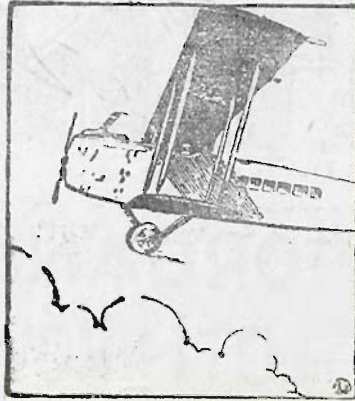
**PRZEWOZ :**

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

Samolot kursuje  
codziennie  
za wyjątkiem  
niedziel i świąt



**AERO**  
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

**INFORMACJE:**

Poznań Telef. 1674

" " 2083

Warszawa „ 850

Łódź „ 311

**Dowóz**

do i z lotniska  
uwzgl. w cenie  
biletu lotu

**ROZKŁAD LOTÓW :**

Godzina	Kierunek	Godzina	Godzina	Kierunek	Godzina	Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	↓ Poznań ↑	15,00	13,00	↓ Poznań ↑	11,00	15,00	↓ Łódź ↑	9,00
10,30	↓ Warszawa ↑	13,00	14,30	↓ Łódź ↑	9,30	16,00	↓ Warszawa ↑	8,00

**Sprzedaż biletów:**

W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9  
W Warszawie, w biurze „Orbis“ ulica Widok  
W Łodzi, w biurze „Orbis“ ul. Andrzeja 5

Pocztę lotniczą należy  
oddawać w główn. urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

**P. L. L. AEROLOT S. A.****ZARZĄD :**

Warszawa, Nowy Świat 24

**PORT LOTNICZY:** Warszawa, ul. Topolowa (za kolonją Staszycy) **PRZEWOZ:** Pasażerów, poczty i towarów. **INFORMACJE:** Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków 3222 i 3538. Gdańsk 415-31. Wiedeń 78 395 i 78-495.

**Rozkład lotów ważny od 1. 10. 1925 r. aż do odwołania****I. WARSZAWA — GDAŃSK**

Godz.	Kierunek	Godz.
8,30	↓ Warszawa ↑	15,30
11,30	↓ Gdańsk ↑	12,30

**II. WARSZAWA — LWÓW**

Godz.	Kierunek	Godz.
8,30	↓ Warszawa ↑	15,30
11,30	↓ Lwów ↑	12,30

**III. KRAKÓW — LWÓW**

Godz.	Kierunek	Godz.
12,30	↓ Kraków ↑	11,15
15,15	↓ Lwów ↑	8,30

**IV. WARSZAWA — KRAKÓW**

Godz.	Kierunek	Godz.
8,45	↓ Warszawa ↑	15,00
11,15	↓ Kraków ↑	12,30

**V. KRAKÓW — WIEDEŃ**

Godz.	Kierunek	Godz.
11,30	↓ Kraków ↑	10,30
14,30	↓ Wiedeń ↑	13,30

UWA GI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu

**Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu!**

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach Poczтовых. (istnieją specj. znaczki poczty lotn.)



**LOTNIK**  
ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH. <sup>5</sup>

Nr. 1 (40)

Sobota, 2 stycznia 1926

Rok III

Prenumerata kwartalna z przesyłką pocztową zł 4.—, półroczna zł 7.50, roczna zł 14.50, zagranicą kwartalnie zł 6.—, rocznie zł 22.—.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administr.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres Redakcji i Administracji: **Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9.**

## 1926

Wkraczając w Rok Nowy stwierdzić musimy, że lotnictwo polskie posuwa się coraz pełniejszym krokiem. Przeradzamy się z kraju posiadającego tylko lotnictwo wojskowe, w państwo, w którym lotnictwo cywilne zajmuje niepoślednią rolę i w którym coraz więcej odczuwać możemy przemożny zapał młodzieży do lotnictwa sportowego. Tu i tam dochodzą nas słyuchy, że buduje się szybowce, awjonetki. — Posiadamy już trzy fabryki płatowców, które już produkują i czwartą w budowie.

Nie wątpimy, że rok 1926 przyniesie nam jeszcze silniejsze tempo rozwoju. W tej myśli przypominamy po raz trzeci na łamach pisma naszego o konieczności skonstruowania odpowiedniej ustawy lotniczej i odpowiedniego organu, który zjednoczy całość zagadnień lotniczych. Cała prasa lotnicza, potężna Liga Obrony Powietrznej Państwa i fachowy Związek Lotników Polskich, jak jeden mąż domagają się podsekretarjatu stanu dla spraw lotnictwa. Czy ich słuszne żądania będą w Roku Nowym zaspokojone?

Wierzymy —

---

---

### *Do P. T. Prenumeratorów*

*Do numeru niniejszego załączamy blankiet czekowy na P. K. O. i prosimy o przekazanie prenumeraty na kwartał I. wzgl. półrocze lub rok. Cena prenumeraty umieszczona jest w nagłówku.*

*Administracja „Lotnika“.*

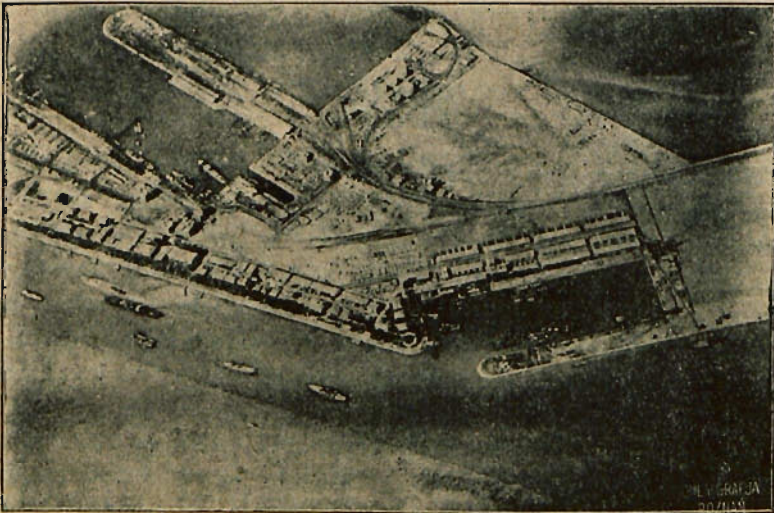
## Znaczenie współczesne fotografii lotniczej.

Mało znana u nas fotografia powietrzna zdobyła sobie już pełne prawa techniczne w państwach zachodnich.

Udatne próby fotografii z balonu Francuzów Nadera w r 1859 i Triboula około 1870 r. nie zdołały zdobyć jej chwilowo odpowiednich rzeczowych wyników wobec niskiego stopnia rozwoju ówczesnej aeronautyki.

Spotykamy w prawie wszystkich późniejszych wojnach mniej i więcej udane próby zastosowania fotografii powietrznej. Osiągnięte jednakowoż rezultaty bywały nikłe. W ostatnich latach przedwojennych próbowano zastosowania fotografii z samolotu dla celów pomiarowych.

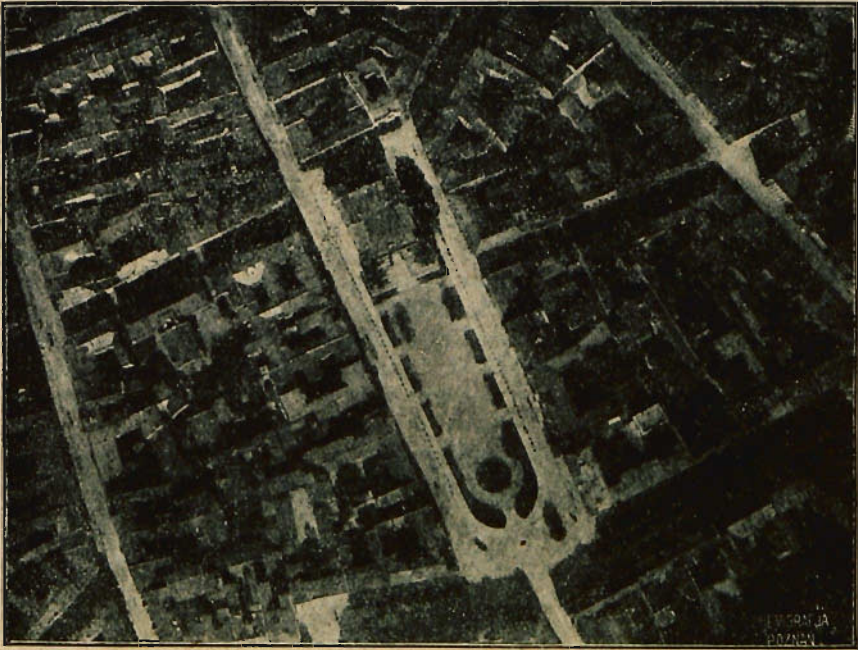
Dopiero w wojnie światowej doczekała się fotografia lotnicza tak wspaniałego rozwoju o jakim nie marzono nawet. Stała się ona głównym i najpewniejszym czynnikiem wywiadu, oraz środkiem idealnym dla wykonania szybkiego i dokładnego geodezyjnych pomiarów.



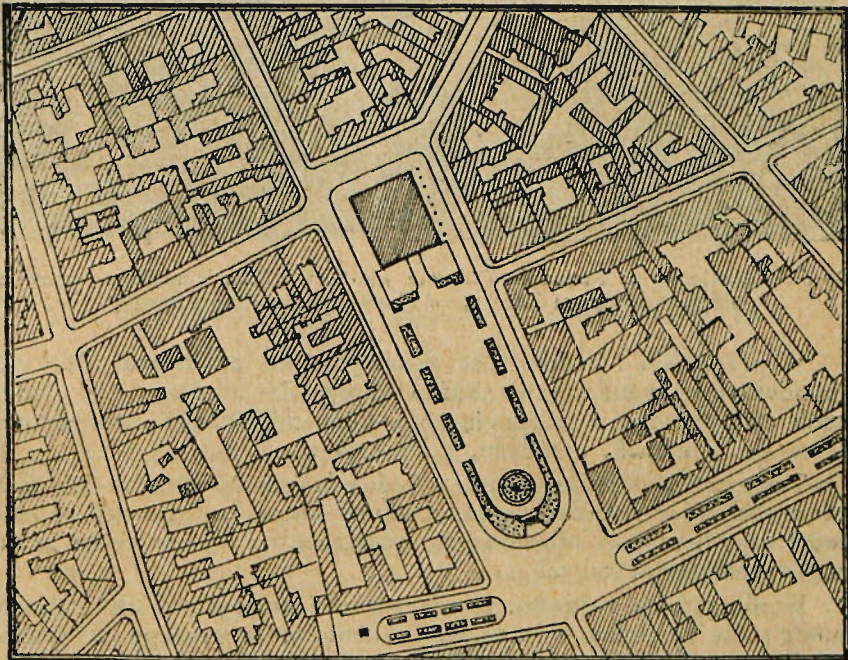
Zdjęcie niniejsze przedstawia port. Widać ruch okrętów. Obserwator, który dokonuje zdjęcia nie myśli o tem, że w tej samej chwili tysiące ciekawych przgląda się spokojnemu lotowi jego płatowca.

Fotografia powietrzna potwierdzała i uzupełniała wiadomości o nieprzyjacielu, pozwalała odczytać najdrobniejsze szczegóły w terenie, dawała możność pewnego wnioskowania o sytuacji i zamiarach nieprzyjaciela. Na podstawie zdjęć lotniczych poprawiano przestarzałe mapy i stwarzano nowe „foto-mapy” na tyle dokładne że mogły one zastąpić mapy Sztabu Generalnego

Natychmiast po wojnie światowej przystąpiono w Ameryce, Anglii, Francji i Niemczech do zastosowania fotografii z samolotu dla najróżnorodniejszych celów pokojowych. Jest ona w użyciu dla celów pomiarowych, dla handlu, przemysłu, rolnictwa nawet, oraz nauki. Technika jej zrobiła wielkie postępy od czasu wojny. Zagranicą powstała bogata literatura z tej dziedziny. Aerofotografia zdobywa sobie naukowo coraz to poważniejsze stanowisko. Na zachodzie istnieją już katedry nowej dziedziny nauk „Aerofotogrametrii” (t. j. pomiarów na podstawie fotografii powietrznej).



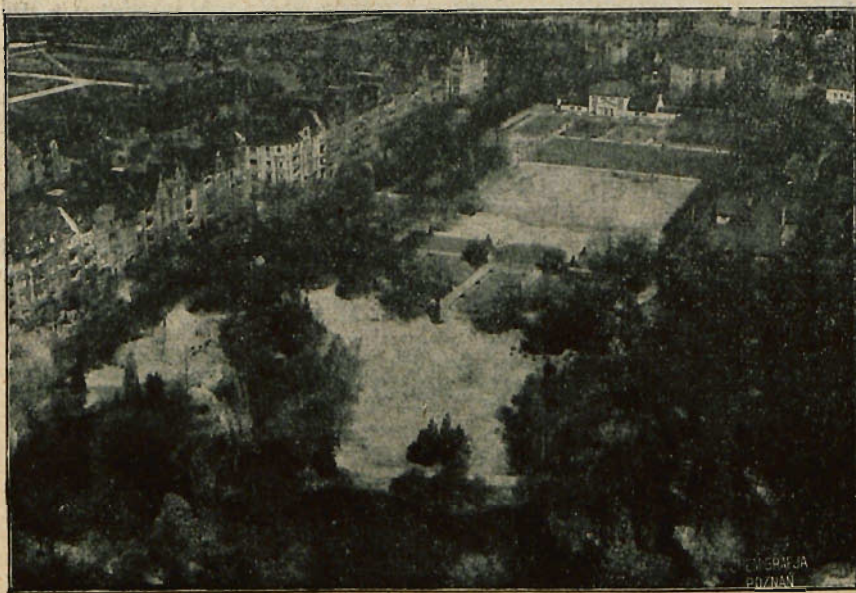
Plac Wolności w Poznaniu (zdjęcie pionowe). Widzimy Esplanadę z terasą. Na lewo ulica św. Marcina. Kto wie czy ktoś z nas nie spaceruje tam w chwili, gdy obserwator celuje swym aparatem. A może kto siedzi w tramwaju, bo oto jeden z nich podąża w kierunku Starego Rynku.



Plac Wolności w Poznaniu (Plan). Plan zrobiony jest z powyższego zdjęcia. Sporządzenie takiego planu to kwestja 1/2 godz. A ileż to musiał by się nalazić architekt, czy inny amator przymusowych spacerów, żeby tak precyzyjnie wykonać tę pracę?

Instytuty geograficzne i topograficzne opierają po dziś dzień całość swoich prac nad korekturą i opracowywaniem map i planów na fotografiach lotniczych. Pomiarы konieczne dla prac państwowych na większą skalę w dziedzinie budowy dróg, i linii kolejowych, kanałów, regulacji rzek, wytyczenia granic, rozbudowy miast i t. p. dokonuje się w niesłychanie krótkim czasie, nadzwyczaj tanio i o wiele dokładniej, w porównaniu z dotychczasowymi sposobami mierzenia naziemnego, jedynie za pomocą aerofotografji.

Osiągnięte w tej dziedzinie wyniki są imponujące. W Brazylii dokonano z wysokości 9 500 m pomiarowych zdjęć samolotowych rzeki Amazonki. — Na 2 000 kliszach z fotografowano New York z 5 000 metrowej wysokości. Zestawione w całość fotografje mają rozmiar 9×10 m. Odbitki skali 1:12 000 są tak dokładne, że widoczne są nawet najmniejsze budynki i ruch uliczny.



Ogród Botaniczny w Poznaniu (zdjęcie ukośne). Taka panorama przewija się przed oczami lotnika, co chwila zmieniają się obrazy.

W przemyśle i handlu jest nadzwyczajnie popularną dla celów reklamowo-propagandowych ukośna fotografia lotnicza jako jedyny sposób estetycznego i imponującego, oraz dokładnego zobrazowania całokształtu, budowli, urządzeń, składów i t. p.

Tak samo nadaje się jedynie ukośna lub panoramiczna fotografia lotnicza dla odzwierciedlenia piękna natury uroczych uzdrowisk górskich i nadmorskich miejsc kąpielowych, oraz różnych wspaniałych monumentów architektonicznych.

W olbrzymich rozmiarach, plantacjach amerykańskich stwierdza administracja za pomocą fotografii z samolotów postępy w pracach rolnych.

Fotografia z samolotu pozwala przeprowadzać naukowe badania miejsc niedostępnych dla nogi ludzkiej jak wielkich bagien i moczarów (choćby u nas na kresach wschodnich), dziewiczych lasów, pustyni

i puszcz (Afryka i Australja), wysokich pasm gór (Himalaja) biegunów (Amudsen) i t. p.

Meteorologii oddała fotografja powietrzna poważne usługi zdjęciami zjawisk powietrznych jak różnych chmur i mgieł.

Wielką popularnością cieszą się w Ameryce i zachodniej Europie zdjęcia filmowe z różnych przelotów. Ziemia i zachystko na ziemi przedstawia się na nich o wiele więcej uroczo jak na fotografiach naziemnych. Widocznym jest piękno ogólne krajobrazów, a glną szczególnie ujemne, widoczne dobrze z bliska z ziemi.

Po wojnie światowej zawiązały się w Ameryce i państwach zachodnich jednostki techniczne fotografji powietrznej we formie towarzystw akcyjnych, które prosperują bardzo dobrze. Wykonują one w nadzwyczaj krótkim czasie swoimi środkami pomiary majątków ziemskich, miast i miasteczek, terenów pod planowane arterje naziemnej komunikacji, oraz różne zdjęcia reklamowe i propagandowe i t. p.

W Polsce powstała w roku ubiegłym także podobna cywilna placówka pomiarów za pomocą fotografji powietrznej „Tow. Akc. Aerofoto” we Lwowie. Wegetuje ono chwilowo nie mając odpowiednich podstaw finansowych i obrawszy sobie nieodpowiedni teren działania, Małopolskę wschodnią, zniszczoną materialnie wojną.

Dla państwowych władz wykonało nasze lotnictwo wojskowe w ostatnich latach z poważniejszych prac aerofotograficznych: pomiary granicy wschodniej, regulacji części Wisły, linii kolejowej Gniezno-Skoki (nie wrysowanej w mapy), drogi wodnej Warta-Gopło, poligonów wojskowych i t. p. Obecnie jest w toku fotografowanie wybrzeża naszego dla wojskowego instytutu geograficznego.

Widzimy więc, że jak wiele innych dziedzin, w tworzącym się z niczego młodem państwie naszym, jest i fotografja powietrzna dopiero w okresie ząbkowania.

Możemy się jednak spodziewać, że zdobędzie ona sobie wkrótce i u nas swoją aktualnością, wszechstronnością i korzyściami szerokiemi, które przedstawia w licznych dziedzinach życia państwowego i społecznego, pełne prawa bytu i powodzenia.

Ławica, dnia 3. 11. 1925 r.

† Tadeusz Strehl.

## W krainie pstrągów i gronostajów.

(Podróż powietrzna do tajgi północnej).

„A teraz na ciebie kolej — Misio“. Opowiedz jakąś swoją przygodę. Tylko nie „zalewaj“. Przypominam, że dziś właśnie 15 lat minęło od tej pamiętnej chwili kiedy...

„Dobrze, opowiem wam na temat aktualny, o rzeczach strasznych i wzruszających, n. p. coś z lotnictwa. Nieprawdaż, dziedzina z której można wyciągnąć tyle pięknego, a czasami tak „strasznie“ — straszniego.

Trzymam się zasady twórców filmów amerykańskich: początek poważny środek wprost karkołomny i przejmujący grozą, a koniec obowiązkowo ku ogólnemu zadowoleniu i szczęściu. Takim sposobem mam kanwę i mogę przystąpić do tworzenia i układania deseni. Wychodząc z założenia, iż tylko prawdziwe zdarzenie, noszące cechy fantastyczne może być cennem, idę po tej drodze i przebieram paciorki swego życia. Równomiernym szeregiem przechodzą wydarzenia

i ludzie. Ciekawe postacie, ciekawe wydarzenia. Dużo przeszło przez stronnice historii, dużo zabłysło jaskrawo jak meteory i znikły. Niektóre wyrosły do wielkich potęg. Przypominam sobie krzepką postać Zeppelina w charakterystycznej czapeczce; tłuściutkiego, z bródką w okularach, majora Parsevala, szczupłego, flegmatycznego, z wieczną fajką w zębach, Lathama; wdzięczną de la Roche, wesołego, wiecznie uśmiechniętego ulubieńca kobiet, Legagnier; Pegoud; skromnego jakby zawstydzonego Sikorskiego i urwisa Fokkera. Dużo wydarzeń, rozmów, pracy. Dalej i dalej przechołzą szeregi postaci z czasów „kamiennych“ lotnictwa. Powiewna, wysmukła postać More, pilota-tancerki, z oczami gazeli. Kobiety bez strachu, światowej record-womanki, a dalej we mgle para poetycznych kochanków z Johannistalu, Abramowicz i Szachowskaja. Wyciągam z pamięci momenty pełne tragizmu, fantastyczne w zbiegu fatalnych okoliczności, ale .. nie będę poruszał ran zagojonych, niepokoić dni minionych. Idziemy w myśli naszej ku przygodom bez smutku, owianym pierwotną świeżością emocji, męskością i siłą nowel J. Londona. Jak promienie północy, z ciemnych chmur przeszłości, wylania się kolos „1400“, zroszony mgłą i szronem październikowym. Niskie gromady gęstych chmur pędzonych na północ i nędzne karłowate brzozy i błotny mech Petersburskich okolic. Opowiem wam o tej podróży. Podróż nie na rwącym przestworza, 1000-konnym silnikiem, Goljacie, lecz na starym, poczciwym balonie kulistym.

Szary i mglisty poranek połowy października 1910. Na polu ćwiczebnym pod G. zebrała się grupa wojskowych naokoło świeżo napełnionego wodorem „1400“. Zakończono ostatnie przygotowania. Kierownik wyprawy książę B., miły i dobroduszny pułkownik-instruktor daje ostatnie zlecenia i odważa balast 35 worków 16-to kilowych! Możemy lecieć choć przez Atlantyk. Kosz wypełniony do połowy i obwieszony ze wszystkich stron. Podróż poważna. Wiatr w kierunku północnym i „morski pech“ kierownika zmuszają do zaopatrzenia się w kotwicę stożkową, sygnały i kamizelki korkowe, ratownicze. Przerzornie wpycham do kieszeni płaszcz wielką bułkę. Wiem z doświadczenia, że o trunki postara się kochany książę, umocowuję do pasa fiński nóż i zajmuję swoje miejsce. Kolega porucznik B. i pilot już siedzą na burcie, trzymając się rękami za liny koszowe. Komenda startowego „w koszu“ „jest“ „Apendyks“! Pęka pierścień gumowy, zamykający dolny otwór balonu „Sztandar“! — salutujemy. Obsługa wyciąga pospiesznie linki boczne. „Puścić“ — lekki wstrząs i raptownie wszystko zamarło. Wiatr ustał zupełnie. Komendant startu znikł za burtą i z każdą chwilą się zmniejszał. Gęsta powłoka mgły — mleka z charakterystycznym zapachem ozonu otuliła nas ze wszystkich stron. Tracimy orientację i poczucie ruchu postępowego. Z dołu dolatuje szum drzew, krzyki ludzkie, gwizd lokomotywy i uporczywy, nieprzyjemnie denerwujący, turkot wozu po bruku. Altimetr wskazuje 200 mtr. Nie cdczuwamy nic specjalnego. Każdy zajęty określoną czynnością. Pilot uważnie obserwuje altimetr, barograf i stetoskop trzymając w pogotowiu otwarty worek z piaskiem. Kolega B. wyznacza na mapie spostrzeżony przy starcie kierunek, a ja rozkręcam ciężki i gruby gajdrop.

Potrochu przychodzimy do normy. „Mleko“ coraz się zgęszcza i otula nas półmrok. Barograf stopniowo idzie w górę. Od ziemi dolatują inne dźwięki, wśród których wykryształzowuje się wyraźniej stale potęgający się, równomierny szelest morza. Podchodzimy do zatoki Fińskiej. Po krótkiej naradzie postanawiamy zniżyć, aby przer-



wać warstwę chmur i zobaczyć dokładnie kierunek lotu. Perspektywa zbadania głębokości Bałtyku wcale się nam nie uśmiechała. Musimy kierować się ku lądom. Tembardziej, iż książę B, onegdaj użył wspólniejszej kąpieli morskiej, połączonej z wszelkimi akcesorjami, przygody filmowej, jak to torpedowcami ratunkowemi i raptownie wynurzającą się jak na zamówienie, łodzią podwodną. To go uratowało, w przeciwnym wypadku flondry miałyby niezłą kolacyjkę. Nie podtrzymywani balastem i ochładzani powlewem morki stopniowo opadamy. Mgła się rozjaśnia, zarysowują się jakieś ciemne kontury i raptownie widzimy pod sobą załamana linią wybrzeża i setki statków drobnych i wielkich.

Jesteśmy w okolicach portu Petersburskiego. Orientujemy pilnie mapę, odmierzamy bazę i stopujemy szybkość lotu. — 60 km na godzinę. Kierunek na północ. Musimy powziąć decyzję co do określenia miejsca lądowania. Rozkaz komendanta szkoły wyraźny „nie przekraczać północnej granicy państwa. Ale.. 35 worków balastu 1400 m wodoru otwierają tak piękne perspektywy sportowe! Któż wytrzyma. Wobec instruktora zajmujemy pozycję tak stanowczą, iż broni się tylko dla pozorów. Przypuszczam, że i dla niego perspektywa uroczystego przyjęcia przez władze miejscowe gdzieś na wybrzeżach Oceanu Lodowatego miała swój urok. „Lecimy do ostatniego worka balastu“. Innemi słowami jeżeli tak pójdzie dalej, do nocy wylądujemy gdzieś w Norwegji. Petersburg został w tyle otulony gęstą powłoką mgły. Lecimy nad samą wodą. Widać potężne fale najeżone pióropuszcami piany. Dwa wielkie statki witają nas przeraźliwym wyciem syren. Odpowiadamy, sygnałem i sztandarem. Przed nami wylania się Finlandja. Uważnie studjujemy mapę, oznaczając według skali czasu, momenty mijania poszczególnych punktów. Orientować się w nocy możemy tylko przy pomocy dźwięków. Balon, jak olbrzymi rezonator powiększa ich siłę tak, że na wysokości 500 - 600 metrów wyraźnie słycać mowę ludzką, szczekanie psów lub uderzenie narzędzi. Wielkie przestrzenie wodne wydają zupełnie swoisty ryk i gwizd wprost ogłuszający i mocno oddziaływujący swoją potęgą na psychikę aeronautów. Uwzględniwszy wszystkie okoliczności powyższe i wyznaczwszy ściśle poszczególne etapy i czynności przystępujemy do tego „co najważniejsze“. Głód daje się we znaki. Pracy i świeżego powietrza nie brakuje. Wyciągamy z tobołków zapasy żywnościowe. Moja bułka mocno ucierpiała w kieszeni płaszczu w czasie rozkręcania gajdropu i na zapytanie pilota o stanie mojej spiżarni „udałem Greka“ wyrażając zdziwienie, że wobec tak pięknych i niezwykłych widoków można myśleć o jedzeniu. Koledzy moi jednakże widokiem bardzo się nie przejmowali i zapasy pieczeni cielece, pierożków i jakichś innych ponętnych rzeczy (koniak się nie liczy jako wielkość „stała“ w takiego rodzaju ucztach), prędko się zmniejszały. Musiałem się umizgnąć do walizki książęcej i zaczerpnąć z jej zawartości. Zatoka pozostała za nami. Położyliśmy kilka metrów gajdropu na ziemi, dla zmniejszenia szybkości przecinając lasy i jeziora Finlandji. Krajobraz cudny w swojej zadumie, czystości wyjątkowej kolorów i jakiejś miłej pierwotności. Z każdą chwilą mrok się zgęszcza. Przed instrumentami pomiarowemi zapalamy lampki elektryczne. Trzeba szykować się do nocnego lotu.

(Ciąg dalszy nastąpi)

M. B.

---

Czy inne pismo zawiera tyle ciekawych wiadomości?

## Głos z Górnego Śląska.

Wojna ostatnia, ten straszny nauczyciel narodów, przekonała nas do jakich środków uciekały się wrogie nam narody by nas pokonać, a wśród tych okrutnych sił niszczycielskich wojna powietrzna nie małą odegrała rolę. Myśmy zaledwo stali u zaczątków Lotnictwa, gdy Niemcy i inne państwa już rozwinęli na tem polu ogromną działalność i szalone zniszczenie siały w naszych szeregach uśmiercając mnóstwo istot ludzkich. Oto lata te w nieszczęścia brzemiennie dawno za nami, a nam należy zastanowić się jaki jest nasz dorobek na polu lotnictwa, w ciągu tego kilkuletniego okresu, i czy w razie nowej zawieruchy zdołamy stawić jej czoło i choć w części dorównujemy na polu lotnictwa wrogom naszym. Ogólnie znaną jest rzeczą, że Niemcy przemieniły niemal wszystkie swoje fabryki na jeden arsenał zbrojeń; uczeni ich w wytężonej pracy poszukują coraz to straszniejszych pierwiastków niszczycielskich. Rosja też nie ustaje w zabiegu o powiększenie swej floty powietrznej, a u nas? —

Zapewne zdziało się nie mało w tym zakresie, potworzyły się koła Ligi Obrony Powietrznej Państwa, zainteresowanie tą kwestją obejmuje coraz szersze kręgi społeczne, lecz to wszystko co uczyniono dotychczas nie wystarcza. Potrzeba, by wszystkie warstwy naszego narodu zrozumiały doniosłość Ligi Obrony Powietrznej Państwa, i w zwartym szeregu stanęły do pracy.

Trwoniliśmy za wiele sił i energii w ciągłych waśniach i rozdarciu stronnictw, teraz braknie nam ich na ofiary i poważną pracę dla społeczeństwa. Musimy uderzyć się w piersi i przyznać, że patriotyzm nasz najczęściej szumnie brzmiący w pięknych frazesach, niknie gdy potrzeba go dowieść czynami. W bilansie naszych powojennych obrachunków sprawa Ligi Obrony Powietrznej Państwa stanowi dodatnią kartę i już w samym założeniu Ligi i jej szerzeniu się mieści duży postęp. Kwestja lotnictwa to w szeregu naszych zagadnień społecznych jedna z najdonioślejszych. Zrozumieliśmy wreszcie, że ważność jej nie ogranicza się tylko do czasu wojny, lecz i w pokojowym okresie cele jej komunikacyjne i ekonomiczne obejmują nadzwyczaj szeroki zakres. Rozwój lotnictwa wrzyna się głęboko we wszystkie dziedziny życia gospodarczego, a w przesileniu jakie obecnie przechodzimy może się stać ważnym i dodatnim czynnikiem, i wpłynąć w znacznej części na podniesienie się przemysłu naszego ułatwiając handel zamienny. W miarę powiększenia się floty powietrznej dobrobyt w kraju naszym wzmoże się znacznie. Państwa zachodnie liczyć się z nami będą jeszcze poważniej i uznają konieczność ścisłego kontaktu z nami na polu ekonomicznym. Uzyskanie tego jest już zdobyczą niemałą, wyłączenie pokojową, gdyż ma na celu zbliżenie i zacieśnienie węzłów z innymi sprzyjającymi Polsce narodami. Niestety, niewolno nam zapominać o tem, że w najbliższych sąsiadach naszych mamy wrogów zaciekłych, i że w razie starcia orężnego, flota powietrzna ma, poza siłą niszczycielską nad armją lądową, wyższość szybkiego, błyskawicznego niemal orjentowania się w sytuacji strategicznej, a to przecież w każdej bitwie jest czynnikiem decydującym.

Mówiąc o celach lotnictwa podnieść trzeba z uznaniem dla naszego ogółu, że nie zamyka się ócz na tę sprawę, tworzą się coraz liczniejsze koła i na Górnym Śląsku propaganda Ligi Obrony Powietrznej Państwa zapuszcza już głębokie korzenie. W ostatnich zwłaszcza czasach, gdy wrogie przeciwko nam zakusy niemieckie nakazują nam czuwać baczenie,

gdy Niemcy wypowiedziały nam wojnę celną, dążąc do zniszczenia naszego Przemysłu Górno-Sląskiego, a potem osłabiwszy nas do odebrania nam naszej drogiej ziemi śląskiej, za wywalczenie której z pod wrogiego ucisku tyle krwi przelaliśmy, — pomnąc na to wciąż nam grożące niebezpieczeństwo, tembardziej wyteżwć musimy wszystkie siły, by lotnictwo nasze rozwinąć się mogło w całej pełni i dorównać zagranicznemu. Prawda że odczuwamy wciąż zasadniczą przeszkodę — niedostateczne fundusze; lecz i te przy dobrej woli społeczeństwa znaleźć się muszą, a wówczas Liga Obrony Powietrznej Państwa wzmocze się na sile, a Polska stanie się potęgą, z którą się wszystkie Państwa muszą liczyć.

M. Charnas.

## W wieczór wigilijny.

Gwarne do niedawna miasto zaczyna obumierać. Ulice, po których przed godziną jeszcze przewijały tysiące przechodniów, gorączkowo sunęły tłumy wystrojonych mieszkańców, wieją pustkami. Jak gdyby zrozumiały, że dziś w przededniu święta radosnego, ustąpić muszą przed tradycją, przed zwyczajem zapadłym głęboko w serca jej codziennym gościom, którzy spieszą dziś do domu rodzinnego, by wspólnie z rodziną zasiąść do stołu wigilijnego, złamać opłatek, — widomy znak przywiązania do tej tradycji, którą dyktuje sercu polskiemu jego tajemny związek z religją Polski. —

Ulice stają się coraz bardziej puste. Roziskrzonymi ślepiami swych latarni nie wabią nikogo z domów, gdzie w podniosłym nastroju zasiadła do wigilii rodzina polska.

\* \* \*

Zdała od miasta grupa młodych ludzi w drzwiach oświetlonego kasyna czeka gości. Na sali ruch niewielki, odczuwa się jednak gorące bicie serca, dolatuje od czasu do czasu echo wesołej rozmowy.

Nagle słychać, gdzieś na szosie zawarczał motor. Jadą! jadą goście! Przed drzwiami zajeżdża Fiat z Ikarem, godłem Związku Lotników Polskich i przywiózł oczekiwanych.

\* \* \*

W oświetlonej sali przy stołach ustawionych w podkowę, biało okrytych, zastawianych suto, zasiada 20 uczni pilotów. W środku, na honorowym miejscu dyrektorstwo, instruktorowie, goście. Uroczystość rozpoczyna dyrektor krótką, miłą przemową i łamie z obecnymi opłatek. Nastrój panuje swobodny, rodzinny. Przecież jesteśmy naprawdę w rodzinie, w dużej rodzinie lotniczej. I dobrze nam tu jest. Choć każdy myśliami błądzi koło domu, gdzie teraz dusza jego żyje, to przecież i tu zostawia część myśli swoich, swego serca. I nieobcemu temu sercu jest to, co się tu dzieje. Słowa płyną wesoło, uśmiech gości na twarzy.

Idą toasty jeden za drugim. Zdrowie dyrektorstwa, instruktorów, nauczycieli sztuki latania, obecnych przedstawicieli prasy, gospodarzy, uczni, przyszłych asów, lekarza Hanriotów, i potężny toast na cześć Lotnictwa Polskiego!

Niech żyje! Niechaj żyje, żyje nam!

A dwóch z uczniów roznoszą kolegom „gwiazdkę”. Hauby skórzane, okulary. Miła to będzie, przyjemna pamiętka!

Wesołość w całej pełni gości w Kasynie. Późnym wieczorem żegna obecnych dyrektor i goście, bo mają jeszcze inne obowiązki, mają przed sobą drugą wilję.

I ja jadę z nimi do Poznania. Jadę na drugą wilję do innej jeszcze rodziny na Zamek. Wieczór przyjemny. Po szosie pędzi Fiat i jednym tylko okiem oświeca drogę. Lecimy jak na skrzydłach. Lekki szum wiatru w uszach, mróz szczypie uszy. Doprawdy poraz pierwszy od wielu lat odczuwam urok wieczoru wigilijnego, urok święta!

J. F.

## ❖ K R O N I K A ❖

### POLSKA.

**W Cywilnej Szkole Pilotów w Ławicy** w czasie od dnia 28 kwietnia do 20 grudnia wykonano ogółem 8254 lotów, z tych instruktorskich (szkolnych, próbnych, propagandowych i t. p.) — 7357, uczniowskich (samodzielnych, warunkowych) — 897. Razem wylatano 864 godz. 17 min.

Poszczególni instruktorowie wykonali lotów:

Szef pilotażu, instr.-pilot E. Hołodyński — 2055 w czasie 213 g 26 m

Instr.-pilot J. Wawrzyniak — 1777 w czasie 179 g 45 m

„ „ J. Skrzypek — 1887 w czasie 191 g 32 m

„ „ W. Wieczorek — 577 w czasie 57 g 50 m.

Z ogólnej liczby 55 uczniów samodzielnie lata 28, pięciu jest już na ukończeniu Szkoły. Reszta uczni czeka tylko dni pogodnych, by dokonać pierwszego samodzielnego lotu.

Szkoła posiada obecnie 8 płatowców: 6 typu szkolnego H—28, oraz 2 przejściowe H—19. W początkach stycznia nadejdą aparaty bojowe „Bristol”.

**Wypadek „Misia”.** Jak się dowiadujemy, szybowiec „Miś” z którym wyruszył do przełęczu Dukielskiej pil. Wrembel oraz komisja dla badania terenów szybowcowych, uległ przy starciu wypadkowi, pilot wyszedł bez szwanku. Stopień uszkodzenia jest nam bliżej nie znany.

**Ruch na linii T. A. Aero** w ostatnich dniach wzmógł się znacznie. Jednym z czynników była wielka regularność lotów. Farmany wyruszają zapełnione do ostatniego miejsca.

**Nasi przyjaciele w Rządzie.** Z radością konstatujemy fakt, że w gabinecie min. Skrzyńskiego posiadamy dwóch bliskich przyjaciół: wicemarszałka Sejmu i Prezesa L. O. P. P. Stanisława Osieckiego jako ministra przemysłu i handlu i posła Prezesa Rady Nadzorczej T. A. Samolot Stefana Piechockiego jako ministra sprawiedliwości.

**V-ty rekordzista.** Członek Z. L. P. pilot Jerzy Mitz pozostający w Polskiej Linii Lotniczej „Aerolot” przebył w służbie na pła-

towcach komunikacyjnych 100.000 km. Jest to już 5 z rzędu pilot polski. I. pilot Burzyński, II. śp. pilot Brzeziński, III. pilot Długaszewski, IV. pilot Witkowski.

**Komunikacja lotnicza w zimie.** Pisma niemieckie z ostatnich dni przynoszą wiadomość, iż z dniem 23 bm. wszystkie towarzystwa komunikacji lotniczej w całym Niemczech wstrzymują ruch na swoich liniach powietrznych. W całej Europie zatem utrzymany będzie ruch tej zimy jedynie na linii Paryż-Londyn, Londyn-Amsterdam, Amsterdam-Bruksela-Paryż, Malmö-Stockholm, oraz na liniach południowo francuskich. Z tym większym uznaniem należy podkreślić, że oba nasze towarzystwa lotnicze tj. Aero S. A. w Poznaniu i Polska Linja Lotnicza Aerolot S. A. w Warszawie komunikację lotniczą tej zimy utrzymują bez przerwy.

**Piękna statystyka.** S. A. Aero przewiozła w listopadzie razem 8.809 kg ciężaru użytecznego (pasażerowie, bagaż i poczta), płatowce jej przeleciały 15.950 km (od początku istnienia 74.750 km) i pomimo stałych niepogód uzyskano imponujący procent regularności — 96%.

## AMERYKA.

**Bomba lotnicza waży już 2000 kilo!** „La Conquête de l’Air“ nawiązując do kwestji bombardowania, przypomina, że w roku 1920 podała w jednym ze swych numerów odbitki afiszów, z których pierwszy ilustrował zniszczenie jakiego dokonały w 1918 roku 100 kilowe bomby, druga zaś uwidaczniała „postęp“ w tej dziedzinie, przedstawiając nowe bomby lotnicze wagi 1000 kilo. Jeden z tych afiszów opatrzony był napisem „Hier“, drugi „Aujourd’hui“. I wtedy zadawano sobie pytanie: „Co będzie jutro“.

Dziś „La Conquête de l’Air“ odpowiada wymownie i obrazowo podając ilustrację najnowszych bomb lotniczych z 1925 [roku, wagi 2000 kilo. Bomby te fabrykuje seryjnie Ameryka.

Na wszelki wypadek!

**Transportowy płatowiec Wright - Bellanca.** Jednym z ciekawszych amerykańskich płatowców transportowych jest nową płatowiec Bellanca z motorem Wright-Whirlwind S-H 200 HP, 9-cio cylindrowy chłodzony powietrzem. Aparat ten mieści 6 pasażerów w luksusowej kabinie, której cała objętość wynosi 3,42 m<sup>3</sup>. Konstrukcja płatowca jest drewniana. Szybkość pozioma wynosi 212 km/godz.

Charakterystykę tego płatowca stanowi:

Rozpiętość całkowita 13 m 716.

Długość „ 7 m 55.

Wysokość 2 m 56.

Ciężar z paliwem i pilotem 1.079 kg

Obciąż. użyt. (5 pasaż) 385 kg

Oryginalnie przedstawia się podwozie z ochroniaczami aluminiowymi połączonymi ze skrzydłem równie oryginalnymi stojakami.

## ANGLJA.

**Londyn - Cape Town. (Lot. Alana B. Cobhama).** Jak pisaliśmy w poprzednim numerze „Lotnika“ pilot angielski Alan B. Cob-

ham wyruszył w połowie grudnia z Londynu na południe Afryki do Cape Town. Podróż swą odbywa na trzymiejscowym de Havillandzie, a za towarzyszy podróży ma mechanika oraz kinooperatora. Aparat wzaz z silnikiem chłodzonym powietrzem, przystosowany jest do tego raidu i obliczony na przelot w strefie tropikalnej.

Lot swój odbywa Cobham małymi etapami. Droga prowadzi, przez Marsylję, Brindisi, Ateny, Kair, Assouan, Karthoum, Malakii Pretorię, Johannesburg. Blumfontein do Capetown.

Celem lotu jest zbadanie ewentualnej drogi powietrznej dla stałej komunikacji, oraz warunków połączenia tą drogą posiadłości angielskich południowej Afryki z posiadłościami anglików w północnej jej części.

Sfery lotnicze, jak również przemysłowe śledzą z wielkim zainteresowaniem przebieg raidu. Oczekując pomyślnego zakończenia lotu, przewidują utworzenie regularnej komunikacji pomiędzy Londynem a Capetownem.

**Nowe zabiegi o puchar Schneidera** (Morning Post) 14 grudnia 1925 r. Anglja ostatnio zapowiada się jako poważna współzawodniczka do zdobycia z powrotem od Ameryki pucharu Schneidera, stanowiącego najwyższą zdobycz międzynarodową w dziedzinie zawodów lotniczych. Ministerstwo Lotnictwa wydało polecenie budowy trzech specjalnych hydroplanów dla zdobycia możliwie największej szybkości i o ile okażą się one dostatecznie szybkie, zostaną wypożyczone konstruktorom, tak, że będą mogły wziąć udział w najbliższych zawodach o puchar Schneidra. ✎

Firmy lotnicze zostały zaproszone do składania propozycji co do tych maszyn i spodziewane jest, iż wyznaczona do tego celu załoga przystąpi w najbliższym czasie do pracy. Nie zapadła jeszcze decyzja co do tego, jakiej firmie powierzone będzie zadanie zdobycia na nowo pucharu i w ten sposób zdobycia na nowo prestigu dla angielskiego lotnictwa, lecz jest prawdopodobnem, iż będzie to firma Gloucestershire Supermarine.

Całym zadaniem projektodawcy będzie to, aby zbudować hydroplan o szybkości zbliżonej do 270 mil na godzinę, gdyż rzeczoznawcy orzekli, że przy większej szybkości zwycięzca mógłby ulec nieszczęśliwemu wypadkowi. Wydanie powyższego polecenia przez Ministerstwo Lotnicze powitane zostało z żywym zadowoleniem w sferach lotniczych i lotniczo-przemysłowych.

O ile projekt, aby przyszłe zawody odłożyć do lata 1927 roku zostanie przyjęty, Anglja będzie miała dosyć czasu do przygotowania swych maszyn i do wytrenowania pilotów.

Przyszłe zawody wykażą dążenia Anglii do udoskonaleń technicznych i stosunek tych dążeń do innych państw.

**Angielski płatowiec metalowy.** Zakłady E. E. C. zbudowały nowy wodno-płatowiec wywiadowczy cały z metalu.

Z ciekawych szczegółów konstrukcji należy zauważyć: umieszczenie 2 strzelców w okrywach 2 silników Napier 450 MK i budowę pływaków, o przekroju trójkątnym, które niosą natychmiast przy najlżejszem dotknięciu powierzchni wody. Loty próbne wykazały dobre cechy charakterystyczne wodnopławca. Odbyły się one na przetrzeni Lytham — Felixstowe.

## AUSTRJA.

**Austryjacka ustawa lotnicza.** W ostatnich czasach austryjackie Ministerstwo dla handlu i Komunikacji wniosło do swego Parlamentu projekt ustawy o popieraniu żeglugi powietrznej.

Projekt, zawierający 10 artykułów, przyjmuje szereg specjalnych przywilejów dla towarzystw komunikacji powietrznej i jest wyrazem najdalej idących dążeń w państwie do popierania lotnictwa cywilnego, w którym Austria widzi jedną z poważnych podwalin swego rozwoju ekonomicznego.

Ustawa w pierwszym rzędzie zastrzega jaknajwiększe poparcie dla inicjatywy prywatnej przy tworzeniu linii komunikacji powietrznej, zwalniając te towarzystwa od wszelkich ciężarów państwowych, jak podatków, danin, opłat celnych, stemplowych i t. d., a wreszcie upoważnia Rząd do gwarantowania prywatnym przedsiębiorstwom komunikacji powietrznej minimum dochodu i tonażu.

## FRANCJA.

**Konferencja lotnicza w Paryżu.** W wyniku uchwał w Locarno, zebrali się w Paryżu przedstawiciele, angielskiego, francuskiego, włoskiego i niemieckiego rządu, w sprawie zagadnienia przelotu płatowców komunikacyjnych koalicji ponad terenem niemieckim. Z drugiej strony delegaci niemieccy, domagają się równych praw.

Niemcy mają prawo wzbraniać przelotu płatowcom komunikacyjnym obcych państw na zasadzie „Dziewięciu paragrafów” traktatu wersalskiego.

Prawo to wykorzystali jak najdalej, nie zapominając jednak o równoczesnym wciskaniu się z swymi płatowcami komunikacyjnymi do państw nie tylko ościennych, ale nawet położonych na innej półkuli.

Pomyślny wynik układów może zmienić marszrutę tow. Franco-Roumaine, które jednakże Pragi nie opuści, ponieważ jest z rządem czeskim związane układem.

**Zakłady Poteza nie ustępują.** Jak już „Lotnik” doniósł płatowiec Potez 25, zbudowany specjalnie do przelotu przez Atlantyk uległ w wypadku kompletnemu zniszczeniu. Dowiadujemy się, że zakłady Poteza rozpoczęły budowę nowego płatowca, przeznaczonego do tego samego celu. Płatowiec odbędzie loty próbne w końcu stycznia.

**Nowe zwycięstwo francuskiego płatowca i silnika.** W pierwszych dniach grudnia pobił inż.-pilot Paumier na wodnopłatowcu Schreck z silnikiem Hispano-Suiza 500 MK rekord światowy wznosząc się z ciężarem użytecznym 1000 kg na wysokość 4053 m. (Tab. rek. Kl. C.)

## NIEMCY.

**Fuzja komunikacyjnych koncernów.** „Lot Polski” podaje: Dwa potężne koncerny komunikacji lotniczej Deutscher Aerolloyd i Junkers, z których każdy dążył do opanowania sieci komunikacji lotniczej w Niemczech przyczyniały się wprawdzie w swem wzajemnem współzawodnictwie do wzmożenia wysiłków organizacyjnych w tej dziedzinie, osłablały jednak ekspansję zewnętrzną niemieckiego lotnictwa komunikacyjnego, co od dłuższego czasu było troską niemieckich władz opiekujących się lotnictwem. PP. Sachsenberg, z ramienia Junkersa i Wronsky z ramienia Deutscher Aerolloyd doszli do porozu-

mienia w Berlinie w sprawie sfuzjowania koncernów. Niewątpliwie zjednoczenie koncernów, wobec faktu w Locarno da szczególną siłę ekspansji lotnictwu niemieckiemu.

**Wypadek lotniczy.** Niemiecki płatowiec Junkers D 704, przewrócił się przy lądowaniu w morskim lotnisku w Kopenhadze. Pilot wygrzebał się z pod wodą pograżonego kadłuba, obserwator w czasie wypadku wypadł do wody. Obydwu uratowała nadpływająca łódź motorowa. Przyczyną wypadku było tak zwane „trawersowanie“ przy lądowaniu.

## WŁOCHY.

**Lot Tokio - Rzym.** Włoski lotnik markiz de Pinedo, który przeleciał 34.000 mil na samolocie włoskim „Savoya“ z Rzymu do Tokio i z powrotem, wyraził w interviewie z reporterem Morning Post w Londynie swe zapatrywanie na szybki rozwój włoskich linii lotniczych i ekspansję ich na wschód.

„Jest prawdopodobnem, że w przeciągu najbliższych 3 lat Włochy zainaugurują swą własną służbę lotniczą wschodnią wzdłuż linii, którą ja przebyłem“ powiedział markiz de Pinedo“ uważam linię tę za najbardziej konwenującą z każdego punktu widzenia.

Mam nadzieję, iż włoskie linie powietrzne będą współpracowały z organizacjami brytyjskimi i myślę, iż jest bardzo prawdopodobnem, że wkrótce połączymy się silnem ogniwem z odnośną służbą lotniczą angielską, odbywającą loty na linii z Kaptary do Karachi. We Włoszech posiadamy mnóstwo młodych ludzi nadających się pod każdym względem do pilotowania samolotów naszej przyszłej komunikacji lotniczej, lecz oczywiście będzie koniecznem stworzenie i utrzymanie doświadczonej organizacji meteorologicznej.

**Niebezpieczne chwile.** Markiz de Pinedo odbył lot, trwający blisko 5 miesięcy i miał podczas tego czasu wiele momentów pełnych niebezpieczeństwa, któremu ledwie zdołał ująć „Bardzo często, w locie nad oceanem na długości około 500 mil przybywaliśmy w sąsiedztwo wysp na które chcieliśmy wylądować, a które, mając tylko na kilka godzin zapasu paliwa w zbiornikach znajdowaliśmy całe otulone we mgle“ mówi „lecieliśmy nad Filipinami podczas sezonu tyfonów (perjodyczne orkany nad oceanem Indyjskiem), kiedy nawigacja jest specjalnie niebezpieczna.

Dodał, że zdaniem jego wodnopłatowce są najbardziej odpowiednią maszyną do odbywania dalekodystansowych lotów, biorąc pod uwagę, iż potrzebne do ich przyjmowania porty już egzystują, podczas gdy w wypadku maszyn lądowych miliony zostały wydane na urządzenia lotnisk różnego rodzaju w miejscach gdzie budowa lotnisk byłaby przedsiębiorstwem niezmiernie trudnem.

Podczas trwania lotu powrotnego z Tokio do Rzymu, który trwał 20 dni lotnicy spali tylko przez 4 godziny dziennie i znajdują, iż najlepszem pożywieniem przy dalekodystansowych lotach są jaja na twardo i portwajn.

**Włoch Loradino** uważany jest powszechnie za mistrza w sztuce akrobacji. Zna go Warszawa, Moskwa, Konstantynopol, Belgrat, Sztok-



holm, Bukareszt. Imię tego sympatycznego „wirtouza” sztuki lotniczej obiega wszystkie koła lotnicze Europy. Stawiają go na równi z powagami tej miary co Pelletier d'Oisy, Rayski, de Pinedo. Nadzwyczaj odważny wykazał się śmiałością już podczas wojny w roku 1915 przebywając przez cały czas na froncie. Obecnie Loradino podróżuje po wszystkich krajach, demonstrując na włoskich płatowcach doskonałość ich konstrukcji.

**Nowy płatowiec włoski.** Zakłady Romeo wypuszczają w najbliższych dniach nowy płatowiec o konstrukcji z rur stalowych i duraluminu. Do płatowca wbuduje się silnik Bristol-„Jupiter”. Próbné loty odbędą się w Montecelio.

**Włoski rajd.** Po ukończeniu rajdu pułk. de Pinedo, wyruszył pilot Casagrande z Genewy do Buenos-Aires. W chwili obecnej pilot znajduje się na wyspach Kanaryjskich.

## Osobiste.

Dnia 3 stycznia 1926 r. odbędzie się w kościele parafji Koronowo ślub członka Zw. L. P. plut.-pilota Zydora Waclawa z Torunia z panną Teodorą Laczkowską.

Szczęść Boże Młodej Parze!

Redakcja.

## Podziękowanie.

Związek Lotników Polskich składa niniejszem serdeczne podziękowanie tym wszystkim obywatelom, którzy darami swemi, bądź to w gotówce, bądź w naturze, dopomogli akcji gwiazdkowej, zorganizowanej dla uczni-pilotów staraniem Związku, a tem samem umożliwili im zdala od rodzin własnych, spędzić wieczór wigilijny w rodzinie lotniczej.



Wydawca: Związek Lotników Polskich.

Naczelny Red.: pilot Bolesław Ostrowski.

Komitet redakcyjny: inż. -pilot M. Bohatyrew, pilot dr. Z. Dalski, red. Z. Marynowski, inż. Piotr Tułacz, pilot prezes Z. L. P. dyr. Czesław

Wawrzyniak, inż. Wł. Zalewski.

Szef Administracji: Stanisław Masłowski. Redaktor odpowiedz.: Józef Filipowicz.

**Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9. parter. Telefony: 5316 i 3675.**

**Adres telegraficzny: Lotnik — Poznań.**

Rachunek czekowy w P. K. O. nr. 206-896.

Za artykuły, przy których wysokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług uznania. Redakcja rękopisów ani fotografii nie zwraca.

**Ceny ogłoszeń:** drobne 10 gr. za słowo, wiersz napisowy 50 gr. Najtańsze ogłoszenie 1,50 zł. Cennik ogłoszeń wysyłamy na żądanie. Pisma za pobraniem pocztowem nie wysyłamy. Zobowiązania abonentów ustają z chwilą odwołania prenumeraty.

## Od Redakcji:

Z przyczyn od Redakcji niezależnych dalszy ciąg artykułu: „Jak zbudować szybowiec i samolot sportowy” — ukaże się dopiero w N-rze 2-im. Prócz tego do N-ru 2-go dołączymy rysunki szybowca „Mis” jednego z najgroźniejszych konkurentów i zdobywcy I nagrody II. konkursu szybowców.

### AKWAWIT S. A.

poleca

**najlepsze wódki i likiery**

Czystą - Gładką - Słoniówkę  
Jarzębiniówkę - Wiśniówkę wytrawną  
Wiśniówkę krystalizowaną  
Kminkówkę krystalizowaną  
Senatorski - Reformacki - Miętówkę

i inne

Specjalność: **Cherry Brandy**  
**Orange - Curacao blanc**

Oddział destylacyjny w Poznaniu  
**Małe Garbary 2**

### St. Duchowski

Biuro inżynierskie

Poznań, Pocztowa 21      Tel. 3226

### DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

poleca korzystnie

Stal konstrukcyjną, narzędziową i naturową —  
Żelazo we wszystkich profilach — Blachy żelazne, miedziane, aluminiowe — Gwoździe —  
Druty — Śruby — Wszelkie rodzaje Narzędzi precyzyjnych, ręcznych i maszynowych —  
Artykuły techniczne: opakunki, filce, klingerit, asbest, ebonit, grafit, węże gumowe, liny stalowe, tarcze szmerglowe i t. d. — Metale: cyna, ołów — Rury: armatury, wentyle, łączniki

„PRZEWODNIK” — POZNAŃ, ŚW. MARCIN 30  
Telefon 1571      Telefon 1571

Kierownictwo spoczywa w rękach  
byłych pracowników w lotnictwie.

## Witold Wyszynski

Pierwsza Poznańska Fabryka  
Farb, Lakieru i Pokostu

Poznań, ul. Wrocławska nr. 15  
Telefon 5575      Telefon 5575

Poszukiwany

### KWALIFIKOWANY INSTRUKTOR

i kierownik kursów

### BUDOWY MODELI SAMOLOTÓW

Zgłoszenia pisemne z podaniem warunków i odpisami świadectw do „Koła Lotniczego” Kraków, Al. Mickiewicza 7, do dnia 1. lutego 1926. Nieuwzględnione bez odpowiedzi

# Czernickie Towarzystwo Węglowe

Spółka Akcyjna

**KOPALNIA HOYM - Poczta i staj. kolej. Niewiadom-Górny**

Spółka powstała w pierwszej połowie roku 1924 z kapitałem akładowym 7 000 000 mkn. podwyższonym następnie do wysokości 14 000 000 mkn, celem przeprowadzenia nowych inwestycji i rozbudowy zakładów przemysłowych. Przedmiotem wytwórczości jest węgiel kamienny pierwszorzędnej jakości, z dzienną produkcją 2000 tonn, zawartości kalorii 7200—7800, popiołu zaś 2—4 proc. Z pięciu szybów służą dwa do wydobywania i wynosi ich głębokość 315 m. Wielkość terenów węglowych znajdujących się w odbudowie, wynosi 5 007 300 m<sup>2</sup>. Zarząd Spółki spoczywa obecnie w rękach Dyrektora Gener., dypl. inż. górn. p. Marjana Wojciechowskiego.

**FIRMA SPRZEDAWCZA: „FULMEN“**

GÓRNOŚLĄSKI HANDEL WĘGLA, Sp. z ogr. odp.

**KATOWICE, Juljusza Ligonia 3, 5, 7 - Telef.: 497, 498, 807, 2271, 2272.**

**„SAR“ ŚLĄSKA AGENCJA REKLAMY**  
SP. Z OGR. POR.  
**KATOWICE, DYREKCYJNA NR. 4.**

Telefon 1290.

Skrót telegr.: „SAR“.

P. K. O. Nr. 302.424.

Projektuje i przeprowadza wszelkiego rodzaju kampanje reklamowe. Przedstawicielstwo fachowych pism zagranicznych. Bezplatne udzielanie porad fachowych.

**Przedstawicielstwo „LOTNIKA” na Górnym Śląsku.**

**BANK CUKROWNICTWA SP. AKC.**

w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2.

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Nr. tel. 1217, 3648, 5406, 5459

Oddział w Warszawie

Oddział we Lwowie

Krak. Przedmieście 55.

Ulica Kopernika 9.

Nr. tel. 6530, 6827, 6887, 6813

Nr. tel. 617, 242, 2540

zajmuje się komisową sprzedażą cukru oraz ubocznych produktów  
**w kraju i zagranicą**

dla cukrowni złączonych w Związku Przem. Cukrowniczego Rzplitej Polskiej  
Załatwia wszelkie w zakres bankierstwa wchodzące transakcje

**SPRZEDAŻ KOMISOWA WĘGLA I SZTUCZNYCH NAWOZÓW**



# SAMOLOT SP. A.

POZNAŃ

ŁAWICA

TEL. 65-27.

MR