

Nr. 4.

Cena 40 gr.

Rok III.

# LOTNIK



H.C-62

ORGAN  
ZWIĄZKU LOTNIKÓW  
POLSKICH

**Krajowe Ubezpieczenie**



**Ogniove w Poznaniu**

**Plac Nowomiejski 8**

**Telefony: 23 81, 53 72, 4112 i 37 17**

**Instytucja samorządowa, publiczno - prawna**  
ubezpiecza

**od ognia, gradu i na życie**

**na najdogodniejszych warunkach**

**„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 kampanie reklamowe. Przedstawicielstwo fachowych pism zagranicznych. Bezpłatne 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 Związkach Przem. Cukrowniczego Rzplitej Polskiej

Załatwia wszelkie w zakres bankierstwa wchodzące transakcje

**SPRZEDAŻ KOMISOWA WĘGLA I SZTUCZNYCH NAWOZÓW**

# Zagórski & Tatarski

Zastępstwo wyrobów wyrobów FORD  
„Motor Co” na Rzeczpospolitą Polską

Samochody luksusowe LINKOLN  
Osobowe i ciężarowe FORD :: Trak-  
tatory (ciągowki i rolnicze) FURDSON

## POZNAŃ

ul. Dąbrowskiego Nr. 18 i 58  
Telefon 64-58 i 63-87  
i ul. Św. Marcin 38  
Telefon 33-87

KONTO BANKOWE  
Bank Związku Spółek Zarobkowych. Poznań

STOK PNEUMATYKÓW  
„MICHELIN“

WARSZTATY REPERACYJNE

WYPOŻYCZALNA SAMOCHODÓW  
CZYNNA — DZIEŃ i NOC

A 116 WSZELKIE AKCESORJA

# W. Drożyński

SKŁAD BŁAWATÓW

A 123

POZNAŃ, Stary Rynek 66  
Telefon nr. 40 50

# „MAKOPOL“

właśc.: Czesław Manthey

**Zakup i sprzedaż  
ziemiopłodów oraz  
przetwor. młyńskich.**

POZNAŃ, ulica Fredry nr. 1  
Adres telegraficzny: „Makopol“  
Tel. 1977 i 1978 A 132 Tel. 1977 i 1978

# Walerja Patyk

POZNAŃ

Aleje Marcinkowskiego 6.  
(przy poczcie)

**Czekolady, cukry  
- bonboniery -**

Rok zał. 1901 A 135 Rok zał. 1901

# „STRZAŁA“

Zakłady Przemysłowe

INŻ. EWARYST NAMYSŁ  
POZNAŃ

Al. Marcinkowskiego 20. Ul. Wenecjańska nr. 5.  
Telefon nr. 50-5. Telefon nr. 25-24.

**Własne warsztaty ślusarskie i elektrotechniczne.**

## BUDOWA:

Elektrowni miejskich, okręgowych i prywatnych, urządzeń elektrycznych dla siły i światła, wciągów (liftów) elektrycznych, kompletnych stacji akumulatorowych systemu „Dr. Pollak“.

## DOSTAWA:

A 122  
wszelkiego rodzaju dnamo-maszyn i m. torów elektrycznych, przyrządów i aparatów mierniczych, wszelkich materiałów instalacyjnych, oświetleń elektrycznych stylowych i pojedynczych. SPECJALNOŚĆ: Szczotki węglowe. Reprezentacja najpoważniejszych firm i fabryk krajowych i zagranicznych.

# Zakład pogrzebowy - „CEREMONJAL“

właśc. Czesław Otmianowski

Poznań, ul. Towarowa 25

Największy magazyn trumien. Załatwianie wszelkich formalności pogrzebowych, urządzenie kompletnych pogrzebów, oraz ekshumacja i przewóz zwłok koleją lub specj. samochodami. Najsumienniejsza obsługa, ceny najtańsze.

Telefon dzienny nr. 31-80 - Telefon nocny nr. 55-72

Powołanie się na ogłoszenie w „Lotniku” zapewnia kupującemu specjalne względy.

# Jan Deierling

POZNAŃ, UL. SZKOLNA 3

## HURTOWNIA ŻELAZA EMALJI I NARZĘDZI

Założ. 1898 — Adr. tel.: „Ferrum“  
Telef 3518 A 125 Telef. 3518

# WINA

Węgierskie i deserowe  
bordoskie i burgundzkie

Sherry - Portwein  
Vermouth

Madeira - Malaga

poleca

**Hipolit Robiński**

W POZNANIU

**HURTOWNIA WIN**

Założona w roku 1832

św. Marcin 23 - Tel. 1787 i 1987  
A 134

## Pokoje śniadalne

w nowourządzonych lokalach  
przy ulicy Gwarnej 17

A 130 poleca specjalnie

**WŁASNE WYROBY!**  
**DELIKATESY etc.**

**DOBOROWA KUCHNIA!**

**BRACIA DAWIDOWSCY**

KTO CHCE WIEDZIEĆ

## CO SIĘ W ŚWIECIE DZIEJE,

ten czyta najjaśniejsze ilustrow. czasopismo w Polsce

„PRZEGLĄD ŚWIATOWY”

Prenumerata kwartalna 6 zł, 25 gr. Wszystkie ko-  
respondencje i pr-numeraty przysyłać pod adresem  
Skrzynka pocztowa 135 Warszawa.



A 126

## OKULARY LOTNICZE

w ogromnym wyborze

**KAZIMIERZ GREGER**

Poznań, 27. Grudnia 20

## BONBONS DE VARSOVIE

Poznań, Pl. Wolności 17 - Tel. 1517

A 136 poleca zawsze świeże

Cukry i Czekolady - Wykwintne bonbonierki.

Jedyny

i tani dziennik francuski  
w Polsce

**LE**

**MESSAGER POLONAIS**

Adres Redakcji

i Administracji:

Warszawa, ul. Szpitalna 1

**Cena 15 gr**

**Żądajcie wszędzie !**

Powołanie się na ogłoszenie w „Lotniku” zapewnia kupującemu specjalne względy.



# LOTNIK.

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 4 (43)

Środa, 23 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.

## Zasłona się uchyla.

Sprawa poruszona w artykule wstępnym ostatniego numeru zaintrygowała cały świat. Prasa fachowa i codzienna Francji, Anglii i Niemiec w długich artykułach wyraża swe zapatrywania. Chcąc być jak najbardziej obiektywnym i uzyskać możliwie dokładne i właściwe oświetlenie należy w pierwszym rzędzie zbadać, co o upadłości zakładów Junkersa pisze prasa niemiecka.

Szerokiem echem odbił się fakt powyższy na łamach niemieckiej prasy codziennej. Zajmują się tem: „Der Tag“ nr. 243, „Deutsche Zeitung“ nr. 497, 543, „Der Jung-Deutsche“ nr. 267, „Neue Preussische Kreuzzeitung“ nr. 537, 539, „Berliner Börsen Courier“ nr. 540, „Hannoversche Courier“ nr. 543 i 546/47.

Najbardziej druzgocące enuncjacje zawiera artykuł byłego redaktora „Vorwärts“ p. W. Oehme, który podajemy w tłumaczeniu in extenso:

„Już od dłuższego czasu obawiano się w kołach fachowych o dalsze losy założonego przez profesora Junkersa towarzystwa komunikacji powietrznej oraz zakładów budowy płatowców. Prowadzenie interesów w koncernie było tak niesolidne (unsolid), że już zgóry spodziewać się można było katastrofy. W początkach listopada okazało się, że koncern Junkersa nie jest już w możności pokryć swych zobowiązań, w następstwie czego, by uniknąć bankructwa zwrócił się do rządu o pomoc. Sądzono ogólnie, że przy tej okazji podda się rewizji cały problem koncernu Junkersa, oraz wogóle, zagadnienia niemieckiej komunikacji powietrznej. Wobec tego jednak, że rząd usiłował pomimo ujawnienia nieuczciwego sposobu prowadzenia interesu uzyskać potrzebne kredyty w Reichstagu przez komisję finansową, czas najwyższy byłby zagadnienie to otwarcie przedyskutować“.

„Zakłady Junkersa, są jedynymi niemieckimi zakładami budowy płatowców, które mogły sobie pozwolić na luksus utrzymywania

---

Walne Zebranie Z. L. P. - 30. I. 26 o godz. 18-tej na sali hotelu „Monopol“,  
o godz. 18<sup>30</sup> ponowne w Z.

osobnego Twa komunikacji powietrznej. Inne firmy, jak Fokker, Albatros, Dornier, Udet były zdane przy zbyciu swej produkcji na łaskę towarzystwa, Aer-Lloyd. W prawdziwie kapitalistycznie „wspaniałomyślny“ (gr. sszügig) sposób rozrzucał Junkers miliony na reklamę swych płatowców i swej komunikacji. Założono pismo „Luftreise“ które przeknęło 100 000 marek, a najmniejszego pożytku nie przyniosło. Finansowano awanturnicze (abenteuerliche) przedsięwzięcia, naprzykład w Rosji i tracono pieniądze. W Holandji i Danji stworzono, obok już istniejących towarzystw, nowe, które wkrótce wpadły w ostry zatarg ze swemi poprzednikami; z Łotwą



Zdjęcie powyższe przedstawia halę w Berlinie podczas wykładu o lotnictwie. 10.000 zgromadzonych słucha prelegenta. Należy sobie życzyć, by i w Polsce zainteresowanie lotnictwem przyjęło takie rozmiary.

i Estonją zawarto układy, które jeszcze długi czas będą przynosić szkodę przemysłowi niemieckiemu. W Niemczech stworzono bezmyślne (sinnlose) linje konkurencyjne, które komunikację lotniczą tylko cofnęły w rozwoju. Wszystko to dla celów reklamy, bo zdolność produkcyjna zakładów Junkersa w żadnym wypadku nie da się porównać ze zdolnością innych fabryk. W kołach fachowych pa uje ogólne przekonanie, że duży G-Junkers jest bluffem bezwart. ściowym“.

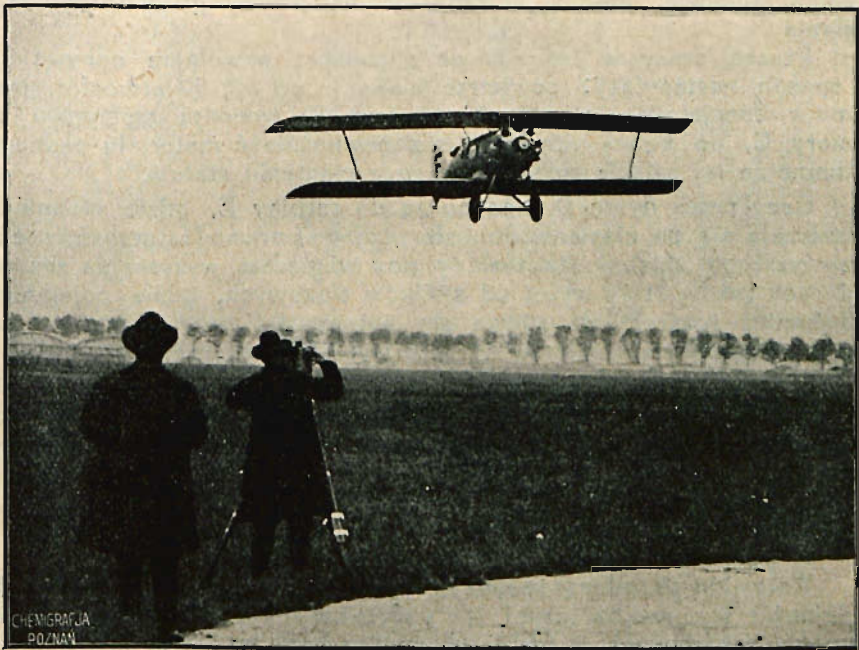
„Gdyby wszystko to wykonane było za pieniądze prywatne, mogłoby podlegać krytyce, ale nie byłoby skandalem. Skandalem staje się dlatego, że na cel ten zużyto przeważnie rządowe pieniądze, wpływające z podatków i to pod okiem ministerstw komunikacji i skarbu. Z ogólnych subsydiów, udzielanych przez Rząd, dostawało się do rąk Junkersa 50 do 60%“.

„Nie dość jednak na tem. Zająci w fabryce Junkersa byli oficerowie marynarki, nie znali się naprawdę na konstrukcj pła-

towca, ale posiadali stosunki w rządzie i uzyskali dla zakładów jeszcze dodatkowe wpłaty na rozbudowę, w ilości wielu milionów“.

„Pomimo wszystko stoi koncern Junkersa przed bankructwem z długami 15 000 000 marek. Zdawałoby się, że przedsiębiorstwo, które tak bezmyślnie goszodarowało, które niemieckiemu przemysłowi zagranicą przez swą niesolidność bardzo zaszkodziło, które wstrzymało rozwój komunikacji powietrznej w Niemczech przez swoje manewry konkurencyjne, że takie przedsiębiorstwo nie będzie przez Rząd poparte za owe „zasługi“, by mogło szkodzić na nowo“.

~ Nie tylko jednak w kołach socjalistycznych panują takie zapartywania. Berliński korespondent w „Hannoversche-Courier“ twierdzi,



Z lotu Paryż - Teheran. Start aparatu „Spad“ z lotniska Villacoublay.

że wielo-motorowe Junkersy nie bardzo się okazały dobre (sich nicht besonders bewährt haben sollen) — i dalej — „es scheinen nunmehr bei Junkers gewisse Dinge vorkommen zu sein“ „zdaje się że u Junkersa zaszyły pewne rzeczy“ — i znowu — „jeżeli rzeczywiście roztrwoniono u Junkersa pieniądze skarbowe na wyolbrzymione i nonsensowne cele propagandy i na inne rzeczy (Dinge), to powiedzenie całej prawdy staje się nieodzowne“.

Koncern Junkersa zaczął coprawda walczyć sprostowaniami, które mało prostują, z których zaś dowiadujemy się jak potężną i zachłanną organizacją był Junkers, jeżeli posiadał on specjalnego referenta dla spraw polityki lotniczej p. H. v. Wilamowitz Moellendorfa.

Brak miejsca nie pozwala nam na wysnucie dalszych wniosków. Do sprawy powyższej powrócimy jednak w jednym z najbliższych numerów.

## Turbiny spalinowe.

Ze względu na to, że szereg czytelników zwrócił się do nas z zapytaniami dotyczącymi zasad budowy turbiny spalinowej, pozwolimy sobie w ogólnych zarysach problem ten naszkicować.

Zalety, które posiada wogóle turbina nad silnikiem tłokowym są następujące: małe wymiary i waga (dla danej mocy), większe zrównoważenie części ruchomych, mniejsza sposobność zanieczyszczenia się, nieskomplikowane smarowanie, łatwa obsługa itp.

Z drugiej zaś strony trudności natury technicznej nie pozwalają do dzisiejszego dnia zbudować praktycznie użytecznych turbin spalinowych.

Zastanówmy się nad zasadami pracy turbin powyższych. Jak i silniki tłokowe, pracują turbiny cyklem powolnego lub szybkiego spalania.

Proces pracy w turbinie ze spalaniem powolnem odbywa się w sposób następujący: powietrze sprężone do 50, 60 atmosfer, przy pomocy specjalnego kompresora A (rys. 2) wchodzi stopniowo do komory C, do której wtryskuje się pewna ilość materiału pędnego. W komorze tej palenie odbywa się przy ciśnieniu stałem \*)

Gazy przez dyszę D przechodzą do turbiny E, gdzie stopniowo rozszerzają się do ciśnienia atmosferycznego i odchodzą przez otwór F. Z powyższego widzimy, iż turbiny pod względem wyzyskania rozszerzalności gazów stoją wyżej od silników tłokowych, gdzie pojemność pod koniec rozszerzania równa się pojemności przy końcu ssania, i w tym momencie ciśnienie wzrasta wyżej atmosferycznego.

Dla powiększenia wydajności turbiny musimy powiększać ciśnienie pracujących gazów. Na przeszkodzie stoją jednakże zbyt wysokie temperatury. W celach obniżenia powyższych próbowano następujących środków:

1. zewnętrzne chłodzenie komory spalinowej C wodą,
2. wprowadzanie nadmiaru powietrza do tejże komory,
3. wprowadzanie pary wodnej.

Wszystkie te zabiegi zmniejszają jednak znacznie współczynnik wydajności tak mechanicznej jak i termicznej. Oprócz tego, w porównaniu z parowami, w turbinach spalinowych zachodzą znacznie większe straty mechaniczne, wskutek nadmiernej szybkości gazów (1300, 1400 mtr. na sek., w parowych do 1000 mtr. na sek.) i ich większego ciężaru gatunkowego.

Turbiny ze spalaniem szybkim są budowane na nieco innych zasadach. Najprostszy typ pracuje bez początkowego sprężania, teoretycznie według diagramu Lenoire'a. Komora spalania jest przedstawiona na rys. 1. Mieszanka wchodzi przez otwory B i C zapala się przy pomocy świecy D i gazy wychodzą przez dyszę E, uderzając na łopatkę koła turbinowego T. Ciśnienie w komorze spalania opada przytem o tyle, iż świeża dawka mieszanki wchodzi automatycznie do A. Proces jednego cyklu trwa przeciętnie 0,3 sek. (rys 3).

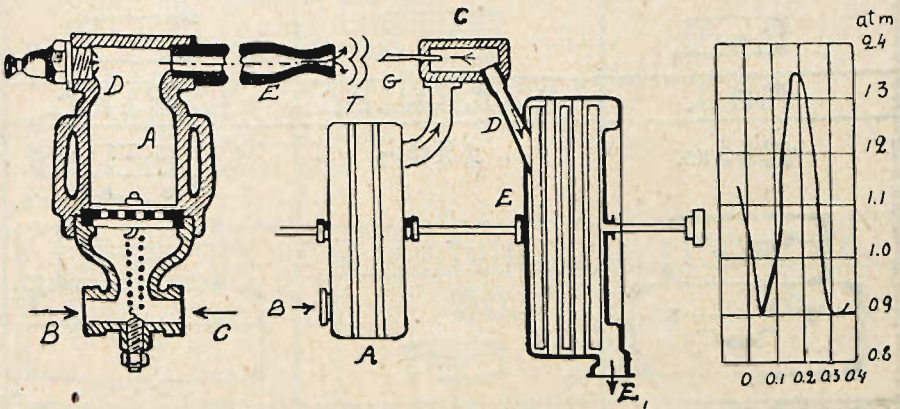
Ujemna strona turbiny powyższej wyraża się w nadmiernym rozchodzie materiału pędnego, od dwóch do trzech kg. benzyny na konia i godzinę (współczesne silniki lotnicze tłokowe-maksymalnie 300 gr).

\*) Patrz artykuły w „Lotniku” za rok 1925 „Metody udoskonalenia silnika spalinowego” M. B.



Przy wprowadzeniu do ustroju sprężarki, wydajność i ekonomiczność nieco się powiększają. Przepłukiwanie świeżym powietrzem i zastosowanie specjalnych gatunków wolframowych i wanadowych stali, obniża temp. łopatek do  $600^{\circ}$  (w komorze spalania mamy  $1600^{\circ}$ ).

Porównując turbiny spalinowe i parowe z silnikami tłokowymi musimy pamiętać o następujących rzeczach: w silnikach parowych przy przejściu od maszyny tłokowej do turbiny, zamieniamy tylko przetwornicę energii z więcej złożonej na prostszą, pozostawiając



Komora spalania.

Schemat turbiny ze spalaniem powolnym.

Zmiana ciśnienia w turbinie z szybkim spalaniem.

kocioł. Przy zamianie zaś silnika spalinowego normalnego typu na turbinę, zamiast jednego zwartego zespołu otrzymujemy kilka maszyn, i to:

1. właściwą turbinę, w której odbywa się rozszerzanie gazów i otrzymuje pracę,
2. sprężarkę i
- 3 komorę spalania.

W ten sposób, zamiast uproszczenia mamy droższy i więcej skomplikowany ustrój.

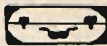
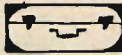


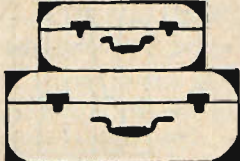
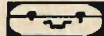
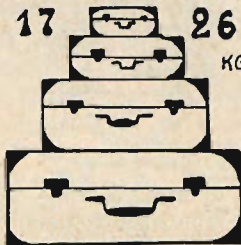
Jak już wyżej mówiłem kwestje wielkich szybkości gazów i temperatury stoją na przeszkodzie do zadawalniającego rozstrzygnięcia budowy i praktycznego zastosowania turbiny spalinowej.







Inż. Michał Bohatyrew.

# Aero

## Towarzystwo Komunikacji Powietrznej.

W marcu 1925 r. powstała w Poznaniu Sp. Akc. „Aero”, Towarzystwo komunikacji powietrznej z kapitałem akcyjnym 300.000,— zł. Akcje w ilości 6000 po 50 zł. są imienne, w ten sposób akcje nie mogą dostać się w niepożądane ręce. Głównymi akcjonariuszami towarzystwa są Magistrat miasta Poznania, Banki i przedsiębiorstwa handlowe Województwa Poznańskiego.

ILOŚĆ PRZEWIEZIONEGO BAGAŻU W KILOGRAMACH.		
150 KG.	180 KG.	170 KG.
		
MAJ.	CZERWIEC.	LIPIEC.
1265 KG.	130 KG.	17  26 KG.
		
SIERPIEŃ.	WRZESIEŃ.	PAŹDZIERNIK.

PASAZEROWIE WRAZ Z BAGAŻEM W KILOGRAMACH.		
4.900 KG.	10.300 KG.	10.800 KG.
		
MAJ.	CZERWIEC.	LIPIEC.
10.465 KG.	12.900 KG.	14.926 KG.
		
SIERPIEŃ.	WRZESIEŃ.	PAŹDZIERNIK.

Do Rady Nadzorczej „Aero” zostali wybrani:

Generał broni Raszewski Prezes

Dyr. Banku Hącia Wiceprezes

członkowie:

Dyr. F-my C. Hartwig Weber

Dyr. „Samolotu” Inż. Tułacz

Starosta Krajowy Begale

Wiceprezydent miasta Poznania Dr. Kiedacz

Dyr. Filipowicz

Dyr. Czesław Bugzel

Dyr. Władysław Łabędziński


Inż. Witold Łubiński

Prez. Centr. Tow. Roln. Miecz. Chłapowski

Major Miecz. Szczudłowski

Stanisław Robiński

Witold Hedinger

ILOŚĆ PRZEWIAZIONEJ POCZTY W KG.		
PRZEWÓZ POCZTY ROZPOCZĘTO W CZERWCU	50.	38.
		
MAY.	CZERWIEC.	LIPIEC.
133.	22.	29.
		
SIERPIEŃ.	WRZESIEŃ.	PAŹDZIERNIK.

Zarząd składa się z kapitana pilota Wronieckiego jako naczelnego dyrektora i p. Wasilewskiego jako dyrektora handlowego.

Sp. Akc. „Aero” otrzymała z Min. Kol. Żel. koncesję na przeciąg 4 lat na linie Poznań—Warszawa i Poznań—Grenica niemiecka.

Bardzo trudną sorawą był wybór przyszłego typu samolotu, który miałby kursować na linii. Po ołuzszych rozważaniach wydelegowała Rada Nadzorcza dyrektora firmy kapitana Wronieckiego do Francji, celem zapoznania się na miejscu z samolotami pasażerskimi, fabrykowanymi we Francji.

(Ciąg dalszy nastąpi).

## W krainie pstrągów i gronostajów. 4)

(Podróż powietrzna do tajgi północnej).

(Dokończenie).

A można było sfiksować. Wyobraźcie sobie nasze położenie: śmiertelnie znużeni, głodni, przemoknięci do nitki, w ubraniu obmarzłym, podobnym do pancerza stalowego, mieliśmy przed sobą nieokreślone godziny powolnego konania. A tu raptem szczekanie psa. Nie wiem co czuje meloman słuchając arji ulubionego śpiewaka. Ja tą orją psią, zwiastunką istnienia człowieka-zbawiciela, byłem upoiiony. Cóż dziwnego, że kolega B. z zachwytu zidjociał Zrezygnowany, wyczerpany doszczętnie książkę leżał na mchu w postaci niekształtnej masy. Przyglądam się uważnie porucznikowi Przysłuchuje się; „słyszysz, znowu szczeka”. Tym razem słyszę i ja zupełnie wyraźnie Zaczynamy podawać alarmowe sygnały. Na przeciwnym końcu bagnistej polany zarysowały się sylwetki dwóch ludzi w skórzanych ubraniach, furzanych czapkach, uzbrojonych w dziwaczne przedpotopowe flinty, z trójnogami i siekierami. Na nasz widok nie zdradzali bynajmniej żadnej chęci wejścia w bliższy kontakt. Figury nasze wzbudziły tak wielkie podejrzenia u tych poczciwych jegomości, iż ustawili swoje flinty na koziołkach, skierowując je w naszą stronę. Psy jak wściekłe rzucały się na nas. Sytuacja stawała się prosto głupia. Ci ludzie przyjęli nas za „czaldonów” (zbiegłych przestępców kryminalnych, których myśliwi tutajsi tępią bezlitośnie). Słyszemy nareszcie: „kto jesteście”; legitymujemy przez tubę nasze oświadczenie, że przylecieliśmy, że jesteśmy oficerami z Petersburga i prosimy o okazanie nam pomocy. To zmieniło zupełnie postawę tubyhców; Złożywszy flintę na ramię podeszli do nas. Pierwszem pytaniem naszym było: „gdzie jesteście”? Okazało się, że w tajdze, ciągnącej się od wybrzeża Morza Białego do jeziora Wodło. Miejscowość ta nie posiada żadnych siedlisk ludzkich i tylko przypadek zaprowadził myśliwych w okolice. Na dłuższe rozmowy czasu nie było. Do zmroku zostało parę godzin a trzeba było dobrnąć ostatkiem sił do wybrzeża i przepłynąć na wysepkę myśliwską. Ruszyliśmy w drogę. Ledwo posuwając nogami, trzymając się jeden drugiego; nasi zbawiciele wprost w zadziwiający sposób odnajdywali właściwą drogę, mając za wskazówkę nadłamane gdzieniegdzie gałązki lub ślad na mchu. Mróz tężał. Straszliwe przemęczenie i głód poważnie dawały się we znaki, nawet mnie, pełnemu sił i humoru dawniej. Trzymałem się tylko dzięki nerwom. Dopiero teraz zakosztowałem całego uroku przygód podróżniczych. Stanowczo twierdzą, że w książkach wygląda to znacznie poetyczniej i przyjemniej. Las stawał się coraz rzadszy Zachodzące słońce zaczęło wierzchołki drzew i chmury. Wyszliśmy raptownie na brzeg morza. Otowiane fale leniwie uderzały o brzeg, pokrywając go coraz większą warstwą lodu. Na kilometr od brzegu czerniała wysępka z kilkoma chatami Wgramoliliśmy się na wielką łódź rybacką i popłynęliśmy. Jak we śnie pamiętam moment przyjazdu. Kilkadziesiąt kobiet, starców i dzieci z zaciekawieniem przyglądało się nam okazując szczere współczucie i pomoc. Wciągnięto nas do obszernej, ciepło napełnionej, jasnej i czystej izby gościnnej i zaczęto pospiesznie rozbierać. W momencie tym straciłem przytomność. Książkę B. i porucznik zrobili to znacznie wcześniej... Oprzytomniałem z błogiem poczuciem spoczynku i ciepła. Leżałem na podłodze, rozebrany do naga na stosie futer, przykryty z wierzchu niedźwiedzią skórą. Ostrożnie wysuwam głowę i oglądam

się. Na prawo taki sam stos równomiernie poruszający się i chrapiący w nieludzki sposób. Na lewo to samo. Wszystko w porządku. Słońce rzuca na czystą podłogę swoje promienie przez malutkie okienka zaciągnięte pęcherzami. Vis á vis mnie stoi duży stół zastawiony półmiskami, oraz warczącym, buchającym parą samowarem. A we drzwiach poczciwa kobiecinka w wysokich butach rybackich z żalną miną podparwszy twarz ręką przyglądała się obrazkowi. Nareszcie, „mówiłam że poumieraliście, spaliście całą dobę, może chcecie co zjeść”. „I owszem cioteczko”. Potężnym uderzeniem kuława wyprowadzam z anabiozu sąsiadów. Wytrzeszczają z przerażenia oczy, ale widok samowaru i półmisków odrazu wzbudził w nich energję życiową i zrywają się na równe nogi. Ubrania żadnego nie było. Wisiało naokoło pieca podarte, mokre, zmiętoszone. Zresztą od czego są skóry. Parę futer na plecy i sznurek zamiast paska, wystarcza w zupełności. Rozpoczęliśmy śniadanie, raczej kolację. Czego tam nie było: doskonały razowy chleb, który dla głodnego człowieka jest największym przysmakiem, wielkie kawały ugotowanych we wodzie pstrągów, delikatnych i bajecznie smacznych, wreszcie pokrajane na drobne kawałeczki i zgotowane w tłuszczu jarząbki. Ta ostatnia potrawa nie okazała się zbyt przyjemną, ponieważ tłuszcz mocno zdradzał swoje pochodzenie w prostej linii od morsa lub fok. Od chwili tej rozpoczęły się nudne i jednostajne dni i wieczory oczekiwania sposobności wydostania się do krajów cywilizowanych. Małą wysepkę zawaloną olbrzymiemi głazami granitowemi z nędzną roślinnością zbadaliśmy szczegółowo. Duże zainteresowanie wzbudzał stary drewniany kościółek, w którym nabożeństwo odprawiał przyjezdny ksiądz dwa razy do roku, hurtem udzielając sakramentów wszelkiego rodzaju. Nieliczna rzesza mieszkańców, zajmujących się rybołóstwem i polowaniem na gronostaje i masowem wytępianiem jarząbków, tworzyła jakby jedną rodzinę rządzoną przez patriarchę, siuletniego czcigodnego starca. Najciekawszą rzeczą było to, że wszyscy mieszkańcy wyspy, wyłączając kobiety, byli „piśmienni”. Ksiądz, w czasie wizytacji przywoził roczniki gazet, tak że wyspiarze byli poniekąd au courant wszystkich zdarzeń i zdobyczy naukowych. Zdrowy, zahartowany w walce z przyrodą, bez najmniejszej domieszki obcych krwi, pomorzanie białomorski mógł służyć za najczystszy typ słowianina północnego. Korzystając ze stopniowego zamarznięcia zatoki, wyszukaliśmy szczątki naszego balonu, ułożyliśmy je do kosza i przetransportowali na wyspę. Pora była wybrać się do domu. Zaopatrzeni przez troskliwą ludność w ciepłe chustki, rękawiczki i słomiane buty, w listopadzie ruszyliśmy w długą podróż powrotną. Po zamarzniętych błotach, lasach i jeziorach trzeba było przejść blisko 300 km. a dalej wciąż jeszcze kołami do stacji kolejowej archangielskiej drogi żelaznej. Po wielu przygodach, nadzwyczaj ciekawych i barwnych, dotarliśmy wreszcie do Niendomy (obecnie początkowy punkt murmańskiej kolei żelaznej). Dalej wszystko szło normalnym trybem. Po przyjeździe do Petersburga dowiedziałam się o kilkunastu nabożeństwach żałobnych, odprawionych uroczyście, zakupionych przez władze, kolegów i krewnych. Wydatki nie były zbyt znaczne, bo nabożeństwa poszły nam na zdrowie. Dobre jest to, co się dobrze kończy.

M. B

---

---

Wstępujcie do Cywilnej Szkoły Pilotów.

# ❖ K R O N I K A ❖

## **POLSKA.**

### **Ogólny kurs lotnictwa w Krakowie.**

Staraniem krakowskiego komitetu wojewódzkiego L. O. P. P. oraz dyrekcji Państwowej Szkoły Przemysłowej, przy współdziałaniu oficerów 2. p lotn. organizuje się w Krakowie ogólny kurs lotnictwa.

Celem kursu jest zaznajomienie uczestników z zasadami lotnictwa, oraz przygotowanie do studiów fachowych przyszłych pilotów, techników i mechaników lotniczych.

Na kursie tym wykładane będą następujące przedmioty: aerodynamika, teoria lotu, budowa płatowców, silniki lotnicze, radiotelegrafia i telefonja lotnicza (p. Maysenhälter), encyklopedia lotnicza (ppulk. F. Schneider) i fotografia lotnicza (P. Maysenhälter).

Jako minimum wykształcenia wymagany jest od kandydatów cenzus 4 klas szkoły średniej, ewentualnie 7 klas szkoły powszechnej, dla kandydatów z dwuletnią praktyką mechaniczną stosowane są pewne ulgi (cenzus — 2 klasy szkoły średniej lub 4 klasy szkoły powszechnej). Po ukończeniu kursu, odbędzie się egzamin komisyjny wobec przedstawicieli L. O. P. P., władz wojskowych i dyrekcji Państwowej Szkoły Przemysłowej.

Oplata za cały kurs wynosi 5 zł.

Blizszych informacji udziela Sekretariat Państwowej Szkoły Przemysłowej: Kraków. Aleje Mickiewicza 7—9 m. 41.

### **Samolot na usługach medycyny.**

Dr. med. Stanisław Karpiński na łamach poznańskiego czasopisma „Nowiny lekarskie” zamieszcza następujący artykuł:

„W skwarny dzień, podczas przelotu Kraków—Warszawa, skoro pojawiły się nad nami ciemne chmury i poczęło rzucać płatowcem, uprzejmy pilot firmy „AEROLOT” wleciał ponad chmury, by w ten sposób uchronić nas przed morską chorobą.

Skoro wysokościomierz wskazywał 2300 metrów i szybowaliśmy spokojnie nad lśniącą białymi szczytami chmur, wylaniającymi się z pośród falistej powierzchni, jakby wzburzonego mleczno-białego morza, zauważyłem na twarzach towarzyszy podróży ozywienie. Sam odczuwałem radość życia, oraz zauważyłem u siebie wolniejsze, głębsze wdechy czyste, orzeźwiająco chłodnego, górskiego powietrza.

Zaciekawiony jak sprawa się w tych warunkach moje serce, które na poziomie ulic Warszawy, wykonuje zazwyczaj rytmicznie około 80 skurczów na minutę, położyłem palce na tętnicy sprychową (art. radialis) i ku memu niemałemu zdziwieniu naliczyłem na minutę zaledwie 60 rytmicznych, pełnych fal.

Przypuszczając, że tak reaguje tylko moje serce, pracujące już od 58 lat, zbadałem puls towarzyszy podróży — wszystkich młodszych odemnie — nie wyłączając najmłodszego między nami, 22 lat liczącego pilota, i stwierdziłem u wszystkich 4 osób taką samą liczbę tętna z nieznaczными odchyleniami (60—64 uderzeń na minutę), niezależnie od wieku i płci.

Tą wiadomością pospieszam podzielić się z ogółem kolegów, nie przesądając narazie donosłości tego i nie wysnuwając cislących się pod pióro wniosków co do zużycia tego czynnika jako środka leczniczego, świadom, że należy w pierw wielokrotnie zbadać tę sprawę i to wszechstronnie, zwłaszcza sprawność serca przed takim wzlotem, podczas lotu na różnych wysokościach i w różnych odstępach czasu po ukończonym locie“.

## **ANGLJA.**

**Angielskie zakupy w Ameryce.** Air Ministry zakupiło w Ameryce 30 silników Curtiss D. 12 i 2100 spadochronów Irving.

**Nowe sportowe płatownice angielskie.** Klub płatownców sportowych w Cranwell wybudował nowy płatowniec sportowy o bardzo ładnych linjach. Płatowniec ten nosi nazwę C. L. A. 3 i posiada silnik Bristol Cherub.

**Lot do Południowej Afryki.** Pilot Alan Cobham doleciał 12. stycznia do Ugandy (w centralnej Afryce).

## **FRANCJA.**

**Subsydja linii komunikacji powietrznej we Francji.** W ostatnim roku wysokość udzielonych subsydiów dla linii komunikacji powietrznej we Francji wyniosła ogółem 61.350.000 fr. fr.

## **NIEMCY.**

Jak podaje „Journal”, francusko-niemieckie rokowania lotnicze napotykają na p ważne trudności. Główną przeszkodę stanowi kwestja szkolenia 600 pilotów niemieckich w czasie gdy Francja i Anglia, nie bacząc na prawo utrzymywania samolotów wojskowych, zadawalniają się ilością 350. Drugą przeszkodą w rokowaniach, jest sprawa budowania niemieckich jednosobowych aparatów stalowych, kierowanych przy pomocy fal elektrycznych.

Pismo francuskie stwierdza, że o ile Niemcy nie zrezygnują z żądań, może dojść do rozbitcia rokowań.

Słuszne jest stanowisko Francuzów, którzy pomimo zapewnień strony niemieckiej o charakterze pokojowym ich szkolnictwa, widzą w przyszłych pilotach cywilnych rezerwę, która w razie potrzeby, bez specjalnego nawet przeszkolenia, pomnożyć może szeregi pilotów wojskowych. Egzamin bowiem w szkole cywilnej w Niemczech jest równoznaczny z egzaminem przepisany dla pilotów wojskowych Francji i Anglii.

Zestawiając postulaty niemieckie z wiadomością o bankructwie Junkersa, spowodowanem wycofaniem rządowych subwencji, z których korzystały towarzystwa komunikacyjne, łatwo sobie zdać sprawę z pokojowych zamiarów Niemców. Z jednej strony ograniczają oni poparcie lotnictwa cywilnego, z drugiej przeprowadzając wciąż nowe zbrojenia, osłaniają się płaszczkiem dążeń pokojowych, oraz specjalnego afektu dla lotnictwa komunikacyjnego i sportu.

**Niemiecki monopol w Persji.** W ostatnich dniach podpisało niemieckie Tow. komunikacji powietrznej 30-letni kontrakt z rządem perskim na wyłączność eksploatacji linii komunikacji powietrznej w Persji. W pierwszym rządzie otwartą ma być linja

Teheran—Tabris—Konstantynopol, łącząca przez Adrianopol—Budapeszt—Wiedeń—Amsterdam—Londyn, Persję z Europą.

## WŁOCHY.

**Nowe Towarzystwo Lotnicze.** Włoskie Tow. Komunikacji powietrznej rozpoczęło z rządem czeskim pertraktacje w sprawie uruchomienia linii lotniczej Praga—Tryjest.

**Rajd Lotniczy.** Major Casagrande, który wyleciał z Włoch przez Marokko do Ameryki Południowej, zatrzymał się w Casablanca z powodu uszkodzenia, jakiemu uległ wodno-płatowiec w czasie burzy.

**Nowy włoski płatowiec.** Zakłady Ansaldo wypuściły nowy płatowiec dwu-osobowy obserwacyjny metalowy A 115 z silnikiem Isotta Fraschini D 12-400 MK.

## Ze Związku Lotników Polskich.



Dnia 5 stycznia odbyło się zebranie Zarządu i Rady Nadzorczej Związku Lotników Polskich z następującym porządkiem dziennym: 1. zagajenie, 2. zatwierdzenie członków stałych, członków do ewentualnego skreślenia i ustalenie składek członkowskich, 3. ustalenie porządku dziennego i terminu Zwyczajnego Walnego Zebrania Związku Lotników Polskich, 4. sprawa Lotnika, 5. kierunek polityki Związku i Lotnika i 6. wolne wnioski.

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Rady Nadzorczej, ad. 2. uchwalono jednomyślnie przyjąć przedstawione listy członków stałych, członków do ewentualnego skreślenia i członków skreślonych, zastrzegając sobie przedłożenie tychże na Walnym Zebraniu. Członkom do ewentualnego skreślenia postanowiono rozesłać monitum o zapłacenie składek, a w razie braku odpowiedzi skreślić z listy. Członkom skreślonym postanowiono przesłać uwiadomienie o skreśleniu ich z listy z równoczesną prośbą o zwrot wydanych legitymacji. Biorąc pod uwagę podwyższenie przedpłaty za czasopismo „Lotnik”, który od 1 stycznia wychodzi jako tygodnik, uchwalono składki członkowskie podwyższyć od 1 stycznia z 4.00 na 6.00 zł.

W punkcie trzecim ustalono poniższy porządek dzienny 4 Zwyczajnego Walnego Zebrania, które się odbędzie dnia 30 stycznia 1926 r. o godz. 18 tej na sali Hotelu Monopol w Poznaniu przy ul. Seweryna Mielżyńskiego 21. W razie niestawienia się odpowiedniej ilości członków, przewidzianej statutem, odbędzie się ponowne Zwyczajne Walne Zebranie o godz. 18,30 prawomocne bez względu na ilość obecnych.

### Porządek dzienny:

1. zagajenie
2. wybór przewodniczącego i ławników
3. sprawozdanie Zarządu i Lotnika za rok 1925
4. dyskusja i udzielenie absolutorjum Zarządowi
5. wybór Zarządu i Rady Nadzorczej na rok 1926
6. dyskusja w sprawie utworzenia Podsekretariatu Stanu Lotnictwa



7. dyskusja w sprawie stworzenia własnych typów samolotów
8. referat Obecna sytuacja lotnicza w Europie ze szczególnem uwzględnieniem Polski
9. wolne głosy i wnioski.

Sprawy Lotnika referował inż. pilot M. Bohatyrew.

W sprawie polityki Związku i Lotnika uchwalono wszelkimi siłami dążyć do uchwalenia Podsekretarjatu Stanu i stworzenia własnych typów samolotów.

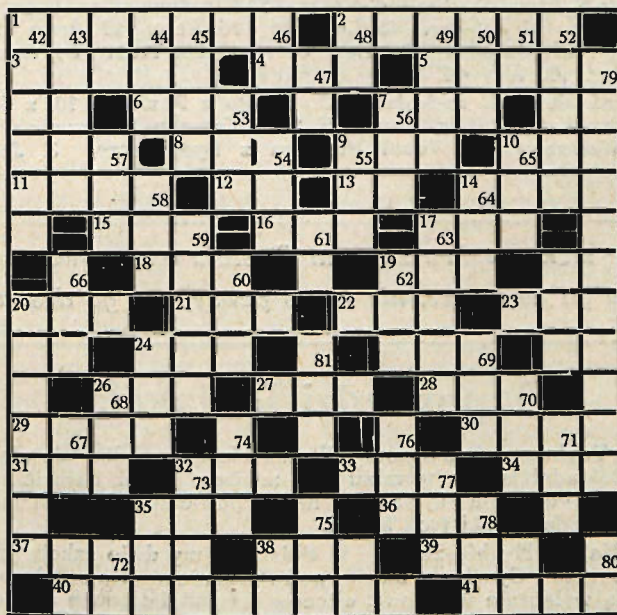
W wolnych wnioskach przedstawiono list członka Związku p. Ulassa w sprawie Podsekretarjatu Stanu Lotnictwa i po krótkiej dyskusji uchwalono przedłożyć go na Walnem Zebraniu.

## Dział rozrywek konkursowych.

### Warunki uczestnictwa w konkursach.

Uczestniczyć w konkursach ogłoszonych w „Lotniku” może każdy czytelnik naszego czasopiśma. Na otrzymanie nagród konkursowych ma prawo prenumerator, który posiada kwit zaprenumerowania „Lotnika” przynajmniej na bieżący kwartał (kosztuje z dostawą do domu — zł 4).

### Zagadka № 6.



- Poziome: 1. Najwyższa grupa społeczna II. przyp. 2. Imię żeńskie\*  
 3. Nazwa szybowca nagr. na konkursie. 4. Najważniejsza część każdego naczynia\*  
 5. Amoniak nie można zrobić bez... 6. Francuska fabryka płatowców (skrót)\*  
 7. Tak — po łac nie 8. Przysięga — po niemiecku 9. Rozrywka. 10. Przyimek\*  
 11. Rupieć. 12. Nuta (współk) 13. Bóg słońca. 14. Zasłona. 15. Urzędnik francuski. 16. Imię żeńskie 17. Przez — po rosyjsku. 18. Napój. 19. Pierwiastek chemiczny 20. Ma każda krowa 21. Potrzebny w Polsce. 22. Ukrop. 23. Zaimek 24. Głos zwierzęcy 26. Zabawa 27. Rzeka. 28. Oprawca. 29. Dynast król w Polsce. 30. Inaczej dźwig. 31. Owady. 32. Liczba. 33. Zdrobniła imię angielskie. 34. Okres czasu. 35. Przysłówek 36. Część doby. 37. Katolicy podlascy. 38. Poeta. 39. Pierwiastek 40. Czego nam w Polsce potrzeba? 41. Inaczej związek.

**Pionowe:** 42 Inaczej moc. 43 Imię męskie. 44. Dynast król w Polsce  
 45 Inaczej przecina. 46 Do — po łacinie. 47 Przyimek 48. Zaimek wskazu-  
 jący. 49 Część opłaty 50. Imię żeńskie. 51. Potwierdzenie — po niemiecku.  
 52 Zdrobniłe imię żeńskie 53 Mój — po włosku. 54. Przyimek. 55 Zbawa.  
 56 Zdrobniłe imię żeńskie 57. Inaczej podaruję 58 Inaczej smoła. 59 Moneta.  
 60 Roślina 61 Przyimek. 62. Nazwa województwa węgierskiego. 63. Rodzaj  
 opakowania. 64 Złodziej po rosyjsku. 65 Rzeka w Rosji. 66 Inaczej las.  
 67 Karta. 68 Krzaki. 69. Skorupiak. 70. Bardzo — po francusku (fonet.).  
 71 Sztuka — po łacinie 72. Ja — po włosku. 73 Karta. 74. Przyimek 75. Od-  
 bywa się w powietrzu. 76 Rzeka w Rosji 77 Inaczej świder. 78 Miara dłu-  
 gości 79 Poprawa gospodarcza w Polsce od pożyczki amerykańskiej jest.....  
 80 Przyimek. 81. Roślina pożyteczna.

**UWAGA:** Po rozwiązaniu krzyżówki ułożyć z odpowiednich jej wyrazów zdanie aktualne.

I. nagroda: 2 książki powieściowe.

II. nagroda: 1 książka powieściowa.

Termin nadsyłania rozwiązań — 8. II. 1926 r.

### Rozwiązanie zagadki z nr. 18-go.

Zagadka nr. 5 Poziome: 1. Napier. 6. Silnik 9. Ocena. 10. Aparat.  
 12. Polska. 14. Apologeta. 17. Er. 18 Ro. 21 Ule. 22 Ryk. 24. Korca.  
 27 Borny. 28. Ona 29. Annam 30 To. 32. Trio 35. Roman. 38 S. L.  
 39. Irena 41 Miś. 42. Agata. 43. Rayski. 45. Spinet. 46. Kra. 47. Plage.  
 48 Nora

Pionowe: 2. Alpy 3. Ikra. 4 Rotor. 5. Aerodynamika 6. Saper 7. Lola.  
 8 Irka. 11 Apetyt. 13 Otokar. 15 Lubomir 16. Aero. 19. Arno 20. Samolot.  
 22 Ro. 23. Ka. 25. Oniegin. 26 Ea. 31. Or. 33. Trok. 34. Ansa. 36 Om.  
 37 As. 38 Ster. 40. Ak. 44. Ip.

Rozwiązań dobrych nadesłano 67. z tego z Poznania 10. z Warszawy 15,  
 z Krakowa 7, ze Lwowa 8 z prowincji 27. Nagrody przyznano: 1. Bolesław  
 Bukowski z Warszawy, 2. Teofil Pieczara z Bydgoszczy, 3. Józef Małecki  
 z Katowic.

*Wydatek 4.— zł kwartalnie zapewni Ci stałe otrzymywanie „Lotnika”,  
 kupując go co numer, nie jesteś pewny, czy go dostaniesz.*

## Odpowiedzi Redakcji.

**Wacław Torbus w Sosnowcu.** W roku bieżącym odbędzie się III konkurs  
 szybowców. Dokładniejszego terminu ani miejsca podać narazie nie możemy.  
 W chwili obecnej odbywają się badania nad odpowiednimi terenami. W swoim  
 czasie „Lotnik” poda wyniki tych badań.

**Stefan Naj w Hrubieszowie.** W Polsce mamy dwie szkoły pilotów: Woj-  
 skową w Bydgoszczy i Cywilną w Ławicy pod Poznaniem. Do szkoły w Bydgoszczy  
 przyjmowani są wyłącznie wojskowi: oficerowie i podoficerowie zawodowi. Szkoła  
 Cywilna przyjmuje kandydatów w wieku od lat 17 do 24. Wymagany cenzus  
 naukowy: 6 klas.

**Marian Kaźmierowski w Środzie.** Projektowana szkoła Mechaników lot-  
 niczych przy fabr. „Samolot” w rb. otwarta nie będzie.

**Henryk Szumielewicz w Bodzentynie.** Po ukończeniu Czw. Szk. Pil. od-  
 służyć się 10 miesięcy w wojsku. W tym czasie można się starać o przyjęcie  
 do Szkoły w Grudziądzu. Piloci bez cenzusu gimn. mają w wojsku stopień pod-  
 oficerski. Stopień „starszego pilota” nie istnieje.

**T. Radomski w Poznaniu.** Świadectwo Pańskie nie wystarczy. Czw. Szk.  
 Pil. przyjmuje kandydatów z wykształceniem minimum 6 ciu klas szkoły średniej.  
**Roman Sodziejewicz w Skarbowie.** Szkoła Wojskowa w Bydgoszczy  
 przyjmuje wyłącznie wojskowych (oficerów i podoficerów zawodowych). Szczegóły  
 podajemy w liście.

M. Kuźnicki — Dubno. — O warunkach przyjęcia do Cyw. Szk. Pilotów dowie się Pan z numeru 16-go „Lotnika”. Podania o przyjęcie wraz z załącznikami kierować należy bezpośrednio do M. S. Wojsk. Dep. IV. Warszawa-Mokotów.



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 odpowiad.:  
Józef Filipowicz.

**Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Rzeczy-  
pospolitej 9. parter. Telefony: 5316 i 3675.**

**Adres telegraficzny: Lotnik — Poznań.**

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

Za artykuły, przy których wykokość wynagrodzenia nie jest podana, płaci Redakcja podług u nania. 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 pocztowym nie wysyłamy.  
Zobowiązania abonentów ustają z chwilą odwołania prenumeraty.

## DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

poleca korzystnie

Stal konstrukcyjną, narzędziową i naturową —  
Żelazo we wszystkich profilach — Blachy że-  
lazne, miedziane, aluminiowe Gwoździe —  
Druty — Śruby — Wszelkie rodzaje Narzędzi  
precyzyjnych, ręcznych i maszynowych — Ar-  
tykuły techniczne: opakunki, filce, klingerit,  
asbest, ebonit, grafit, węże gumowe, liny sta-  
lowe, tarcze szmerglowe i t. d. — Metale: cyna,  
olów — Rury; armatury, wentyle, łączniki

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

Kierownictwo spoczywa w rękach  
byłych pracowników w lotnictwie.

## Modele

samolotów, meta owe i drewniane różnych  
typów (Balille, Lotezy, Fokkery, Ansaldo,  
Spady, Bristol, Breguety itp.) gotowe oraz  
na zamówienie. Zamówienie uskuteczniac  
przez Administrację. [A 102]

## FRANCISZEK BRUCH

KWIACIARNIA ORAZ  
ZAKŁAD OGRODNICZO-DEKORACYJNY  
POZNAŃ, ŚW. MARCIN nr. 39.  
Telefon 36-38 A 144

## Pijcie wina Frankopolu!

Polecamy najprze-dni- jsze gatunki  
win bordoskich i burgund- kich

Dom Eksportu i Importu  
„FRANKOPOL”

Sp z ogr. por.

Poznań, ulica Szewska 20

A 142

## CENTRALNA DROGERJA J. Czepczyński

P o z n a ń

Sprzedaż detal. Magazyn hurtowy  
Stary Rynek 8. ulica Woźna nr. 23  
Telefon nr. 33-24. Telefon nr 32-38.

**Najtańsze źródło zakupu  
dla każdego!**

WIELKI WYBÓR A 131 CENY NISKIE

**Glabisz i Strzyżowski**

Spółka Rolniczo-Handlowa

**POZNAŃ**

Plac Wolności 11 - Tel. 1415

ZAKUP I SPRZEDAŻ A. 128

**wszelkich płodów roln.**

O R A Z

**paszy i sztucznych nawozów**SKŁAD BRONI I AMUNICJI  
oraz warsztat puszkarski

A 117

**Warszawska Spółka Myśliwska****ODDZIAŁ W POZNANIU**

ulica Gwarna 12 :-: Telefon 1908

Adres telegraficzny: Compañia oznań Konto  
czekowe: Poczł. Kasa Oszczędn. Poznań 207 387.WIELKOPOLSKA  
**FABRYKA CZAPEK**

I SKŁAD PRZYBORÓW WOJSK.



A 121

**A. Walkiewicz**

Poznań, ul. Wrocławska 40

Telefon nr. 56-19

**Węgiel, koks górnośląski i brykiety**

oraz wszelkie

**MATERJAŁY BUDOWLANE**

poleca

**D. H. K. Kozłowski i H. Górski**

Poznań, ulica Gwarna 12

Telefon 40-66 - Telefon 40-66

**Bogdan Leitgeber**

POZNAŃ, Plac Wolności 18 A 124

**Hurtowy i detaliczny skład  
towarów kolonialnych****Baczność szkoły pilotów i monterzy!!**

B. HILDEBRANDT, Poznań Pocztowa 38 Tel. 471

Specjalny skład A 127

**odzieży roboczo-zawodowej****M. HOFFMANN i S-KA**  
**POZNAŃ**

GÓRNA WILDA 134a. TELEF. 35-07.

Przedsiębiorstwo robót  
naziemnych, podziemnych  
— i żelazobetonowych. —  
Materiały budowlane.  
Fabryka wyrobów cement.Zwirownie: w Dębcu, Naramo-  
wicach i Krzyżownikach.Bocznica kolejowa: HOFFMANN,  
NOWAKOWSKI i SYNOWIE.**M. MRUGOWSKI - Poznań**

Telef. 19-69 ŚW. MARCIN nr. 62 Telef. 19-69

Do samochodu dostarczam najtaniej:  
benzynę, benzol górnośląski olej kra-  
jowy i amerykański, rycynus techn,  
tłuszcz stęły, karbid, skórki jelonkowe,  
gąbki, szczotki, kwas do akumulator.,  
wodę do polerow. „Polish”. - Stale  
na składz e wszelk. gatunki „Gargovle  
-Mobiloil” w bańkach i bczkach. A 118  
Przy zakupie większych ilości służę  
na wszelkie towary specjalną ofertą.Przv ul. św. Marcina, narożnik Pi-ka  
stacja benzynowa dzień i noc otwarta.

Cukiernia  
**W. DOBSKI**  
POZNAŃ



ulica Fredry 12  
Sew. Mielżyńskiego 21

Telefony nr.: 54 30 i 54 55

A 141

**DROGERJA UNIWERSUM**

Poznań, ul. Ratajczaka 38

poleca A 129

**NA KARNAWAŁ**

swój największy dział

**PERFUMERYJNO - KOSMETYCZNY**

**Znawcy, smakosze**

kupują cukry, czekoladki  
w firmie A 113

**BRACIA MIETHE**

WŁAŚC: M. KACZMAREK

Poznań, ulica Gwarna nr. 8

**Fabryka cukrów i czekolady**

! CODZIENNE ŚWIEŻY TOWAR!

Założona 1872

Założona 1872

6 000 sztuk opon i 12 000 sztuk kiszek (detek) samolotowych

wyrabia rocznie

**„PNEUMATYK”**

**FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH Tow. Akc.**

**P O Z N A Ń**

ul. Fr. Ratajczaka nr. 22 - Telefon 23 64

**Towar światowej sławy :: Ceny  
przystępne :: Złoty medal na  
wszechświat. wystawie w Rzymie**

Opony samochodowe pełne, (masywy) do samochodów ciężarowych i inne artykuły gumowe dla przemysłu górniczego, hutniczego i cukrowniczego w najlepszym wykonaniu

A 133

Powołanie się na ogłoszenie w „Lotniku“ zapewnia kupującemu specjalne względy.

**ED. LITWIŃSKI** TOWARZYSTWO Z  
OGRAŃCZ. PORĘKĄ

PAROWA FABRYKA KARMELKÓW, DRAŻETEK, CUKIER-  
KÓW DESEROWO - CZEKOLADOWYCH I MARMEŁAD

**POZNAŃ** □ **ULICA WARSZAWSKA 9/10**

TELEFON 20-43 :: ADRES TELEGRAFICZNY: „TWO LITWIŃSKI“

**BIURO ELEKTROTECHNICZNE**  
**K. Sawicki i J. Gosiewski**

Inżynierowie

TELEFON 3798. **POZNAŃ** DZIAŁYŃSKICH 6.

Wykonywa i dostarcza wszystko w zakresie elektrotechniki  
wchodzące. — Wyłączna sprzedaż maszyn i transfor-  
matorów elektrycznych Polskiego T-wa Elektrycznego.

A. 115

**A. GLABISZ**  
**HURTOWNIA WIN**  
(POD DASZKIEM)

TELEFON 3400 **POZNAŃ** STARY RYNEK 50

DLA CZŁONKÓW ZWIĄZKU SPECJALNY RABAT.

A. 120.

KSIEGI HANDLOWE  
PRZYBORY BIUROWE  
ARTYKUŁY RYSOWNICZE  
PAPIERY RYSOWNICZE I ŚWIATŁOCZUŁE

A 133

JAK I WSZELKIE INNE PRZYBORY BIUROWE POLECA

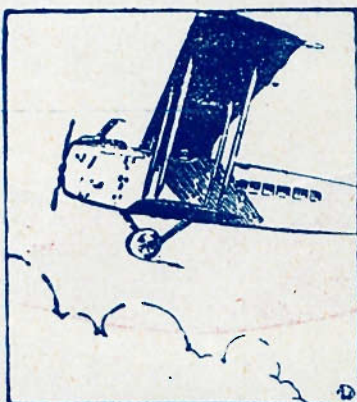
**HURTOWNIA PAPIERU FR. SZYMAŃSKI**  
POZNAŃ, UL. POCZTOWA 31 :: TEL. 21-87 :: CENY BEZKONKURENCYJNE

Powołanie się na ogłoszenie w „Lotniku“ zapewnia kupującemu specjalne względy.

**PRZEWÓZ :**

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

**Sprzedż 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 kolonią Staszycy) PRZEWÓZ:  
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. I. 1926 r. aż do odwołania**

Samolot kursuje tylko w:  
poniedziałki,  
środy i piątki.

**I. WARSZAWA — GDAŃSK**

Godz.	Kierunek	Godz.
10,00	↓ Warszawa ↑	13,00
13,00	↓ Gdańsk ↑	10,00

Samolot kursuje tylko we:  
wtorki, czwartki i soboty.

**II. WARSZAWA — LWÓW**

Godz.	Kierunek	Godz.
9,00	↓ Warszawa ↑	12,00
12,00	↓ Lwów ↑	9,00

**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 ↑	13,30
14,30	↓ Wiedeń ↑	10,30

UWAGI: 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 Poczto- (istnieją specj. znaczki poczty lotn.)  
Komunikacja na przestrzeni Lwów — Kraków wstrzymana jest aż do odwołania!



S.P.A.

**„SAMOLOT“**  
**POZNAŃ-ŁAWICA**  
**TEL. 65-27.**