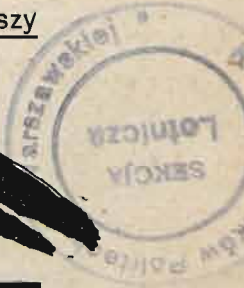




LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.



PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

<p>Przedpłata: kwartalnie 1,25 zł z przesyłką poczt w kraju . 1,50 zł zagranicą 1,80 zł Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca</p>	<p>Wydawca: Związek Lotników Polskich. Redaktor: Pilot B. Ostrowski. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sieroca nr. 2. Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik. Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.</p>	<p>Cena ogłoszeń: 1 strona 180 zł 1/16 strony 25 zł 1/2 strony 75 zł w tekście 1/3 strony 60 zł i na okładce 1/4 strony 40 zł 1/8 strony 30 zł 50% drożej</p>
---	---	---

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 205183.

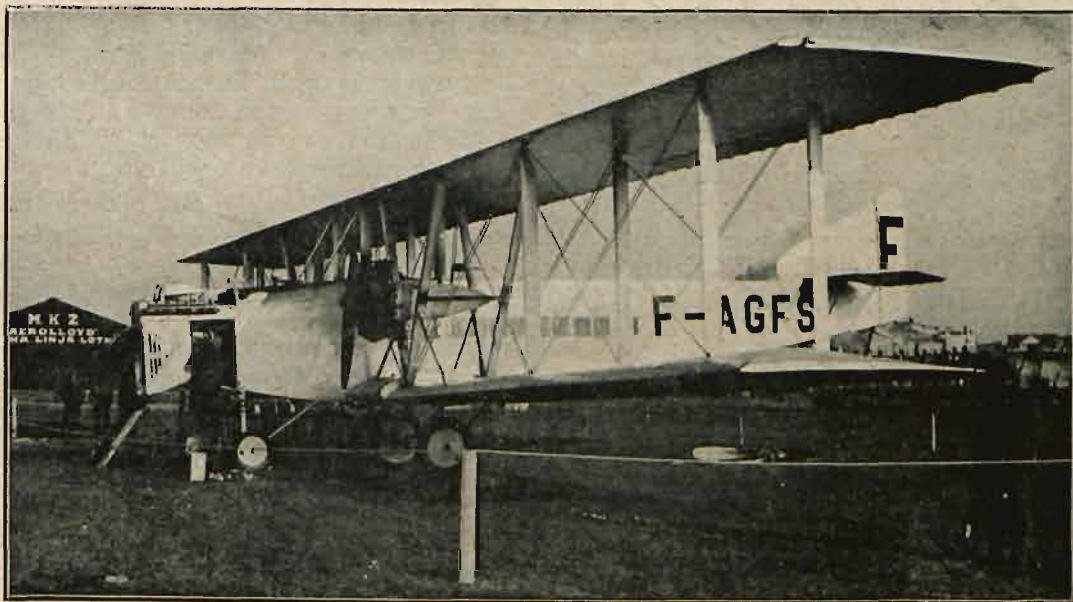
Komitet redakcyjny: Inż. pilot M. Bohatyreff, Dr. pilot Z. Dalski, Red. Z. Marynowski, Inż. Gustaw Mokrzycki, Inż. Piotr Tułacz, por. - pilot Wawrzyniak Czesław Prezes Z. L. P., Inż. W. Zalewski.

Nr. 16.

Poznań, dnia 1 grudnia 1924.

Rok I.

Komunikacja z Paryża do Moskwy.



Fotografia płatowca pasażerskiego „Coudron”, którego opis umieściliśmy w poprzednim numerze „Lotnika”. Płatowiec ten przybył do Warszawy dnia 5. XI. br. z 8 pasażerami, 2 pilotami i mechanikiem. Wyposażony jest w 2 silniki Louraine-Dietrich 450 M. K. i 2 silniki Salmson po 220 M. K. Samolot ten wyleciał dnia 7. listopada br. do Moskwy via Wilno, aby zbadać warunki ewentualnej komunikacji.

Główne podstawy rozwoju lotnictwa polskiego.

VII.

Jeżeli jeszcze dwa lata temu na łamach pism fachowych i codziennych spotykaliśmy wyłącznie nawoływania do zrozumienia przez społeczeństwo potrzeby istnienia lotnictwa u nas, to w dobie obecnej byłoby śmiesznym podnosić nawet tę kwestję.

Spółeczeństwo nasze, choć i mające dużo wad doby powojennej, jednak pod względem zrozumienia „służby społecznej“ jest bez zarzutu. Bądź co bądź przeżywamy czas krytyczny. Ozdrowienie radykalne skarbu zmusza społeczeństwo do ciężkich ofiar pieniężnych, a jednakże... ofiary na lotnictwo płyną, fundusze wzrastają do poważnych rozmiarów, liczne „Koła“ i „Komitety“ stoją przed pytaniem — co robić z tymi pieniędzmi. Jaki nadać kierunek pracy „wykonawczej“ i realizowaniu tych dobrych chęci, które ze wszystkich warstw społeczeństwa się wyłaniają. W tym wypadku właśnie spotykamy nieco nie właściwe, pod względem fachowym, rozwiązanie zadania.

Już kilkakrotnie podnosiliśmy na łamach naszego pisma szereg głównych zasad, którymi powinniśmy się kierować przy pracy nad budowaniem lotnictwa polskiego, a wszędzie decydującym motywem była **ścisła współpraca społeczeństwa z czynnikami fachowymi**.

Niestety dotychczas, jeżeli ktoś stosował się do tej zasady, to był to wypadek wyjątkowy. Doświadczenie nas uczy, że z powodów powyższych wytwarza się niepotrzebna niechęć i niedowierzenie szerszego ogółu do poczynań instytucji o szlachetnym celu i niezmiernym znaczeniu dla wzrostu siły obronnej w kraju.

Następuje właśnie nadzwyczaj ważny moment w życiu Ligi Obrony Powietrznej Państwa — realizacja celów, dążeń i wprowadzenie w czyn pięknych i wzniosłych haseł. Minał tydzień lotniczy i bez wątpienia obywatel polski niejedną grosz złożył na fundusz obrony narodowej i właśnie w momencie, kiedy te fundusze muszą przyczynić się do założenia pewnych poważnych kamieni fundamentalnych pod przyszły gmach potęgi powietrznej, pozwolimy sobie i my podać swój skromny głos.

Kilkakrotnie, czytając rezolucje zebrań ogólnych licznych kół L. O. P. P. zwracaliśmy uwagę na jedną

i tą samą treść uchwał: „zakupić dla Państwa 1 płatowiec bojowy“ lub „zakupić eskadrę bojową“. Nie wątpimy nigdy w najszlachetniejsze pobudki tych zebrań, ale pozwolimy sobie wątpić w skuteczność tego rodzaju poczynań. Wyobraźmy sobie, że wszystkie koła L. O. P. P. zakupią jednorazowo 100 płatowców bojowych. Koszt tych maszyn bez zaopatrzenia i uzbrojenia wyniesie 2 500 000 do 3 000 000 złotych.

Suma, jak widzimy, jest olbrzymia. Czy rzeczywiście te 100 płatowców, które wchodziłyby do jednostek wojskowych stopniowo, wzmocniłyby poważnie siłę bojową lotnictwa? Bardzo wątpimy. W każdym bądź razie przez pierwszy rok wyszłyby z użytku i cała ofiarna praca społeczeństwa zginęłaby bez śladu. Natomiast zadanie L. O. P. P. polega na wzmocnieniu lotnictwa, nadaniu mu siły swoistej i możliwości stawienia czoła potęgą powietrzną ewentualnych wrogów. Naszym zdaniem, może Liga osiągnąć cele powyższe, idąc w kierunku zaspokojenia potrzeb **rzeczywistych** lotnictwa naszego, a mianowicie: 1) fundując aparaty szkolne, 2) urządzając doroczne międzynarodowe loty okrężne i wyznaczając wysokie i zaszczytne nagrody dla uczestników, 3) ustalając poważne nagrody dla konstruktorów i pilotów aparatów typu polskiego, 4) organizując młodzież, 5) stwarzając instytut aerodynamiczny na skalę europejską, 6) stwarzając Bank Lotnictwa, w którym skupiałyby się fundusze Ligi i który mógłby finansować wszystkie poważne przedsięwzięcia.

Tak my rozumiemy pracę Ligi. Jesteśmy bardzo dalecy od chęci bezpodstawnej krytyki, wyrażamy tylko pogląd człowieka stojącego bardzo blisko życia lotnictwa polskiego, który widzi i odczuwa jego dążenia i bolączki. Wiemy, że wszyscy stojący na czele organizacji społecznej pracują w najlepszej wierze i chęci i nie wezmą za złe naszej uwagi. Brak właśnie wyszczególnionych powyżej instytucji hamuje najwięcej rozwój lotnictwa polskiego. Zachód musimy dopędzić. Pamiętajmy zawsze, że siła lotnictwa leży nie tylko w znaczeniu militarnym, ale i ogólnokulturalnym, a jesteśmy przecież państwem europejskim.

Inż. pilot Michał Bohatyreff.

Rys historyczny rozwiązania problemu latania środkami technicznymi.

II.

Historja właściwego lotu ślizgowego zaczyna się od francuzów Le Bris i Mouillard'a, którzy miarę i formę wzięli z ptaków zwanych Albatros (rodzaj mew). Na szerszą drogę rozwoju pchnął go właściwie Lilienthal. Obliczył on, że człowiek nie może zdobyć się na siłę potrzebną do lotu skrzydłowego i dlatego postanowił, budując ślizgowce własnego pomysłu, wykorzystywać siłę ludzką jedynie do regulacji płaszczyzn w powietrzu, by móc odpowiednio wyznaczyć prądy powietrzne. Pierwszy aparat zbudował o podwójnych nad

sobą leżących płaszczyznach o rozpiętości 5 i 1/2 m., a o powierzchni 9 m. Kierował on płatowcem przenosząc odpowiednio ciężar ciała; n. p. lądował przechylając ciało ku tyłowi i osiągał przez to wielki kąt natarcia na płaszczyznę. Człowiek ten był bez wątpienia jednym z największych pionierów lotu. Dokonał całego szeregu studjów i około 100 wzlotów. Niestety na następnym typie płatowca, z powodu niewytrzymałości materiału, uległ katastrofie przy pierwszym locie próbnym. W Ameryce próbował Chanute ulepszyć typ Lilienthala przez dodanie mu automatycznej stateczności, lecz nie osiągnął pozytywnych rezultatów. Pilcher w Anglii

ARTUR GAEBDE rektyfikacja spirytusu, wódek i likierów
Poznań - Toruń - Działdowo - Katowice

CENTRALA: POZNAŃ, UL. ŚW. WOJCIECHA 29/30. - - - Telefon 5282, 4127.

* * * * * Specjalność: Benuś, Souvenir, Herbavit. * * * * *

B. O.

Jakie my jednak piękne myśli potrafimy rozgłaszać, by z czasem o nich najzupełniej zapomnieć!

Nie pamiętam już dokładnie kiedy, ale było to zdaje się w 1922 r. usłyszałem w rozkazie wojskowym tak piękne zdanie, że poprostu zapisałem je sobie w notesie. Oto ono: „Chcąc stworzyć silne lotnictwo, tę broń przyszłości, potrzeba dostarczyć mu ludzi zdolnych i chętnych do pracy, których nie zrażą żadne trudy ani niebezpieczeństwa, ludzi zdolnych do czynu i poświęcenia dla idei. Rząd uznając powyższe, rozporządzeniem Rady Ministrów uchwalił na mój wniosek niżej wymienione dodatki w przekonaniu, że grono oficerów polskich i cała młodzież ohotnie stanie w szeregi lotnicze“. — Piękne! — Prawda? — Ba! kiedy zawsze bywają potem jakieś ale.

Myśl powyższa nie jest i nie była wynalazkiem polskim. Tak samo zapatrywały się Rady Ministrów zagranicy na rozwój lotnictwa, chociaż — powiedzmy sobie otwarcie — my musimy jeszcze intensywniej pracować, by dogonić to, czego my jeszcze nie mamy. o czym marzyć ledwie nam wolno, a co na zachodzie jest przestarzałem. Stwierdzając równość wysiłków ustnych czy piśmiennych — jak kto woli — należałoby przypatrzeć się, o ile zapowiedzi, tak dla lotnika jak i dla obywatela, rozumiejącego potrzebę silnego lotnictwa, przyjemne, sprawdziły się, to jest zostały wprowadzone w czyn.

Ze młodzież polska i wojskowa tak oficerowie jak i podoficerowie „są ludźmi zdolnymi do czynu i do poświęcenia dla idei“ i że „młodzież ohotnie stanęła w szeregi lotnicze“ wiemy wszyscy doskonale, ale drugostronnie prawie nic nie było zrobionem, by tych polskich lotników w zapale i chęci do latania utrzymać. Zagwarantowany powyższym rozkazem dodatek lotniczy w „wysokości płacy podstawowej i ryczałtu na umundurowanie stopnia porucznika“, kurczył się coraz bardziej, — już nie z powodu dewaluacji — bo skończył się do wyrównania z poborami sierżanta. Czy to zasadniczo wpływa dodatnio na frekwencję szkół lotniczych? Myślę, że nie. Przyznać trzeba, że jak dotąd nie wpłynęło ujemnie, bo lotnictwo samo przez się ma niesłychany urok dla młodzieży i wierzę, że choćby warunki bardzo się pogorszyły, szkoły lotnicze byłyby zawsze pełne i będą pełne, jest to jednak tylko zasługa młodzieży. Czy jest jednak wolno tak traktować rozwój lotnictwa?

Z prawdziwą przyjemnością słyszeliśmy w ostatnich czasach, że władze lotnicze i w szczególności obecny szef lotnictwa p. gen. Zagórski zajął się powyższą sprawą i że nareszcie o uposażeniu lotnika zaczyna się mówić.

System wynagrodzenia, ten który stosuje się obecnie jest jednym, a może i jedynym, najlepszym jaki w Polsce można zastosować. Polega on na z góry określonym dodatku miesięcznym z warunkiem by każdy lotnik odbył co pół roku specjalnie określone ćwiczenia czyli warunki. Prócz tego stosowuje się osobne wynagrodzenie za oblatywanie płatowca, który wychodzi z remontu płatne od sztuki oraz instruktorzy pobierają osobne opłaty za każdy lot z uczniem. Wynagrodzenie zasadniczo od szarży nie zależy i dodatek lotniczy jest równym dla generała-lotnika i szeregowca-lotnika.

W ostatnich jednak czasach zaczęły się snuć w związku z planowaną podwyżką dodatku inne plany, które uważać za szczęśliwe nie mogę.

Słyszałem między innymi o projekcie, który w stosunkach polskich jest prawie niemożliwym, mianowicie o zastosowaniu wynagrodzenia za godziny lotu. Każdy kto sobie zdaje sprawę z stosunków na lotnisku wie o tem dobrze, że przeciętny pilot zawsze chce latać, ale nie zawsze jest płatowiec do dyspozycji. Poza tem podobne płacenie może wywołać konieczność wydania zakazu częstszego latania jak i raz co drugi dzień. Łatwo zdarzyć się może, że chętny zarobku lotnik będzie latał i dwa razy dziennie, a taki wysiłek ani już nie jest treningiem dla pilota, który prędko się wyczerpie a i dla płatowca czy płatowców też wątpliwej wartości. Ile to będzie „kraks“!

Jest jeszcze jeden nowy projekt, w zasadzie wojskowo idealny, ale czy stosowanie regulaminu piechoty do lotnictwa jest ideałem to jest także pytanie. Wynagrodzenie podług szarży. To jest już trochę dziwaczne. Dlaczego np. pułkownik, który łamie zasadniczo — tak z przyzwyczajenia — podwozia — ma pobierać więcej jak porucznik, który nie ma ani jednego podwozia na sumieniu. Wszystkie szarże bardzo przepraszam, dotknąć ich nie chcę, ale wypadki podobne zająć mogą. Albo — dlaczego lotnik starszy szarżą, który normalnie ma więcej do pracy w kancelarii pułku czy innej jednostki ma mieć więcej od lotnika, który jest tylko lotnikiem i cały dzień siedzi na lotnisku i często lata. Różnicę w płacy daje szarża w zasadniczej pensji, ale zdaniem mojem każdy z lotników równomiernie naraża się na niebezpieczeństwo i równomierna nagroda za to mu się należy.

I należy mu się za to nie pensyjka, za którą ledwie coś kupi, — a należy mu się wynagrodzenie, które lotnikowi da możliwość prowadzenia odpowiedniego życia dostatniego, — boć to życie choć dostatnie, ale zawsze na włosku wisi, a dla lotnika pokój nie istnieje,

Lotnik jest zawsze na froncie!

Urzędnik - lotnikiem.

Aczkolwiek o lotnictwie miałem dotychczas także zielone pojęcie, jak nie przymierzając pewien mój znajomy recenzent teatralny o sztuce, nocy ubiegłej około godziny pierwszej zupełnie nieoczekiwanie wsiadłem do samolotu i wyruszyłem w podróż powietrzną, jak najwytrawniejszy z pilotów.

Przy startowaniu ogarnął mnie, co prawda, pewien niepokój i lęk niewyraźny, gdy jednak po kilku chwilach altimetr przekonał mnie, iż jestem już na wysokości 300 metrów nad ziemią, duma rozparła mą wątłą pierś urzędniczą i, mając zupełną pewność, iż nie mogę być usłyszany w tej chwili przez moją „władzę“, głośno wykrzyknąłem:

— To ci dopiero podwyżka! Nie jakieś głupie 40 punktów mnożnej, a całe 300 metrów!...

Ledwie przebrzmiał ten okrzyk, a już arcymądry przyrząd, altimetrem zwany, oznajmił mi, iż wzniosłem się ponad 1000 metrów.

Dech mi zaparło z radości, jako że w tak krótkim czasie tak wysoko „awansowałem“.

Ja — mizerny urzędniczyna, zginający dotychczas czołobitnie swój kark przed byle zatabaczonym radcą, nie mówiąc już o naczelniku, czy też jakim jeszcze wyższym dygnitarzu, na którego nawet spojrzeć nie śmiałem, bojąc się w jego wzroku wyczytać zabójczo-koszmarne dla mnie i dla kolegów moich wyraz „redukcja“, spojierałem teraz z góry (ba, w tej chwili z wysokości 2000 metrów!) na całe miasto i wszystkich jego mieszkańców, wśród których przecież był sam prezes ministrów.

Dla całokształtu satysfakcji pozwoliłem sobie nawet na ostentacyjne splunięcie...

Moralnie czułem się znakomicie: bujając w przestworzu nie odczuwałem możliwości żadnego karkołomnego wypadku, natomiast odnosiłem wrażenie, że bujam się podczas urlopu wypoczynkowego w hamaku, którego jeden koniec umocowano na księżycu, drugi zaś uwiązano do dyszla „wozu“.

Silnik pracował z taką werwą, jak daktylografka w chwili odebrania zawiadomienia o udzieleniu jej zaliczki w wysokości 2-miesięcznych poborów, splacanej w dwunastu ratach.

Ciepły, prawie wiosenny wiatr muskał moją twarz tak pieszczotliwie, jak obietnica rychłej stabilizacji, niebo roziskrzone gwiazdami przypominało mi pierś kamerdynera pewnego ministra spraw zagranicznych, udekorowaną mnóstwem orderów i medali.

Mój Boże! jakże odpowiednia była to chwila do najwznioślejszych marzeń i nadzwyczaj trafnych spostrzeżeń.

Dopiero tu w przestworzu przekonałem się, jak mało brakuje człowiekowi do szczęścia, o ile posiadzie

prawdziwa wolność obywatelską i namacalnie przekona się o swej samowystarczalności!

Ze zgrzyliwą ironią uprzytomniłem sobie paskarskie groszorbstwo mych współobywateli — tam na ziemi ojczystej — napychających w żarłocznej ekstazie wory swe i kasy ogniotrwałe złotem, a przynajmniej mnóstwem „złotych“ i nie troszczących się wcale o to, aby stworzyć godną mocarstwowego stanowiska Polski flotę powietrzną, któraby uszczęśliwiła ich wszystkich tak, jak sam czułem się w tej chwili szczęśliwym, opancerzając jednocześnie kraj cały przed napadem wroga, zabezpieczając własne ich mienie przed grabieżą najeźdźców.

Zaślepieni sobkostwem, ryjami swymi obwąchują pleśniejąca w ich skarbcach prywatnych walutę, jak registrator — butwiejące akta bakcyłotwórcze, zamiast w podniosłem uniesieniu patryjotycznym sypnąć hojnie groszem, tworząc olbrzymią fundację na powietrzną flotę polską.

Rozmyślenia moje przerwane zostały ogłuszającym trajkotaniem mnóstwa silników...

Spojrzałem przed siebie i ujrzałem całą chmurę samolotów, ozdobionych (raczej — oszpeconych) znakiem pięcioramiennej gwiazdy czerwonej — kilka tysięcy śmiercionośnych ptaków bolszewickich krążyło nad Polską.

Słyszac także szum poza memi plecami, obejrzałem się wstecz i z przerażeniem dostrzegłem, iż kilkanaście tysięcy latawców, oznaczonych godłem krzyżackim, otacza mnie półkolem i skierowuje na mnie lufy dział szybkostrzelnych.

I wobec tej nawały latawców wrażeń samolot mój, ozdobiony znakiem amarantowo-białym, był sam jeden, jak okruszyna w przestworzu...

Czyż mogłem myśleć o stawieniu czoła takiej przewadze wroga?

Szarpnąłem stery, skierowując samolot ku ziemi.

Nade mną rozległ się chichot złośliwy i obelżywe wyzwiska szwabsko-bolszewickie, skierowane pod adresem patryjotyzmu polskiego.

W chwilę później koła mojej maszyny lekko uderzyły o ziemię i — jak to zwykle się dzieje — zbudziłem się w mojej własnym ubogim łóżu z kroplami zimnego potu na czole.

A więc ja — mizerny urzędniczyna — byłem lotnikiem polskim tylko we śnie. Lecz sen ten był skądinąd zupełnie zgodny z rzeczywistością i pragnę, aby się przyśnił wszystkim obywatelom Polski, a może wówczas pozbędą się swego obłędu groszorbstwa jałowego i nie będą odkładali tworzenia potężnej polskiej floty powietrznej ad acta.

Szerszeń.



Śp.

por.-pilot Poteć Jan

Członek Związku Lotników Polskich



Zginęli śmiercią lotnika pod Warszawą
dnia 8 listopada 1924 na płatowcu A. 300

Cześć ich pamięci!



Śp.

sierż. mech. Mucha Wirgiljusz

KRONIKA

AMERYKA.

Pożar na lotnisku. Na lotnisku Cheyenne, które jest jednym z lotnisk nocnej poczty lotniczej, wybuchł pożar od reflektora przy którym nastąpiło krótkie spięcie. Pastwą płomieni padł hangar i 7 płatowców w nim się znajdujących.

ANGLJA.

Lot do Indji. 25 listopada lądował w Warszawie angielski pilot Alan J. Kopham; znany ze swych długich przelotów. Jako pasażer towarzyszył mu wice-marszałek Sir Sefton Brancker szef angielskiego lotnictwa cywilnego. Celem lotu, który odbywa się na płatowcu D. H. 50 (Siddeley Puma) jest zbadanie warunków lotu z Anglii do Indji oraz konferencja z władzami indyjskimi w sprawie budowy wielkiego portu lotniczego dla sterowców. Droga którą wybrano posiada długość około 14000 mil i prowadzi przez Paryż, Berlin, Warszawę, Bukareszt, Konstantynopol, Angorę, Aleppo, Bagdad, wzdłuż zatoki Perskiej do Karaszi, i wreszcie Kalkuta.

Wypadek lotniczy. W ostatnich dniach listopada wodnopłatowiec angielski startujący z Portlauddu zaczął przy odlocie skrzydłem o maszt barki stojącej w porcie. Pilot major Bone i czterech wojskowych obserwatorów i mechaników zostali z płatowcem wciągnięci pod wodę. Szybka pomoc uratowała wszystkich.

Skrzydło płatowca w morzu. Około 15 listopada znaleziono koło wybrzeża Anglii w hrabstwie Northumberland skrzydło płatowca znaczone numerem „F. S. 12389” i datą 12 i 26 lipca. Z stanu w jakim znajdują się okucia stwierdzono, że skrzydło długo w wodzie nie leżało.

ARGENTYNA.

Naokoło świata. Major Zami, który jak „Lotnik” doniósł, wyleciał we wrześniu z Amsterdamu w podróż naokoło świata znajduje się obecnie w Tokio, gdzie oczekuje na korzystną pogodę celem przelotu nad północną częścią oceanu Spokojnego do Alaski.

CZECHO-SŁOWACJA.

Rekord lotu płatowcem bez motoru. Na ostatnim konkursie Czecho-słowackim ustanowiono wspaniały, jak na młode państwo lotnicze, rekord lotu bezsilnikowego. Major Skala utrzymał się w powietrzu w przeciągu 2 godz. 21 min. 51 sek. (Dla informacji podajemy inne rekordy: światowy (Francja) 9 godzin 4 minuty, niemiecki 9 godzin 42 minuty. Major Skala jest uczniem por. Thoreta, który ustanowił światowy rekord. Do osiągnięcia tego czasu użył major Skala ślizgowca Devottine. W czasie konkursu w którym brało udział kilkanaście płatowców konstrukcji czeskiej otrzymano bardzo ładne wyniki. Zdarzyły się dwa wypadki, jednak bez żadnych poważnych następstw.

FRANCJA.

Nowy francuski rekord szybkości. W ostatnich dniach listopada został pobity rekord szybkości we Francji, który dotąd należał do Sadi-Lecoite (płatowiec Nieuport-Delage — 375.132 m. na godz.). Nowy rekord ustanowiony został przez pilota Bonnet'a na płatowcu „Ferbois”, który osiągnął szybkość 389 km. i 890 m. na godz. Jednopłatowiec Ferbois posiada silnik Hispano-Suiza 450 KM. i śmigło metalowe L'Aviateur (licencja Read'a).

Konkurs szybowców i płatowców z słabym silnikiem. L'Association Francaise Aérienne uzyskało pozwolenie na urządzenie wielkiego konkursu szybowców w przyszłym roku. Konkurs ten III z kolei odbędzie się w Vauville. W ustaleniu nagród bierze udział społeczeństwo i rząd, który zapowiedział znaczniejszą sumę do dyspozycji L'A. F. A.

HOLANDJA

Lot Amsterdam — Batavia. Jak „Lotnik” doniósł wylecieli z Amsterdamu piloci holenderscy celem dokonania przelotu do Batavji na Jawie. Dolatując 3 października do Philipopolis przy lądowaniu przymusowym, spowodowanym pęknięciem chłodnicy zlamali podwozie. Wysłani mechanicy naprawili uszkodzenia i 2 listopada wystartowali piloci przez Konstantynopol do Bagdadu i Busziry i według ostatniej wiadomości osiągnęli już Bender-Abbas.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że lot ten został ukończonym szczęśliwie. Trzech „Latających Holan-

drów", M. van der Hoop, van Weerden Poelman i M. van der Broeke, wylądowali szczęśliwie w Batawii 24 listopada. W czasie tego lotu przelatowali 18 listopada nad Singapore i 21 nad wyspą Sumatrą. Prezes Towarzystwa Lotniczego Wschodnich Indji Holenderskich wypłacił im nagrodę w sumie 15.000 guldenów (około 32.000 zł), a gubernator udekorował dzielnych lotników krzyżami Królowej Holandji. Lotnicy przelecieli przestrzeń 15.000 mil w 27 dniach, wyłączając 28-dniowe zatrzymanie w Philipopolis.

NIEMCY.

500 km. powietrzem z silnikiem motocyklowym. W ostatnich dniach pilot Boetsch przeleciał przestrzeń z Darmsztadu do Berlina (500 km.) w 3 i 1/2 godz. osiągając przeciętną szybkość 140 km./godz. Płatowiec do tego celu użyty jest jednopłatem z silnikiem Blackburne 2-cylindrowym. Podwozie przypomina bardzo kształtem podwozie płatowca angielskiego A. N. E. C.

POLSKA.

Tragiczny wypadek. Dnia 8. 10. br. zginęli śmiercią tragiczną por. pilot Poteć Jan i mechanik Mucha Wirgiliusz, przyczyna wypadku dotychczas nie jest pewna — jak jednak słyszeliśmy, powodem było zbyt słabe okucie łączące skrzydło z kadłubem, a w następstwie oberwanie się skrzydła podczas lotu. Dokładne dane będziemy mogli umieścić w naszym piśmie po zdaniu relacji przez Komisję, specjalnie do tego powołaną.

Por. pilot Poteć Jan, urodzony w Olechowie dnia 26 maja 1892 r., po ukończeniu gimnazjum w Dębicy oraz 4 semestrów politechniki w Wiedniu, jako poborowy wstąpił do armii austriackiej w roku 1914. Do niewoli francuskiej dostał się w roku 1918 i tam jako Polak wstąpił do armii generała Hallera; tam też po pewnym czasie ukończył Szkołę Pilotów i powrócił do kraju z tą armją. Tu przez cały czas pełnił służbę, jako pilot w pierwszym pułku lotniczym.

Sierżant Mucha Wirgiliusz, ur. dn. 27 lutego 1899 w Okulicach pow. Bochnia, wstąpił do W. P. dnia 12 grudnia 1918 r., przez cały czas pełnił służbę jako mechanik płatowcowy.

I tak dzień 8. 11. br. stał się kresem ich owocnej i pełnej trudu, doczesnej wędrówki.

Cześć ich pamięci!

Wylądowanie wodnopłatowców w Pucku. Dnia 19 listopada przybył do Pucka pierwszy transport zamówionych we Francji wodnopłatowców, a mianowicie dwa wodnopłatowce typu Lioré et Olivier — trzysiedzeniowe aparaty wywiadowcze i po części niszcycielskie z dwoma motorami Hispano-Suiza à 150 KM.

Oba wodnopłatowce zostały już wylądowane i zdeponowane w hangarze warsztatów, gdzie w najbliższych dniach przystąpi się, po dokonaniem przyjęcia przez komisję odbiorczą, do ich montowania.

Wylądowanie tych kolosów napotykało na ogromne trudności, ze względu na brak odpowiednich środków wylądowczych, jak ramp, żórawi i t. p. i środków przewozowych. Pod wprawnym jednakowoż kierownictwem dowódcy lotnictwa morskiego, pana pułkownika Leonkowa — wylądowanie, dokonane w zupełnie prymitywny sposób, poszło jak z płatka.

Wypada zaznaczyć, że lotnisko morskie, leżące wprawdzie nad boczną koleją Puck-port, pozbawione jest wszelkich udogodnień wylądowczych, budowę pojedynczej rampy, zapotrzebowanej przed latami,

odkłada się z roku na rok, a kiedy nareszcie zostanie ona uskuteczniiona? Bóg raczy wiedzieć.

Założenie Polskiego Koła Lotniczego z siedzibą w Poznaniu. Absolwenci I Kursu Szkoły Lotniczej oraz założyciel i prezes Kółka Modelowego p. Bolesław Grajeta, podjęli wspaniałą myśl założenia Polskiego Koła Lotniczego, mając na celu budowę modeli pokazowych dla szkół, budowę modeli latających i szybowców a w dalszym planie szkolenie zastępów zwolenników na pilotów polskich na szybowcach, a w miarę rozwoju Towarzystwa przewidziano ewentl. zakupienie płatowców słabo-silnikowych.

Zebrana ad hoc Komisja Organizacyjna, której przewodniczył niestrudzony w dziedzinie lotnictwa p. Grajeta, opracowała statut.

W dniu 5 bm. zwołano Zebranie Organizacyjne w cukierni Warszawianka przy ul. Podgórznej, któremu przewodniczył p. Grajeta. Po zagajeniu i przed przejściem do właściwego porządku obrad i wyboru Zarządu, oddał głos obecnemu na sali przedstawicielowi L. O. P. P. gen. Sekr. Ligi p. Wasilewskiemu. Ten przemówił krótko lecz treściwie, akcentując dobitnie doniosłość znaczenia nowo tworzącej się placówki, jako najbardziej powołanej do krzewienia idei lotnictwa wśród młodzieży, zapewniając zarazem życzliwą pomoc L. O. P. P.

Następnie przystąpiono do dalszego punktu programu Zebrania t. j. do wyboru Zarządu i uchwalenia Statutu.

Do Zarządu weszli: jako prezes p. Grajeta, na wiceprezesów obrano pp. Stęszewskiego i Łukomskiego, sekr. p. Czarneckiego, skarbnikiem p. Kowalewskiego, bibliotekarzem p. Urbańskiego, jako członkowie komisji rewizyjnej gen. sekretarz L. O. P. P. p. Wasilewski i p. E. Mrozowski. Przemówił następnie prezes P. K. L. przedstawiając zgromadzonym cel Koła, przegląd prac które go czekają, niełatwych, wymagających dużo nakładu pracy, rozpoczynając od budowy modeli pokazowych, tak, by w kwietniu n. r. urządzić wystawę. Program prac, który rozwinął prezes, spotkał się z najwyższym uznaniem obecnych, a przedstawiciel L. O. P. P. stawiał P. K. L. potrzebne na ten cel warsztaty do dyspozycji.

Po ożywionej dyskusji zamknął prezes Zgromadzenie o godz. 9-tej wieczorem.

Zaznaczyć należy, że znaczna ilość członków Koła składa się z kolejarzy, którzy po za swoją pracą zawodową okazują dużo inicjatywy i chęć przysłużenia się Ojczyźnie na innych polach pracy, a zwłaszcza na polu lotnictwa.

Chętnym do współpracy (z zaznaczeniem jednak, że tylko ograniczoną ilość członków na razie się przyjmuje, ze względu na brak miejsca w warsztatach dotąd nie rozbudowanych, jak to programem jest objęte) podaje się do wiadomości, że Sekretariat P. K. L. mieści się w gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych pokój 37 (Sokr. L. O. P. P.), dokąd należy kierować wszelkie zgłoszenia na razie na drodze pisemnej, aż do ustalenia godzin urzędowych.

Nowej placówce życzy się pomyślnego rozwoju.
Szczęść Boże.

Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej doniósł nam o ukonstytuowaniu się nowego Wydziału na rok naukowy 1924/25; Kurator: JWPań prof. M. Huber; Komisja Rewizyjna: inż. E. Roland, inż. M. Złowodzki, asys. Porębski, K. Michalewski; Wydział: R. Pitera, E. Małecki, J. Nalborczyk, E. Kalinka, J. Dembiczak, T. Filip, W. Czerwiński.

SZWAJCARJA.

Wypadek lotniczy. Samolot typu C. H. 90 prowadzony przez pilota Naper z Aeroklubu Losanna nagle zapalił się, na szczęście pilot zauważył to na czas i udało mu się szczęśliwie wylądować. Samolot został tylko uszkodzony.

WŁOCHY.

Konkurs płatowców bez silnika. Liga Aerea Nazionale w połączeniu z dziennikiem sportowym w Milano zorganizowała konkursy płatowców bez silnika, które rozpoczęły się 6 bm. Konkurs dzieli się na próby: odległości, wysokości, czasu najdłuższego utrzymania się w powietrzu i dokładności lądowania. Niemcy biorą żywy udział. 25 pilotów, pomiędzy którymi są zwy-

cięczy z Röhn Martens i Papenmayer przyjechało wraz z płatowcami. Przy pierwszych próbach, pomimo słabego wiatru osiągnął Martens czas 4 min. 8 sek. przeleatując 3 km. Papenmayer 8 min., i 4.250 m. Pisma włoskie sądzą, że lotnicy niemieccy będą próbować pobić rekord światowy.

Nowy płatowiec metalowy. Zakłady Cantieri Idrovolanti Alta Italia zbudowały nowy płatowiec metalowy, jednosiedzeniowy. S. 52. posiada silnik H. S. 42. 300 KM. powierzchnię nośną 24 m., wagę 800 kg., ciężar użyteczny 300 kg., obciążenie na 1 m. powierzchni 45.500 gr., obciążenie na 1 MK 3,5 kg., zasięg 3 godz., szybkość największą 280 km/godz., szybkość najmniejszą 95 km/godz., szybkość wznoszenia się 1000 m. 1 min. 45 sek., 5000 m. 14 min. (L'Ala d'Italia). współczynnik wytrzymałości 12.

Z kursu strzelania w Biedrusku.

Zorganizowanie stałego i systematycznie prowadzonego kursu strzelania dla pilotów i obserwatorów z samolotów w powietrzu, w przeróżnych brakach w naszym lotnictwie wojskowym z pewnością przede wszystkim odczuwano i rozumiano. A że dotąd bardzo mało albo wogóle nic się o tem nie słyszało, musiały składać się przeciwko temu najrozmaitsze przeszkody czynników innych, z którymi dopiero z czasem uporać się było można. Po szczegółowym opracowaniu planu i podziału personelu latającego wszystkich pułków lotniczych na poszczególne grupy, wyruszyła pierwsza w dniu 25. IX. do Biedruska a w czasie od 27. do 8. X. odbyła właściwy kurs. Była to grupa złożona z pilotów samolotów jednomiejscowych czyli myśliwskich, a że do eskadr myśliwskich przydziela się zasadniczo najzdolniejszych, więc można twierdzić, że w owej grupie znajdowała się cała elita naszych skrzydlatych rycerzy. Zgodnie z programem rozpoczęto w dniu 27. ćwiczenia wstępne polegające na podchodzeniu do celu (tarczy) bez i z celowaniem. Przy tem dopiero okazało się, jak trudno jest utrzymać cel w linii przez celownik z okiem, tymbardziej, że najkrótsze zbliżenie się do owego celu było dopuszczalne do 100, obniżenie zaś do 50 metrów. Pierwsze strzelanie musiało się odbywać na tę samą odległość, gdyż niestosującemu się wykładano w jednej chwili umówiony znak oznaczający rozkaz przerwania ataku i natychmiastowe lądowanie. To też wyniki były bardzo nikłe, zaledwie 1—3% od wystrzelonych naboju było w celu. Dla dokładnego zobrazowania muszę tutaj dodać, że do strzelania na jeden warunek przeznaczone było po 100 naboju a procent trafionych obliczano od ilości wystrzelonych.

Po wylądowaniu nikt nie uszedł mniej lub więcej ostrej krytyce. Ogólnie jednak przyjmowano, że mały procent strzałów celnych, należy przypisać szybkości samolotów jak również dość silnym jesiennym wiatrom, które jak by specjalnie dla nas i czas naszego pobytu tamże, wybrały sobie ową prawie bezludną, jednak bardzo uroczą miejscowość lotniska, wielkiego placu ćwiczebnego w Biedrusku. Najrozmaitszym wnioskiem i uprzedzeniu, że wiatry i szybkość „Balill“ są temu winne, położył kres dowódca kursu, który jako do-

świadczony pilot frontowy, znając doskonale taktykę strzelania, nie zwracając na poprzędnie przez siebie dawaną wskazówki, podlatuje jaknajbliżej do celu i jedną salwą wbija w cel około 35%. Zagadka została rozwiązana, ale też i przestrzeżenie co do podchodzenia do tarczy miało również swój cel. Mianowicie przyzwyczajenie pilota do szybkiej orientacji i pewność oraz dokładność ocenięcia odległości samolotu od celu. Przeliczenie się bowiem w takim ataku o 1 lub 2 metry mogło by mieć dla pilota jaknajgorsze skutki, kończące się przeważnie śmiercią. Wiedząc tedy, że chcąc jakie takie, w każdym jednak razie dodatnie osiągnąć wyniki, trzeba oprócz dobrego celowania starać się strzelać z jaknajkrótszej odległości, gdyż wyłożony cel-tarcza rozmiaru 3—4 m² z odległości 400 i jakich 200 metrów wysokości przedstawia się bardzo małą a zatem trudną do trafienia. Zezwolono więc na podchodzenie bliższe. Rezultaty były zadowalniające. Pierwszy, który rozpoczął strzelanie na jaknajkrótszą odległość, podchodząc przedtem dziewięć razy nie trafiając nic, wbija odrazu w tarcz 80% strzałów. Następni strzelali również bardzo dobrze i najlepszy wynik wynosił 82% strzałów w tarczy. Szkoda tylko, że termin kursu się już kończył i wszyscy ze strzelania na jaknajkrótszą odległość skorzystać nie mogli, bo niewątpliwie ogólny wynik wynosiłby nie 25% równające się wykonaniu warunku, ale przeciętnie około 50%.

Jak widzimy zmusza, trudna a tak niewdzięczna praca i poświęcenie naszych pilotów nie idą na marne i można z tego wnioskować, że potrzeba by tylko dać im do dyspozycji więcej samolotów, treningu i swobody czynów w wykonaniu swego zawodu, a wtenczas nie podziwialibyśmy tak bardzo cudzych rekordów lotniczych, wiedząc dobrze o tem, że wśród własnych pilotów gotowych do dokonania podobnych a bodaj czy i nie ciekawszych lotów, spore mamy zastępy.

Nie mogę też na tem miejscu pominąć względnie zapomnieć o naszych mechanikach i rusznikarzach, którzy w czasie trwania owego kursu dali dowód pracowitości i dokładnej znajomości swego tak bardzo odpowiedzialnego zawodu. Należało by mi tutaj niejednego tak z pilotów jak i całej obsługi wymienić imien-

nie, nie czynię jednak tego, gdyż wszyscy mieliby do tego równe prawo i zbyt obszernie musiałbym się rozpisywać a zresztą my brać lotnicza nie mamy pretensji i nie chcemy tak długo dopóki całe społeczeństwo nie okaże większego zainteresowania się nami, sami swoich nazwisk wyjawiać; nadmienię więc tylko, że o ile piloci latając starali się przede wszystkim zadowolić własną ambicją i temsamem być jednym z najlepszych, o tyle obsługa wykonywała swe obowiązki nie z ulegania konieczności ani też rozkazu, ale z poczucia własnego sumienia i obowiązku. Najlepiej może świadczyć o tem ciągła gotowość samolotów do startu i ani jeden defekt silników, gdzieby im winę lub niedbałość można przypisać.

Wśród uczestników panowała przez cały czas zupełna harmonja i mocno żałowano, że czas tak bardzo pożyteczny minął tak szybko. Rozjeżdżając się z powrotem do pułków żywili wszyscy nadzieję, że wkrótce się znowu tak razem i na dłużej zjedziemy, a przybyłym kolegom samolotów dwumiejscowych na nowy kurs życzyli jaknajlepszego powodzenia. (Może który z nich zechce nam o tem w następnym Nr. cośkolwiek napisać). W końcu muszę jeszcze zaznaczyć troskliwość tamtejszego kasyna o podtrzymanie naszej siły fizycznej, co jednak przy naszych poborach w drugiej połowie miesiąca nader dotkliwie dałoby się odczuć, bo już po dwóch tygodniach spieszono co prędzej na pociągi do Warszawy, Poznania i Grudziądza z nadzieją otrzymania „komenderówki“. Ale to są już rzeczy drobniejszej wagi i wierzymy, że w przyszłości będzie inaczej, a zatem do zobaczenia w niedługim i lepszym czasie.

Uczestnik.

Od Redakcji.

Numer niniejszy jest pierwszym postrejkowym numerem naszego pisma. Czas strejku mimo bardzo ciężkich warunków przetrwaliśmy szczęśliwie, nie obeszło się jednak bez wielkich niedomagań, za które Szanownych Czytelników przepraszamy.

Numer następny ukaże się 20 grudnia i będzie numerem gwiazdkowym o podwójnej objętości i wspaniałych zdjęciach, oraz będzie zawierał korespondencję Redaktora pil. Ostrowskiego, który wyjeżdża na Wszechrświatową Wystawę Lotniczą do Paryża.

Od Administracji.

Administracja prosi wszystkich chcących ogłosić się w gwiazdkowym numerze „Lotnika“ o jaknajwcześniejsze zgłoszenia, celem zarezerwowania odpowiednich miejsc.

Wszystkich prenumeratorów, którzy zalegają z prenumeratą prosimy o uregulowanie tejże na nasze konto w P. K. O. 205 183. Równocześnie prosimy o uregulowanie prenumeraty na rok przyszły (względnie I kwartał) do 31 grudnia br.

Ze Związku Lotników Polskich.

Hojny dar.

Popieranie lotnictwa polskiego przez p. Dyr. Zachodnio Polskiego Zjednoczenia Spirytusowego staje się wprost przysłowiem. Obywatel ten, w ostatnich tygodniach zainicjował ofiarowanie dla Cywilnej Szkoły Pilotów organizowanej przez Związek Lotników Polskich samolot szkolny, a obecnie za jego pośrednictwem Tow. Akcyjne „Centrala Spirytusowa“ zamiast składki na budowę samolotu dla wymienionej szkoły ofiarowała samochód osobowy „Renault“; jako samochód sanitarny. Zarząd Związku Lotników Polskich czuje się w obowiązku złożyć panu Dr. Nenckiemu w imieniu lotnictwa polskiego najserdeczniejsze podziękowanie i wyrazić życzenie, by tak wielki przykład nie pozostał bez echa.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada pilot
Bolesław Ostrowski.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

5.

Najmniej bawił się Marek, lecz mimo to czuł się zupełnie szczęśliwy. Sami bał mało go obchodził i gdyby nie Lili napewno nie wpadłoby mu do głowy przyjść tutaj. Przyszedł tylko dla niej. Tylko dla tego, żeby ani jednej chwili nie stracić bez możliwości patrzenia na nią, słuchania jej głosu, odczuwania jej obecności.

Tańczył niewiele. Z nią zaledwie raz i czuł, że źle tańczy. Czas wojny natworzył tyle nowych tańców, o których nie miał pojęcia. Zaledwie odważył się na odwiecznego walca, lecz okazało się, że nie zna najnowszej metody. Mimo to Lili nie zrobiła mu żadnej uwagi, choć bał się tego, sadzając ją na kanapie. Nie próbował też więcej szczęścia. Dla przyzwoitości za-
tańczył jeszcze z jakimiś, poznanymi świeżo, panien-

kami, poczem zasiadł pod ścianą, niemal dumny z roli opiekuna jej etoli i torebki.

Bez ządrości patrzył na szereg tancerzy kolejno obejmujących jej kibić, ufny i pewny swego szczęścia. Wodził za nią wzrokiem gdy tańczyła, starając się nie stracić jej z oczu, gdy chwilkami ginęła w natłoku par, by za chwilę wypłynąć dalej lekka, zgrabna, promienna urodą i zadowoleniem. W krótkich skrzyżowaniach spojrzeń witali się porozumiewawczem mrugnięciem powiek, przelotnym uśmiechem, od którego błogi spokój rozlewał się po Markowem sercu. W przerwach, zaledwie mieli czas zamienić parę wyrazów, gdy porywał ją znów inny tancerz, unosząc w odległy koniec sali.

Roman bawił się nie gorzej od Lili, tańczył bezustannie, zawierał znajomości, uśmiechnięty i zwinny jak baletnistrz, ukazywał się niemal w trzech miej-

scach jednocześnie. Werwy i humoru miał nieprzebrane zapasy.

Marek specjalnie był mu wdzięczny za to, że zawsze jak z pod ziemi potrafił wyrósć przed Lili, ilekroć swym kocim krokiem usiłował się do niej zbliżyć Zabielski.

Roman zaś poprostu, jakby dla sportu, postawił sobie za zadanie, uniemożliwienie małemu porucznikowi zabawy, a widząc przytem jego maskowaną usilnie wściekłość, tembardziej był czujny. W rezultacie Zabielski nie tańczył z nią ani razu, a gdy mu żartobliwym tonem zrobiła o to wymówkę, nie mógł pohamować irytacji.

— Jest pani dobrze strzeżona!

Skarciła go wzrokiem za ten wybryk. Na szczęście ani Marek ani Roman słów jego nie słyszeli. Zdziwiło ich tylko, gdy po kolacji zniknął z balu, nie pożegnawszy się. Pogodnego nastroju nikt już teraz nie macił swą obecnością.

Do Marka przysiadł się Tarczewski, starszy jego-ność, sąsiad ze wsi. Wypytywał o różne rzeczy, cieszył ze spotkania, wieszował zwolnienia z wojska, lecz widać było, że chodzi mu o coś innego. Lawirował dość długo wśród różnorodnych tematów, aż nagle z głupia-frant zagadnął.

— Pan podobno się żeni. — Nie? — Sądziłem. Ktoś mi nawet o tem mówił. Panna Lili jest bardzo miłą osobą, może tylko nieco — wpatrzył mu się w oczy badawczo — nieco zbyt...samodzielna. Chociaż to nawet i zaleta — dodał szybko.

Marek mimowoli ściągnął brwi. Nie podobała mu się ta uwaga, wypowiedziana zagadkowym tonem.

— Jak pan to rozumie? — zapytał, siląc się na obojętność.

Tarczewski szerokim gestem pogładził rzadkie włosy, uśmiechając się konwencjonalnie.

— Nie miałem nic na myśli. Samodzielność zasadniczo jest cełą dodatnią. Jeśli mówiłem o „zbytnej“ samodzielności mimowoli stosowałem miarę należną jej płci. Znam jednak dobrze Macieja Łunickiego, który nie mając syna, przelał jego męskie prerogatywy na córkę.

— Pan jednak uważa to za błąd, tak sędzę przynajmniej z tonu tych uwag.

Starszy jego-ność uśmiechnął się ponownie.

— Nie miałem zamiaru tego twierdzić. — My ludzie starzy, często mamy teraz fałszywy sąd o rzeczach — dodał ciszej i wolniej, jakby do siebie wyłącznie kierując te słowa, dźwięczące ledwie dostrzegalną nutą ironji. A po krótkiej pauzie: Panna Lili bawi się dobrze.... Widzę także pana Romana. —

Obrzucił szybkim spojrzeniem etolę i torebkę Lili, któremi opiekował się Marek. Zdawało się, że nie zakończył zdania, akcentując milczeniem jakiś w mem brak, jakies próżne miejsce, które nie powinno być niezajęte.

— Pani Szumska jest cierpiąca, przyszedłszy wobec tego sami — bezwiednie, nerwowo uzupełnił Marek.

Zapadło milczenie. Tarczewski obojętnym wzrokiem lustrował tańczących, od czasu do czasu, lekkim skinieniem głowy, zdaleka kłaniając się znajomym. Nie zdradzał ochoty do przeniesienia swego punktu obserwacyjnego w inny koniec sali.

— Przyszedłem dość późno — odezwał się po chwili — i rad jestem, że trafiłem na tak miłe towarzystwo.

Marek wysilił się na uprzejmy uśmiech. Naprawdę jednak wcale nie był zachwycony tem spotkaniem i perspektywą spędzenia reszty balu na rozmowie z sąsiadem domu. Ta zwłaszcza okoliczność psuła mu

humor. Tarczewski oczywiście przy pierwszej sposobności nie omieszka podzielić się swemi wrażeniami z balu w sposób równie subtelny ze starym panem Szarskim. A ojciec nie należy do ludzi hołdujących nowym zwyczajom, zwłaszcza jeśli idzie o tak zwany konwenans. Człowiek starszej daty, dżentlemen na szlachecko-arystokratyczny ład, pełen pogody życiowej i werwy, niegasnącej z wiekiem, lecz zarazem stróż pilny pewnych zwyczajów i form, z którymi zrósł się w dziedzinie życia towarzyskiego. Marek już nie raz staczał na tem tle drobne utarczki, z których wychodził ani nie pobity, ani nie zwycięski, ale zawsze nerwowo nadszarpięty i rozgoryczony. Pan Stanisław Szarski nie narzucał swego zdania, ale przy niem obstawał, co było dla Marka przykre i męczące, ile że nie zawsze sam był pewny słuszności.

Tarczewski tymczasem w dalszym ciągu obserwował salę, rzucając od czasu do czasu jakąś uwagę, swymi nisko brzmiącym, matowym głosem i tonem światowca.

Gdy Lili wróciła na miejsce, powitał ją z serdecznością dobrego znajomego. Nie opuścił ich już do końca balu, „matkując“ całemu towarzystwu, jak sam żartobliwie nazwał swą rolę.

Wracali do domu pieszo, Lili bowiem pragnęła się przejść przed snem.

Miasto powoli zaczynało się budzić do życia. Na błękitnem tle śniegu i mgły porannej gdzieniegdzie rozbłyskiwały już rude plamy światła elektrycznych. Przenikliwy odgłos tramwajowego dzwonka wpadał co chwila pomiędzy, oblepione jeszcze pleśnią nocnego szronu, mury kamienie, mieszając się z jazgotliwym porbrzękiwaniem janczarów końskiej uprzęży. Ruch był dość duży. Mijały się ze sobą dwa prądy — budzącego się życia i zamierającej zabawy.

Krokiem drobnym i szybkim pod ścianami sunęły szare postacie z kołnierzami wysoko podniesionemi. Ktoś od czasu do czasu biegł kilka kroków, stukając mocniej podeszwami o twarde, skrzypiący śnieg, dla rozgrzewki. Ktoś prędkiem ruchem ręki, zagrzanej w kieszeni paltota, osłaniał szyję osuwającym się kołnierzem i biegł dalej, wzdrygając się od przenikliwego zimna styczniowego brzasku. Ktoś chuchał w palce zziębnięte....

Naprzeciw płynęła fala inna, powolna, leniwa, nie wrażliwa na ten mróz i pospiech. Wdechając świeże, rzeźwe powietrze, powoli wlokąc obolałe nogi szli ci, którym noc zesłała pracowicie na tańcu. Z pod rozpiętych futer i pali błyskały białością, przymięte już nieco, gorsy i krawaty; na śniegu ubitym lśniło lakierowane obuwanie. Nikt się nie spieszył. Nogi odmawiały zbytecznego wysiłku, rozgrzane ruchem ciała pragnęło chłodu, zmęczone zaduchem płuca ssaty czyste, niezbrudzone jeszcze pracą dnia, powietrze.

Robiło się coraz jaśniej. Urok błękitnego poranka rozpraszał się, roztopiał, wsiąkał w szarą biel dnia. Resztki czarów nocy, ukryte w fałdach sukien balowych i fraków, chowały się po domach, zostawiając na ulicy jedynie coraz bardziej rosnący pospiech ludzi, biegnących z podniesionemi kołnierzami paltotów.

Lili odważnie kroczyła na początku spaceru, ledwie się już posuwała, zbliżając do domu, wsparta z dwóch stron na ramionach Romana i Marka. Bezgraniczne zmęczenie i senność ogarniała ją coraz bardziej.

Zatrzymali się przed domem.

— Teraz żegnaj Królowo — rozpoczął swym groteskowym tonem Roman. — Kto wie kiedy się znów drogi nasze skrzyżują.

— Zapewne dziś wieczorem — zaważyła sennie.

— O, niestety, nie. Jedziemy przecież z Markiem do domu. Wczoraj telegrafowałem po konie.

Ożywiła się nagle.

— Dziś wyjeżdżacie? To bardzo nieładnie z waszej strony. Myślałam, że przez te dwa dni mego pobytu dotrzymacie mi towarzystwa. A fe! Tego się nie spodziewałam.

Spojrzała z wyrzutem na Marka, który się zmieszał pod jej wzrokiem i zaczął jej niepewnie tłumaczyć obojętność wobec rodziców. Kręciła główką, nieprzekonana o niemożliwości odłożenia tego obowiązku na dwa dni.

— Mam myśl! — zawołała wreszcie. — Niech pan Roman jedzie, skoro się tak bardzo przy tem upiera i za dwa dni wyszle konie po pana Marka — zgoda?

— Królowo, niemożliwe — protestował Roman.

— Tak, tak, ja bardzo proszę — zwróciła się do Marka tonem zalotnej prośby.

Był zakłopotany i niezdecydowany.

— Zatem o siódmej czekam na pana! — dodała stanowczo, przecinając dyskusję i zniknęła w otwartej bramie.

Obaj bracia zamienili szybkie spojrzenia. Marek spuścił oczy, Roman zaś ujmując Tarczewskiego pod rękę, spojrzał na zegarek.

— Ósma dochodzi. Mój Boże, ledwie ze trzy godziny można będzie się przespać.

Marek o pół kroku postępował za nimi, zamyślony i chmurny.

6.

Roman niespokojnie spoglądał na zegarek. — Jeszcze pięć minut pozostało do odejścia pociągu, a Marek nie nadchodził.

Przedziały zapelniały się teraz pospiesznie. W ostatniej chwili napływały coraz większe fale pasażerów. Targarze obladowani stosami waliz, przebiegali peron, roztrącając bezceremonjalnie publiczność. Z trudem trzeba było bronić zarezerwowanego dla Marka miejsca.

Roman, jedną nogą oparty o stopień wagonu, wartował przy otwartych drzwiach coupé drugiej klasy, wychylając głowę ponad rozgorączkowany tłum podróżnych. Nadarmo wypatrywał brata, co chwila przenosząc wzrok z otwartych drzwi stacyjnej poczekalni na tarczę wieżowego zegaru. Natomiast w tłumie nagle ukazała się wielka sportowa czapka Tarczewskiego. Szedł krokiem elastycznym z małeńką walizką w dłoni, rozglądając się i zdala badając wzrokiem wnętrze przedziałów. Spostrzegłszy Romana zbliżył się z wyciągniętą ręką.

— Jedziemy więc razem. — Pan kogoś jeszcze wypatruje? A gdzie pan Marek?

— Właśnie czekam na niego i bronię jego miejsca.

Tarczewski uśmiechnął się pobłażliwie i rozejrzał po peronie.

Tragiczna sytuacja. Zdaje się, że nie znajdę miejsca.

— Niech pan siada z nami. Pomieścimy się we trzech na dwóch miejscach.

Wziął jego walizkę i rzucił na półkę obok swojej.

Nagle ruch stacyjny szybko począł się uspokajać, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Rozległo się trzaskanie drzwi wagonowych — konduktorzy zamykali przedziały. Peron raptownie opustoszał.

Roman wszedł do przedziału i przez odsunięte okno wypatrywał jeszcze brata. Pociąg ruszył powoli, punktualnie w oznaczonym terminie. Marek nie przyszedł.

— Zaspał bestja, — zaklął Roman, podnosząc szybę okienną.

— Za dwa dni niech pan wyszle konie na stację, — z ledwie dostrzegalnym ironicznym uśmiechem przypomniał Tarczewski.

Marek zaś bynajmniej nie zaspał. Nawet przeciwnie — mimo nieprzespanej nocy — oka zmrużyć nie mógł. Tysiąc sprzecznych myśli walczyło w nim, spędzając sen z oczu.

Przebiegł myślą wypadki ubiegłych dwóch dni. — Powrót, spotkanie pierwsze z Lili, teatr, kolacja, potem bal — i to wszystko. Teraz zaś trzeba wyjechać i licho wie kiedy się znów z nią zetknie. Sytuacja pozostanie niewyjaśniona w dalszym ciągu. A jednak trzeba ją wyjaśnić!

Trzeba wreszcie pomówić z nią rozsądnie. Minęły czasy pogodnego dzieciństwa, kiedy mogli nie myśleć o tem co będzie. Trzeba to wszystko sprowadzić na jakieś tory wyraźne i formalne.

A jeżeli zbędzie to żarfem? — Boże, co za dziwna istota! Ileż to razy tak już było. — Ani tak, ani nie. Mamy czas na tak poważne rzeczy. To był jej stały refren. I Marek pozostawał znów w największej niepewności, lawirując pomiędzy najpiękniejszymi nadziejami i złudzeniami szczęścia, a czarną rozpaczą zwątpieniem.

Ileż to razy bywało tak, że gdy sobie wyobrażał, że wreszcie zdobył ją ostatecznie i na zawsze, nagle zmieniała się nie do poznania. Stawała się złą i bezwzględna, głuchą i ślepą na wszelkie jego cierpienia, na rozpacz, która go żarła, jak straszliwa choroba.

Mimo wszystko jednak tym razem postanowił ostatecznie się z nią rozmówić. — Te dwa dni pogody i serdeczności dodawały mu otuchy.

Nie był jednak pewien zwycięstwa. Tysiąc razy przypominał sobie wszelkie szczegóły rozmów, spojrzeń, uśmiechów, by na nich wybudować nieomylny horoskop i tysiąc razy walczył między nadzieją a zwątpieniem.

W dodatku zjawiała się ta nagła, nieoczekiwana przeszkoda — wyjazd. Był zły na Romana za ten pospiech. Dla czego koniecznie dziś? Co znaczą te dwa dni jeszcze? Zapewne, i on sam radby zobaczyć znów dom, którego nie widział tak dawno. Ale właśnie dla tego, że to już tak dawno, że dwa dni nie mogły ważyć wiele.

Ten brak zapału do odwiedzenia domu, za którym tak tęsknił Roman, nie był wcale dowodem, jakiejś Markowej oziębłości. Czulby się z pewnością dotknięty wielce, gdyby go ktoś o to posadził. — Tylko że w tej chwili właśnie....

Czuł, że jechać powinien, że Roman w gruncie rzeczy ma rację i dla tego tembardziej tej myśli się przeciwstawił, buntował przeciw niej i przeciw bratu. Pospiech wydał mu się jakimś Romanowym realnym interesem — ułożył sobie poprostu, że tyle i tyle dni, w tym i w tym czasie ma poświęcić sprawom rodzinnym i z właściwą bezwzględnością przy tym planie obstać. Przecież, gdy się zwolnił, z wojska nie pojechał na drugi dzień zaraz, tylko zajął się swojemi „spekulacjami“. Wtedy nie było mu tak pilno — myślał zjadliwie.

Lili ma być przez dwa dni i przez te dwa dni należało jej dotrzymać towarzystwa we własnym interesie. Przecież i jemu wolno mieć interesy, (nie tak prozaiczne jak „polskie drzewo“) do diabła! — Burzył się wewnątrz.

Zamiast myśleć o śnie, jał chodzić po pokoju, walcząc z brakiem decyzji, bo mimo, wszystko nie czuł się zdecydowanym ani na podróż, ani na pozostanie. Denerwował się tylko walką argumentów obydwóch możliwości.

Kazał sobie zrobić kąpiel. Z irytacją zrzucił frak i cały balowy ryszunek, rozmyślając wciąż gorączkowo. Miał już nie wiele czasu na powzięcie decyzji.

Gdy siedział w wannie przyszło mu na myśl, jakie wrażenie zrobiłoby to w domu, gdyby przyjechał tylko sam Roman.

Zobaczył nagle zupełnie wyraźnie zgaszoną twarz ojca i ciężkie westchnienie wydobywające się z jego piersi. Stare, poczciwe oczy zatroskane obojętnością syna, którego tak kochał, jakby nań spojrzęły z poza odległej mgły. — Zrobiło mu się nieprzyjemnie.

— Bądź co bądź nie widziałem go blisko rok — zauważył z pewną czułością.

Kąpiel działała nań uspokajająco. Myśli rozpięchłe i zgorączkowane zaczęły się układać jakoś logiczniej.

— Trzebaby tylko napisać parę słów do Lili — myślał już na pół zdecydowany. — Niech mi da znać kiedy znów przyjedzie.

Przy herbacie ułożył sobie treść listu i podarłszy kilka arkuszy papieru wreszcie napisał. Tłumaczył, że musi jechać, choć wołałby zostać i że ją prosi, by na ręce portjera hotelowego napisała kiedy się znów wybiera do Warszawy.

Zrezygnowany, ale spokojny kazał wysłać list zaraz i zabrał się do pakowania walizy. Teraz dopiero poczuł zmęczenie i senność. Ogarniała go prawie apatia i niechęć do wszystkiego. Bylejak powrzucał do

kufra części garderoby i zatrzasnął zamek. Miał jeszcze godzinę czasu, z którym nie wiedział co zrobić.

Wyciągnął jakąś książkę i zagłębił się w wygodnym fotelu. Czytanie mu jednak nie szło, oczy się kleiły, natrętne ziewanie nie dawało spokoju. Zasnął z książką w ręku.

Obudziło go stukanie.

— Wejść — krzyknął, budząc się.

Był to numerowy.

— Nie było odpowiedzi. Posłaniec wrócił.

Marek nie zrozumiał w pierwszej chwili.

— Co takiego?

— Jaśnie pan posyłał z listem.

Aha, prawda, teraz sobie dopiero przypomniał.

— Zawołać dorożkę? — pytał sługus, obrzucając wprawne okiem walizę.

Uświadomił sobie, że ma odjeżdżać. Jak długo spał? Czy nie za późno już? Z niepokojem spojrzął na zegarek. — Nie, akurat czas.

Nie było odpowiedzi — przypomniały mu się słowa numerowego. Coprawda nie spodziewał się jej — Lili przecież spi. Jednakże wiadomość ta niemiłe zadźwięczała mu w uszach. I nagle myśl o odjeździe zirytowała go.

— Zawołać dorożkę? — powtórzył numerowy, chwytając za ucho walizy.

Nagły bunt podrzucił nim, jak prąd elektryczny. Wyrwał walizę z rąk zdumionego służącego.

— Nie trzeba. Zostaje — warknął z irytacją.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

Uwagze warsztatów samochodowych:

Precyzyjne ślifowanie cylindrów motorów samochodowych i lotniczych

od 75 mm średnicy zwyz



Wykonanie części silników

jak

**Wentyle z najlepszej stali niklowej
Sprężyny, Czopy zaworowe, Koła
zębate i t. p.**

Wyborowy materiał — precyzyjne wykonanie

SP. AKC. SAMOLOT

POZNAŃ - ŁAWICA

Telefon 65-27

Telefon 65-27

„BRISTOL“

właśc. Klemens Balcer

WINIARNIA

KAWIARNIA CUKIERNIA

Centrala

Filja

Bydgoszcz, Mostowa 5 Toruń, Szeroka 23

Telefon 308

Telefon 104

**Największe i najbliwsze lokale
miasta Bydgoszczy i Torunia**

**Codziennie pierwszorzędny koncert
artystyczny**

Polska linja lotnicza „Aerolloyd“

Rozkład lotów na rok 1924
ważny od dnia 1. listopada 1924 r.

Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel!

Rozkład lotów:

Czas	Kierunek	Czas	Cena biletu lotu w zł
13.—	Warszawa	↑ 12.—	65.—
16.—	Gdańsk	9—	
13.—	Warszawa	↑ 12.—	65.—
16.—	Lwów	9.—	
9.30	Warszawa	↑ 16.30	50.—
12.—	Kraków	14—	

U w a g i: Zniżkę 50% otrzymują w roku bieżącym — za przedstawieniem legitymacji:

1. Senatorowie i posłowie sejmowi.
2. Oficerowie Wojsk Polsk, urzędnicy państw. i samorząd.
3. Członkowie Ligi Obrony Powietrznej i Aeroklubu.
4. Inwalidzi wojenni.

Przewóz pasażerów, poczty lotniczej i towarów.

Pocztę lotniczą należy nadawać w Głównych Urzędach poczt.

— Pocztę i towary dostawia się w tym samym dniu —

Informacje:

Warszawa, Nowy Świat Nr. 24 tel. 9-00.

Lwów, Hotel George ulica Legionów, tel. 6-10,

Gdańsk-Wrzeszcz, Lotnisko, tel. 27-46,

Kraków, Biuro Kolejowe, Szpitalna 36, tel. 25-00.



HENRYK ŻAK POZNAŃ

FABRYKA AKUMULATORÓW ŁYSIŃSKI, POZNAŃ

dostarcza: BATERJE STACYJNE, PŁYTY ZAPASOWE SYSTEMU „TUDOR“

Biuro montażowe, ofertowe, warsztaty reperac., szlamowanie baterji pod adresem,
ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE INŻYN. ŁYSIŃSKIEGO
POZNAŃ, ULICA 27 GRUDNIA 5. - - - - TELEFON 1329 1221

BOLESŁAW NAJDROWSKI

Pracownia siodlarska oraz fabryka sztylp.

Skład towarów galanteryjnych, kufków i walizek

w BYDGOSZCZY, UL. POMORSKA 8a

Restauracja - Winiarnia

GASTRONOMJA

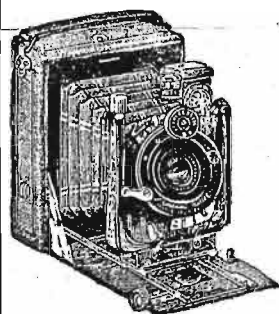
BYDGOSZCZ

ul. Dworcowa 87 nar. ul. Gamma. Tel. 841

poleca

KUCHNIĘ POLSKO-FRANCUSKĄ
Bufet Warszawski w wielkim wyborze

○ JEDYNY LOKAL BEZ MUZYKI ○



APARATY FOTOGRAFICZNE

najnowszych konstrukcji jak: Kodaka, Ica, Contessa-Nettel, Ernemanna, Zeissa i t. d. w wielkim wyborze

Przybory fotograficzne jak:
płyty, filmy, papiery, płyny zawsze świeże.
Wywoływ., kopjowanie, retuszow. itd.
wykonuje się szybko i naddzw. starannie

Usługa fachowa!

Objaśnienia z dziedziny fotogr. udziela się chętnie bez zobowiązania zakupu

Magazyn aparatów i przyborów fotograficznych

TADEUSZ CYLKOWSKI, BYDGOSZCZ

naprzec. w Teatru Miejskiego (Jagiellońska 15) — Tel 1561
Artykuły kosmetyczne i drogeryjne, krajowe i zagran.

CENTRALNA DROGERJA

J. CZEPCZYŃSKI, POZNAŃ

Skład detaliczny: Magazyny hurtowe:
Stary Rynek 8. Tel. 3324 ul. Woźna 23. Tel. 3288
Konto czekowe: P. K. O. Poznań 200546.

Najtańsze źródło

ZAKUPU DLA KAŻDEGO

SPECJALNOŚĆ: Farby, lakiery, pokosty, pendzle.
Oliwy, tłuszcze do maszyn, smary na osie.

W. NOWAKOWSKI

POZNAŃ, GRUNWALDZKA 23

Pracownia wykwintnej
odzieży męskiej, dam-
skiej i umundurowania

Wielki wybór w materiałach

AKWAWIT S. A.

poleca

najlepsze wódki i likiery

Czystą * Gładką * Słoniówkę *
Jarzębiniówkę * Wiśniówkę wy-
trawną * Wiśniówkę krystalizową *
Kminkówkę krystalizową * Sena-
torski * Reformacki * Miętówkę *

i inne

Specjalność:

Cherry Brandy-Orange-
Curacao blanc

ODDZIAŁ DESTYLACYJNY W POZNANIU
MAŁE GARBARY 2

WIELKOPOLSKA WYTWORNIA SAMOLOTÓW
„SAMOLOT” SP. AKC.
 POZNAŃ - ŁAWICA

- I. Budowa samolotów wszelkich typów według własnych projektów i licencji, dla wojska, szkół technicznych, żeglugi powietrznej i sportu, oraz części zapasowych.
- II. Remont silników spalinowych, specjalnie rektyfikowanie i szlifowanie cylindrów, wyrób części motorowych.
- III. Masowa produkcja artykułów drzewnych. Własne laboratorium wytrzymałości materiałów, przeszło 50 obrabiarek do drzewa i metalu.

Popierajcie przy konkursach na dostawy fabrykę Związku Lotników Polskich

Świetne dzieje Wenecji średniowiecza
 zostały uwieńczone w obrazie p. t.:

KRWAWY TRON DOŻÓW

8 potężnych aktów ilustracyjnych tragiczne przejścia rodziny panującej Doży.
 :-: Niebывały przepych wystawy. :-:

TEATR PAŁACOWY, pl. Wolności 6

Kupujcie li tylko praktyczne

PODARKI GWIAZDKOWE

dla żony, męża i dziecka polecamy najstosowniejsze podarki w naszych oddziałach:

KONFEKCIJ MĘSKIEJ
 KONFEKCIJ DAMSKIEJ
 KONFEKCIJ DZIECIĘCEJ



FUTER * OBUWIA
 ARTYKUŁÓW MĘSKICH
 KAPELUSZY DAMSKICH

Oddziały nasze są od najtańszych do najlepszych gatunków jaknajobciej zaopatrzone

DOM KONFEKCYJNY TOW. AKC.

BYDGOSZCZ

POZNAŃ

GRUDZIĄDZ