

Nakład 24.900.

Nr. 12 (84)

Cena 40 gr.

Tom V.

LOTNIK



ORGAN ZWIĄZKU
LOTNIKÓW POLSKICH

GÓRNOŚLASKI NUMER KOLEJOWY.

Określa dotar. Stron w numerach. Politechni. No 02.



TYGODNIK ILUSTROWANY

OŚWIĘCONY LOTNICTWU I TECHNICIE LOTNICZEJ

TOM V-ty

REDAKTOR NACZELNY: PILOT BOLESŁAW OSTROWSKI

KOMITET REDAKCYJNY:

INŻ.-PILOT M. BOHATYREW, INSPEKTOR P. K. P. M. CHARNAS, PREZES DYR. P. K. P. INŻ. - PILOT B. DOBRZYCKI, PILOT DR. Z. DALSKI, MINISTER INŻ. KAMIENSKI, REDAKTOR Z. MARYNOWSKI, PREZES WOJEWÓDZKIEGO KOMITETU L. O. P. P. NA GÓRNYM ŚLĄSKU STAROSTA DR. J. POTYKA, NACZELNIK WYDZIAŁU MECHANICZNEGO DYREKCJI KATOWICKIEJ P. K. P. INŻ. A. RYBICKI, INŻ. PIOTR TUŁACZ, PILOT PREZES Z. L. P. DYR. CZESŁAW WAWRZYNIAK,

SZEF ADMINISTRACJI: STANISŁAW MASŁOWSKI

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: POZNAŃ, STARY RYNEK 95/96 II. PIĘTRO
— — — — TELEFON: REDAKCJI I ADMINISTRACJI 53-16 — — — —

ADRES TELEGRAFICZNY: **LOTNIK-POZNAŃ**
RACHUNEK CZEKOWY w P. K. O. Nr. 206-896

NACZELNY REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD GODZINY 10—12
ZA ARTYKUŁY PRZY KTÓRYCH WYSOKOŚĆ WYNAGRODZENIA NIE JEST
PODANA, PŁACI REDAKCJA PODŁUG WŁASNEGO UZNANIA. RĘKOPISÓW
— — — — I FOTOGRAFJI REDAKCJA NIE ZWRACA. — — — —

WARUNKI PRENUMERATY:

W KRAJU: ROCZNIE 14,50 zł PÓŁROCZNIE 7,50 zł KWARTALNIE 4 zł
ZAGRANICĄ: ROCZNIE 24 zł PÓŁROCZNIE 12 zł KWARTALNIE 6 zł
ZOBOWIĄZANIA PRENUMERATORÓW
USTAJĄ Z CHWILĄ PIŚMIENNEGO ODWOŁANIA PRENUMERATY.

CENY OGŁOSZEŃ:

CAŁA STRONA 150 zł :-: PÓŁ STRONY 80 zł :-: ÓWIERĆ STRONY 50 zł
 $\frac{1}{3}$ STRONY 65 zł :-: $\frac{1}{6}$ STRONY 40 zł :-: $\frac{1}{8}$ STRONY 30 zł :-: $\frac{1}{16}$ STRONY 15 zł
— — — — DROBNE OGŁOSZENIA DO 20 SŁÓW 5 zł. — — — —



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 12 (84)

Poznań, 19 czerwca 1927.

Tom V

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95/96.**

TREŚĆ NUMERU: B. O. — wstępny :-: Lotnictwo dawniej a dziś :-: Program widowisk 19. czerwca 1927 roku w Katowicach :-: Scenariusz na widowisko w dniu 19. czerwca 1927 roku :-: Komunikaty Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego w Katowicach :-: W piątą rocznicę objęcia Kolei Górnośląskich przez władze polskie :-: Kalejdoskop :-: J. Niwiński — Skrzydła Miłości :-: Kronika

B. O.

Po stokroć słusznem i świetnie ujętem zdaniem określił Pan Prezes inż. Dobrzycki wartość lotnictwa i kolejnictwa.

„Organizacja lotnictwa i sprawność linii kolejowych to bezwątpienia dwa najważniejsze zagadnienia naszego życia społecznego i ekonomicznego!”

Myśl w tem zdaniu ujęta przyświecać powinna każdemu z nas tak, jak już dziś potężnej organizacji Komitetu Kolejowego na Górnym Śląsku, przyświeca.

Rubieże Przeczypospolitej, wśród których Śląsk Górny, jest jedną z najważniejszych i najtrudniejszych do obrony, dają nam piękny przykład, który winien być w całej Polsce naśladowany, o ile chcemy, by pomyślny rozwój był udziałem państwa naszego.

W ciągu krótkiego bo zaledwie kilkuletniego okresu Śląsk wybudował wspaniałe lotnisko, hangar, zorganizował się wzorowo, a dziś przystępuje do stworzenia szkoły rezerw lotniczych. Myśl piękna i już niejednokrotnie w „Lotniku” poruszana.

Zaszczyt wprowadzenia jej w czyn spada całkowicie na żywotny Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. w Katowicach.

Starodawne piastowskie dziedzictwo, skarbiec polskich djamentów, pracując w pocie czoła przy stukocie i huku maszyn, znajduje czas na pracę ideowo-społeczną i rozszerza samorzutnie okrąg zdobyczy na polu lotnictwa.

W tej pracy dla dobra Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Szczęść Wam Boże Śląscy Kolejarze.

Program i opis widowisk na dzień 19. czerwca br. na stronie 5.

Lotnictwo dawniej a dziś.

(Bracia Wrightowie — Orliński — Lindbergh)

Pisząc o lotnictwie, wspomnieć trzeba owe szczytne duchy ludzkości, które w pracy nad zagadnieniami lotu przygotowały teren do późniejszych zdobyczy na tem polu i do zupełnego już opanowania dróg powietrznych, jak się to okazało w świeżym i prawdziwie epokowym locie Lindbergha. Jako pierwszą próbę w zakresie lotnictwa w całym tego słowa znaczeniu uważać należy loty braci Wrightów w roku 1905, dalej przelot jednego kilometra w r. 1908 przez Farmana a wreszcie w r. 1909 słynny lot Bleriota z Calais do Dover. Lot ten wzbudził w całym świecie ówczesnym entuzjazm nie do opisania. Przedtem już kilku francuskich lotników próbowało dla uzyskania znacznej pieniężnej nagrody przelecieć tę przestrzeń, obejmującą 30 kilometr., lecz skutkiem niesprzyjających atmosferycznych warunków zmuszeni byli do powrotu nie osiągnąwszy zamierzonego celu. Dopiero Bleriotowi udało się przestrzeń tę przebyć, to znaczy 30 km przelotu. — Przenieśmy się myślą w stosunki ówczesne, a zrozumiemy łatwo niebywały entuzjazm, jaki lot ten wzbudził. Tak już dziś Lindbergh, który w przelocie nad Oceanem przebył 6000 km w 33 godzinach, zyskał sławę wszechświatową i uważany jest słusznie za bohatera przestrzeni, taki Bleriot po swym locie przez kanał pasowany został na bohatera i wszędzie był owacyjnie witany. Pomyślmy tylko — zaledwo lat 18 dzieli obie te chwile pamiętne, przelot nad kanałem a niezmierzonymi głębiami Oceanu. Dla dzisiejszego lotnictwa niema już przeszkód ani granic żadnych, i śmiało stwierdzić można zupełne już opanowanie przestworzy powietrznych. — Przedsiębrano różne ryzykowne i awanturnicze loty, i tu wspomnieć należy przedewszystkiem brawurowy lot kapitana Orlińskiego, dzielnego polskiego lotnika, który z Warszawy do Tokio i z powrotem na uszkodzonym samolocie przeleciały i witany był przez Japończyków z frenetycznym wprost entuzjazmem i nazwisko jego w dziejach lotnictwa na zawsze zaszczytną mieć będzie kartę. Lecz Orliński nie dla sławy przedsięwziął ten lot — większą sławę miał przed oczyma, sławę polskiego imienia, którą upajał zablakanych w pustkowiu Syberji rodaków i która dosięgła zenitu w krainie wschodzącego słońca.

Lotnicy angielscy odbywają loty z Kairu do przylądka Dobrej Nadziei, z Paryża do Pekinu, a włoski lotnik Pinedo w słynnym swym locie z Włoch do Brazylii, stamtąd do Argentyny przez Peru, Chile, Colubię, Maksyk

do Kaliforni dotarłszy, powrócił drogą powietrzną z San Francisco do Nowego Jorku, by wreszcie w drodze powrotnej do Europy przed Azorami na pełnem morzu spuścić się z aparatem swym i przyjąć gościnę okrętu.

Starożytni Grecy znali już legendę o latającym człowieku. Dedalus zbudowawszy labirynt, został w nim uwięziony wraz z swoim synem Ikarzem przez króla Minosa z Krety. Zdołali jednak odlecieć stamtąd za pomocą sztucznych skrzydeł z wosku i piór. Ikarz nadto zbliżył się do słońca, co spowodowało stopnienie się woskowych skrzydeł i Ikarz stracony został do morza. Dedal zaś szczęśliwie na swoich skrzydłach dotarł do Cycylii. To należy do legendy, prawdą historyczną jest fakt, że Leonardo da Vinci, wielki mistrz włoski z zapalem oddawał się probelnowi latania i nawet skonstruował bardzo dobrą maszynę. Poziom jednak techniki ówczesnej nie dozwolił mu udoskonalić tego wynalazku. — Wśród licznych jednostek, które w ciągu stuleci poświęcały się zagadnieniu lotnictwa, wyszczególnić należy Niemca Marcina Karłowicscha, który żył na dworze Iwana Groźnego. Było to w połowie 16 stulecia. Karłowicsch na rozkaz cara wznosi się z najwyższej wieży w Moskwie, opatrzony w aparat skrzydlaty i szczęśliwie wylądowuje.

W ciemnej duszy cara powstaje trwoga, to szatan nie człowiek, zawołał i kazał go wtrącić do ciemnicy, gdzie też marnie zginął. Kto wie, jaka przyszłość otworzyłaby się przed lotnictwem, gdyby nie okrucieństwo władcy, którego szaleństwo tyłu ludzi pozbawiło życia. Ciekawą rzeczą jest śledzić rozwój tej idei po przez ubiegłe wieki, i tyle wydarzeń dziejowych. Jezuita Franciszek Leno w 1670 r. wydaje dzieło bardzo ciekawe, traktujące probem lotnictwa, a w 39 lat później Hiszpan don Gusman wznosi się w Lisbonie w obecności króla na swoim aparacie w powietrze, niestety bez powodzenia, aparat nie dopisuje, — a niefortunny wynalazca wyszydzony wkrótce tonie w fali niepamięci. W r. 1783 wznosi się balonem swojej konstrukcji Montgolfier. Wiek 18-ty mija bez ważniejszych wydarzeń w dziedzinie aeronautyki. Wiek 19-ty przynosi hekatombę całej ludzkiej istnieć, którzy dla tej idei życie dali w ofierze. Pod koniec 19-go stulecia Zeppelin swoim balonem posuwa naprzód wielkie to zagadnienie. W roku 1908 Schandy na swoim okręcie powietrznym przebywa w 6 godzinach i 45 minutach 21 kilometrów. Nowe drogi wytyczają awiatyce bracia Wright, amerykańanie i Otto

Lilienthal. Dziś stale linje lotnicze przebiegają wielkie centra stołeczne, przyszłość należy do zdobywców przestrzeni. Zastęp ich liczy w swym gronie też i kobiety. Księżna Bettford wielka miłośniczka ptaków, których mnóstwo posiada w swym wspaniałym parku, wzniosła się na swym aparacie DH. „Moih“ nad Pireneje dla zdjęć fotograficznych, dziwnym trafem zawadziła tam o rodzinę orłów i powiększyła swoją kolekcję wspaniałymi zdjęciami. Póź-

Dzień 21 maja, to dzień wielki, połączenie Starego z Nowym Światem drogą powietrzną dokonane. Jaka przestrzeń czasu i odkryć naukowych od chwili odkrycia Kolumba, a tego wspaniałego rozwoju techniki, która dozwoliła śmiało lotnikowi przebyć w ciągu 33 godzin ocean, i stanąć u celu na lotnisku pod Paryżem. Wmyślmy się wyobraźnią w chwilę jego odlotu. Jest wieczór mglisty i chłodny, pożegnanie z matką i przyjaciółmi, a



*Pan Wojewoda Śląski Dr.
Michał Grażyński. Niestru-
dzony pracownik na niwie
państwowej*

niej przebyła Hiszpanję i północną Afrykę, a przed niedawnym czasem powróciła do Anglii. aeroplan jej przebył 8 tysięcy kilometrów bez uszkodzenia.

Ostatni lat Lindbergha uwieńczyła trudne dzieło usiłowań i pracy ludzkiej w celu ujaźnienia przestworzy. Lindbergh nie tylko opanował groźny żywioł, narzuciwszy mu swą władcą wolę, lecz wskazał ludziom wielkie prawo solidarności i łączności, które w chwili takiego triumfu łączą najbardziej sobie wrogie jednostki i narody.

potem samotność — bezkresne bezmiary nad nim i pod nim, zawieszony w swej łupinie między niebem a morzem, samotny lotnik wyteża całą siłę woli, by się nie poddać trwodze, a chwila nadchodzi groźna, gdy aparat mu krzepnie w mroźnym uścisku lodu. I w takich chwilach dosłownie patrzy się w oczy śmierci — niebezpieczeństwo uchylone, aparat funkcjonuje sprawnie, a już była chwila wahania, czy nie wrócić, silna wola odniosła zwycięstwo. Mijają godziny długie nocy — warczenie motoru bezustannie usypiające, to niebiań-

ska muzyka dla uszu lotnika, dowód, że maszyna funkcjonuje dobrze a jednak życie ludzkie zdane jest na łaskę i niełaskę tych fal groźnych, które tyle już pochłonęły ofiar. Lecz oto już świta — tysiączne reflektory świetlne kierują drogę lotnika, wyczerpany, znużony śmiertelnie, zziębnięty do szpiku kości w swem lekkim lotniczym ubraniu, idąc za światłem reflektora w Cherbourg, przekonywuje się Lindbergh, iż się znajduje już w pobliżu Paryża. Jeszcze godzina lotu, a gdy wreszcie nad Paryżem pojawił się ptak stalowy w oślepiającym blasku reflektorów, morze ludzkie rozkołysało się i wysiadającego na lotnisku w



X. Biskup Śląski Dr. Arkadiusz Lisiecki.

Bourget lotnika objęła fala ludzka, potężny zbiorowy odruch entuzjazmu, na własnych ramionach ponieśli ślaniającego się młodzieńca. Wczoraj jeszcze imię jego tonęło w szarym tłumie, a dziś bohater — zwycięzca Atlantyku!

Syn skromnej nauczycielki w Detroit, Lindbergh pochodzi z szwedzkiej rodziny. Do-

tychczas był pilotem linii pocztowej. Lotowi swemu zawdzięcza sławę, a tysiączne oferty już dziś czynią go człowiekiem bardzo zamożnym i to nie na naszą lecz amerykańską miarę. Po lotach, gdy liczne statki powietrzne krążyć będą nad Atlantykami, wspominać będą pierwszego pioniera tego ruchu i szybować jego ślady. Wracając do lotu Lindbergha, należy wspomnieć drobny epizod. W Islandji ujrzał rybaków i chcąc się dowiedzieć o dalszym kierunku swej drogi, zniżył lot, by ich zapytać o to, — nie otrzymał jednak odpowiedzi. Prawdopodobnie ci prości ludzie wzięli go za szaleńca. Wylądowanie w Bourget wobec tłumów zebranych na lotnisku, musiało być bardzo ostrożnem — najmniejsza nieuwaga groziła katastrofą — gdy wreszcie uwolniony z objęć tłumów i szalonych owacyj w towarzystwie oficerów udał się do pobliskiej restauracji, by się pokrzepić; napięciem uległy odprężeniu rozplakał się. Naza jutrz po wypoczynku udał się do matki Nungessera, którego znał i bardzo wysoko cenił, chwila była rzewna, gdy ta nieszczęśliwa matka, której starał się dodać otuchy i pocieszał nadzieją odzyskania straconego syna, rozplakała się i uścisnęła go serdecznie. Obecni tej scenie osoby nie mogły też powstrzymać łez rozrzewnienia. Niedoliczyć się tysięcy depesz gratulacyjnych i propozycji małżeństwa jakie uzyskał Lindbergh, a suma ogólna proponowanych mu z różnych stron kontraktów wynosi przeszło 150 000 dolarów. Wiadomość o szczęśliwym jego wylądowaniu wywołała w Nowym Yorku wprost szalone sceny radości; na ulicach tańczono, obejmowano się i ścisnęto, orkiestry wtórowały ogólnej radości. Dziełna matka Lindbergha na wiadomość o zwycięstwie syna, powiedziała, — dumna będąc matką takiego syna! Lindbergh doznał w Paryżu najgorętszego przyjęcia. Prezydent Doumergue w swych salonach w pałacu Elyzejskim przypiął mu własnoręcznie odznakę Legji honorowej, ściskając go serdecznie, w Londynie, dokąd się udał, udekorowany przez króla doznał też frenetycznego przyjęcia, w tem jednogłośnem uniesieniu zwycięstwo i stwierdzenie faktu, że droga do serc ludzkich wiedzie przez szlachectwo ducha, bohaterские porywy i poświęcenie.

Wojewódzki Komitet Kolejowy

L. O. P. P.

D. K. P. Katowice.

Ogłaszajcie się w Lotniku

Liga Obrony Powietrznej Państwa

WOJEWÓDZKI KOMITET KOLEJOWY W KATOWICACH

urządza w dniu **19. czerwca 1927 r.** z okazji 5-tej rocznicy przejścia Kolei Górnośląskich przez władze Polskie na boisku klubu sportowego „**Pogoń**“ w Katowicach dwa **wielkie widowiska** pod nazwą:

WALKA O NIEPODLEGŁOŚĆ POLSKI

Widowisko odbędzie się o godzinie **11. przedpoł. i o 4. popoł.** z udziałem pp. Artystów scen Polskich, wojska Polskiego, powstańców, sokołów, harcerzy, kolejarzy i innych organizacji

Różne ewolucje powietrzne wykona eskadra lotnicza z 2-go pułku lotniczego w Krakowie

1. Bitwa, 2. Walka pozycyjna, 3. Atak nieprzyjaciela i kontra atak przy udziale miotaczy min, granatów ręcznych, karabinów maszynowych, armat i samolotów, 4. Powrót Powstańców Śląskich z placu boju, 5. Powitanie powstańców powracających z placu boju w bramach tryumfalnych, oraz powitanie wkra- czających wojsk Polskich na wyzwoloną ziemię Śląską, 6. Zabawa ludowa połączona z różnymi niespodziankami jak: karuzele huśtawki, tańce, ognie sztuczne i t. p.

Przygrywać będą 4 orkiestry — Wojskowa, Policyjna, Kolejowa i Górnicza

Przedstawienia odbędą się: o godz. 11-tej przedpoł. dla młodzieży szkolnej i towarzystw, o godz. 16:30 dla ogól. publiczności

CENY MIEJSC: I miejsce 3 zł. — II miejsce 2 zł. — III miejsce 1 zł. dla młodzieży szkolnej 50. groszy.

Bilety wcześniej są do nabycia na wszystkich dworcach osobowych w biurze zawiadowcy dworca. zaś w dniu przedstawienia w kasach na boisku „Pogoń“.

Dochód przeznaczają się na Ligę Obrony Powietrz. Państwa

Każdy obywatel Polski rozumiejąc doniosłość i cel rozwoju lotnictwa polskiego dla naszego Państwa winien nabyć bilet, przez co przyczyni się do zasilenia funduszy Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Bafety we własnym zarządzie. :: :: Przedstawienie odbędzie się bez względu na pogodę.

ZARZĄD.

Scenariusz na widowisko w dniu 19 czerwca 1927 roku.

„Fragmety z Wojny Światowej“

OBRAZ I.

Boisko rozdzielone jest na 2 części, przedstawia ze strony lewej od wejścia fortyfikacje, czyli okopy, ziemne z których nieprzyjaciół wysyła swoje wywiady w stronę obozu.

Z prawej obóz (okopy), następuje kontrwywiad wojsk, które kroczą ku środkowi boiska, znaki sygnały, na które od strony nieprzyjaciół padają dość gęste strzały, wywiad placówek wycofuje się do swego obozu, następnie wypad od strony nieprzyjaciół, kończący się niefortunnie, nieprzyjaciół pozostawia rannych na pobojowisku i uchodzi do swoich oko-

kiej broni, t. z. karabinów, moitaczy miu ręcznych, granatów, karabinów maszynowych, armat itd. Walka toczy się przez dłuższy czas chwycenie w końcu oddział powstańców obchodzi pozycje nieprzyjacielskie przez co powstańcy odnoszą zdecydowane ogólne zwycięstwo nad wrogiem, zabierając cały tabor wojenny i niewolnika. Następnie koncentrują się po stronie prawej w głębi boiska. W pauzie zajeżdżają na boisko wozy czerwonego krzyża, sanitariusze i sanitariuszki i zbierają rannych i poległych z placu boju.

W międzyczasie od strony lewej w głębi i od strony prawej z początku ustawiają bramy triumfalne, przez które wchodzi gromadami

Marszałek Sejmu Śląskiego, mecenas Dr. Konstanty Wolny, chwile wolne chętnie poświęca pracy dla Lotnictwa.



pów. Ze strony przeciwnej nadchodzą patrole w większej sile z zamiarem ataku na nieprzyjaciela — po chwili obserwacji obopólna wymiana strzałów — wywiązuje się przed-atak z widoczną przewagą nieprzyjaciela, wojska dla uniknięcia strat wycofują się na swoje dawne pozycje dla lepszego przygotowania się do generalnego ataku.

Następuje chęć obejścia obozu wojsk, w stronę nieprzyjaciela, patrole spostrzegają to, niedopuszczają wywiadu do swych pozycji, rezultatem czego jest powrót nieprzyjaciela ze stratami do swoich stanowisk — patrole biorą kilku nieprzyjaciół do niewoli.

Po małej chwili, w trakcie której ciągle strzały wojsk zaczynają generalny atak na okopy nieprzyjacielskie — z obu stron zaczyna się bitwa w całej pełni, przy użyciu wszelaka-

lud i wszystkie stany Górnego Śląska ze sztan darami i okrzykami wesołości i zwycięstwa (żony, dzieci, starce itd.) przebiegają boisko w kierunku placu zwycięstwa z orkiestrą miejscową na czele. Następuje defilada przez całe boisko przed oczami publiczności i schodzą przez bramy triumfalne na prawo.

OBRAZ II.

Po zejściu zwycięskim i triumfalnym wojsk od strony przeciwnej t. zn. prawej z głębi wkraczają z orkiestrą na czele Wojska Polskie jako znak objęcia ziemi śląskiej w swoje posiadanie oraz przyłączenia jej do Piastowskiej Macierzy. Z lewej w głębi z dawnych pozycji nieprzyjacielskich przez ustwioną bramę triumfalną wchodzi na przyjęcie Wojsk Polskich mieszczanie z burmistrzem i władzami komu-

nalnemi, z solą i chlebem na przeciw Wojsk Polskich, następują mowy, ofiarowanie chleba, soli, oraz kluczy Ziemi Polskiej Dowódcy Wojsk Polskich.

Dowódca przyjmuje ofiary, odpowiada krótko. Podczas tego powstańcy uszykowani w czwórki przechodzą tyłem na stronę prawą w głębi równocześnie dowódcy wojsk wchodzą przodem z prawej na boisko, zdają raport dowódcy Wojska Polskiego, poczem następuje ogólna defilada przed publicznością z orkiestrami, wojskiem i ogółem biorących udział w widowisku.

OBRAZ III.

Do zabawy ludowej schodzą się wszyscy

biorący udział w widowisku, ze wszystkich stron, znoszą z sobą ławy, stoły, jadło itd. Orkiestry rozdzielają się według wskazanych miejsc, zaczyna się zabawa urozmaicona tańcami, a specjalnie „Trojakiem“ oraz różnemi niespodziankami pobudzającymi wszystkich do zabawy i wesołości. Oprócz tego będzie wystawiony charakterystyczno-komiczny karuzel dla publiczności, jako też przy zmierzchu palić się będą ogniska, oraz rakiety, ognie sztuczne itd.

Udział w zabawie może brać cała publiczność.

KOMUNIKATY.

Niniejszem donoszę, iż dnia 25 czerwca 1957 r. o godzinie 10-tej rano odbędzie się na sali konferencyjnej w gmachu D. K. P. ogólne zgromadzenie kolejowego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. z udziałem p. Panów Prezesów, Sekretarzy i Skarbników Miejsowych Sekcji Kolejowych L. O. P. P. oraz Naczelników Wydziałów, Oddziałów i Działów z następującym porządkiem dziennym:

- d) Sprawozdanie o wyświetlaniu filmów lotniczych,
- e) Sprawozdanie z Wielkiej Rewji Artystycznej urządzonej w dniu 7 maja br.
- f) Sprawozdanie finansowe od października 1924 do 31 kwietnia 1927 r.,
- g) Sprawozdanie o mającej powstać Lotniczej Kadry Sportowej,
- h) Odczytanie nazwisk prac. kolej-



Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego, członek Komitetu Redakcyjnego naszego pisma, inż. Bogusław Dobrzycki. twórca i wykonawca szeregu doniosłych projektów w dziedzinie lotniczej, wybitny i zasłużony działacz, gorący patrijota.

1. Sprawozdanie Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. z działalności organizacyjnej, propagandowej i finansowej.
 - a) Odczytanie protokołu z ostatniego zebrania,
 - b) Sprawozdanie z dnia lotniczego urządzonego w dniu 2 i 3-go kwietnia br.
 - c) Sprawozdanie z Ruchomej Wystawy Lotniczej,

wych biorących stale udział w pracach L. O. P. P.,

- i) Podziękowanie,
- j) Wolne wnioski.

2. Wspólne zwiedzenie lotniska.

Donosząc o powyższem nadmieniam, iż z uwagi na porządek obrad osobista obecność Panów jest absolutnie konieczną.

Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. wz. Rybicki.

Do
wszystkich pracowników kolejowych
członków L. O. P. P.
Okręgu Dyrekcyjnego.

Kolejarze!

W dniu 19 czerwca w 5-tą rocznicę objęcia Kolei Górnośląskich przez Władze Polskie, chcąc godnie uczcić tych dzielnych szermierzy, których wiara, nadzieja i miłość sprawiły, że Polska zmartwychwstała, urządza Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. w dniu tej rocznicy wielkie przedstawienie na boisku klubu „Pogoń“ w Katowicach którego dochód przeznaczają na cele L. O. P. P.

Impreza ta odbędzie się na wolnym powietrzu, przypominająca pięknymi i wzniosłymi żywymi obrazami historycznymi Ślązakom dni ich zmagania i chwały.

Wyrażam życzenie aby wszyscy wolni od służby pracownicy kolejowi przybyli na tę imprezę która wznowi wspomnienia wielkich zdarzeń dziejowych bohaterów powstań śląskich.

P r e z e s

Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego
Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Inż. Dobrzycki.

Do
wszystkich Miejscowych Sekcji Kolejowych L. O. P. P. Okręgu Dyrekcyjnego.

W sprawie projektowanego przez kolejarzy zakupu samolotu pasażerskiego dla ruchu osobowego na Górnym Śląsku wyjaśniam niniejszym okólnikiem wystosowanym do wszystkich kół L. O. P. P. o niemożności zrealizowania tego projektu. Na posiedzeniu Komitetu Fundacji Samolotu Pasażerskiego rozważono tę kwestję stawiając różne wnioski dotyczące opodatkowania członków L. O. P. P. dla uzyskania potrzebnego funduszu na zakup takiego samolotu. Między innymi projektowano, by kolejarze poza swoją wkładką miesięczną L. O. P. P. płacili miesięcznie dodatkowo na ten cel 50 gr. lub stosownie do ich poborów, ściągano od nich pewien procent. Zakup samolotu dla komunikacji pasażerskiej uważam za niemożliwy, ponieważ wymaga on bardzo znacznych funduszy. Samolot taki kosztuje 180.000 zł. czyli sumę niemożliwą do uzyskania drogą składek, przytem uważam, że samolot taki oddany wyłącznie dla ruchu pasażerskiego nie ma racji bytu, gdyż kolejarze

nie mogliby z niego korzystać, a dalej w razie rozbicia samolotu, zebrane składki przepadłyby nie pozostawiając widocznej pamiątki ofiarności kolejarzy. My kolejarze Górnośląska musimy tutaj stworzyć instytucję lotniczą, stałą i trwałą, któraby była wiecznym pomnikiem działalności lotniczej kolejarzy, a któraby świecąc przykładem reszcie Polski, dawała zadowolenie kolejarzom a lotnictwu polskiemu dopomogła do szybkiego i silnego rozwoju. Taką instytucją lotniczą jest bezwarunkowo jak najszersze rozwinięcie lotnictwa sportowego, czyli stworzenie jak najliczniejszych kadr lotniczych sportowych przez stworzenie szkoły pilotów sportowych. Co potrzeba do przeprowadzenia i wykonania takiego projektu takiej szkoły pilotów:



Naczelnik wydziału Mechanicznego Dyrekcji K. P. w Katowicach, członek Komitetu Redakcyjnego naszego pisma inż. Aureli Rybicki. Ruchliwy i pełen inicjatywy wiceprezes Wojewódzkiego Komitetu Kolej. w Katowicach.

1. Stacji lotniczej z hangarem i warsztatem reperacyjnym stację, hangar i warsztaty mamy gotowe dzięki w znacznej mierze waszej ofiarności kolejarze, czyli że możemy urządzenia te także i dla naszej projektowanej instytucji lotniczej wyzyskać.

2. 2-3 płatowców szkolnych dla wyćwiczenia pilotów sportowych, o płatowce te będą się starać w Ministerstwie Spraw Wojskowych, które przypuszczam, że dadzą nam gratis. Projekt ten przeto jak dotąd nic nas nie będzie kosztować; teraz chcę Wam przedstawić wydatki jakie są związane z założeniem szkoły oraz z szkoleniem pilotów a wreszcie nabywaniem samolotów sportowych.

3. Musimy przyjąć dwóch instruktorów pilotów, którzy uczyć i ćwiczyć będą uczni pragnących zostać pilotami sportowymi.

4. Wydatki związane z zakupem materiałów pędnych i smarów dalej remont i utrzymanie samolotów szkolnych.

5. Zaangażowanie kilku mechaników wzgl. monterów do reperacji samolotów tak szkolnych jak i sportowych.

6. Rozmaite nieprzewidziane wydatki.

7. Zakup samolotów sportowych, które się będzie wypożyczać pilotom u nas wyszkolonym.

W ten sposób stworzona szkoła pilotów sportowych dawać będzie poważną rezerwę pilotów, a prócz tego swemi aparatami sportowymi da ona możność wzmocnienia parku samolotowego wojskowego na wypadek wojny czyli, że odpowiada w całej pełni zasadom i celom Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Wreszcie szkoła taka wywoła ogromne zainteresowanie wśród społeczeństwa, a dla Was kolejarze będzie takim ciągłym widocznym pomnikiem wobec całej Polski jak ukochaliście polskie lotnictwo oraz jakie ponosicie na ten cel bardzo poważne ofiary.

Jak już powyżej zaznaczyłem dla stworzenia takiej szkoły pilotów oraz wyćwiczenia kadr sportowych potrzeba zapewnienia stałego rok rocznego funduszu w wysokości mniej więcej 100 000 zł. rocznie.

Projekt powyższy stworzenia kadr samolotów sportowych wraz ze szkołą pilotów cywilnych przedkładam Miejscowym Sekcjom Kolejowym L. O. P. P., które niechaj same wypowiedzą się za lub przeciw temu projektowi. Chcąc projekt ten urzeczywistnić musi się przedewszystkiem obliczyć koszty, które musiałyby być rozdzielone według skali poborów procentującej się w następujący sposób:

Zarobek do 200 złotych 0,20 gr.

Zarobek od 200 do 300 złotych 0,40 gr.

Zarobek od 300 do 400 złotych 0,60 gr.

powyżej 400 złotych 2 złote.

Składki te dadzą rocznie mniej więcej potrzebne 100 000 zł.

W razie, jeżeli kolejarze zgodzą się na powyższe warunki, poczynię odpowiednie kroki, by wojsko użyczyło nam 2 do 3-ch szkolnych samolotów, potrzebnych do wyszkolenia pilotów.

Nie potrzebuję kłaść nacisku na ważność takich kadr sportowych, gdyż pracownicy kolejowi w swem wysokim uświadomieniu patriotycznym sami uznają wielkie cele i zamierzenia lotnictwa u nas i pewny jestem, że projekt ten poruszy sekcje miejscowe do żywej inicjatywy i w razie zaakceptowania wyżej podanego projektu wdrożą natychmiast akcję w kierunku jego zrealizowania.

Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego
Ligi Obrony Powietrznej Państwa.
Inż. Dobrzycki.

Do

wszystkich Oddziałów Eksploatacyjnych Mechanicznych, drogowych i wszystkich miejsc służbowych D. K. P. w Katowicach.

W dniu 19 czerwca b. r. przypada 5 rocznica przejęcia Kolei Górnego Śląska przez władze kolejowe Państwa Polskiego.

W dniu tym spodziewany jest przyjazd p. Ministra Komunikacji oraz Delegacji wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

Zarządzam, aby **wszyscy wolni od zajęć** w tym dniu pracownicy kolejowi wzięli udział w uroczystościach, mających się odbyć w Katowicach, aby uczcić tę pamiętną 5 rocznicę przejęcia Kolei od Niemców.

Program i porządek dnia następujący:

1. Punktualnie o godzinie 8 rano pobudka, wykona orkiestra dyrekcyjna przed gmachem D. K. P.
2. O godzinie 9,40 zbiórka **wszystkich orkiestr i pracowników** kolejowych na ulicy Sądowej (około placu Wolności) i wymarsz ulicą Mikołowską do katedry św. Piotra i Pawła w następującym porządku:
 - a) Orkiestra dyrekcyjna, wszystkie sztandary D. K. P.
 - b) Pracownicy Eksploatacji podług porządku:
Oddziały Katowicki, Tarnowskie Góry Rybniki.
 - c) Pracownicy trakcyjni i warsztatowi według porządku:
Oddziały Katowicki, Tarnowskie Góry i Rybnik.
 - d) Pracownicy drogowi według porządku:
Oddziały Katowicki, Tarnowskie Góry i Rybnik wraz z przynależnymi orkiestrami.
3. Panowie Naczelnicy miejsc służbowych wzgl. ich zastępcy (wolni od zajęć służbowych) na czele swych Oddziałów i miejsc służbowych.
4. O godz. 10,30 Msza w Katedrze św. Piotra i Pawła. Po ukończonej Mszy defilada przed p. Ministrem Komunikacji delegacjami ministerjalnymi i delegacjami wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w tym samym porządku. Przemarsz ulicami Mikołowską, Plac Wolności, 3-go Maja i św. Jana przed gmach D. K. P.
5. O godzinie 11,45 uroczyste odsłonięcie tablicy pamiątkowej w celu uczczenia pamięci poległych kolejarzy Górnego Śląska podczas walk powstańczych o wolność Górnego Śląska przy współudziale wszystkich sztandarów i orkiestry dyrekcyjnej. Po uroczystościach odsłonięcia rozwiązanie pochodu.

6. Kierują pochodem i porządkiem Panowie: Marek, Naczelnik stacji Katowice, Kolek, Naczelnik warsztatów Piotrowice, Piotrowski Leonard st. zaw. odc. drog. Katowice. Mistrz ceremonji: Pan Marek, Naczelnik stacji Katowice.
7. O godzinie 16-tej urządzi Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. na boisku sportowego klubu „Pogoń“ przedstawienie

p. t. „Fragment walk o oswobodzeniu Górnego Śląska“.

Mam nadzieję, że wszyscy pracownicy kolejowi wystąpią w tym uroczystym dniu **okazale i licznie.**

Prezes

Dyrekcji Kolei Państwowych.

Inż. Dobrzycki.

W piątą rocznicę objęcia Kolei Górnośląskich przez władze polskie.

„Słodko jest umrzeć dla ojczyzny.“

Oto dzień, który mimowoli zwraca ducha ku przeszłości, by stamtąd zaczerpnąć naukę na przyszłość, a wspomnieniami przebytych nieszczęść by nas baczniejszemi uczynić na zadania i wymogi teraźniejszości

Nadano jako motto temu artykułowi szczytne rzymskie powiedzenie: „Słodko jest za ojczyznę umierać“ a te wszystkie porywy i powstania nasze od konfederacji Barskiej począwszy, to potwierdzenie tych słów dawnego Rzymianina: krwawiliśmy i umieraliśmy dla ojczyzny, a dziś w tym pięknym dniu uroczystości naszej, potrzeba przypomnienia tej drogi krzyżowej, tych świętych i wielkich rocznic które zmuszają nas do ostrego porachunku z tą wielką naszą przeszłością, gdyśmy walcząc przy boju Napoleona Wielkiego w wawozach Samosiery, zostawiali swoje kości a później z legionami Dąbrowskiego triumfalnie wkraczali do Polski. Wznówić winniśmy pamięć powstań naszych tak listopadowego jak styczniowego, by zakończyć tem żywiołowym zerwaniem się do zrzucenia nienawistnych więzów w ostatnich powstaniach Górnośląskich. Wznówiwszy wspomnienie tych krwawych i szczytnych dziejów, przesuną się przed nami, jak w kalejdoskopie wielkie imiona i wydarzenia dziejowe, i ujrzymy w tych dziejach płomień nieśmiertelnego ducha, **ideę wiecznie gorącą**, choć często ukrytą przed wzrokiem naszym, niemniej ta idea jest światłem oświecającem wielkie epoki i czyny w historii. Ona jak nić złota wplata się w tkaninę dziejów naszych, gdyż wglądniejszy głębiej we wszystkie ludzkie sprawy od kolebki aż do kresu naszego żywota, wszystkie nasze marzenia, nadzieje, bóle, emanacja tej siły duchowej, którą jest **idea nieśmiertelna i naród**, który ją święcie przechowuje, nie zginie. Myśmy byli dawniej przedmurzem chrześcijaństwa, dziś bronić winniśmy Polski przed **anarchią sumień**, które się do nas przedziera ze wschodu i grozi za-

glądą naszych dziejowych ideałów. Lecz my nie damy sobie wydrzeć naszej idei. A skoro nam wolno dzisiaj w swobodzie wspominać czasy niewoli, czynimy to, i niech święty duch zgody, jedności napełni serca nasze. — Spokojnie i rzeczowo zastanówmy się nad dniami wczorajszym i jutrzejszym. Ta refleksja ukaże nam przedewszystkiem tę ciągłą i niepojętą częstokroć kolej przemian narodu naszego. Wybiła wreszcie godzina wolności, i ta utęskniona, wymarzona w sercach wielkich naszych wieszczów godzina — Polska wolna! — i przytoczyć tu trzeba słowa psalmisty pańskiego: „Uczył paniątkę dziejów swoich liłościwy i miłościwy Pan“ — ulitował się wielkiej naszej wytrwałości, lata biegły, męczono nas, katowano, a myśmy ducha nie dali. I powstał z trumny naród zabity i począł żyć.

Wielkomyślny i szlachetny wskrzesiciel Polski Józef Piłsudski uwieńczając pierwiastkową dzielność swego oręza, zenwał się znów do czynu. Bóg w chwilach trudnych zsyła mężów opatrnościowych, dla Francji był Napoleon, pod jego hasłem i chorągwiami walczyli Polacy i zwyciężali, lecz Napoleon dźwigał ołtarze Boga przez wielką rewolucję zbyszczeszczoną, i my trzymajmy się wiary ojców naszych a Bóg będzie z nami. Wspomnijmy te wielkie i nieśmiertelne duchy Polski dawniej, wszystkie korzyły się przed Panem, duchy Bolesławów, Kazimierzów, Jagiellów, Zygmunatów, Batorych, Sobieskich, dalej cienie Zamojskich, Tarnowskich, Chodkiewiczów, Czarneckich, cały szereg imion wiekopomych, które sława uwieńczyła. Pomyślmy tylko, — które narody nas nie znają? Nadbrzeża Tybru, Padu, Sekwany, Renu, Dunaju i owe żarem spalone pustynie arabskie, gdzie tylko dosięgnął oręż i sława Napoleona, tam i nas nasze poniosły nadzieje. Lecz z „hymnu, jak mówi poeta, czas zstąpić do prostej powieści, w krótkim szczerem przedstawieniu chcielibyśmy wznowić pamięć zrywań się narodu

naszego w walce z przemocą i ze złem. A zło tkwiło w czasach przedrozbiorowych w tym nieszczęsnym „**Liberum veto**“, które samowładztwo szlacheckie doprowadziło do niebywalej potęgi, a w następstwie naród do ostatecznej przywiódło zguby. **Liberum veto** i elekcja królów, to zasiew, od którego wybuchania zaczęło się rozprężenie wszystkich sił narodowych, a gdy nam nie stało Tarnowskich, Żółkiewskich, Chodkiewiczów i Czarneckich, wtedy się okazała cała nicość konstytucji polskiej. Kraj niepowstrzymanym pędem staczał się ku przepaści dziejów. Z tą ustawa fatalną Polska 16 i 17 stulecia upadać zaczęła, nie znalazłszy w swych instytucjach żadnego środka ratunku, przeciwnie znalazła w nich narzędzie własnej zguby, toczyła się w przepaść mimo że okres ten wydał najświetniejszych bohaterów, najlepszych synów Polski, którzy na swych barkach dźwigali cały ciężar państwa, opędzali główne koszty wojen i wypraw, bronili majestatu króla i narodu, a gdy to bohaterskie pokolenie wygasło, wtedy się pokazało, że państwo nie uchroni dąży do samobójstwa, a czyhający na naszą śmierć sąsiedzi mieli tę jedną tylko troskę, by bezład u nas utrwalić a tem samem dać sobie rozgrzeszenie na hańbiące późniejsze rozbiory. Zwała się cała wina rozbiorów na zepsucie, upadek obyczajów, i przedajność ogólną w wieku 18-tym — zepsucie było niezaprzeczenie, lecz to zepsucie podsycala nasza konstytucja ówczesna, a zgubne jej skutki pomalu i systematycznie sprowadzały rozstrój i upadek ogólny. Egoizm, prywata, lekkomyślność i chciwość doszły wówczas do najwyższego szczytu wśród warstwy najwyższej naszego ówczesnego społeczeństwa za ich śladami podążał cały ogół szlachty ówczesnej. Ona to sprawiła że „**liberum veto**“, które dotąd było tylko zwyczajem przeszło na sejmie w r. 1717 w **pisane prawo**. Z tej bezprzykładnej anarchii, której przyczyn szukać należy w wodach naszego narodowego charakteru, zaczęła się Rzeczypospolita dźwigać dopiero w czasie **Sejmu czteroletniego**. Sejm ten dążąc do poprawy losu włościaństwa, do umocnienia władzy królewskiej stanowi przeto nową chwilę, i dzięki mężom znakomitym jak **Kościuszko**, **Ignacy Potocki** i wielu innych wprowadza konstytucję **3-go maja**. Dzieło to powstało z głębokich przemyślań najteższych umysłów ówczesnych. Zadość czyniło potrzebę dźwignięcia się społeczeństwa z anarchicznej przeszłości.

Niestety znaleźli się wówczas adherenci Rosji, którzy podjudzeni przez nią i chcąc obalić dzieło konstytucji 3-go maja, utworzyli **Konfederację Targowicką**. Tymi mężami smu-

tnej na zawsze pamięci byli Ksawery Branicki, Szczęsny Potocki i Seweryn Rzewuski. Zawiązanie konfederacji nasąpiło 14 maja 1792 r., w rok później już na sejmie grodzieńskim powstał traktat podziałowy prusko - rosyjski. Podział ten spowodował powstanie Kościuszki 24 marca 1794 r., zapoczątkowane słynną przysięgą Kościuszki na rynku w Krakowie. Powstanie to z zmiennem szczęściem, zwycięską bitwą pod Racławicami kończy się klęską pod Maciejowicami. Kościuszkę ciężko ranny dostaje się do niewoli moskiewskiej. Dokonywa się ostatni rozbiór Polski, Rosja z Austrią 3 stycznia 1795 i Rosja z Prusakami 24 października 1795 r. Pierwszym odruchem protestu przeciwko rozbiorom, to zawiązanie konfederacji Barskiej w r. 1769 — 29 lutego, celem wyzwolenia Rzeczypospolitej z wpływówсторонnych mocarstw, konfederacja ta, w której udział bierze Kazimierz Pułaski, porwanem króla, zdyskredytowała się w opinii sprzyjającej jej zrazu Francji. Bar skutkiem zdrady został zdobyty — słynny kaznodzieja ksiądz Marek wzięty do niewoli. Konfederacja ta choć z wynikiem smutnym, pierwsza jednak obudziła uspiętego ducha narodu, i to jej trzeba poczytać za wielką zasługę. Inzurrekcja Kościuszkowska późniejsza, pierwsza rzuciła hasło do powstań, z niej wyrosły w przyszłości **Legjony**. I ten jednak poryw poszedł na marne. Polskę wykreślono z karty Europy. Spełniła się tragedia Polski. Po każdym narodowym odruchu następował **rozbiór**. Po konfederacji Barskiej **pierwszy** — po inzurrekcji Kościuszkowskiej **trzeci**. Zbrodnia na Polsce stała się powodem ciągłych zarzewi wojny, słynny historyk Francuski powiedział: że najbardziej ludzki naród wyparty został z ludzkości“.

Po rozbiorach nadzieje Polaków zwróciły się ku Francji; tworzą się w r. 1797 legjony Dąbrowskiego. Napoleon podsycal nadzieje Polaków, zawiódł jednak ich oczekiwania, pokój z Austrią zawarł w Campo Torino! 15-go października 1797 r., nie poruszając ani słowem sprawy polskiej. Legjony wcielone do armji francuskiej walczyły wszędzie dzielnie, a 5 000 legjonistów wysłano do San Domingo dla stłumienia zbuntowanych murzynów. — Gorzka ironja losu, która z apostołów wolności czyniła uciemienionych uciśnionych. Po rozbiciu armji pruskiej pod Jeną 14 października 1806 Napoleon powierzył Dąbrowskiemu zorganizowanie powstania w **Wielkopolsce**. Stały się dwie dywizje legjonowe: Poznańska pod Dąbrowskim, Kaliska pod Zajaczkim, Warszawska pod Księciem Józefem Poniatowskim. I znów za gwiazdą Napoleońską szły nasze losy. W Tylży zawarto pokój 7 lipca 1807 r.

i w osobistym porozumieniu cara Aleksandra z Napoleonem utworzono **księstwo Warszawskie**. Nowa groźba wojny z Rosją zawisła, nowe porywy Dąbrowskiego i księcia Józefa. Tymczasem gwiazda Napoleona gasła, nastąpił straszny odwrót przez Berezynę, zajęcie przez Rosjan Warszawy. Pod Lipskiem w bitwie narodów 16—19 października 1813 r. zakończonej klęską Napoleona. Ks. Józef mianowany marszałkiem Francji, śmiertelnie ranny dosiadł jeszcze konia i otoczony przez nieprzyjaciół wkroczył w nurty **Elstery**. I tak zginął tragicznie mąż waleczny, którego Napoleon nazwał rycerzem bez skazy. Po abdykacji Napoleona wojsko polskie wkroczyło do Warszawy pod egidą cara. Z obciętego księstwa Warszawskiego utworzono **Królestwo Polskie** i połączono je unją personalną z Prusakami. Car miał zostać królem Polski. Przy Rosji pozostała Litwa i Ruś. Prusy dostały Księstwo Poznańskie i część Królestwa Warszawskiego. Austrii dano Galicję i Lodomeryję, Kraków z obwodem miał tworzyć **wolne**, niepodległe miasto pod nadzorem 3 rozbiorców. I tak się skończyła wielka epopeja Legionów, lecz krew Legionistów nie popłynęła bezowocnie, z jej posiewu powstało powstanie listopadowe w 1830 r. Dzieje tego powstania, jak wszystkich naszych porywów — tragiczne. Po wielu zwycięstwach pod Wawrem, Dembnem, Wielkimi, Iganiami następują wypadki znane a smutne. Paszkiewicz zdobywa Warszawę skutkiem wahań i bezczynności Skrzyneckiego. Następują stracenia oskarżonych o zdradę generałów. Ostatecznie Warszawa kapitulowała, wojsko polskie musiało się wycofać, a 20 tysięcy przeszło granicę i złożyło broń Prusom. Ówczesne Niemcy liberalnie odnosili się do naszych rozbitków, nawet wprost entuzjastycznie, a dla Polski rozpoczął się okres wielkiej emigracji naszej. Głównym jej ogniskiem stał się Paryż. Z powstaniem listopadowym znikła armja polska, rozpoczęły się okrutne prześladowania — więzienia, Sybir i konfiskata majątków. Na wychodźstwie tymczasem walka agitacyjna nie ustawała. **Prezesem Rządu Narodowego** był książę Adam Czartoryski, jedna z wielkich postaci historycznych — w łonie emigracji powstały właśnie, rozterki i od czasu do czasu próby nieudane wywołania powstań w kraju. zakończone najczęściej więzieniem lub śmiercią wysyłanych emisariuszy. Potężny wiew wolnościowy zaczął ogarniać Europę — zbliżała się wiosna ludów.

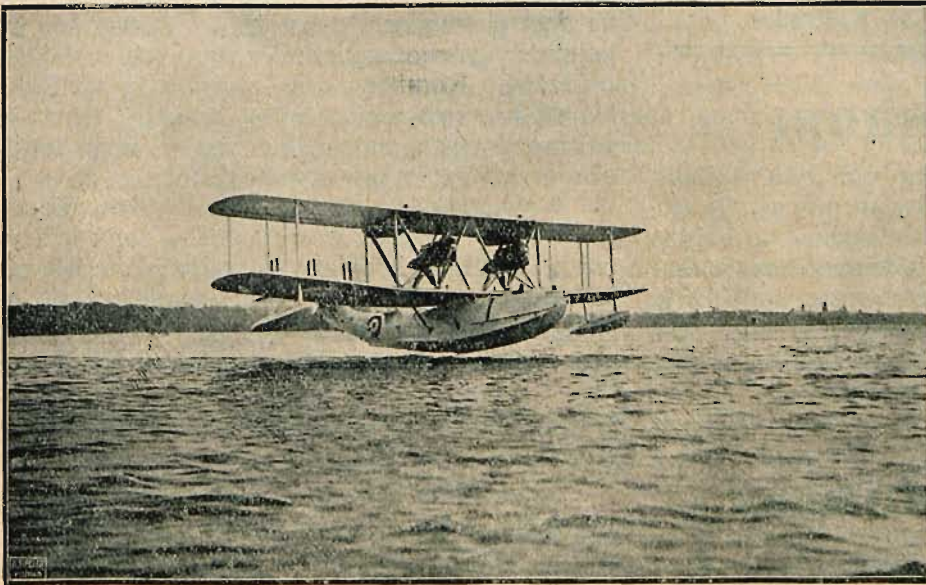
Czasy Mierosławskiego — organizacja powstania w trzech zaborach, lecz ono ogranicza się na Austrii, która z okrutnej zemsty wywołuje rzeź Tarnowska w r. 1846. I w tak

straszny sposób zakończona została próba powstań. Rewolucyjny ruch dosięga swego zenitu w r. 1848. Rewolucja wybuchła w Berlinie i Wiedniu. — Mierosławski pobija Prusaków w bitwie pod Miłosławiem i Wrześnią. Ostatecznie jednak oddziały polskie musiały uleść przeważającej liczbie wojsk pruskich i przyparte do granicy rosyjskiej, kapitulować lub się rozprószyć. We Włoszech w tym samym czasie rewolucja przeciw Austrii. Mickiewicz bawiący wówczas w Rzymie, tworzy Legion Polski, który bierze udział w wojnie austriacko-włoskiej. W kraju naszym zawrzało, tworzą się gwardje narodowe, we Lwowie stan oblężenia i wydalenie polskich emigrantów, a w rezultacie „wiosna ludów“ przynosi Polsce ciężkie rozczarowanie. Nad Europą zapanowała ciemna noc reakcji. Wybuch wojny krymskiej w Turcji. Tworzą się polskie oddziały pod dowództwem generała Władysława Zamojskiego, wyjazd Mickiewicza do Konstantynopola w sprawie Legionów polskich i śmierć jego w r. 1855. Już w roku 1860 tworzyć się zaczęły związki patriotyczne w Warszawie, obchody, manifestacje, a wreszcie wybuch powstania 22 stycznia 1863 r. Polacy znaleźli poparcie nie tylko w oddanej sobie Francji, lecz i Anglii, która wysłała notę do Petersburga w obronie Polaków. Powstanie 1863 roku cechuje ogrom poświęcenia, samozaparcia znaczonego z bezprzykładną cierpliwością. W czasie tego powstania okazali Polacy nieugięty hart woli, ani jeden oddział się nie poddał. Rząd narodowy miał w kraju posłuch ogromny, słowem powstanie styczniowe przewyższa inne poprzednie wysokim nastrojeniem swoim. Wypadki roku 1863 zamknęły jeden okres dziejów narodu naszego. Straciwszy nadzieję odzyskania niepodległości, społeczeństwo dąży jedynie do utrzymania **bytu duszy narodowej**.

A teraz wkraczamy w ostatni okres naszych zmagania się i dążeń. Wybuch wojny światowej zastaje Polskę widownią sprzecznych orientacyj. Polacy różnych zaborów zmuszeni są walczyć ze sobą i przelewać krew bratnią. Powstają Legiony pod wodzą komendanta Piłsudskiego, cichnie rozterka stronnictw, wszyscy skupiają się koło sztandaru polskiego, podniesionego przez Piłsudskiego. Niepodobna w ramach tego opisu kreslić wszystkich faz wielkiej wojny, która nam zwróciła niepodległość ojczyzny naszej. Wielki Amerykanin Wilson podkreślił w swoim znanem oredziu, że Polska powinna powstać wolna, niepodległa i samorządna. Lecz wściekła nienawiść wrogów naszych nie mogła się pogodzić z stratą swych prowincyj.

W chwili, gdy czerwona armja szła na Warszawę, intrygom Lloyd Georja przypisać należy obcięcie naszych granic i wyznaczenie na dzień 11 listopada 1920 r. plebiscytu na Mazurach i Warmji. Plebiscyt źle wypadł dla Polski. Druga przegrana nasza to oddanie Czechom większej i bogatszej części Śląska. Na Górnym Śląsku terror Niemców, wywierany na ludności śląskiej, wywołał tam **powstanie pierwsze z rzędu**. Polska nie mogąc wypowiedzieć wojny Niemcom, użyła starań koalicji i ta doprowadziła do pokoju. Lecz Niemcy korzystając z naszych z bolszewikami zmagających, rzucili się z swymi bojownikami na ludność Śląska, aby ją sterroryzować.

du śląskiego do ojczystej swej ziemi, który mimo tylu wiekowej niewoli nie dał się zniechęcić, i w krwawych walkach tracąc kwiat swej młodzieży, wywalczył sobie swobodę a przez te boje powstańcze Górnoszlazacy zasłużyli na miano bohaterów i godni są stanąć obok powstańców Kościuszkowskich, listopadowych i styczniowych. Spełnione zostało marzenie tamtych bojowników za wolność, by spracowane dłonie ludu pociągnąć do walki. Lud ten wbrew fałszywej polityce zagranicznej i intrygom magnatów pruskich wyrzekł wypisane krwią swoją znamienne słowo: „Nie pozwalam” — i nie dał się splamić. Nie da się zaprzeczyć, że powstania górnośląskie, jako



Nowy angielski wodno-płatowiec Southampton z silnikami Napier „Lion“, wodnopłatowiec o nowej konstrukcji metalowej łodzi, która okazała się o ca. 400 kg. lżejsza od dawnej budowanych drewnianych.

Lud śląski oburzony zerwał się wówczas do walki i wszczął **20 sierpnia 1920 r.** powstanie drugie i tak waleczni Górnoszlazacy opierali się Niemcom w chwili, gdyśmy pod Warszawą dzięki Marszałkowi Piłsudskiemu zgromili bolszewików. Odparta z pod murów Warszawy Rosja podpisała z Polską pokój w Rydze **18 III. 1921 r.** i dwa dni po podpisaniu pokoju ryskiego odbył się plebiscyt na Górnym Śląsku, który miał wreszcie ustalić granicę w tym południowo - zachodnim zakątku kraju. W komisji koalicyjnej po stronie Niemców staneli Anglicy i Włosi i zaledwo się zgodzili na danie Polsce dwóch powiatów: Pszczyńskiego i Rybnickiego. Ostateczną decyzję powziąć miała Rada Najwyższa w Londynie, lecz ogólnie przypuszczano, że wynik będzie dla nas niekorzystny.

Na wieść o tem wybuchł strajk generalny a równocześnie wobec pogroźek niemieckich G. Śl. podnieśli powstanie w nocy z dnia 2 na 3 maja 1921 r. To trzecie powstanie jak i poprzednie okazały całą bezgraniczną miłość lu-

zbiorowy poryw uciemiężonego ludu, wypadły jaknajświetniej, i rzecz niepojęta, powstańcy jakby nie zdając sobie sprawy z swych wielkich czynów orężnych z największą skromnością i prostotą odnoszą się do tych czasów, a nawet wnieśli rezolucję do Rządu, by znieść autonomję. Podziwienia godna moc ducha tego ludu, który w twardej wychowany niewoli nie zatracił swych ideałów, a dzisiejszy powstaniec ma jeden jedyny cel przed oczyma, jedno jedyne pragnienie duszy, a to służbę ofiarną dla ojczyzny, którą pragnie widzieć wielką i szczęśliwą, gdziekolwiek go los postawił, przy najskromniejszym nawet warstacie pracy nie traci tego celu przed oczyma, i pracą swoją wytrwałą buduje twierdzę tę swoją wielką dla ojczyzny — miłość.

I, tak sięgnąwszy w daleką przeszłość, widzimy, jak ta złota nić miłości kraju snuje się przez wieki, i nie kończy się, a tu w naszej drogiej ziemi Śląskiej węzły jej tak silne, że żadna siła nie zdolna je rozciąć.

I oto przy dzisiejszym święcie, w piątą rocznicę przejścia Polskiej Kolei Górnośląskiej od Niemców, jakie myśli i refleksje przesunęły się w tym artykule, a z nich wytryska żywa wieczna idea powstań wszystkich, praca dla Polski zawsze i wszędzie, czasu pokoju i wojny i miłość nigdy niesłabnąca ojczyzny, a taki zbiorowy wysiłek jednej wielkiej duszy polskiej musi przynieść plon dobry i skłonić naród cały do porozumienia się, zgody i wzajemnej miłości.

Tak życząc i czyniąc, wcielmy w czyn wielką ideę powstańców Śląskich.

Wojewódzki Komitet Kolejowy

L. O. P. P.

D. K. P. Katowice.

Kalejdoskop.

Kolej żelazna jest babką lotnictwa — babką stuletnią, mądrą, doświadczoną. Ojcem jest może — samochód. Ale wróćmy do babki.

Sto lat poza sobą — to niekoniecznie dowód zgrzybiałości: dla żelaznego, stalowego organizmu — to rozkwit sił. Kolej żelazna jest

dzisiaj w swoim wieku męskim. Pracuje w polocie czoła, utrzymuje swym wielkim wysiłkiem olbrzymią rodzinę, jaką jest dla niej świat cały. Kolej żelazna dyktuje warunki, potrafi rządzić. Nie dopuściła dotąd — i już w przyszłości także nie dopuści — do większych wpływów i większego znaczenia... samochodu. Za to mądrym, doświadczonym okiem obserwuje swą wnuczkę, tak świetnie dorastającą, budzącą tyle nadziei. Kolej żelazna wie — że berło komunikacji światowej odda z czasem w ręce lotnictwa. Kiedy to może nastąpić — nie można wyprorokować, gdyż pędzimy dziś w przyszłość z szybkością zawrotną.

I polskie kolejnictwo w zrozumieniu znaczenia lotnictwa wybiło się w społeczeństwie na plan pierwszy. Odnosi się to szczególnie do kolejarzy górnośląskich, zrzeszonych w Wojewódzkim Komitecie Kolejowym L. O. P. P. Mamy bowiem wciąż nowe dowody tego, że najtrzeźwiejsza, najbardziej realna myśl lotnicza wypływa z rubieży śląskich.

Dowiadujemy się, że Wojewódzki Komitet Kolejowy Loppu postanowił — za inicjatywą p. inż. Dobrzyckiego — założyć szkołę pilotów sportowych. Na ten cel zamierza się opodatkować całe śląskie kolejnictwo.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

5

Powieść lotnicza.

Maszynka bolszewicka gra, kule świszczą dokoła...

Jedna — pac — płaszczyznę przeszła na wylet...

Gdy w tem nagłym wirażem Maryś rzuca samolot na lewo i zręcznie dostaje się w martwe pole obstrzałów lewego samolotu...

Próżno bolszewik kręci, — karabinem go nie dostanie... Tymczasem Felek wziął go na cel, zadyndolił na swej katarynce i po kilku-kurastu sekundach rzetelnie przeszyty kulami — z cichym już motorem, wali się na ziemię bolszewicki ptak, zostawiając po sobie czarną plamę na śniegu, i echo trzasku...

A Maryś już wali do drugiego... Zręcznym fortelem dostał go w obstrzał, potem znówu świst i o kilkaset metrów spada druga plama.

— Ładne było zwycięstwo!

Ale nie cieszy się Maryś. — Jemu zawsze

szkoda ludzi... Co robić, wojna — szatańska rzecz!...

Felek spojrział na smutnie pochylonego Marysia i także posmutniał. Złożył ręce i powtarza słowa modlitwy:

— Za poległych — bolszewickich pilotów. Wieczny odpoczynek racz im dać Panie!...

Bo i co oni winni, — im kazali.

Choć bolszewiki, ale zawsze ludzie.

ROZDZIAŁ VII.

Drogą zwycięstwa lub śmierci.

Teraz Maryś szuka drogi. Czy ją odnajdzie? Ten przeklęty śnieg przykrył, zawalił wszystko, i drogi i rzeki. Z trudem się orjentuje. Wiele, wiele już czasu stracił na poszukiwanie. A motor już spracowany od czasu do czasu zakaszle niebezpiecznie, zmęczył się biedaczysko, przeziębził od śniegu.

W dodatku i oni już zaczynają drzeć. Zapal walki minął. Wysokość znaczna. — Mróz wciska swoje ostre szpilki, bo to i ubrani niby nie szczególnie Maryś ma przynajmniej „combinison“ — na futrze, ale Felek — Boże pożałuj się! Mechanikowi buchnął jakiś wytarty koźuch.

Szkoła ma nabyć kilka samolotów sportowych, które będą mogli wypożyczać wyszkoleni piloci.

Zasługuje to na specjalną uwagę: pierwszy raz w Polsce powstanie instytucja, która przez możliwość „wypożyczenia” płatowca, zapewnia pilotowi tani a niezbędny trening.

Tem samym staje się przyszła szkoła pilotów sportowych — pośrednio także sekcja treningowa dla pilotów sportowych. A więc jednakże wysnuto wreszcie — po raz pierwszy — logiczne wnioski. Wnioski, które dla nas od początku były i są jaskrawą koniecznością, rzucającą się w oczy nawet laikom.

Chcemy żywić nadzieję, że przyszła szkoła śląska jest dobrym prognostykiem na naszym niebie lotniczym. Może, zbadawszy projekty śląskie, za pomocą łatwej dedukcji wniosków, przy pewnych w tym kierunku chęciach i zdolnościach — dojdą wreszcie do słusznej konkluzji te czynniki, które, rozporządzając pieniędzem, mają przyszłość lotnictwa w swym reku i dzielnie . . . trzymają je na uwieczni. . .

* * *

Konkluzja, pożądana dla tych czynników, brzmi: **sekcje treningowe dla pilotów rezerwy są pierwszym przykazaniem lotnictwa.**

Zsiniął teraz i szczęka zębami. Ba! ba! Jeszcze pół godziny takiego lotu, a skostnieją obaj do nieprzytomności.

Ha! na francuskim froncie, choć takich mrozów nie było, przecież Maryś miał w zimie elektryczne ogrzewanie. Biedni, biedni polscy piloci! Dzwonią z zimna kosteczki!..

Dziwne im się obrazy troją w zezujących od mrozu oczach.

Felek widzi swoją Mańkę, którą tam gdzieś na Solcu zostawił, — a Maryś właściwie nikogo i nic. . .

Tylko chyba chrześniaka, co łapki wyciąga i przeskadza, bo tu trzeba przecie drogi szukać. . .

Na białej płachcie ziemi drogi zwycięstwa wypatrywać, gdy oczy od zimna zezują i mgłą zachodza.

Zęby szczękają a mapa ze sztywnych palców wypada. . .

— Brzdącu mój kochany malutki — myśli Maryś. — Ty mnie chyba prowadź, bo sam już nie wiem, gdzie lecieć po zwycięstwo! . . .

I rzeczywiście. Brzdąc pomaga. — Jak gdyby się uśmiechał radośnie z chmur i drobem! łapkami myśli inne snuje.

Ze świata.

POLSKA.

Statystyka ruchu na liniach powietrznych za miesiąc maj. Samoloty komunikacyjne na liniach Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Lwów, Warszawa-Gdańsk, Kraków-Wiedeń i Kraków-Lwów, w miesiącu maju dokonały 347 podróży, przebiegając przestrzeń 98.990 klm. Samoloty przewiozły 782 pasażerów, 23.217 kg. towarów i 1.081 kg. poczty.

W porównaniu z mies. kwietniem, wzrósł poważnie ruch osobowy i towarowy. Ruch pocztowy wzrósł z 52 kg. na 1081 kg., dzięki inowacjom, wprowadzonym przez Zarząd Poczty i Telegrafów, (jednolite frankowanie listów lotniczych znaczkami poczty lotniczej i założenie specjalnych skrzynek dla poczty lotniczej w Warszawie i Łodzi) oraz natychmiastowemu doręczaniu listów lotniczych adresatom.

W bież. miesiącu samoloty kursują na wszystkich liniach z pełnym obciążeniem, przyczem wielu pasażerów musi rezygnować z podróży z powodu braku miejsc. Bilety wykupywane są na szereg dni naprzód.

— Tam masz wschód, tam słońce, tam lecieć po zwycięstwo. . .

I czuj, szukaj instynktem!

Uczucie bywa rozumniejsze od rozumu. Instynkt przyszedł na pomoc i kruki, co leciały z krakaniem na wschód, na żer. . .

Tak to mały brzdąc prowadził Marysia, gdy na horyzoncie jęły się ukazywać wsie, a wreszcie i miasteczka, potem tor kolejowy.

Tylko to zimno straszliwe! Maryś postanowił zniżyć lot, byleby trochę cieplej.

Spojrzał na Felka i mimowoli parsknął śmiechem — Felek wziął dwie bomby ośmiokilowe i wypycha je w górę, jak hantle.

Rozgrzewa się biedak, jak może.

— Tak, tak Felku, długa cię jeszcze droga czeka przez mrozy!

A tam w Warszawie tańczą ludzie, bawią się, bo karnawał, — bo ostatki.

Nadludzkimi wysiłkami zmarzłej ręki Maryś zestawiał mapy.

Studjował je zawzięcie, szukał, zniżył jeszcze lot. Gdy w tem kule zaczęły świstać. — To bolszewicy ich spostrzegli i strzelają. — Gra także kilka maszynek, wreszcie z oddali warknęła artylerja.

Otwarcie wystawy sportowej we Lwowie przez ministra Składkowskiego. Dnia 3. VI. o godzinie 8 rano wystartował z lotniska warszawskiego na samolocie Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ P-Pale kierowanym przez pil. Jerzego Mitza, Minister Składkowski w towarzystwie swego sekretarza, oraz przedstawiciela Zarządu Polskiej Linji Lotniczej, inż. Szaniawskiego, do Lwowa celem otwarcia Wystawy Sportowej. Tym samym samolotem w dniu 3. VI. o godzinie 5 popołudniu minister powrócił do Warszawy.

Bagaż pasażerów samolotowych. Wobec nieorientowania się publiczności, ile wolno zabierać bagażu do samolotu, zasięgnięliśmy informacji w naszym Towarzystwie komunikacji powietrznej. Bilet lotu uprawnia pasażerów do zabrania z sobą bezpłatnie do 15 kg bagażu (spora walizka, względnie dwie), a nadto można zabierać dowolne ilości za dopłatą jednego złotego za każdy kilogram nadliczbowy ponad pierwsze 15 kg.

Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych. W dniu 30 z. m. odbyło się Zebranie Zarządu Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych. Obecni byli: przedstawiciele Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, fabryki samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Wytwórni silników lo-

tnicznych „Avia“ w Warszawie, Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot“ oraz lotniczego przemysłu pomocniczego. Między innymi rozważano sprawę stworzenia wspólnej centrali zakupów materiałów, potrzebnych do fabrykacji sprzętu lotniczego w kraju, oraz sprawę objęcia fabryki „Samolot“ w Poznaniu i Centralnych Warsztatów Lotniczych.

Walne Zebranie Zrzeszenia odbyło się w dniu 1. VI. r. b.

Nowe połączenia lotnicze z Polską. Dnia 19 z. m. węgierskie Tow. Żeglugi powietrznej uruchomiło linię komunikacji lotniczej między Wiedniem a Budapesztem i między Budapesztem a Grazem. Dzięki stworzeniu tych linii, można obecnie odbywać podróże powietrzne z Warszawy do Budapesztu via Wiedeń.

Zniżki w przelotach na międzynarodowy Kongres Medycyny i Farmacji Wojskowej. Polska Linja Lotnicza „Aerolot“, pragnąc przyjąć z pomocą Komitetowi organizacyjnemu Międzynarodowej Wystawy Sanitarnej - Hygienicznej, zgodziła się, aby członkom kongresu i wystawcom udzielać na wszystkich swoich liniach zniżek w wysokości 33 procent.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

„NELLIMORE“ *LOT NAD ATLANTYKIEM*

TANIA A NIEZMIERNIE CIEKAWA KSIĄŻKA

W ciągu najbliższych tygodni nakładem „Poznańskiego Wydawnictwa Taniej Książki“ ukaże się sensacyjna powieść autora „Opowieści Pilotów“ JANA NIWIŃSKIEGO pod tytułem —

„NELLIMORE“

LOT NAD ATLANTYKIEM

Są to niestęchanie ciekawe przygody Allana Orksa mistrza świata w sporcie, oraz pięknej panny Ellen która bije rekordy sportowe świata.

Rzecz dzieje się za 22 lata, czyli w najwyższym rozwoju radja i lotnictwa. Niezwykle interesującą książkę przeczytać powinien każdy radjo amator i sportsmen, zamawiać je można w administracji „LOTNIKA“. Cena wraz z przestaniem tylko 95 groszy.

ROZKŁAD LOTÓW:

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW
POCZTY
TOWARÓW

Godzina	Kierunek	Godzina
9,00	Poznań	16,00
11,00	Warszawa	14,00

INFORMACJE:

Poznań Telefon 5340

Warszawa 1797



Samolot kursuje
codziennie
z wyjątkiem
niedziel

Dowóz
do i z lotniska
uwzgl. w cenie
biletu lotu

AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

Sprzedaż biletów:

W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9
W Warszawie, w biurze naszego kier. Ruchu
Lotnisko Cywilne, ul. Topolowa.

Pocztę lotniczą należy oddawać
w głównym 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, 19-88 i 850 Lwów: 811 i 2275. Kraków: 3222 i 2545. Gdańsk: 415-31. Wiedeń: 71-0-84 i 48-5-60. **Rozkład lotów ważny od 15. kwietnia 1927 roku aż do odwołania.**

Godzina	Kierunek	Godzina
15,40	Gdańsk	11,00
18,40	Warszawa	7,00
14,00	Warszawa	11,00
17,00	Lwów	8,00
7,00	Lwów	15,00
10,00	Kraków	12,00
7,30	Warszawa	14,30
10,00	Kraków	12,00
10,30	Kraków	11,30
13,30	Wiedeń	8,30

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 poczt. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Giesche Spółka Akcyjna,

 K A T O W I C E 

Węgiel kamienny — cynk surowy — cynk rafinowany — cynk prasowany — blacha cynkowa wszelkiego rodzaju — kubki cynkowe — kadm — ołów — blacha ołowiana — rury ołowiane — drut ołowiany — glejta ołowiana — plomby ołowiane — śrut — minja — cyna do lutowania — kwas siarczany wszelkich stopniowości — oleum 20 proc.

Kopalnia węgla „Giesche“ „Richthofen“ „Karmer“ „Wilhelm“

„Kleofas“ „Frankenberg“ „Walter“

Kopalnia cynku i ołowiu „Szarlej Biały“ „Matylda“

Najlepszą lokatą oszczędności jest ubezpieczenie na życie!

KRAJOWE UBEZPIECZENIE  NA ŻYCIE W POZNANIU

ul. Pocztowa 19

Jedyna instytucja samorządowa w Polsce o charakterze publiczno-prawnym

Zawierająca ubezpieczenia życiowe wszelkiego rodzaju, z rewizją lekarską i bez rewizji lekarskiej na złote, złote w złocie, franki i dolary.

Bez badania lekarskiego od 100 do 3,000 złotych.
Z badaniem lekarskiem od 3,000 złotych począwszy.

Najpewniejszą lokatą posagową jest ubezpiecz. na życie!