

*Socjalna Robotnica Kół Mechaników
Politechnika*

Nr. 4 (88)

Cena 40 gr.

Tom VI.

4 C-52

LOTNIK



**ORGAN ZWIĄZKU
LOTNIKÓW POLSKICH**



LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 4 (88)

Poznań, 3 września 1927.

Tom VI

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: Tydzień Lotniczy :-: Dla przestrogi :-: I-sze Koło Miejscowe Kolarzy L. O. P. P. w Kielcach :-: Śmig. — Lotnictwo duchowne :-: S. P. — Samolotem z Szanghaju do Nankinu :-: Do Zurychu :-: Kalejdoskop :-: J. Niwiński — Skrzydła miłości :-: Kronika :-: Stanisław Michał Grabowski — Żart Serge'a Ryxe, pilota cywilnego.

Tydzień Lotniczy.

Zbliża się chwila wielkiego święta dla tych, którzy umiłowali nadewszystko swą ziemię ojczystą, których umysł stale zaprzęta myśl o Jej — Polski bezpieczeństwie i mocy. Tym świętem będzie zbliżający się okres Tygodnia Lotniczego, urządzonego na obszarze Rzeczypospolitej w czasie od 4 do 11 września br.

Nie potrzebujemy apelować do tych, którzy rozumieją znaczenie lotnictwa i jego rolę w obronie państwa. Ci obowiązek swój spełnią należycie. Lecz wołamy do pozostałej części naszego społeczeństwa, do tych, co zastygli w niemocy jakiegokolwiek bądź czynu ofiarnego dla rozbudowy narodowego lotnictwa. Zestrzelmy wszyscy nasze myśli choć na chwilę jedną we wspólnym celu zabezpieczenia naszych granic. Niechaj wszystkie serca polskie uderzą tętnem ukochania Odrodzonej Ojczyzny. Niechaj każda matka-polka opowie swym maleństwu o potężnych hufcach podniebnych-skrzydlatych rycerzy, którzy czuwają nad nami w warkocie silników.

A tak duchowo nastrojeni nie uchylimy się od ofiary — którą obowiązkiem zwać należy, — i nie spoczniemy dotąd — aż zastępy polskich płatowców będą tak liczne, — że słońce nam przysłonią.

Wierzimy, że w szeregach tych, którzy przyczynią się do sukcesu „Tygodnia Lotniczego“ nie zabraknie nikogo.

Pokażmy światu swą moc i hart narodowy, którego brak, stale nam jest zarzucany.

Dla przestrogi.

W historii architektury cywilnej, aż do ostatnich czasów nie spotykało się dotychczas czynników, któreby mogły zmienić zasadnicze zewnętrzne formy budowania. Prawa gospodarcze nakazywały miastom skupiać się i rozbudowywać je wwyż, stawiając jedno piętro nad drugim.

Budownictwo wojskowe dotąd szło zupełnie innymi drogami i rozwijało się według swych odrębnych zasad.

Dziś jednak nastąpił przewrót, budownictwo cywilne musi przystosować się do wojskowego, i obydwa zmuszone są ujednostajnić kierunek, od chwili kiedy pojawił się nowy czynnik w grę wchodzący — lotnictwo i chemia.

Wydarzenie to wszechświatowej doniosłości zagroziło budownictwu wogóle przez stworzenie nowego frontu powietrznego, stawiając w sytuacji bardziej przykrej i niebezpieczniejszej budownictwo cywilne, bo wojskowe posiada jednak już pewne urządzenia obronne.

Zaszły zatem zmiany kardynalne; co się jednak dzieje w świecie budowniczym.

Bezradnie i bezbrinnie, z nadzieją ciszy sielskiej-anielskiej i wiecznego pokoju wznosimy mury bez uwzględnienia potrzeb związanych z obroną kraju, nie reagując zupełnie na codzien wzrastające możliwości działania strasznej w skutkach broni powietrznej i chemicznej.

Zjawisko to można sobie chyba tylko wytłumaczyć jakimś psychicznym bezwładem, — niezajomością potężnych środków niszczycielskich, wreszcie brakiem funduszków.

Przedewszystkiem brak jednak jest impulsu działania.

Przyszła wojna, w przeciwieństwie do lat minionych, nie będzie walką dwóch oddzielnych armji, lecz całych uzbrojonych narodów walką aż do zupełnego wyniszczenia, w której wszystkie środki będą godziwe i dozwolone.

Gwarancje międzynarodowych traktatów w tym wypadku mogą nosić tylko pozory trwałości.

Najnowsze środki niszczycielskie powietrzne i chemiczne zostaną skierowane nie tylko przeciw walczącym armjom, ale i przeciw miastom za frottem, jako przeciw skupieniom węzłów obronnych, gospodarczych i politycznych.

Podział kraju na front i „tyły“ stał się przeżytkiem dzięki broni powietrznej, która

całe państwo zmienia w „front“ tylko, a akcja silnej floty powietrznej nie zawsze może być w stanie w zupełności uchronić przed powietrznym napadem.

Tak więc w konsekwencji nowych warunków, wytworzonych przez broń powietrzną i chemiczną musi nastąpić w dziedzinie budownictwa wogóle, zupełny przewrót, musi się ono zastosować do sposobu obrony, — musi pokierować właściwie rozwojem miast i to bezzwłocznie — bo inaczej będzie zapóźno.

Najgłówniejszymi postulatami nowego kierunku jest konieczność decentralizacji, w przeciwieństwie do skupiania budowli; rozrost miast musi iść wszędy, częściowo włąb (pod ziemię), lecz nigdy w górę.

W miastach musi być dużo parków i ogrodów.

Wyłącznie bierna obrona miasta takiego jak Nowy York ze swymi gigantycznymi drapaczami nieba — kolos na glinianych nogach, w praktyce jest nie do wykonania — pozostaje jedynie droga obrony czynnej przy pomocy silnego własnego lotnictwa, nieprzerwanie pracującego, które w każdej chwili gotowe może być do zaatakowania wroga.

Rozmiar zniszczenia miasta stoi w stosunku prostym do gęstości zabudowań i wysokości budynków.

Bronią skierowaną nadto przeciw ludności cywilnej staną się gazy trujące.

Bomba pełna stężonego gazu, który nieraz zatruwa powietrze w stosunku 1 : 60 milionów, strącona z płatowca, miastu całemu przyniesie śmierć, jeśli zaniedba ono właściwej obrony w budownictwie.

Nowo powstające budowle winny być dzieć zaopatrzone w schrony podziemne w piwnicach, w których zastosowane zostaną urządzenia odpowiednie przeciwgazowej wentylacji.

Miasta niewłaściwie zabudowane, winny preliminarować w budżetach swych sumy na budowę odpowiednich podziemnych schronów, które w czasie wojny zapewnią mieszkańcom ratunek życia i mienia.

Słów tych kilka, które publikujemy jako cząstkę zagadnień nowego problemu, niech się stanie materiałem dyskusyjnym w sferach miarodajnych.

Lepiej w czas niż za późno.

„LOTNIK“ dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, jest przeto **najskuteczniejszym organem ogłoszeniowym**

I. Koło Miejscowe Kol. L.O.P.P. w Kielcach.

„Im więcej członków Ligi, im więcej ofiar na jej patriotyczne przedsięwzięcie — tem więcej gwarancji, że Polska będzie nietykalną“.

S. Wojciechowski

Głęboko wierzący w słusność i ważność powyższych słów w dniu 24. VI. 1925 r. na organizacyjnym zebraniu nielicznych wówczas członków LOPP., pracowników kolejowych bez różnicy przynależności związkowej, założyli I-sze Koło Kolejarzy Ligi Obrony Pow. Państw. w Kielcach. Do zarządu tego Koła powołano pp. Krzyżanowskiego prezes, Polita sekretarz, Budyłkina skarbnik, Ralfa, Starzyńskiego, Jańca i Chojnowskiego członkowie; do Kom. Rewizyjnej pp. Traczewskiego, Sowińską i Siwka. Wkrótce potem pp. Starzyński i Siwek wystąpili a na ich miejsce wybrano p. Tomaszewskiego.

Działalność Koła polegała przedewszystkiem na zjednywaniu członków Ligi. W tym celu między innymi wydano odezwy do Związków Zawodowych kolejowych i do Zawodowców stacji, które odniosły ten skutek, że gdy w końcu 1925 r. należało do LOPP. 87 kolejarzy, w dniu dorocznego walnego zgromadzenia członków koła t. j. 4. III. 1927 roku liczono ich 465, a obecnie 550. Prócz tego Koło organizowało „Tygodnie lotnicze“ na terenie kolejowym i odczyty o lotnictwie; przedstawiciele koła pracują w Komitetach Powiatowym i Wojewódzkim LOPP. w Kielcach pp. Krzyżanowski, Polit i Budyłkin; zabiegają o szybkie zrealizowanie projektu budowy lotniska w Kielcach, co jest przewidziane na 1928 rok. Koło prenumeruje czasopisma lotnicze jak: „Lot Polski“, „Lotnik“ i „Młody Lotnik“.

Składki członkowskie zbierane są podług list dostarczanych przez Zarząd Koła każdymi miesiącami do kas stacyjnych.

Wpływy i wydatki wynosiły:

W III i IV kwart. 1925 r. wpływy 2374 zł. 34 gr. (w tem z „Tyg. Lotn.“ 1382 zł. 84 gr.).

Za cały 1926 r. wpływy 2032 zł. 48 gr. (w tem z „Tyg. Lotn.“ 171.18, 1 fr. 10 h.).

W pierwszym półroczu 1927 r. wpływy 1628 zł. 89 gr.

Wydatki w 1925 r. — 33 zł. 80 gr. w 1926 roku 28 zł. 50 gr.

Pozostałe sumy zgodnie ze Statutem Ligi wpłacono do Komitetu Powiat. i Wojewódz. LOPP. w Kielcach.

Naogół Koło rozwija się bardzo pomyślnie i przejawia ożywioną działalność propagandową na terenie stacji od Kielc do Sławkowa Zajezieża i Olsztyna, oraz od Skarżyska do Słotwin i Sandomierza. Na podkreślenie zasługuje nader punktualne wpłacanie składek przez stacje:

Kielce kasjer Krzyżanowski H., Skarżysko Zaw. Wiszniewski, Nieklań Zaw. Baran, Suchedniów Zaw. Nagórski, Zagożdżon Zaw. Zeron, Garbatka Zaw. Plaskota, Wierzbnik Zaw. Witkowski, Koniecpol Zaw. Zyruk, Miechów Zaw. Cynke, Sławków Zaw. Nowakowski, Wolbrom Zaw. Solecki, Włoszczowa Zaw. Dobkowski, Sitkówka Zaw. Radczuk.

Od ostatniego walnego zgromadzenia członków pracami Koła kieruje dawny, uzupełniony w swym składzie, Zarząd: pp. Rudolf-Tadeusz Krzyżanowski prezes, Józef Polit sekretarz, Bazyli Budyłkin skarbnik, Henryk Chojnowski i Mieczysław Jagielski członkowie, Anna Budyłkinówna i Jan Tomaszewski zastępcy. Kom. Rewiz. Kazimierz Kamiński, Władysław Zeber i Jadwiga Kuszewska.

Cześć wszystkim tym członkom co przez należność do I-go Koła Kol. i wpłacanie 50-cio groszowych składek tak wydatnie dopomagają Lidze do budowy instytutu aerodynamicznego, lotnisk, lądowisk i hangarów, — do zakładania szkół pilotów i mechaników, stacji meteorologicznych i t. p. Cześć im, że rozumieją doniosłość słów Pana Prezydenta Mościckiego: „Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia Lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem“. Cześć wszystkim tym co współdziałają w oczyszczeniu się z dawnego grzechu — niedbalstwa obywateli o silną szybko działającą obronę Rzeczypospolitej.

Niechaj nie będzie jednego kolejarza, który by nie zechciał stanąć pod sztandarem Ligi.

Zapisujcie się koledzy na jej członków. Wpisowe wynosi jednorazowo 1 zł., a składki miesięczne zaledwie 50 gr. Członkowie dożywotni wpłacają jednorazowo 150 zł.

Lotnictwo duchowne.

Może omyłka druku? Może — „duchowe“? O nie, bynajmniej! Właśnie *duchowne, kościelne, arcybiskupie!*

Nowość, przewrót w dotychczasowym lotnictwie, sanacja — i to zapewne zdrowa, skoro duchowna!

Stało się to wszystko tak jakoś cicho, konspiracyjnie — może w głębokich katakumbach, a może na podwórcach Watykanu. I nagle — opanowało świat. Jak każda prawda, której nic oprzeć się nie zdoła. Wszyscy się z tem odrazu pogodzili, nie zdziwili się nawet. Każdemu się zdaje, — że to tak było od tysiąca lat...

Niestety tylko — lotników na czas nie powiadomiono. Czyż lotnicy są heretykami, że ich pominięto. Czy może stało się to z winy śpiączki „Aeroklubu“?

Dość, że się stało. I oto latają dzisiaj po szerokim świecie piloci w sutannach, wikar-

jusze i kardynałowie... Startują i lądują i wykonują loopingi na specjalnych duchownych płotwacach.

Niedługo śluby brać będziemy w kabine samolotu duchownego. Ziściły się fantastyczne pomysły ekranu.

Bo oto co donosi „Agencja Wschodnia“ pod datą 9 sierpnia z Pragi:

„... o godzinie 8⁴⁵ rano porucznik Skala wystartował na samolocie *świeckim*, rozpoczynając lot Praga - Moskwa - Tokio...“

Prosimy Agencję Wschodnią o garść informacji, dotyczących aparatów duchownych. *Śmig.*

Samolotem z Szanghaju do Nankinu.

(Fragment z toczących się obecnie walk).

Kilka dni temu miałem sposobność spotkać jednego z moich dawnych znajomych, kapitana lotnika korpusu ekspedycyjnego w Chinach, któremu obecnie zawdzięczam możliwość podzielenia się z czytelnikami jego przeżyciami jako

położone nad rzeką Jang-Tse-Kiang. Tam, zaraz po pierwszym locie, wykonał jego obserwator zdjęcie portu. Dokonał go, gdy powracali na lotnisko, fotografując z małej wysokości. Jest to raczej szkic panoramowy,



Chińskie miasto Nankin nad rzekę Jan-Tse-Kiang. Wielki rzeczny port koncentrujący znaczną część eksportu z Chin.

lotnika z Szanghaju, z czasów ostatniej ofensywy generała armji południowej Czan-Kai-Czeka. Oto w jaki sposób określa on przeżycia wśród znanej nam i groźnej dla pokoju całego świata chińskiej masy. Zostawił mi również parę fotografii, które załączam do niniejszego artykułu.

Eskadra nasza — mówił kapitan — przybyła do miasta Nan-Kin, które znajdowało się jeszcze w posiadaniu marszałka Tszan-Tso-Lina, władcy Chin Północnych. Miasto to jest

przedstawia jednakowoż dobrze ogrom rzeki i ruch w porcie. Po rozlokowaniu się w mieście, a raczej na lotnisku za miastem, w pobliżu grobów dynastji Nankingów, która panowała długi czas w Chinach i jest jedną z najstarszych, zwiedził inne zabytki i kurjoza tegoż miasta. Wprawdzie armja południowa zbliża się nieustannie, aby zająć Szanghaj, my zaś — mówił kapitan — jako korpus ochronny, strzegący mienia cudzoziemców i właściwie demonstrujący, nie mieliśmy zbyt wiele pracy.

Opodal naszego lotniska znajdowała się eskadra chińska, która codziennie dokonywała lotów obserwacyjnych i bombardowań w rejonie armji południowej. Raporty, które przynoszono

jedwab, porcelanę i inne wyroby. Tu, w Nankinie, jest jakby stacja przeładowcza, skąd dżonkami idzie towar w dół rzeki, której szerokość w tej miejscowości wynosi około



...na lotnisku za miastem, w pobliżu grobów dynastji Nankingów...

z tych wywiadów, nie były zbyt pocieszające. O tem opowiem później, obecnie chcę opisać samo miasto. Wypadki bowiem wojenne są znane, nie będą przeto w szczególach interesować wszystkich. Sam Nankin jest wielkim rzeczonym portem handlowym, gdzie koncen-

2 kilometrów. Wszystko płynie do Szanghaju, gdzie przeładowują towar na okręty oceaniczne.

Charakterystyczną rzeczą w porcie są pływające na dżonkach palarnie opjum, które niczem nie różnią się na zewnątrz od innych dżonk i tylko wtajemniczeni znajdują na nie wstęp.

Płonąca po ataku lotniczym miejscowość Chin — Kiang.



tuje się handel prowincji Chin Środkowych. Przez miasto przechodzi szlak karawan, które ciągną z głębi Azji, przynosząc cenny chiński

Tamtejsza policja, uzbrojona w surowe przepisy, tropi synów nieba, oddających się zabójczemu narkotykowi. Mając jednak za-

ufanego Chińczyka, który pełnił służbę wywiadowczą na korzyść naszego oddziału, udało mi się zwiedzić i nawet zakosztować, za dość wysoką opłatą, trującego opjum. Nie wiem, czy dłuższe używanie lub spalanie go w większej ilości sprowadza ów pseudo błogi stan, gdyż ja osobiście po tej imprezie czułem się tak chory, że na drugi dzień o opanowaniu maszyny w powietrzu nie było mowy. Mieliśmy po południu na lotnisku niespodziankę, wieją tutaj bowiem wiatry z pustyni Gobi, tak gorące i suche, że silniki grzeją się natychmiast, zaś śmigło pracuje jak w próżni, nieznajując prawie oporu w rozrzedzonym powietrzu. Obeszło się jednak bez strat i samoloty musiano pozostawić w spokoju, nie mogąc wykonać lotów. W dodatku opjum dogodziło mi specjalnie i mimo to, że wielokrotnie latam na wielkich wysokościach i przeprowadzam akrobację, nie przytrafiły mi się takie zawroty głowy i stan mdłości, jak po owych fajkach nankińskich.

W kilka dni później wybieraliśmy się na front celem obserwacji, jak też pracują chińscy lotnicy. Nie widziałem tu ani jednej walki powietrznej. Samoloty wrogie czynią wrazenie, jakby unikały się wzajemnie. Zato artylerja ostrzeliwuje rozmaicie. Strzelają do swoich często, a do obcych stale. Szczególnie jednak brak artylerji wyszkolonej zenitowej, zapewnia bezkarność lotów nad frontami i poza nimi. Wojska, gdy ukażą się lotnicy strzelają, lecz tylko te, które są na linii bojowej i które oswoiły się z widokiem samolotu. Inne, sprowadzone z głębi prowincji, złożone po większej części z ludzi ciemnych, zabobonnych na widok płatowca nieraz uciekają w popłochu, wierząc, że są to skrzydlate demony.

Lotnicy chińscy wojsk północnych, przeważnie oficerowie, wykorzystują ten strach i bombardują wszędzie nieprzyjaciela z zupełnym spokojem i pewnością siebie. Ku memu zadowoleniu otrzymałem w kilka dni potem od jednego ze znajomych oficerów zdjęcie płonącej od bomb miejscowości Chin-Kiang. Krótko po bombardowaniu, wojska północne osiągnęły tam lokalny sukces i dlatego udało

się sfotografować miasto jeszcze podczas pożaru. Wojna domowa kosztuje drogo. Na drugi dzień miałem sposobność oglądać posiew wymiaru sprawiedliwości chińskiej, dokonanego przez gubernatora miasta na zwolennikach Kuomin-Tagu.

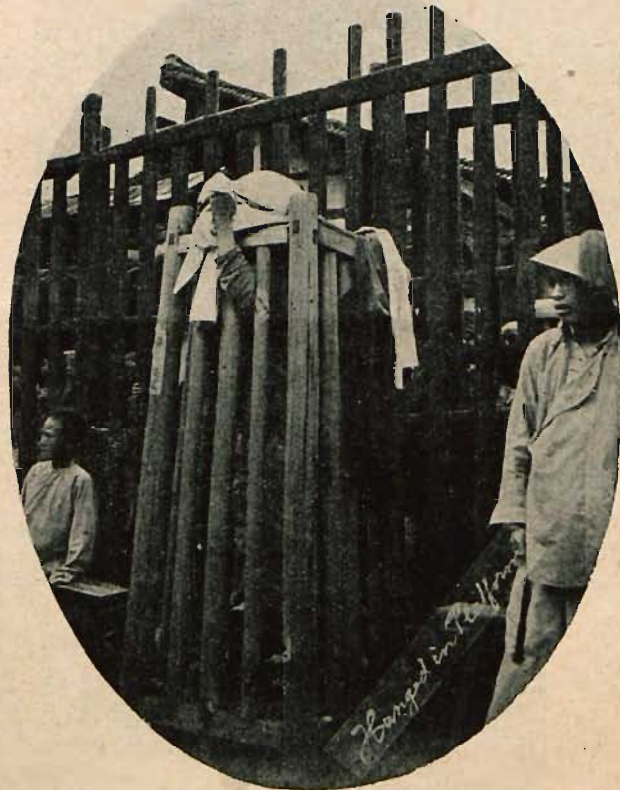
Na rzeką, prawie, że w środku miasta, leżały pokotem nieopogrzebane trupy zwolenników komunizmu i agitatorów. Ginie ich dziennie tysiące, jednakowoż i oni odpłacają się pięknem za nadobne. Egzekucja odbywa się tam bardzo szybko w sposób nad wyraz prymitywny. Przychwyconych na agitacji odprowadza się hurtem natychmiast w miejsce publiczne i, zwiawszy ręce do tyłu, każą im klękać. Skazanego chwytają jeden z egzekutorów za włosy, naginając w ten sposób głowę przed się, drugi zaś jednym uderzeniem szerokiego chińskiego miecza ścina głowę po kolei. Pomimo okrutnego losu każdy z nich umiera wprost ze śmiechem na ustach, co tłumaczy się ich religją, która uważa śmierć za wyzwolenie i obiecuje reinkarnację po śmierci. Trudno jest z tem walczyć.

Prócz tego codziennym widowiskiem są tam głowy Chunchuzów, porozwieszane na słupach telegraficznych. Rozbójnicy ci, korzystając z chaosu, wytworzonego przez walki, dopuszczają się rabunków i okrutnych zbrodni. Rekrutują się oni zwykle z prowincji i są jeszcze posiadaczami warkoczy. Rozkaz ten odniósł

skutek jedynie w wielkich miastach, gdzie oko policji czuwa. W głębi państwa szanują jednak tradycję.

Na porządku dziennym jest widok szeregu klatek, a w nich zamkniętych Chińczyków, którzy za drobne przestępstwa (samowolne podwyższanie cen na rynku) są chwytani przez policję i umocowywani za szyję w tych klatkach. Delikwent pozostaje w wiszącej nieco pozycji przez kilka lub kilkanaście godzin. Zawieszenie w takiej klatce powoduje bardzo często śmierć ukaranych, ponieważ następuje rozciągnięcie kręgosłupa.

Nagle wśród tego zwiedzenia osobliwości chińskich przybiega do mnie ordynas, który zameldował mi, że jesteśmy zaalarmowani



i mamy odlecieć do Szanghaju. Rodziny europejskie odjechały na naszych okrętach. Armja południowa zbliża się do Nankinu. Jakie sceny musiały dziać się w Nankinie, po zajęciu go przez armję narodową, niech zaświadczy o tem zdjęcie, które załączam.

nie wiem, gdyż zostałem powołany do kraju.

Świat budzących się Chin jest tak od nas oddalony, a jednakowoż tak wybitnie wpływa na całokształt obecnych zarządzeń, że warto o nim coś niecoś wiedzieć, tych kilka słów



*Przedmieście Nankinu
po zajęciu przez armję
południową.*

Część miasta, spalona i zbombardowana przez lotników armji południowej, pozostanie na długi czas w gruzach. Eskadra nasza przyleciała do Szanghaju, orientując się wzdłuż rzeki. Tu rozpoczęło się to samo, co w Nankinie. Co dalej działo się i dzieje się obecnie,

i fotografie które otrzymałem od dzielnego lotnika pozwalają mi podzielić się z czytelnikami tą garścią wrażeń, które tak rzadko do nas przenikają. Gdy otrzymam nowe informacje, niezwłocznie postaram podzielić się nimi z czytelnikami.
S. P.

Do Zurychu.

Laikom, dalekim od powietrznych dróg, ludziom, nie znającym *duszy lotnictwa i przejawów zewnętrznych jego zdrowia, a tem samem rozwoju, szczególnie* — gdy mowa o stosunkach polskich — niezmiernie trudno wydać rzeczowy sąd w materjach lotniczych. O życiu lotniczem nie wolno sądzić podług reklamy — to nie „Krem zdrowia Elida“ i nie poezja Tuwimów! Trzeba umieć wyłowić pośród nawału bibuły reklamarskiej nieraz najkrótszą wiadomość, która esencjonalnym sensem swym przewyższa niepomiernie wspaniałe afisze z metalowymi płatowcami lub grube tomy z ilustracjami.

Mamy dziś przykład na to. Oto reprezentacje polskie biorą udział w lotniczych konkursach — Zurychskim i Małej Ententy.

Liczne coroczne zawody lotnicze są najlepszym egzaminem ze stanu awjacji państw, są też bodźcem skutecznym do pracy na przyszłość. Ustawać w tej pracy nie wolno —

bo każdy blamaż zbyt drogo kosztuje, jest najboleśniejszem upokorzeniem.

Wdzięczni zatem jesteśmy mądrymu gospodarzowi naszego lotnictwa wojskowego, płk. Rayskiemu, że na właściwe drogi kieruje ekspansję polskiego imienia lotniczego. Pułk. Rayski, za czas swych rządów, postawił Polskę w szeregu najgłośniejszych wyczynów: lot śródziemnomorski, lot do Tokio, wizyta estońska, przygotowania do próby transatlantyckiej... Teraz — konkursy. Wysłano najlepszych pilotów. Wszystko to odbywa się bez reklamy w pismach — jak zwykle — niemal głucho.

I nawet już o to nie chodzi, by zdobyć laury pierwszeństwa (aczkolwiek śmiało możemy do nich pretendować). Ważniejszym jest nawet sam *fakt stawania do zawodów, przypowinania się zagranicy.*

Jak płytka jest zwykle reklama i jak iluzoryczną, stwierdzić to możemy po roztrąbio-

nych przez Niemcy komunikatach i zapowiedziach o locie Junkersów do Nowego Świata. Wynik — kompromitacja. Reklama usposabia podejrzliwie i nieraz za wielkim afiszem czai się... wielka tajemnica. Przy ucziwej, nieposzlakowanej pracy państwowej, reklama nie należy do pracownika. Obowiązek reklamowania leży na innych czynnikach — na prasie.

* * *

Mimowoli mówiąc o tegorocznych konkursach, przychodzi na myśl amerykański rozgłos, jakim cieszyły się rajdy i rajdziki za czasów poprzednika płk. Ludomira Rayskiemu. Było wiele huku — i dużo fotografii. Bo kto się o to starał i komu o to chodziło?! Żle bywa z bufonadą na wysokim stolcu. „Wdzięczność Ameryce“ została nagrodzona. Na małym skwerku wsiąkło w powietrze to, co z powietrza w swoim czasie przyszło.

Kalejdoskop.

Gdy kiedyś wreszcie, po wielu — wielu latach, dojdzie w Polsce do stworzenia Podsekretarjatu Stanu dla spraw Lotnictwa (a będzie to wówczas, gdy Andora lub Monaco posiadać będą Ministerstwa Lotnictwa) — wdzięczne pole do pracy otworzy się przed historykiem lotnictwa polskiego. Gruby da się napisać tom, po którego przeczytaniu zapanieje w umyśle czytelnika zupełny chaos. Będzie to wówczas dosłownie „Kalejdoskop“!

Dowiemy się natenczas o tem, jak to jedno i te same instytucje lotnicze co pewien czas zmieniały zasadniczo pogląd na sprawę utworzenia Podsekretarjatu Stanu.

Ci, którzy na wielką skalę rozpoczynali propagandę „za“, drukując w swych organach magiczne słowo „Podsekretarjat“ tłustym drukiem i kursywą — kończyli tą propagandę wielkim atakiem „przeciw“, strojąc nagle organki na inną melodję.

Zapewne ludzie ci musieli znać przyczyny, dla których ich instytucje zawracały z połowy drogi (zawracając tem samym głowy tak zwanym szerokim masom). Zapewne. — Ale napewno też przeciętny obywatel polski, czytający pisma lotnicze, dezorientował się do reszty, tracąc przytem zaufanie do poczyną niektórych instytucyj, skądinąd pożytecznych.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

8

Powieść lotnicza.

Tymczasem krasnoarmiejcy pochwycili go i ciągnęli na tak zwany „dopros“ do specjalnej „sali“, pod ścianami której stały narzędzia tortur. Tam go rzucono na ziemię. Takie znużenie go ogarnęło, śmiertelna niemoc, zasnął... Śniły mu się dziwne rzeczy. Że porucznik żyje, że są razem na balu w Warszawie — jest także pani kapitanowa Wyszomirska, — a dziecko już tak wyrosło, — takie duże! takie ma śliczne błękitne oczy!...

I nie wiedział Felek skąd tyle szczęścia. W tem obudził go silny ból w boku. Otworzył oczy. Nad nim stał komisarz — kopnął go jeszcze raz dla otrzeźwienia.

Felek nie chciał wstać. Dwóch krasnoarmiejców pochwyciło go i postawiło na nogi. Opodał stało jeszcze kilka komisarzy i jakaś kobieta, także w komisarzkiej czapce.

Jeden z komisarzy odezwał się do niego, dość zresztą uprzejmie.

— Jeżeli nam powiesz, gdzie stoi wasza eskadra i sztab frontu — darujemy ci życie. Pójdiesz do obozu jeńców, a kiedyś może wrócisz do kraju, do swoich.

Felek roześmiał się dziko.

— Ach psubraty, co głosicie wolność i równość, a napadacie na wolny kraj i męzczyce, zabijacie ludzi...

Komisarz krzyknął, groźnie. — Dosyć!...

— Nic wam nie powiem, słyszycie psubraty, sukiny dzieci! Choćbyście mnie zamordowali, na śmierć zakowali, żywcem pogrzebali. Nic wam nie powiem! nic się odemnie nie dowiecie! tak mi Boże dopomóż!...

— A no zobaczymy, — odrzekł komisarz i skinął na dwóch pachołków. Pochwycili go, przywiązali między dwa żelazne słupy za nogi i ręce.

Kobieta w komisarzkiej czapce podeszła i spytała grzecznie.

— Pan jest lotnikiem polskim prawda?

— Toć wiecie, — psia wasza mać, cholery ciężkie! — krzyknął Felek.

— To się świetnie składa.

Skinęła na oprawców. — Igiełki!...

Co człowiek u steru — to nowa polityka lotnicza, pomyślana na daleką metę... kadencji Zarządu. „Lotnik“, a wraz z nim i Związek Lotników Polskich, w momencie powołania Podsekretarjatu, będą miały czyste sumienie. Od początku bowiem, gdy tylko padło słowo *Podsekretarjat* — do końca przy niem wytrwają. Nie potrafimy bowiem wmówić w siebie, że to, co było białem, stało się czarnem. A tembardziej nie potrafimy narzucić tego zdania ogółowi, gdyż... nie mamy w tem żadnego interesu. Przyświeca nam jedynie dobro sprawy lotnictwa. Zcalenie rozproszkowanych władz lotnicz. w jeden naczelny organ, odpowiadający

znaczeniu lotnictwa polskiego w koncercie światowym i oddanie organu tego pod kierownictwo prawdziwych fachowców — oto jeden z zasadniczych wytycznych naszego programu. Krzepi nas przytem i do pracy zagrzewa przekonanie, iż wśród obecnych kierowników nawy lotniczej nie brak ludzi, którzy zdania nasze w zupełności podzielają.

Warto zamyślić się nad tem, kto ma słuszność, warto zastanowić się — póki czas.

Najmocniej jesteśmy bowiem przekonani iż obecny stan rzeczy, obfitujący w sekrety i podsekrety — ustąpi miejsca Podsekretarjatu Stanu dla Spraw Lotnictwa.



POLSKA.

Lotnicy fińscy przylecieli do Warszawy. 23 sierpnia rano przylecieli do Warszawy o godz. 7.45 lotnicy fińscy na trzech

samolotach. Między przybyłymi znajduje się szef departamentu lotnictwa fińskiego, 3 oficerów i sierżant mechaniczny. Na spotkanie gości wyjechali przedstawiciele naszego lotnictwa na 3 samolotach, spotkawszy ich w okolicy

W tej chwili jeden z nich wyjął z ognia dwa żelazne rozpalone do białości, oprawione w drzewo żelazne pręciki.

— Proszę pana, — niech pan spokojnie stoi, a ja żeby się kto nie pomylił to panu na czole narysuję znaczek lotniczy. — Uprzedzam, że jeżeli pan będzie trząść głową, to będzie więcej bolało. — Może pan przytem oko stracić...

Felek zaciął wargi. — W tejże chwili uczuł straszny ból i zapach palącego się mięsa.

Kobieta wolno starannie wodziła rozpalonymi igielkami po jego czole.

Nabrał pełne usta sliny — plunął jej w twarz.

Śmiejąc się, otarła twarz chustką! — O — jaki pan niewdzięczny! Ale widać pan lubi znaki lotnicze. Skinęła na oprawców.

— Rozpiąć go!...

Rozdarli mu mundur i koszulę na piersiach.

— A teraz żeby pan nie mógł okazywać swej wdzięczności, to — ot i dotknęła do jego ust rozpalonem żelazem.

Felek skrzywił się strasznie. Nieludzki ból. Komisarze zanosili od śmiechu.

— Brawo Sara, brawo!...

Ona zaś powoli kreśliła na jego piersiach straszliwy ognisty znak śmigła.

Dym z palonego ciała szedł mu w nos. Nie mógł wytrzymać, wył z bólu.

Sara zdawała się z najwyższą rozkoszą chłonać w siebie te jego cierpienia nieludzkie — oczy jej błysnęły chciwie.

A i komisarze uśmiechali się z zadowoleniem.

— No i co — chłopaczku, będziesz gadał? — spytał jeden z nich.

— Spalicie żywego — nie!...

Wybełkotał Felek, a łzy mu płynęły po twarzy na spalone piersi.

Kobieta odeszła.

— Zacięta bestja, ale już mnie znudził. Komisarz dał znak oprawcom.

— Baty!...

W tejże chwili zdjęli ze ściany dwa żelazne pręty z drutami i gałkami żelaznymi na końcu.

— Bić! — szcęknęła komenda.

Kulki zaczęły strasznie grzęznąć w ciało, szarpać...

Małkiny przybyli razem do Warszawy. Na lotnisku oczekiwali ich zastępca szefa lotnict. wojsk., pułk. Suchanek oraz oficerowie I. pułku lotniczego. W ciągu trzech dni zwiedzą goście fińscy stolicę, poczem udadzą się do Krakowa.

Do wiadomości pilotów. Z względu na częste przeloty płatowców na lotnisko w Katowicach komunikuje Kierownictwo lotniska:

Lotnisko a szczególnie lądowisko w ścisłym znaczeniu jest już zupełnie gotowe i może być używane. Część ta odznacza się jako koło koloru czarnego o średnicy 170 m. Napisu jeszcze nie ma. Koło jest obwiedzione jasnym (żółtym) pasem. Wobec okoliczności, że na lotnisku Katowice nie ma jeszcze stałego i normalnego ruchu uprasza się o zamierzonym lądowaniu uprzedzić Kierownictwo lotniska telegraficznie lub telefonicznie (Katowice 1788). W wypadku zawiadomienia o przylocie zostanie miejsce lądowania (dotknięcie kołami ziemi) oznaczone wyłożoną literą „T“, której położenie uwzględnia panujący chwilowo wiatr. Lotnisko jest położone 2 km. w kierunku południowo-wschodnim od Katowic. Na krańcach lotniska są 3 połączone ze sobą podłużne stawy a z 2 stron młody las.

HISZPANJA.

Lotnictwo w Hiszpanji. Według ostatnich wiadomości lotnictwo hiszpańskie dyspo-

nuje obecnie 700 płatowcami i 400 silnikami i jeszcze przed końcem przyszłego roku będzie posiadać 1000 płatowców i 900 silników — z tych 350 silników chłodzonych wodą.

FRANCJA.

Dar na lotnictwo. Reprezentant dzienników amerykańskich „Bulletin of Philadelphia“ i „Chicago Daily News“ w Paryżu, p. Gunther wręczył Aero-Klubowi Francji czek na 25.000 zaofiarowanych przez „Bulletin of Philadelphia“ za odbycie lotu transatlantyckiego z jednej z stolic europejskich do Philadelphji.

NIEMCY.

Komunikacja lotnicza w Niemczech w miesiącu czerwcu. T.wo „Deutsche Luft Hansa“ przywiozło w miesiącu czerwcu 14.775 pasażerów, 121,078 kg. bagażu, 99,689 kg. frachtu i 61.479 kg. poczty i gazet. Ogółem Ogółem przelecano w tym miesiącu 1.150.000 klm. w regularnej komunikacji.

SZWAJCARJA.

Z zawodów z Zurichu. Międzynarodowe zawody w Zurichu odbywają się z wielkim powodzeniem. Prawie codziennie asystuje 30 do 40.000 widzów.

Felek ryknął z bólu.

Nie, to nie do zniesienia, to nad moc człowieczą! O Jezu Chryste za co mnie tak karzesz!

I przyszła mu myśl ostatnia, jedyna krzyknął.

— Będę mówił!

— A to co innego! — ozwał się komisarz, a oprawcy bić przestali.

Felek bełkotał.

— Eskadra nasza stoi we wsi — N — w sile piętnastu samolotów. Dowództwo frontu cofnęło się...

Kłamał chytrze. — Komisarz zapisywał. Gdy Felek skończył komisarz zapytał.

— Nic więcej nie wiesz?

— Nie! — jęknął Felek.

Komisarz schował notes.

— Mówiłem ci chłopaczku, że będziesz gadał, jak cię grzecznie poprosimy. A teraz wzamian za to darujemy ci życie, chodź z nami.

Oprawcy odwiązali go od słupów. Padał z bólu i z wycieńczenia.

— No chodź z nami! — prosił go grzecznie komisarz.

— Tylko przy okazji weź na wszelki wypadek ze sobą tą trumienkę dla ciebie przygotowaną...

Oprawcy wpakowali mu ją na plecy i prowadzili go, kłując bagnietami. Wyszli w pole. Padał już wczesny zimowy zmierzch.

ROZDZIAŁ X.

Darowanie życia.

Szedł Felek i dźwigał własną trumnę. — Za co mnie tak karzesz Boże? szeptał, lecz jakiś głos wewnętrzny dopowiadał. — I Chrystus także dźwigał swój krzyż.

Nagle wtręcili go do jakiegoś dołu wśród pola. Zdjęli z niego trumnę. Lecz w tejże chwili oprawcy uzbrojeni w łopaty jęli zasypywać dół zmarzłą, twardą ziemią.

Felek nie mógł się ruszyć. — Ręce i nogi miał związane. — Wyskoczyć z dołu było niemożliwością.

I oto ziemia sięga już do kolan do pasa i wyżej. — Aż wreszcie ogarnęła go swym czarnym lodowym uściskiem do szyji.

Straszliwi grabarze ziemię dokoła ubili.

Po szyję był wkopany. (C. d. n.)

Mgła — ciemno. Żadnych świateł. Czują pod stopami asfalt. Przebywają jakichś metrów dziesięć, może trzydzieści. — Idą krok w krok za Serge'em, inaczej zbłądziliby na pewno.

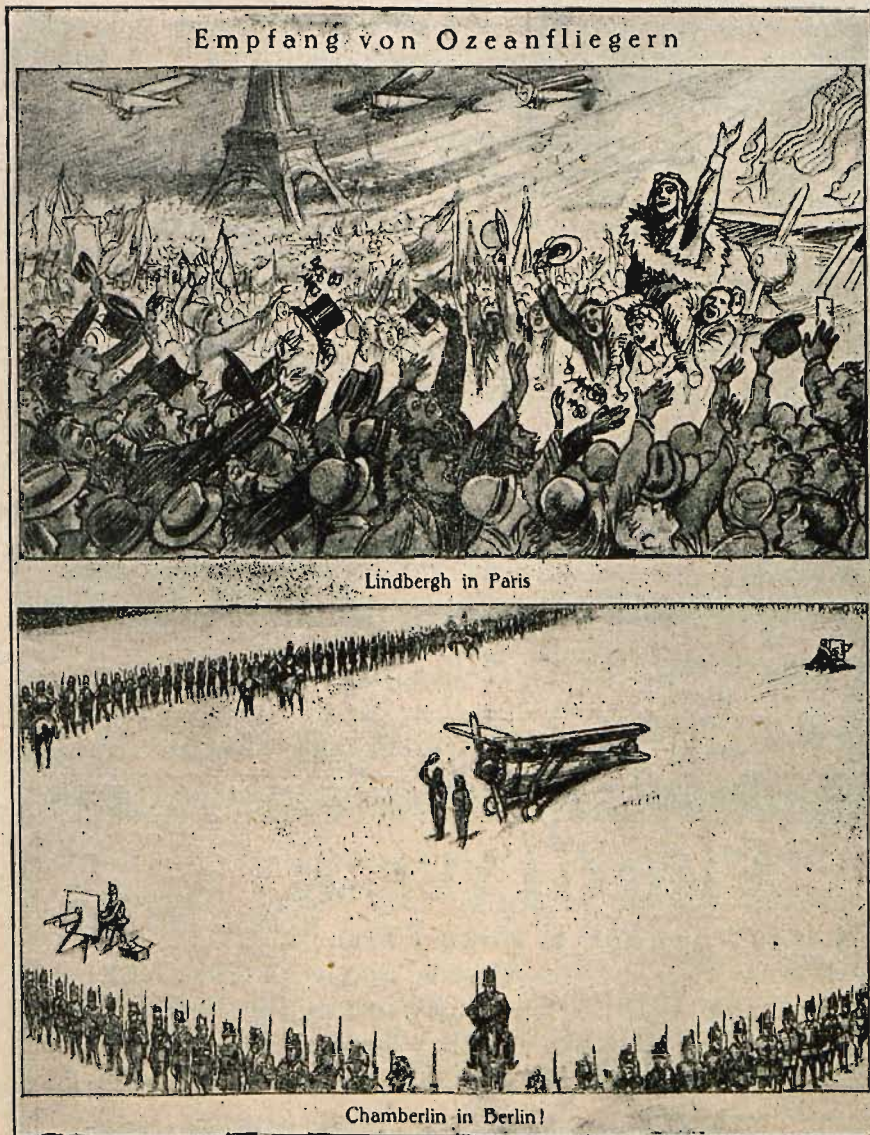
— Uwaga! — woła Ryxe.

Tuż przed nim, na asfalcie, zapala się jasno-żółty krąg. To latarka elektryczna w ręk-

tyle przeszkód wyminąć! Anglikom i tancerce zdaje się, że idą już przeszło godzinę. Nic to dziwnego. — Le Bourget, to przecie port lotniczy sławy światowej, na wielką zakrojony skalę. Hangary wielkich portów muszą być rozległe.

— Nareszcie, moi panowie! — odzywa się w ciemnościach głos Serge'a Ryxe. —

Niemcy — państwo bojaźni Bożej.



(Lustige Blätter)

Oto jak karykaturzysta niemiecki przedstawia w jaki sposób przyjmowano lotników transatlantycznych w Paryżu i w Vaterlandzie.

ku Serge'a. Za swym stożkiem świetnym, posuwającym się między lampką kieszonkową a chodnikiem, idą: Rascal, Ivette i Horne. Wechodzą do hangaru. Domyślają się, że musi być olbrzymi, chociaż nie widzą go wcale. Panuje nadal czarny, nieprzejrany mrok.

— Ostrożnie! — rzuca Ryxe.

Skreślając na prawo: omijają skrzydła jakiegoś płatowca. Mijają szereg niewidzialnych aparatów. Jakżeż to trudno po ciemku

Jesteśmy u celu, wyszliśmy już dawno z hangaru, czego pewno nikt z państwa nie spostrzegł. Znajdujemy się teraz na lotnisku, przy wielkim płatowcu pasażerskim, przyszykowanym na dzisiaj rano, do Brukseli.

Światło latarki elektrycznej musnęło płaty samolotu, przesunęło się po kadłubie, rozjarzyło refleksy w szybkach okiennych. Jasny krąg świetlny zatrzymał się wreszcie na drzwiach. Dłoń Serge'a drzwi te otworzyła, poczem Ivette

i towarzyszący jej Anglicy, z trudem zresztą i po dłuższych wysiłkach, znaleźli się we wnętrzu ciemnym płatowca. Za nimi wskoczył Serge.

W czarnym mroku zatrzasnęły się drzwi. Zgrzytnął klucz w zamku.

— Tu są fotele, proszę usiąść i cierpliwie zaczekać. Muszę motory zapuścić. Potem dopiero oświetlęabinę.

Jak długo czekali, któż to może wiedzieć? Tak długo, bądź co bądź, aż wreszcie zadrgał płatowiec, i szybki cicho dzwonić poczęły; zahuczały rozgłosne silniki, rozbijając powietrze wściekłym pędem śmig. Zabłyśnął wówczas jasnym światłem szereg lamp elektrycznych w suficie kabiny. Pasażerowie nasi ujrzeni wówczas przed sobą długi wąski przedział, wypełniony rzędami wygodnych skórzanych foteli klubowych. Nad oknami, przykrytymi przez różowe story, zarysowały się splecione sznury siatek do kuferków podróżnych.

Anglicy zamienili między sobą i Ivette'ą spojrzenia porozumiewawcze:

— A więc za chwilę, już zaraz!

Rozwarły się następnie drzwiczki, prowadzące do kabiny pilota, i ukazała się w nich głowa Serge'a w brązowym, skórzanym hełmie, z okularami na czole. Kiwnął głową Anglikom — i znikł, zatrzasnąwszy drzwiczki.

Tułów metalowego ptaka drgał bez ustanku. Aż oto — szarpnęły olbrzymią siłą tysiąca niewidocznych pegazów — ruszył naprzód, rzucony przez chwilę po grudzie lotniska i, wyzwolony wreszcie z objęć ziemi, wsparł się na falach powietrznych i na nich szybować począł. Równy, płynny lot świad-

czył o panującym w głębinach powietrznych spokoju. Rzadko jeno opadał płatowiec na stopniach atmosferycznych, wznosząc się natchymiaś w górę i lot swój wyrównując.

Szli na wysokość. Przekroczyli zapewne tysiąc metrów.

Rascal szarpoął roletę — podniosła się sama.

Do szyby okiennej przywarły się trzy podochocone głowy, śledząc płonącym pijanym wzrokiem wspaniałą nocną panoramę stolicy Francji.

Tysiące i miliony drobnych punkcików świetlnych, nad którymi — we mgłę wilgotną bije srebrzysta luna. Mapa miasta, znaczona światłami latarni ulicznych, okien i witryn reklam i pojazdów. — We wstędze Sekwany odbijają się setki złocistych zygzaków. Płonie szkieletem z żarówek elektrycznych olbrzymia wieża Eiffla.

Wszystko to w dole, nisko — daleko, okręca się zwolna, pochyla płaszczyznę to w tę to w ową stronę. Zataczają koła nad Paryżem.

Rascal przykładą rękę do ucha:

— Co to, Patrick, czyś słyszał?

— Nie, a co? — bąka zagadnięty — i obaj wybuchają śmiechem długim i przeciągłym.

Nagle śmiech ich urywa się. Wszystkie trzy głowy odskakują jednocześnie od szyby i rozglądają się nerwowo dokoła. Oczy zatrzymują się na drzwiczkach do kabiny pilota.

— Jezus Marja! — wykrzykuje Ivette zamamując ręce.

(Dokończenie nastąpi).

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

P. L. L. AEROLOT S. A.

Z A R Z Ą D: Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszycą). 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. Poczty lotniczą nadaje się w Urzędach poczty. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Na czas trwania międzynarodowych Targów Wschodnich uruchamia się dodatkową komunikację Warszawy ze Lwowem: odlot z Warszawy godzina 8-ma, ze Lwowa godzina 14-ta.

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!

NIEZWYKŁE DWIE POWIEŚCI LOTNICZO-MORSKIE BOLESŁAWA ZARNOWSKIEGO ROK 1974 i ROK 1975

Pisarz to całkiem nowoczesny żyjący w świecie ludzi mocnych i maszyn

Rok 1974 to powieść o przyszłym, nieuniknionem zmaganiu się dwóch światów, dwóch ras, białej i żółt. Tłem tej powieści są przestworza Oceanu Spokojnego i lądy Azji.

Rok 1975 przedstawia jeszcze jeden rozdział odwiecznej walki niemiecko-polskiej, ale w warunkach przyszłej wojny chemicznej i lotniczej, wojny która nie zamyka się w obrębie ciasnego frontu, lecz ogarnia sobą cały kraj.

Rok 1974 i Rok 1975 to powieści nawskroś oryginalne, nie mające odpowiednika ani w literaturze polskiej, ani światowej.

Rok 1974 już jest w sprzedaży we wszystkich Księgarniach.

Rok 1975 ukaże się w dniach najbliż. Każda powieść stanowi całość.

SKŁAD GŁÓWNY W KSIĘGARNI WOJSKOWEJ - WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 69

„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 niestychanie 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.



PRZYBORY
do wszelkich sportów
i Wychowania Fizycznego

poleca

Dom Sportowy
Poznań, Św. Marcin 14
Telefon 55-71

Cenniki i katalogi wysyłamy bezpłat.

Chórom! - - - Na obrzędy ślubne!

„VENI CREATOR“, na chór mieszany
à cappella lub na 2 głosy z organami
„PIEŚŃ ŚLUBNA“, na solo i chór miesz.
à cappella lub 2 gło-

sowy chór sopranów i altów z organami

Ks. A. Chlondowskiego

daje jako miesięczny „Dodatek nutowy“
w styczniu 1927 **„HOSANNA“**, miesięcznik

dla muz. kośc. Red. Admin.: **Tarnów, Lipowa 21**
Artykuły wybitnych muzyków kościelnych
Rocznik zł. 10. Półrocznik zł. 5,50. Konto czek.: 408421 (Kraków)

**Chcesz użyć sobie materjalnie
w obecnym trudnym czasie???**

Nadeszlij swój adres i znaczek pocztowy na odpowiedź, a otrzymasz wyjaśnienie, przy pomocy którego możesz, nie przeszkadzając sobie w swych codziennych zajęciach, zarobić z łatwością do **500 zł. miesięcznie**

A D R E S O W A Ć:

„JAK“ WARSZAWA

Skrzynka pocztowa № 554

THE GARDEN
ILLUSTRATIONS



Faint, illegible text and possibly a table of contents or list of illustrations, mostly obscured by the paper's texture and bleed-through from the reverse side.



TYGODNIK ILUSTROWANY

POŚWIĘCONY LOTNICTWU I TECHNICIE LOTNICZEJ

TOM VI-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 :-: CĆWIERĆ STRONY 50 zł

1/3 STRONY 65 zł :-: 1/6 STRONY 40 zł :-: 1/8 STRONY 30 zł :-: 1/16 STRONY 15 zł

— — — — DROBNE OGŁOSZENIA DO 20 SŁÓW 5 zł. — — — —