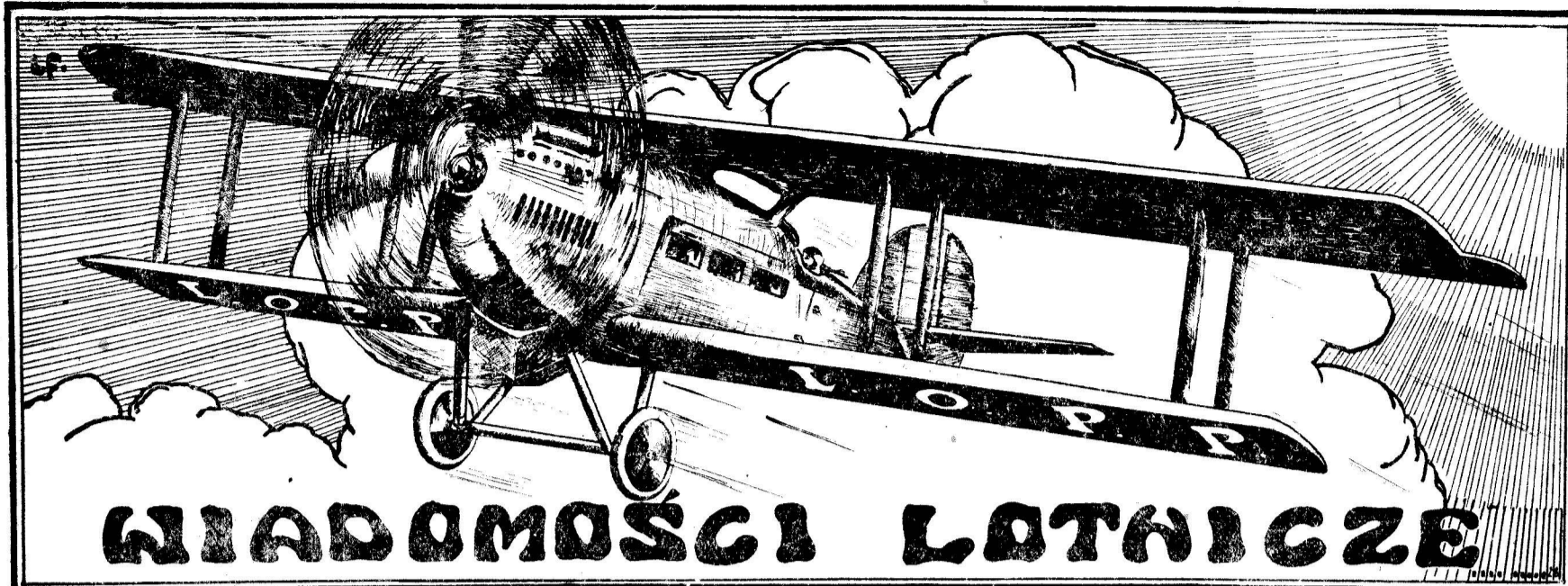


Redakcja
i Administr.
Białystok
L.O.P.P.
(gmach Wo-
jewództwa)
Tel: Woje-
wództwo
L.O.P.P.



ROK II.
Nr. 12

Organ Białostockiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Prenumerata
rocznie 2 zł.
dla człon-
ków zł. 1.80
dla młodzie-
ży szkolnej
zł. 1.20
Zmiana ad-
resu 20 gr.

Grudzień
1928 r.

WIELKA LOTERJA LOTNICZA

na budowę
PIERWSZEJ CYWILNEJ SZKOŁY PILOTÓW
L. O. P. P.
W RADOMIU.

Cena losu tylko 1 złoty.

GŁÓWNA WYGRANA WARTOŚCI 150.000 zł.

POZATEM: Auta, Motocykle, Narzędzia
rolnicze, Umeblowania pokojowe, Przy-
bory radjowe, Sportowe itp.

Losy do nabycia są we wszystkich
Komitetach i Kolach L.O.P.P. i kolek-
turach loterii Państwowej.

Kup bilet — a spełnisz obowiązek obywatelski.



Awjonetka Aeroklubu Akad. w Krakowie konstrukcji braci S. i M. Działowskich, która zdobyła w ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce — i jej konstruktorzy.

OBYWATELE!

Młode lotnictwo polskie próbuje swych skrzydeł w wielkim „wścigu pracy” narównie z innymi dziedzinami życia państwowego.

Zarówno nasze położenie geograficzne jak i wszechstronne znaczenie tego potężnego nowoczesnego środka komunikacji nakazuje nam dotrzymać kroku w ogólnym rozwoju lotnictwa.

Dokonana już przez nas praca, dzięki zrozumieniu społeczeństwa, jest ogromna, kraj pokrywa się siecią lotnisk, powietrznym żeglarzom dają przylotek coraz liczniejsze hangary, polski typ płatowca i silnika zdobywają sobie prawo obywatelstwa w powietrznych turniejach, twórcza myśl polska utrzymuje naukowe warsztaty pracy w instytucjach aerodynamicznych i badań lotniczych, które powstają dzięki ofiarności i inicjatywie publicznej w pełnym zrozumieniu, że obrona i rozbudowa państwa nowoczesnego musi być dziełem każdego Obywatela.

Zdając sobie sprawę z uzyskanego już dorobku, nie możemy ani na chwilę w niej ustać wobec oczekującego nas jeszcze i stale rosnącego jej ogromu. I dziś oto przystępujemy do budowy własnej szkoły pilotów, aby dać możliwość przysposobienia rezerw lotniczych, aby zapewnić stały dopływ cywilnych pilotów do rozwijających się linii komunikacyjnych.

Szkoła cywilna pilotów powstaje w Radomiu na terenie kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. Realizując tę część programu z ramienia Zarządu Głównego L.O.P.P. Kielecki Komitet Wojewódzki organizuje wielką loterię lotniczą, z której dochód będzie przeznaczony na budowę pierwszej cywilnej szkoły pilotów, jako samodzielnej placówki L. O. P. P.

Loteria zakrojona jest na wielką skalę — wypuszczonych zostaje 1.000.000 losów po cenie 1 zł. Największa wygrana wartości 150.000 zł., wśród wygranych znajdują się auta, motocykle, urządzenia pokojowe, narzędzia rolnicze, radjowe, sportowe itd.

Ciągnięcie odbędzie się dnia 15 marca 1929 roku.

Obywatele! śpieszcie po losy bo czas nagli, a potrzeby wielkie.

Wykupione przez Was losy — to wielka wygrana Polski w wielkich zawodach o prawo bytu w Rodzinie Narodów.

Obywatele! ofiarności Wasza nie słabnąca — to wzmocnienie fundamentów wielkiej naszej Ojczyzny.

Popierajcie Wielką Loterię Lotniczą.
Zarząd Główny L.O.P.P.

W imię nietykalności naszych granic i niezależności politycznej, w imię rozwoju gospodarczego naszego Kraju, nie wolno nam ani na chwilę zapomnieć, że **SILNE LOTNICTWO — TO PIERWSZY WARUNEK POTĘGI POLSKIE!**

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku najserdeczniejsze życzenia wszystkim Prenumeratom, Czytelnikom, Przyjaciółom i Współpracownikom „Wiadomości Lotniczych” przesyła
REDAKCJA I ADMINISTRACJA.

Krajowy konkurs awjonek.

Wzorem roku ubiegłego, Zarząd Główny L. O. P. P. urządził w dniach 29. X. — 1. XI. r. b. drugi z kolei konkurs awjonek. Konkursy tego rodzaju, poza celem czysto sportowym, spełniają jeszcze inne zadania. Przede wszystkim stają się szkołą dla konstruktorów, którzy mają możność porównania wyników całego szeregu rozwiązań aerodynamicznych i konstrukcyjnych i zastosowania wniosków, stąd wyciągniętych, do własnych następnych pomysłów.

Kwestja własnych typów samolotów w Polsce jest sprawą palącą i zarówno rząd, jak L.O.P.P. oraz fabryki lotnicze starają się ją rozwiązać, nie szczędząc na ten cel kosztów.

Awjonek jest to samolot w miniatu-
rze: z tych samych elementów składa

się i w identyczny sposób należy ją obliczać. Koszt budowy jej jest natomiast stosunkowo niewielki. Dając więc możność konstruktorom urzeczywistnienia swoich pomysłów i stwierdzenia ich wartości na konkursach, tem samem daje się im możność nabycia odpowiedniej praktyki, którą później będą mogli z korzyścią dla siebie i lotnictwa zużytkować. Praca nad otrzymaniem dobrego typu awjoneki ma również cel sama w sobie wobec coraz większego i wszechstronnego zastosowania ich w sporcie, szkoleniu, treningu it.d. Miejsce, jakie awjonek zajmuje w nowoczesnym lotnictwie, i możliwości jej zużytkowania były już traktowane w poprzednich artykułach i z tego powodu nie będę nad tą sprawą więcej się zatrzymywał. Pod względem propagan-

dowym budowa awjonek i ich konkursy mają również duże znaczenie.

Zarząd Główny L.O.P.P., mając za zadanie popieranie rozwoju lotnictwa, pierwszy w Polsce zwrócił uwagę na kwestję rozwoju konstrukcji i sportu awjonekowego i od przeszło dwóch lat systematycznie popiera ten ruch, bądź to przez udzielenie subwencji na budowę, bądź też przez urządzenie konkursów. Że droga ta była właściwą i na czasie, dowodem może służyć porównanie ilości zgłoszonych awjonek i rezultatów przez nie osiągniętych na pierwszym i drugim konkursie oraz coraz większe zainteresowanie, jakie okazują miarodajne władze państwowe, temu poczynieniu L.O.P.P.

Prócz tego musimy nadmienić, że obecne zawody były nieco odmienne od zeszłorocznych. Po pierwsze, ze względu na bezpieczeństwo, dopuszczane były tylko te awjoneki, które mogły na zasadzie nadesłanych obliczeń i dokonanej kontroli wykonania, używać od Ministerstwa Komunikacji prawo lotu na konkursach. Po drugie, chcąc nadać Konkursowi jaknajbardziej sportowy charakter — Zarząd Główny L.O.P.P. porozumiał się z Aeroklubem Rzplitej Polskiej i ten przyjął na siebie przez swych Komisarzy całkowite prowadzenie zawodów i kontrolę wyczynów.

doświadczalne nad ulepszeniem konstrukcji płatowców i silników, subwencjonuje prywatne instytucje naukowe, ważne dla lotnictwa jak aerodynamiczne, meteorologiczne i t. d.

Ten ogromny rozwój Niem. Hanzy Powietrznej zarówno w dziedzinie eksploatacji linii lotniczych, jak i w dziedzinie techniki lotniczej byłby niemożliwy, gdyby nie dysponowała ona bardzo znacznymi środkami pieniężnymi, czerpanymi ze źródeł skarbowych. Widzimy to z cyfr następujących: Według ogłoszonego przez Niem. Hanzę Powietrzną zestawienia dochodów i rozchodów za r. 1927 ogólna suma dochodów wynosiła 30,5 milj. mk. Z tej sumy przypadło na dochody, wynikające z eksploatacji linii lotniczych i z administracji majątku towarzystwa zaledwie ok. 7 milj. mk. czyli niecałe 23 proc., a reszta t. j. 23,5 milj. mk. pochodziła ze stałych subwencji doraźnych świadczeń rządu Rzeszy, rządów poszczególnych krajów związkowych, gmin i t. d.

Jak wiadomo traktat wersalski nałożył na Niemcy bardzo dotkliwe ograniczenia w dziedzinie lotnictwa. Kontrolę nad stosowaniem się Niemiec do postanowień traktatu wersalskiego wykonywała początkowo międzysojusznicza komisja wojskowa. Po jej zniesieniu kontrola ta przeszła częściowo na Ligę Narodów. Niemcy skrupowane w rozwoju lotnictwa wojkowego forsują za wszelką cenę rozwój lotnictwa handlowego, które jednak czyni wszelkie adaptacje i przygotowania, by w razie potrzeby przemienić się w krótkim czasie na silne lotnictwo wojkowe. Jak bowiem widzieliśmy ze sprawozdania Niem. Hanzy Powietrznej za r. 1927 spełnia ona cały szereg prac, które przekraczają w znacznym stopniu potrzeby normalnej eksploatacji linii lotniczych, a mają wyłącznie na celu — przygotowania natury militarnej.

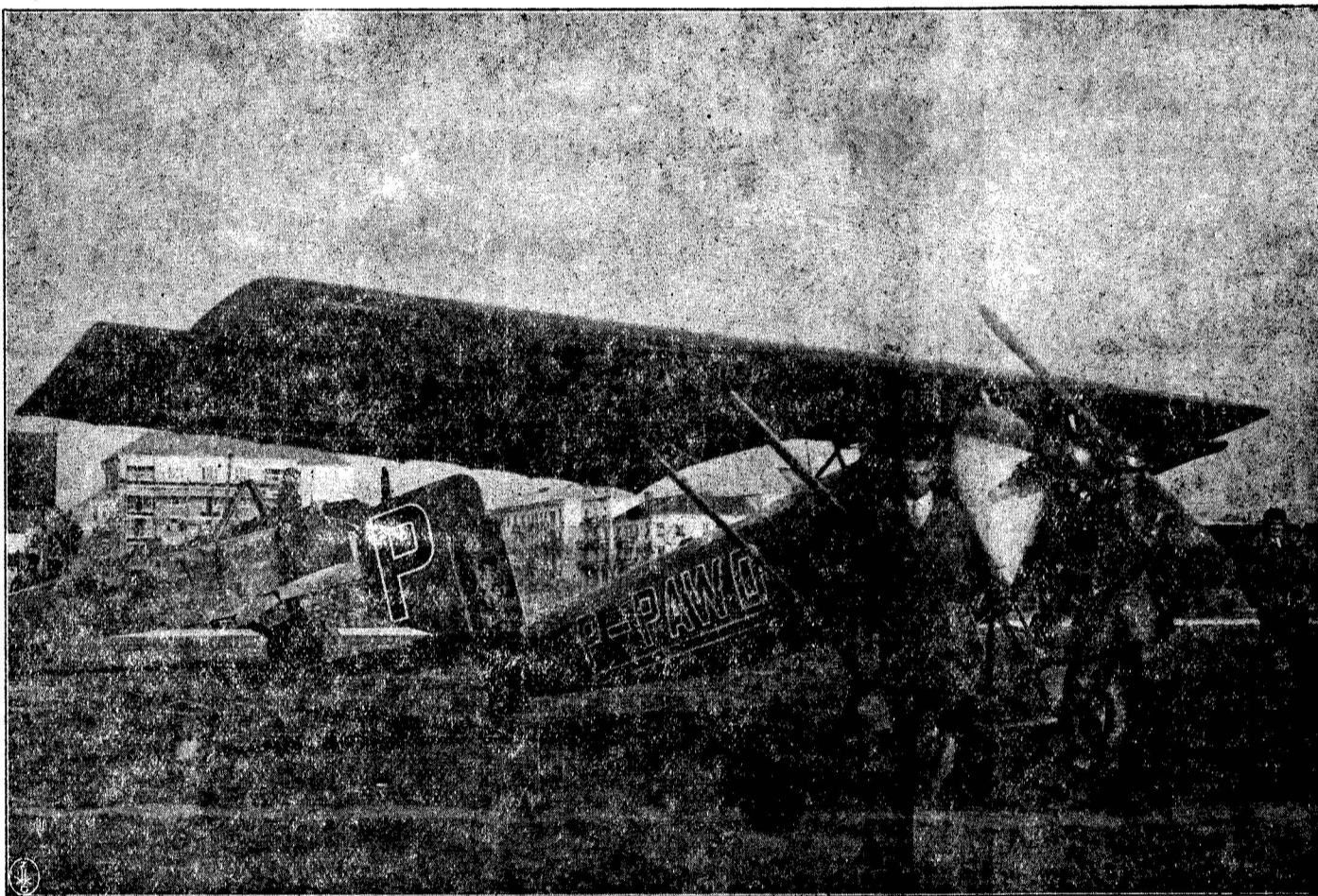
Jest rzeczą powszechnie znaną, że lotnictwo odegra w przyszłej wojnie bardzo poważną, jeśli nie rozstrzygającą rolę. Stąd też w programie wojennym Niemiec rozwój lotnictwa stanowił musi jedno z najgłówniejszych zadań.

Niem. Hanza Powietrzna, która się rozwija w niezwykle szybkim tempie, tworzy już dziś potężny aparat, który z wielką łatwością może być dostosowany do potrzeb wojny. Dlatego zarówno nasze czynniki miarodajne i nasze społeczeństwo winno z jednej strony ze szczególną uwagą śledzić postępy lotnictwa niemieckiego, a z drugiej strony **usilnie rozwijać własne lotnictwo.**

Z LOTU PTAKA.

Polska. Polski samolot komunikacyjny. W roku ubiegłym Ministerstwo Komunikacji rozpisało konkurs na polski płatowiec komunikacyjny. Na niedawno odbytem posiedzeniu sądu konkursowego Ministerstwo Komunikacji wręczyło prof. Witoszyńskiemu projekty w liczbie 8. Wybrany na tem posiedzeniu na referenta inż. Kurman w dniu 22 listopada zreferuje wszystkie projekty.

Budowa Szkoły Pilotów. Na skutek starań Komitetu Wojewódz. L.O.P.P. w Kielcach, Zarząd Główny L. O. P. P.



Zdobywca III-ej nagrody — „Miasto Mielec”, konstrukcji S. M. Działowskich.

Niepokojący rozwój lotnictwa niemieckiego.

Niedawno ogłoszone zostało sprawozdanie niemieckiego towarzystwa żeglugi powietrznej „Deutsche Lufthansa” za rok 1927. Towarzystwo to będące centralą komunikacji lotniczej w Niemczech powstało na początku 1926 r. w drodze fuzji towarzystwa lotniczego Junkiersa ze spółką akc. „Niemiecki Aero Lloyd”, założoną przez największe hamburskie i bremeńskie kompanje morskie.

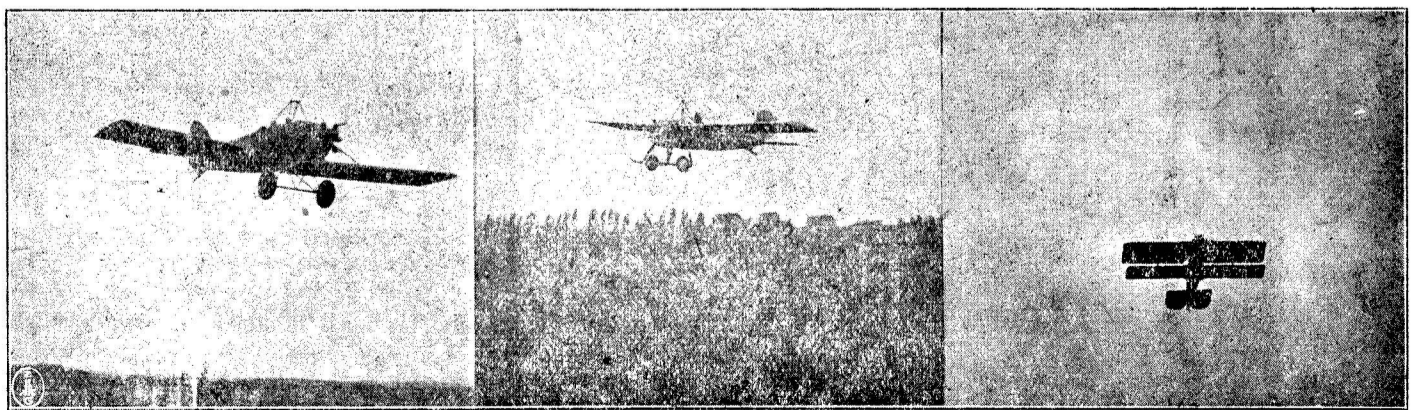
Zarówno dzięki tej koncentracji jak przede wszystkim dzięki nadzwyczaj wydatnym subwencjom rządowym Niemiecka Hanza Powietrzna zaczęła się rozwijać w bardzo szybkim tempie. Świadczą o tem następujące cyfry: **Sieć linii lotniczych w r. 1926 wynosiła 20.408 km.** W ciągu r. 1927 wzrosła ta sieć do **26.290 km. czyli o 28,4 proc.** Ogólna liczba przelotów zwiększyła się z 6.140.000 km. w r. 1926 do **9.200.000 km. w r. 1927,** co daje wzrost o 50 proc. Ilość przewiezionych osób w r. 1926 wynosiła 52.268, a w r. 1927 — 102.681 (**wzrost o 97 proc. czyli prawie dwa razy tyle, co w poprzednim roku.**) Ilość przewiezionego ładunku w r. 1926 wynosiła 945.000 kg., a w r. 1927 wzrosła do cyfry 1.950.000 kg. **czyli więcej niż dwukrotnie (prawie o 106 proc.)** Z prze-

wiezionego w r. 1926 ładunku wypadło: na towary — 258.000 kg., na bagaż pasażerski — 386.000 kg. i na pocztę — 30.000 kg. W r. 1927 przewieziono: towarów — 641.000 kg. (**wzrost prawie o 150 proc.**), bagażu pasażerskiego — 822.000

kg. (**wzrost o 115 proc.**) i pocztę — 48.000 kg. (**wzrost o 60 proc.**) Ilość obsługiwanych przez Niem. Hanzę Pow. lotnisk wynosiła w r. 1926 — 72, a w r. 1927 — 92. Park lotniczy tego towarzystwa wzrósł w r. 1927 do 140 aparatów przyczem na szczególną uwa-

gę zasługuje fakt, że w ogólnej ilości aparatów stale się powiększa procentowo ilość aparatów ciężkiego typu, przeznaczonych do dalekiego lotu. Ilość takich aparatów wynosiła z końcem ubiegłego roku ok. 30 proc. całego parku lotniczego Niem. Hanzy Pow.

Towarzystwo to jednak rozwija się w szybkim tempie nie tylko w dziedzi-



„JD2” Sekcji lotniczej

„Kogut” inż. Zalewskiego

i „ST3” pilota Skrabys.

nie lotnictwa handlowego. Spełnia ono cały szereg zadań, które w innych państwach należą normalnie do władz państwowych względnie wojskowych. I tak, Niem. Hanza Powietrzna buduje lotniska, hangary, stacje doświadczalne, organizuje i popiera finansowo prace naukowo-

przystąpił do budowy szkoły pilotów w Radomiu. Koszta budowy obliczono na przeszło pół miliona złotych. Prace przy budowie już rozpoczęto.

Ogólnopolski zjazd aeroklubów akademickich. W d. 9 b. m. odbył

Rozwinięty przemysł lotniczy — to siła i potęga narodu.

się w salach tutejszego „Aeroklubu“ akademickiego ogólnopolski zjazd „Aeroklubów akademickich“. Inauguracja zjazdu została poprzedzona uroczystym otwarciem lokalu krakowskiego klubu, na które przybyli: wicewojewoda dr. Duch, d-ca 2 pułku lotn. płk. Malczewski, prorektor Uniw. Jagiellońskiego Marchlewski i w. in. Prof. Marchlewski wygłosił przemówienie, w którym podkreślił znaczenie, jakie w rozwoju sportu lotniczego odegrał i odgrywa Kraków. Z kolei wygłoszono sprawozdanie z działalności poszczególnych kół. Liczba członków wszystkich oddziałów wynosi ponad 600 osób. Aerokluby akademickie wyszkoliły już 12 pilotów, a obecnie szkołą 28, posiadają one na własność w sumie: 10 aparatów szkolnych, 7 treningowych i 4 awionetki. Celem ujednostajnienia pracy przeprowadzono unifikację klubów i wybrano zarząd główny z siedzibą w Warszawie. Poza tym postanowiono urządzić międzyklubowe zawody sportowe w Poznaniu w czasie trwania P.W.K.

Niemcy. Rekordy lotnicze. Piloci Johann i Wilhelm Zimmerman dnia 5—7 lipca w Dessau na samolocie Junkers W. 33.D. 1231 z silnikiem 280 KM. Junkers 15 ustanowili rekord długości lotu 65 godzin 25 m. 14 sek.

Dittmar na szybowcu Albert 8 sierpnia 1928 r. osiągnął wysokość nad startem 775 metrów.

Pilot dypl. inż. Schinziger na samolocie Junkers W. 34 (z silnikiem Bristol Jupiter 480 KM.) z ciężarem użytecznym 1.000 kg. osiągnął wysokość 7.926 m. i tegoż dnia z ciężarem użytecznym 500 kg. — wysokość 9.215 m.

„I.L.A.“, t. j. Międzynarodowa Wystawa Lotnicza, pierwsza w Niemczech od czasów wojny, otwarta była w Berlinie od dnia 7-go do 28-go października r. b. Po raz pierwszy też do reklamowania wystawy użyto przedstawiciela, podróżującego na samolocie. Jest nim p. Martens, który na awionetce oblatywał Europę, rozpowszechniając odpowiednie ulotki propagandowe. Wystawa była bogata i wszechstronna. Zawierała również dział szybowców. Obszernie piszemy o niej na innym miejscu.

„Hrabia Zeppelin L.Z.127“ przeleciał z Niemiec do Ameryki. Szumnie zapowiadany lot, poprzedzony miał być szeregiem lotów próbnych po Europie. Była też mowa o wyprawie do Egiptu przed decydującym lotem do Nowego Świata. Widocznie jednak organizatorzy wczas zorientowali się i uświadomiwszy sobie tradycyjny już, krótki żywot zeppelinów, przyspieszyli imprezę. „L.Z. 127“ wprawdzie doleciał, lecz zółwia

szybkość i reprecja w drodze nikomu nie zaimponowały. Dużo lepiej udało się ten sam przelot Zeppelinowi „Z.R.III“, wykonanemu cztery lata temu.

Komunikacja mieszana: lotniczo-kolejowa. Pomysłowo została rozwiązana w Ameryce sprawa komunikacji lotniczej na tych szlakach, gdzie, wobec ograniczonej szybkości samolotu, przybycie do celu w ciągu jednego dnia jest niemożliwe. W tych razach mianowicie — pasażer, kupiwszy na startie bilet w kasie portu lotniczego, przesiada się prosto do następującego mroku do korespondencyjnego wagonu kolejowego, gdzie, w wagonie restauracyjnym, je kolację, poczem idzie spać do wagonu sypialnego — jak zwykle w po-

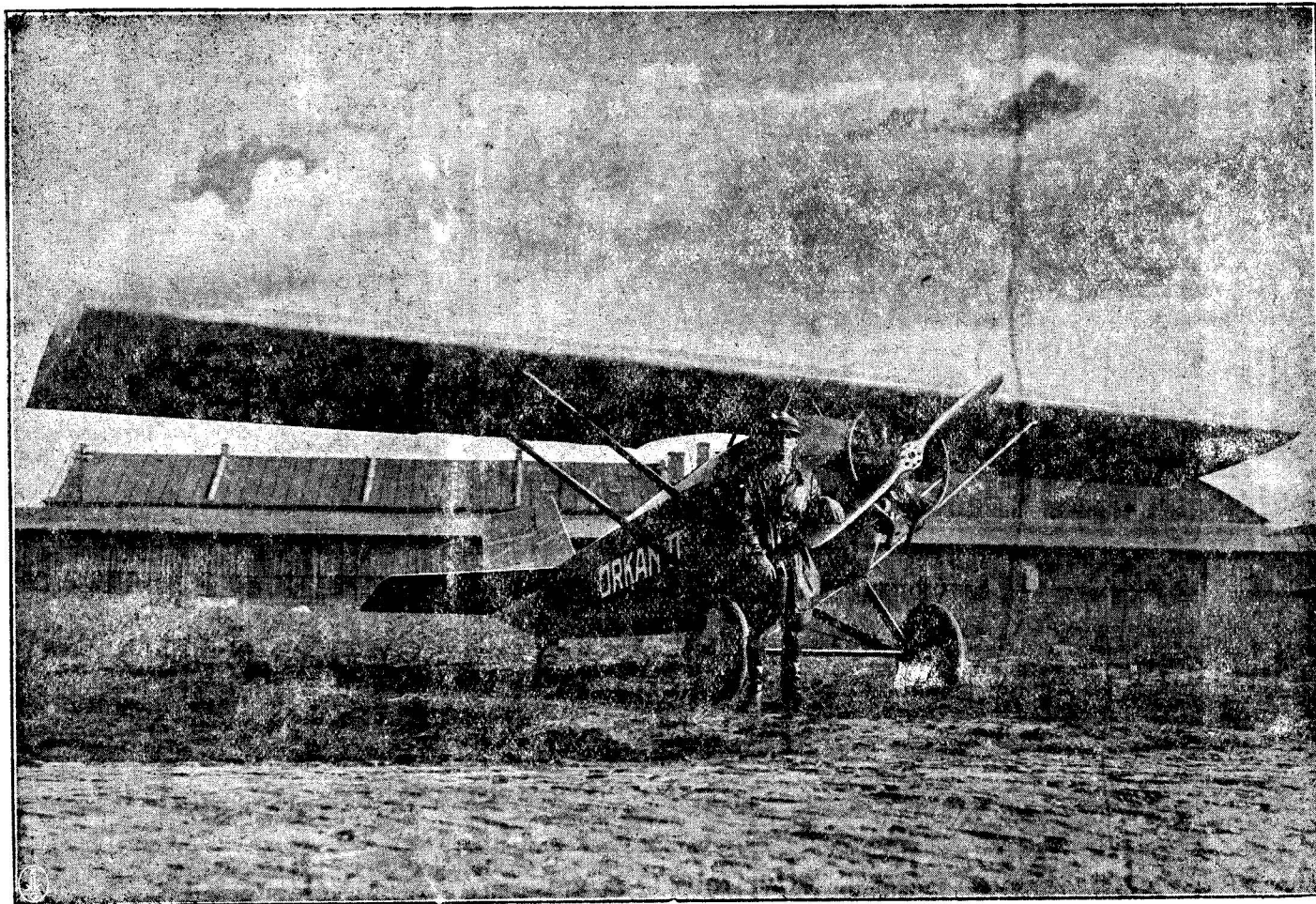
sażer, wyspany i po spożyciu śniadania w pociągu, przesiada się znów na samolot, który go wiezie dalej w kierunku celu i tak dalej do końca. Zysk na czasie i na wygodzie jest przy tym systemie oczwisty.

Francja. Rekord długotrwałości lotu na awionetce został pobity dnia 1-go września b. r. przez p. Finat, który na Caudronie C — 109 (silnik Salmson 40 MK.) utrzymał się w powietrzu 24 godziny 25 minut, bijąc swego poprzednika o 25 minut.

Irlandja. Popularność lotnictwa w Irlandji. W stolicy Irlandji, Dublinie, zawiązujący się aeroklub, aby się zorientować w zainteresowaniu na jakie można liczyć wśród ludności w stolicy,

(lub, jak kto woli, do góry kołami). Cóż, kiedy Kanada nie zdobyła dotychczas żadnego z nich! Otóż dowiadujemy się, że już Kanadyjczycy mogą spać spokojnie. Mają swój rekord. I to nie byle jaki! Kanada może osiem razy opasać ziemię naokoło wstęgą z lotniczych zdjęć fotograficznych, które wykonała w ciągu ostatnich pięciu lat.

Jak wiadomo, Kanada posiada olbrzymie obszary, niezamieszkałe lub słabo zamieszkałe, dotychczas niezbadane i nieposiadające odpowiednich map. Otóż właśnie pomiary kartograficzne prowadzą Kanadyjczycy z powodzeniem systemem aerofotograficznym. Poza tym w Kanadzie 200 milionów akrów lasów patroluje się z powietrza za pomocą samolotów i strzeże przed pożarami.



„Orkan II“ por. pilota T. Grzmilasa — otrzymał II-ą nagrodę — i jego konstruktor.

droży koleją — przyczem nic go to nie obchodzi, że podróż jest istotnie „mieszana“. Tem zajmują się urzędnicy linii kolejowej i samolotowej w ścisłym wzajemnym porozumieniu. A więc багаż pasażera wędruje kolejno, bez jego współdziałania i kłopotów, z samolotu do wagonu i odwrotnie, bilety sprawdza to służba kolejowa, to znów samolotowa, uzgodnieniem rozkładów lotów z godzinami ruchu pociągów zajmują się czynniki powołane. Następnego dnia pa-

ogłosił w gazetach wieczornych o organizowanych propagandowych lotach darmowych. Już nazajutrz rano inicjatorzy klubu otrzymali zgłoszenia z góru stą kandydatów. Klub oczywiście załóżono.

Kanada. Rekord fotograficzny. Różne są rekordy: na szybkość, wysokość, długość, odległość, na ilość lądowań. W przygotowaniu znajduje się rekord latania „do góry nogami“

Lasy — to narodowe bogactwo Kanady nic więc dziwnego, że i określenie rodzaju drzewostanu i sporządzenie odpowiednich planów robi się również sposobem lotniczym. W sezonie kontroluje się w ten sposób 30.000 mil kwadratowych.

Lotnicze studia krajów polarnych są również inicjatywą Kanadyjczyków. Statek, przyszykowany do badań na okres dwuletni, wyruszył już w kierunku bie-

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI.

Wigilia w aeroplanie.

— No, masz pan nareszcie coś takiego?
 — Mam nareszcie...
 — Dobrze?
 — I jakie?
 — Eee, bo znów mi pan wlepi coś takiego, czego nie będę mógł dać w wigilijnym numerze. Pan rozumie, to musi być przecież rzecz odpowiednia, że powiem specjalna, nastrojowa...
 — Jest.
 — Musi być w tem jakiś sentymentalik...
 — Jest.
 — Łezka w oku...
 — Przescieradeł trzeba będzie do obcierania.
 — Autorze, poważnie — to na wigilję. Nasza publiczność lubi...
 — Majonezik, śledzika, kluski z makiem — tradycyjnie, rozumiesz.
 — Pan znów po swojemu! Ja się Pana przecież nie pytam o kluski z makiem!
 — Ja wiem, redaktorze. Chodziło o feljeton wigilijny, nowelę.
 — Musi to być coś uroczystego, jakaś kolenda?
 — Jest.
 — Panie, to bigos! — złapał się za głowę redaktor.
 — Ale postny, tradycyjny — z sardynką, grzybkami, dobrze podlany.

— Eee, buja pan. Ja to muszę jednak zobaczyć.
 Czytając manuskrypt, zapadł w miękki fotel. Autor poczęstował się własnym cygarem na rachunek swych wigilijnych czytelników.
 — Nie było innej rady. Pan Bartłomiej spóźnił się na pociąg i, gdyby miał na głowie włosy, wyrwałby je sobie na pewno. Szczęściem kazał sobie właśnie dzisiaj łeb do skóry ogolić, bo to, panie tego, jak jest czasem w czubku, to żona chwyta za to, co jest na czubku.
 Hm, ha! — zadumał się pan Agapit i patrzył uporczywie na szyny, które jeszcze nie ostygły od uciekającego przed jego przyjaciąłem parowozu.
 — Radz, bracie! — rozstawił ramiona pan Bartłomiej, a odwróciwszy się do tragarza, który przyniósł za nim paczki, dodał: — zczekajcie; człowieku, aż jakaś pocziwa rada nas oświeci, widzicie co za nieszczęście, ostatni pociąg. A tam o 150 kilometrów czekają żona, dzieci na prezenty, przekąski i tego — wskazał butelki. Słuchaj, Agapit, braciusku! A żeby tak samochodem?
 Chwiejając się na nogach przyjaciel spojrzął na zegarek.
 — Będziesz w najlepszym razie za

sześć godzin. Wiesz droga do ciebie podła. Zaczekaj, na przyszły rok, kiedy Ministerstwo Komunikacji...
 — Nie mogę, to zadługo. Słuchajcie, człowieku, czy tu jest jakiś szofer?
 — Owszem, proszę jasnie dziedzica, sum. Jale wszystkie pijane w sztok.
 — Maml — oderwał naraz pan Agapit wzrok od szyn i zgnął przyjaciąłem palcem w brzuch.
 — Oj! nie dotykaj, tam jeszcze pełno.
 — To nic — filozoficznie odparł Agapit — To cię odleci w mig. A na wigilję w domu musisz być próżny, jak niemowlę. To się dobrze nawet składa.
 — Ale ja się tam dostanę?! Ptakiem przecież nie jestem.
 — Właśnie raz będziesz ptakiem. Polecisz aeroplanem.
 Panu Bartłomiejowi zdało się, że naraz wytrzeźwiał.
 — Człowieku, czyś ty matkę stracił, że trzymają się ciebie takie pogrzebowe pomysły?!
 — Jedziesz aeroplanem i basta.
 — Ależ ja nie umiem jechać aeroplanem — ze łzami bronił się pa Bartłomiej.
 — Pierwszy lotnik też nie umiał, a widzisz ilu to do dzisiaj już spadło — proroczo wskazał Agapit palcem najpierw na niebo, a potem na ziemię.
 — Pan minister mówi sprawiedliwie. Albo się chce do żony, albo nie.
 — Jezusie! Marja! Oni mnie na tamten świat wyprowadzą!
 — Tak czy owak wszystkie drogi prowadzą do Rzymu. Kto ci zaręczy,

że się pociąg nie wykołoi, albo auto się nie rozbije o słup wiorstowy. Z aeroplanu nawet, powiem, śmierć przyjemniejsza i bardziej cnotliwa.
 Pan Bartłomiej obcierał pot przerażenia z czoła.
 — Zwał więc. Mam przyjaciąła, do wódcę parku lotniczego. Już on tam jakimś szpicakowi każe i w pół godziny 150 kilometrów! — powtarzał przerażony pan Bartłomiej.
 Tymczasem pan Agapit, człowiek przedsiębiorczy i ustosunkowany z wysokopostawionymi, dotarł do szefa sekcji lotniczej i przedstawił sprawę swego przyjaciąła.
 — Przyjechał, widzisz brateńku, po prezenty i tego... wigilijne i takeśmy się żdziebko zawieruszyli. Rozumiesz, dzień niezwykły, wigilijny, nie urzęduję, z domu pędzą, niema gdzie tej głowy... to jest nawet przysięść, więc wdępnęliśmy.
 — Pan doznaje choroby morskiej? — indagował urzędowo już szef sekcji.
 — Jak żyję nie jeździłem jeszcze ani statkiem, ani aeroplanem.
 — Doskonale, będziesz pan miał okazję za darmo przekonać się. Nie traćmy więc czasu. Jest tam właśnie młody porucznik, pilot, ma urlop, miał tam gdzieś lecieć, więc najpierw odwiedź pana.
 Na lotnisku wpadli do hangaru jak bomby. Aeroplan już wytoczono i szykowano do drogi. Stał przy nim pilot i mechanicy.

guna z czterema samolotami na pokładzie. Studja te będą miały na celu określenie wartości kopalnianej oraz budowy geologicznej obszarów podbiegunowych, które dzięki lotnictwu stają się teraz dostępne i których przypuszczalne bogactwa naturalne Kanada chciałaby eksploatować.

Rosja. Zderzenie się dwóch samolotów w powietrzu. We wrześniu r. b. w Azji Środkowej na jednej z linii powietrznych Dobrolotu nastąpiło zderzenie się w powietrzu dwóch samolotów osobowych i tylko dzięki przy-

tomności umysłu pilotów nie doszło do katastrofy. Obydwaj płatowce leciały jeden nad drugim na różnych wysokościach, jednakże wskutek mocnego rzućcia płatowiec górny spadł na dolny, przebijając mu śmigłem i kółkami baldachim. Piloci momentalnie zorientowali się w sytuacji: pilot górnego płatowca dał pełny gaz i poderwał maszynę, jego kolega zredukował gaz i zeszedł kilkadziesiąt metrów w dół.

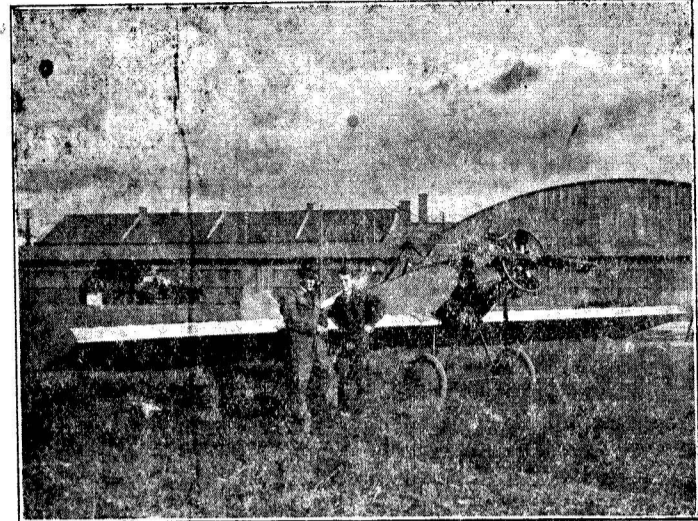
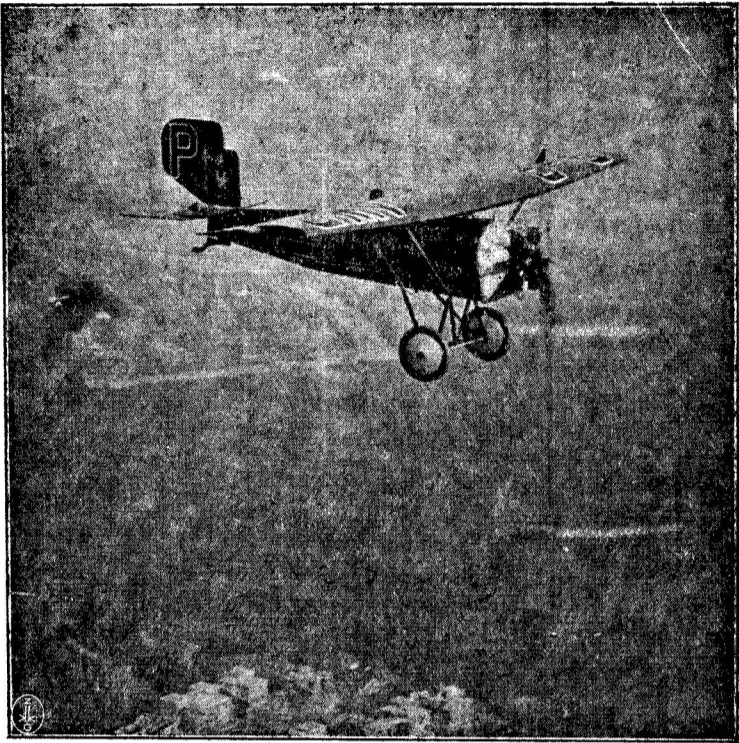
Zorientowawszy się, że można lot kontynuować, piloci dolecieli do Taszkientu, przebywając w ten sposób przestrzeń wynoszącą 753 km.

które otwierano w dogodnych warunkach atmosferycznych, kiedy w stronę nieprzyjaciela wiał słaby wiatr, a wówczas gaz, wydobywając się ze świstem z balonów, pchany pomyślnym wiatrem, płynął ku pozycjom nieprzyjacielskim.

Niemcy poraz pierwszy wykonali atak falowy dnia 22.IV.1925., na odcinku we Francji, gdzie wojsko francuskie w kilkanaście minut straciło około 10000 żołnierzy, cała artylerja jednej dywizji wpadła w ręce wroga, a w liniach francuskich utworzył się niespodziewanie wyłom na kilka kilometrów. Sami Niemcy byli zaskoczeni tym suk-

na każde 3 pociski zwykle wypadał 2 gazowe.

Pamiętajmy o tem, że ze strony nieprzyjaciela nie znajęcego skrupułów, mogą wyniknąć dla ojczyzny naszej niepowetowane szkody. Wiedząc o tem, obowiązkiem naszym jest przygotować z góry środki obrony. Mając pewność, że potrafimy się obronić przed wrogiem, będziemy mogli z całym spokojem pracować nad odbudowaniem naszej zrujnowanej ojczyzny. Nie mamy prawa ani na chwilę zapominać o organizacji przeciwgazowej, gdyż ta kwestja jest niemniej doniosła od za-



Awjonetka studenta Kozłowskiego

cesem i nie naprzed nie przygotowali, aby sukces należycie wykorzystać; a była to chwila, kiedy Niemcy mogli z łatwością nie tylko przelamać pozycje sprzymierzonych, ale, być może, wojnę wygrać. Ponieważ udanie się ataku falowego jest ściśle zależne—jak już poprzednio wspomniałem—od kapryśnych warunków meteorologicznych, nadto wymaga wielu przygotowań, co najczęściej

opatrzania armji w artylerję i karabiny. Ze wszystkich stron jesteśmy otoczeni wrogami, którzy tylko wyczekują na odpowiedni moment, aby nas zmiażdżyć swą przewagą.

Wszak wiemy, że Niemcy przygotowują się do odwetu, ideją zaś przewodnią polityki sowieckiej jest przeniesienie rewolucji komunistycznej na Zachód Europy, po uprzednim usunie-

Pogadanki dla młodzieży.

POGADANKA № 1.

O obronie gazowej.

Wojna światowa w swoim przebiegu wykazała, że gazy bojowe są bronią równie skuteczną, a może skuteczniejszą od armat i karabinów maszynowych. To też broń chemiczna z biegiem trwania wojny światowej cieszyła się wśród walczących obozów coraz to lepszym zrozumieniem i uznaniem. Rezultaty, jakie osiągnęto przy umiejętnym użyciu gazów bojowych, były imponujące. Niemal 45% ogólnych strat było wynikiem zastosowania gazów, które ze względu na działanie fizjologiczne dzieliły się na:

- 1) duszące — działające na organa oddechowe i powodujące w konsekwencji uduszenie;
- 2) trujące — zatruwające krew, lub paraliżujące system nerwowy i serce;
- 3) żrąco-parzące — powodujące bardzo bolesne oparzenia i jątrzenia skóry;
- 4) drażniące—wywołujące, zależnie od składników, z jakich były złożone—kaszlenie, kaszel, wymioty, kichanie.

Zanim przejdę do omówienia sposo-

ków użycia gazów bojowych, muszę nadmienić, że wszelkie gazy, aby odniosły skutek, jaki się po nich spodziewamy, muszą być zastosowane przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, nadto atmosfera zawierająca musi je w wystarczającej ilości tak, aby wraz z wdychaniem powietrzem, odpowiednia dawka trucizny i w oznaczonym przeciągu czasu dostała się do wnętrza organizmu.

Problem urzeczywistnienia koncentracji gazu w atmosferze rozwiązano w okresie wojny światowej w dwojaki sposób, a mianowicie:

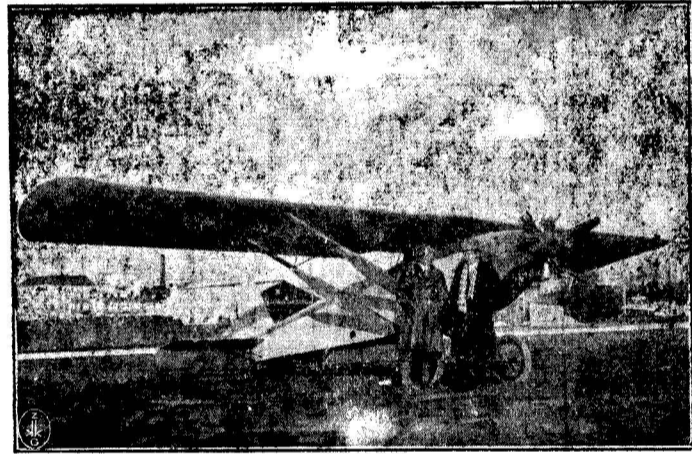
1. Przez zastosowanie odpowiednich przyrządów do miotania wielkich mas gazu w obręb stanowisk nieprzyjacielskich, do czego służyły specjalne ad hoc skonstruowane miotacze gazów, czyli projektory, miotacze bomb gazowych i wreszcie artylerja wszelkich kalibrów, strzelająca pociskami gazowymi.

2. Przez wykonanie ataku falami gazowymi, który polega na tem, że na odcinku, gdzie miano urządzić atak falowy, komasowano wielką ilość balonów, napełnionych skroplonym gazem lotnym,

nie uchodził baczności czujnego nieprzyjaciela, więc też w ciągu wojny światowej powoli zarzucono ten system, a na pierwszy plan występuje metoda miotania gazów, przyczem pociski artyleryjskie gazowe zdobyły sobie stopniowo pierwsze miejsce wśród wszystkich sposobów walki gazowej. Doszło do tego, że pod koniec wojny światowej

ci z swej drogi Polski.

Bądźmy zatem czujni i dostatecznie na wszelkie ewentualności dziejowe przygotowani! Wyposażmy naszą młodą armję zarówno w środki gazowe zaczepne, jak obronne, gdyż na nich opiera się w wielkiej mierze taktyka współczesna.



— Panie poruczniku, powiecie pan tego oto pasażera do jego majątku, Czubków. To mój krewny i nie ma zamiaru być posłem. Więc można służbowo. Misja ważna. Porucznik szarpnął się jak tknięty naraz prądem elektrycznym i spojrzął z pasją na baryłkowaty kształt pana Bartłomieja.

— Panie pułkowniku, melduję, że dostałem na dzisiaj urlop i właśnie wybierałem się.

— Nic to, jeszcze pan zdąży wykorzystać swój urlop. Tylko 150 kilometrów.

— Umówiłem się z kolegą, czekają na wigilję...

— Ten krewny mój też na wigilję, a chyba pan przyzna...? Pan gotów?

— Rozkaz, panie pułkowniku! — i przeszył nienawistnym spojrzaniem kadłub pasażera.

— Proszę siadać.

— Ja tu mam jeszcze bagaż — ożwał się nieśmiało pan Bartłomiej, pod którym nogi zamieniły się w ciałko galaretowe.

— Pan sam już przedstawia większe niż wypadła wartości bagażowe — zauważył cierpko porucznik. — Do aeroplanu wolno tylko 15 kilo.

— Panie poruczniku, ależ ja ważyć przeszło sto — wypalił radośnie pan Bartłomiej.

— Pan się nie liczy, chodzi o bagaż pasażera.

— Co to może ważyć, czy ja wiem? Butelki dosyć ciężkie, może wbrew przepisom?

— Więc pan się cofa?

— Nie, nie, on się nie cofa! — zapoinjował pan Agapit. — Ja ci mówię, jedź braciszku, skorzystaj z uprzejmości pana porucznika. Ty wiesz — zoną! Ja sambym, uważasz, rad z tobą tak dla opieki, ale mam wrażenie, że już i bez aeroplanu będzie ta morska choroba. A jak się cówniesz, ja się twojej żonie nie pokażę.

To mówiąc, popychał pana Bartłomieja po schodach. Pasażer siadł i jęknął. — Agapit, braciszku, a gdyby tak coś, poprowadź żonę moją na pogrzebie. I nie zapomnij, zostawiłem parasol i kalosze w tej... na rogu Wierzbowej.

Resztę testamentu przerwał przeraźliwy świst, brzęk i warkot propellerów i motoru. Aparat wstrząsnął się cały, jak ptak zbudzony do lotu. Impet śmigła rozpedził powietrze i ludzi. Pan Bartłomiej ze zgrozą zatknął uszy i oczyma szukał ratunku wiernego przyjaciela. Wspomniał naraz lata dzieciństwa, szkołę, praktykę rolną, narzeczeństwo i ostatni kieliszek wigilijny w restauracyjce. Śmierć widać z bliska zająrzała mu w oczy. Dla dodania sobie otuchy wbijał sobie w mózg: Pierwszy aeronauta — bohater w powiecie, pierwszy... Pilot przywiązywał go pasem.

— Śmierć! — przeleciała znów myśl straszliwa. Zamknął oczy i opadł w fotel.

Aeroplan szedł naprzed, podskakując zlekka, unosząc się już trochę. Pasażer owładnięty panicznym strachem jął się naraz szarpać w fotelu, podskakiwać i oglądać.

— Panie, siedź pan spokojnie! to nie wysięg! — wrzasnął mu w samo ucho pilot.

— Dokąd mnie pan wiezie?! Dokąd mnie pan porywa?!

— Do Czubków, panie tego... Trzymaj się pan dobrze. Teraz jedziemy w górę. Jak pan będzie niespokojnie siedział, możesz pan zalecieć wyżej, niż trzeba, bo do Abramka na piwo.

Pasażer nie powiem żeby zbladł, ale zaczął już zielenieć i schwycił się za brzuch, dając rozpaczliwe, nieme znaki pilotowi.

— Panie poruczniku! A gdzie tu można tego...? Choroba morska, już wiem, jest.

— Wal pan przez okienko w dół.

— Ale może tam mój przyjaciel pod spodem? Nie chciałbym przyjaciela tak...

— Panie, bez skrupułów. Jużemy przelecieli 30 kilometrów. A zanim się pan zdecyduje, będziemy już tak wysoko, że to spadnie dopiero jutro rano razem z deszczem.

— Co pan powiada? A na cóż my tak wysoko lecimy. Przecież ja tam nie mieszkam, ale w prostej linii na ziemi.

— Cała właśnie pańska wina w tem, że pan tam nie mieszka, dokąd jaby chciał lecieć, ale w jakichś tam Czubkach.

— Szkoda, bo ja jestem kompan pierwszej klasy.

— Tylko nie dziś i nie w aeroplanie?

Pan pierwszy nie docenia mego towarzystwa.

— Panie, gdybyś pan był na mojem miejscu, to napewno byś pan był się do tej pory wściekał. Zresztą ja też nie ręczę za siebie.

Pan Bartłomiej przezornie spróbował się usunąć.

— Zrozum pan! Miałem urlop. Przyjaciel chciał mnie zabrać dzisiaj na polską wieś, na wigilję. W tym domu pana. Właśnie o nią chodziło. Poznałem ją w Warszawie. Szampańska kobieta! Bóstwo! No, co tu gadać — Titina! Byłem bliski zaręczenia się i gdyby nie pan...

— Panie pilocie! — rozjaśniał się pan Bartłomiej. — Ja przecież też zdążam na polską wieś, a co do tego, to nigdy nie zapóźno...

— Tak, panie łaskawy, ale pan chce do Czubków, do Czubków, panie!

— A to ... gdzie było?

— Ba, gdybym ja wiedział sam! Myśli pan, że ja wiozłbym pana do Czubków?

— A niby dokąd?

— Polecieliśmy tam, do tej kobiety.

— Niby ja?

— Tak. Pan zacząłby w aeroplanie. Ja tymczasem mógłbym się zaręczyć. Następnie polecilibyśmy w obłoki razem! Pan z nami, jako przyzwoitka. A potem nie tylko do Czubków, ale mógłbym pana zawieść nawet na szczyt Himalajów.

(d. c. n.)

KSIĄŻKI.

Wydawnictwa Lotnicze.

*) Co o lotnictwie każdy wiedzieć powinien.	Cena.
Ogólne wiadomości z lotnictwa. S. Czerwiński.	1.80
Zarys historii samolotów i balonów. Mjr. M. D. Szedulowski.	1.50
O władzę nad błękitami. T. Garczyński.	1.50
Lotnictwo w wojnie współczesnej. Pułk. S. Abzółtowski.	1.50
Lotnictwo. Mjr. Tetu.	1.15
Zegluga powietrzna. Ppłk. S. Sarnowski.	3.50
Lotnictwo zachodnie a nasze. Inż. G. Mokrzycki.	1.50
Teoria i budowa samolotów. Inż. G. Mokrzycki.	30.—
*) Opis budowy płatowców. Inż. G. Mokrzycki.	70.—
O budowie płatowców. Inż. ppłk. Z. Płodowski.	6.—
Płatowiec pościgowy typu A. I. Babilla.	40.—
Ogólne warunki techniczne płatowców	30.—

Lot Żaglowy. Inż. P. Tułacz.	1.70
Jak można latać bez silnika. Inż. S. Czerwiński. Wydawn. Pow. Kom. L.O. P.P. w Kowlu.	40.—
Silnik lotniczy „Spa” 6A 220 M. K.	40.—
Silnik „Fiat” A-13b.	55.—
Mój lot do Tokio. Kpt. B. Orliński. Wyd. Zarz. Gł. L.O.P.P.	50.—
Opowieści pilotów. J. Niwiński	1.20
*) Modelarstwo Lotnicze. Wojciech Woyna.	2.80
Sport Modelarstwa Lotniczego. Wład. Siadek.	
Koleje a wojna lotniczo-gazowa. Mjr. M. Romeyko	30.—
Przepisy dla oceny zdolności do służby lotniczej w powietrzu.	05.—
Wykłady o obronie przeciwlotniczej karabinów maszynowych. B. Gillern	9.—
Wojskowy słowniczek polsko-francusko-niemiecko-rosyjski.	1.—
Do nabycia.	
Władz. administracji „Młodego Lotnika” Warszawa Krak. Przedm. № 5, konto PKO. № 9511.	
*) Lotnictwo—F. Schneidera	7.—
Do nabycia Miejski Komitet LOPP. w Kra-	

kwie, ulica Basztowa Gmach Województwa.	
Płatowiec—Eugeniusz Małecki	5.—
Do nabycia: Komitet Wojewódzki LOPP. we Lwowie.	
Wydawnictwa Gazowe.	
*) „Obrona ludności cywilnej”—por. Z. Marynowski	1.90
„Wojna chemiczna”—płk. A. Malyszko	2.50
„Wojna chemiczna i obrona kraju”—Sianożęcki. Wyd. II	1.—
*) „Samoobrona kraju”—płk. Sianożęcki 1925	3.—
*) „Walka chemiczna w przyrodzie”—prof. Liudemana. Wyd. II	1.—
„Klinika gazów bojów w zarysie”—Dr. Paradistal	1.—
„Podstawy ratownictwa”—prof. Lindeum.	2.50
*) „Broń chemiczna”—kpt. Bartel	4.50
Maska przeciwgazowa używana w Polsce—Ktp. Andrzejewski	40.—
*) „Wskazówki do wyszkolenia w obronie przeciwchemicznej”—por. Marynowski	2.50
*) „Krótki zarys chem. gazów bojów”—kpt. Kalusiński	1.20

„Taktyczne użycie broni chem.”—ppłk. Jasiński	1.30
„Wskazówki meteorologiczne”—Hłasek-Hłasko	4.—
„Toksykologia chem. środ. bojów.”—W. Lindeman	13.—
„Węgiel kamień jako surow. chem.”—inż. Kwiatkowski	3.—
„Cwiczenia przeciw w obrazach.”—por. Marynowski	5.—
„Obrona przeciwchemiczna”—Rudnicki kpt.	3.50
„Walka Gazowa”—Dudziński por.—1927 r.	3.60
„Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe”—płk. Karnicki—1927	1.80
*) „Iperyty i jego działanie”—Mjr. Jankowski—1927	1.—
„Technika walki gazowej” Skryp. por. Ziemiński	2.—
„Gazy bojowe, a konie w armji” 1926 r.—płk. Marczewski	1.50
„Toksykologiczna klasyfikacja chem. środków bojów.”—prof. Lindeman—1927 r.	1.80
Do nabycia w Zarządzie Głównym LOPP. Warszawa Długa Nr. 60 PKO. 7860.	
*) Książki z odnośnikiem zalecane są dla wszystkich prelegentów.	

BROWAR DOJLIDY

KS. JERZEGO LUBOMIRSKIEGO

W BIAŁYMSTOKU.

ZNAKOMITE PIWA: LUKSUSOWE, MARCOWE, EKSPORTOWE, PILZEŃSKIE.

14-9

Zakłady Mechaniczne „URSUS” sp. Akc. w Warszawie.

Bezkonkurencyjne silniki spalinowe na naftę, ropę, olej gazowy. Silniki systemu Diesel'a, silniki dwusuwne, czterosuwne pół-Diesel'e, silniki specjalne dla rolnictwa. Armatura do pary, gazu i wody, specjalnie dla cukrowni.

Samochody ciężarowe. Traktory rolne. Odlewy żelazne z brązu i innych półszlachetnych metali.

6-3

Długoterminowe kredyty.

Przedstawicielstwo na Wojew. Białostockie: Włodzimierz Kariakin, Białystok, ul. Kilińskiego 16 tel. 3-80.

Dr. J. WALEWSKI

Choroby weneryczne, skórne i moczopłciowe. Naświetl. lampa kwarcowa. Przyjmuje rano do 1 i od 4 do 8 w Kobiety 4-5 pp. W niedzielę od 11 do 1 i od 4 do 5 pp. Ul. Sienkiewicza 14 m. 3 (II piętro) telef 49-9.

Doktor M. KANEL

Choroby weneryczne, skórne i włosów, leczenie i prześwietlania promieniami RENTGENA. Naświetlanie lampą kwarcową. Przyjmuje od 9-12 i od 5-8 w Kobiety od 4-5 pp Białystok, ul Sienkiewicza 37 tel. 5-95

Doktor Aleksander Gurwicz.

Spec. choroby weneryczne, skórne i włosów. Leczenie i prześwietlania promieniami Rentgena. Naświetlanie lampą kwarcową i przegrzewanie za pomocą Diatermji. Przyjmuje: 9-1 i od 5-8, dla kobiet: 4-5 pp Białystok, ul Lipowa № 17 tel. 6-40.

Dr. Pines L.

BIAŁYSTOK, ul. Sienkiewicza 27, tel. 1.05.

DOKTOR I. SZYLMAN

(choroby wewnętrzne)

i Dr-wa SZYLMANOWA

przyjechali ze Trzcianego do Białegostoku ul. Rynek Kościuszki Nr. 3 naprzeciwko kościoła. Diatermja, lampa kwarcowa i sollux. Przepłukiwania żołądka i dwunastnicy. Dla potrzeb gabinetu, własne laboratorium. Telefon 8-66. 5-1

Laboratorium analityczne przy Aptece B-ci Kuryckich w Białymstoku

ul. Sienkiewicza 34 tel. 34 wykonuje analizy lekarskie (moczu, plewocyny i t. d.), oraz produktów spożywczych.

KRAWIEC MĘSKI

MICHAŁ MALINOWSKI
BIAŁYSTOK, ul. Lipowa 16.
Przyjmuje obstalunki z własnych i powierzonych materiałów

POLMIN Państwowa Fabryka olejów mineralnych w Drohobyczu

Oddział w Białymstoku 5-4
Warszawska Nr. 7, tel. Nr. 10-34.

ZAKŁADY

BZEMIEŚLNICZO-WYCHOWAWCZE ŚW. JÓZEFA

Białystok, ul. Słonimska 14 tel. 11-84.

„ARBOR”

Sp. z ogr. odp.

DLA HANDLU DRZEWEM

Białystok, ul. Sienkiewicza 48 tel. 146.

Skład szpagatu, sienników, tasiem tapicers. przedstawicielstwo fabryk częstochowskich

„Stradom” i „Bawelna”.

Białystok,
Sienkiewicza Nr. 36 tel. 9-60.

Przedsiębiorstwo robót budowlanych

N. GOLDFARB

Białystok, Polna 20a. Tel. 3-56, 14-21.

Zakł. Elektro-Radjo-Techn. Bracia PARIS

BIAŁYSTOK, SIENKIEWICZA 28a TEL. 5-05

Radjodbiorniki od 1 do 8 lampowych i akcesoria

Akumulatory radjowe, samochodowe i stacyjne

Urządzenia elektryczne samochodowe **Niklowanie.**

CUKIERNIA WIDERA

BIAŁYSTOK, — — — Kilińskiego № 6a,

filje: Lipowa, № 13 tel. 373. — Sienkiewicza № 28.

CUKIERNIA A. WEGNERA

BIAŁYSTOK, ul. Rynek Kośc. Nr. 3.

Warsztat mechaniczny i odlewnia

Wiktor Jurczak - Winnicki

Białystok, ul. Stalowa № 4 róg Knyszyńskiej. Telef 11-79.

W. Wojewódzki, B. Korbusz, i Z. Trejwas

Biuro Techniczno-Przemysłowe

W WILNIE, UL. TEATRALNA № 3.

2-1

ZAKŁAD SZCZOTKARSKI majstra cechowego miasta Warszawy w Białymstoku, ul. Lipowa 40.

pod firmą JÓZEF KRZEMIŃSKI

polecia własne wyroby szczotek różnego rodzaju: domowe, fabryczne i pendzle. Przyjmuje zamówienia oraz reperacje. Robota solidna. — Ceny przystępne.

Szkoła muzyczna im. Fr. Chopina w Białymstoku przy ul. Kilińskiego № 6a przyjmuje zapisy uczniów.

Szczegóły w prospektach. Do podania wymagane jest świadectwo metryczne lub szkolne. Wszelkich informacji udziela sekretariat szkoły czynny codziennie od godziny 13-tej do 17.

CENTRALA SPIRYTUSOWA **POZNAŃ** Tow. Akc.

Fabryka wódek gatunkowych, likiorów i koniaku w Białymstoku, ul. Ogródowa 7. Telefon 4-28.

Poleca znane ze swej dobroci

Wódki gatunkowe, nalewki i likiery.Wyroby Centrali Spirytusowej **POZNAŃ**

są sporządzane z naturalnych soków, na czystym cukrze, ze spirytusu podwójnie rektyfikowanego i jako takie w smaku i jakości nie ustępują najgłośniejszym firmom zagranicznym.

Popierajcie przemysł krajowy i nie opłacajcie za zewnętrzne ozdoby firm obcych.

Ceny naszych wyrobów mimo ich wysokiego gatunku są konkurencyjne i dlatego żądajcie we wszystkich sklepach detalicznych i restauracyjnych

WYROBÓW CENTRALI SPIRYTUSOWEJ **POZNAŃ.****ZARZĄD FABRYKI.****FABRYKA DYKT****E. HASBACH**

w BIAŁYMSTOKU.

B-cia Krugman i Monitz

Sp. firmowa, Białystok, Fabryczna 27a.

Eksploatacja leśna i tartak parowy w Bagnie.

Telefony 3-51, 1-02, 9-34, 9-08, 10-08.

Adres telegraficzny „Krugman”.

Restauracja przy Hotelu

„RITZ”

w Białymstoku

ulica Kilińskiego 2. Tel. 11-60.

2-1

SUPRAŚLSKA
SUKIENNA MANUFAKTURA**„S. H. Cytron” Sp. Akc.**

w Supraślu.

Biuro główne Białystok, Kupiecka Nr. 35.
Telef. Biura Nr. 1-01. Fabryki Nr. 5.

Biuro Techniczno-Handlowe

Henryk Scherschmidt i Kochw Białymstoku, ul. Sienkiewicza Nr. 27.
Przedsiębiorstwo światowej sławy marki
samochód „Chevrolet”.

Fabrykat Central Motores Company.

5-1

Zakład „AQUASAN”

O-ra Perelsztejna i Pr. J. Lemberga

w Białymstoku, Ogródowa Nr. 9 tel. 3-61.

Wody mineralne lecznicze.

Wody stołowe i owocowe.

Galareta Deserowa z „murzynkiem”.
Soki owocowe i zaprawy do wódek.

2-1

Jedynie! **„AMADA”**masło roślinne zastępuje w zupełności
MASŁO NATURALNE!**S. J. WOLFF**

BIAŁYSTOK, ul. Kościelna Nr. 5.

Stanisław HomanBRÓŃ, AMUNICJA, PRZYBORY MYŚLIWSKIE,
SPORTOWE i KOLEKTURA LOTDRJI PAŃSTW.

w Białymstoku,

Rynek Kościuszki 5 tel. 5-87.

Egzystuje od 1906 roku.

4-1

W powyższej szczęśliwej kolekturze w 2-jej klasie
18 Polskiej Loterii Państwowej padły następujące
wygrane na Nr. 15373 zł. 35.000, na Nr. 61698 zł. 2.000.**FABRYKA SUKNA****I. M. SOKOŁ i S-wie**

BIAŁYSTOK,

ul. Warszawska Nr. 64.

Skład: ul. Nowy-Swiat Nr. 4.

TELEFON: fabryki 99.

„ mieszkania 1-00.

„ składu 3-49.

**Białostocka Fabryka
KOŁDER I SUKNA
OSWALD TRILLING i SYN**

Sp. Akc.

Białystok, telefon № 1-57.

3-1

Fabryka Sukna i Kamgernów

GUSTAW MOLENDĄ i SYN

BIELSKO.

Skład fabryczny w Białymstoku

ul. Sienkiewicza 16 tel. 411.

2-1

Sz. Ain i J. LipszycAparaty i przybory [fotogr., chirurg. oraz optyczne.
Białystok, Sienkiewicza 34 tel. 7-97.

2-1

A. Sokół i J. Zylberfenig

Fabryka Sukna.

Skrzynka pocztowa Nr. 124. Tel. Nr. 1-25.
Adres telegraficzny „Sokzyl”.

4-1

A. Roleder przedsiębiorstwo budowlane

(istnieje od 1887 r.)

Białystok, ul. Mazowiecka 40, dom własny tel. 4-27.
Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres bu-
downictwa, posiada zakład mechaniczno - stolarski
i własną kaflarnię.

3-1

„WĘGLÓWKA”

SPÓŁDZIELNIA WĘGLOWA

dla funkcjonariuszy państwowych, cywilnych
i wojskowych.Sprzedaż węgla z concernu „Robur” na
długoterminowe spłaty.Oddział w Białymstoku, Kilińskiego Nr. 9
tel. 11-42. Bocznicza własna tel. 11-43.

1-1