

XV

LECIE



1923

XV

1938

1923

XV

1938

XV
LECTIE
L.O.P.P.

PIĘTNASTOLECIE L. O. P. P.

Kolekcja
Emila Kornasia

PRACA ZBIOROWA

WYDAWNICTWO
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
LICZ OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

W A R S Z A W A 1 9 3 8



CM KEK 320776

KLISZE I DRUK
ZAKŁADÓW GRAFICZNYCH
B. WIERZBICKI I S-KA
W W A R S Z A W I E

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. Kl nr 241 /2012/ CM





JÓZEF PIŁSUDSKI
MARSZAŁEK POLSKI
PIERWSZY CZŁONEK HONOROWY L. O. P. P.



PROF. DR IGNACY MOŚCICKI
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
WYSOKI PROTEKTOR I CZŁONEK HONOROWY L. O. P. P.



EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ
MARSZALEK POLSKI
CZŁONEK HONOROWY L. O. P. P.



OBYWATELE RZECZYPOSPOLITEJ

Gdy WÓDZ NACZELNY GENERALNY INSPEKTOR SIŁ ZBROJNYCH MARSZAŁEK EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ powołał cały Naród do podciągnięcia Polski wzwyż, wskazując, że to hasło jest potężnym łańcuchem, przytwierdzonym jednym końcem do Polski, i że chodzi o to, aby jak najwięcej obywateli Państwa Polskiego chwyciło za łańcuch i ciągnęło, ciągnęło, chociażby w krzyżach trzeszczało – wtedy Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej «L.O.P.P.» zameldowała: «Ciągniemy, Panie Marszałku»!

Spółeczeństwo Polskie, zorganizowane w L.O.P.P. faktycznie już od 15 lat, ujęło w swoje ręce szereg ogniw Świętego Łańcucha i w ciągu tego okresu działalności:

- na budowę szkół pilotażu motorowego, szkół szybowcowych, lotnisk i setek aparatów lotniczych,
- na budowę motoszybowców,
- na popieranie twórczości i prac naukowych,
- na budowę Instytutu Techniki Lotnictwa,
- na budowę Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie i takiegoż Instytutu we Lwowie,
- na budowę Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego na Czarnohorze,
- na stypendia lotnicze dla licznych rzesz młodzieży, studiującej na uczelniach wyższych i w średnich technicznych,
- na szerzenie w szkołach powszechnych, średnich i wyższych wiadomości z zakresu modelarstwa lotniczego i szybowcowego,
- na stworzenie z własnej inicjatywy sportu spadochronowego

wydała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ponad czterdzieści milionów złotych.

Na wyposażenie terenu Rzeczypospolitej w tysiące zestawów dla drużyn przeciwlotniczo-gazowych i posterunków służby dozorowa-

nia, na poparcie i umożliwienie produkcji polskiego aparatu tlenowego «Lech»,
na budowę wzorowych schronów przeciwgazowych we wszystkich większych ośrodkach Rzeczypospolitej,
na przeszkolenie milionów obywateli państwa w zakresie obrony przeciwgazowej,
na przeszkolenie przeszło stu tysięcy komendantów obrony przeciwlotniczej domów (bloków),
na subwencjonowanie prac naukowo-badawczych na wszystkich uczelniach w zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej,
na przeszkolenie nauczycielstwa i młodzieży szkolnej w zakresie obrony przeciwgazowej,
na budowę Zakładu Technologii Organicznej II na Politechnice Warszawskiej,
na liczne stypendia dla studentów wyższych zakładów naukowych, prowadzących studia w zakresie gazoznawstwa
wydała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej około dwudziestu pięciu milionów złotych.

Piętnastoletnia owocna praca, którą na każdym kroku społeczeństwo polskie widzi, którą może sprawdzić i ocenić i przekonać się, że wysiłki i ofiary obywateli są zużytkowane wybitnie oszczędnie, celowo i produkcyjnie na sprawę obrony Państwa i społeczeństwa, jest dowodem, że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zadania swe zrozumiała ściśle, podjęła energicznie i wykonuje w całej pełni w tym zakresie, jaki Lidze, jako Instytucji Wyższej Użyteczności, został przez Prezydium Rady Ministrów wyznaczony.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, znajdując wybitnie serdeczną i pełną uznania ocenę swych prac u swego NAJWYŻSZEGO PROTEKTORA – PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ PROFESORA IGNACEGO MOŚCICKIEGO, widzi całkowitą możliwość dalszego rozwoju swej działalności i w tym przekonaniu wzywa całe społeczeństwo polskie do dalszych wysiłków i dalszej ofiarności na realizację niezbędnych prac i zadań celem dorównania naszym zachodnim sąsiadom pod względem ilościowym (bo jakościowo już dawno dorównaliśmy, jak tego dowiodły Challenge, zawody i wystawy, natomiast z sąsiadami wschodnimi już się ilościowo wyrównujemy).

Najjaśniejsza Rzeczpospolita Polska, Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Profesor Ignacy Mościcki, Wódz Naczelny Pan Marszałek Edward Śmigły-Rydz – niech żyją!

L.O.P.P. niech rośnie i rozwija się ku chwale i korzyści Wielkiej Polski Mocarstwowej.

Prezes Zarządu Głównego L.O.P.P.
Inż. LEON BERBECKI
gen. dyw.

Warszawa, wrzesień 1938 r.

P R Z E D M O W A

Czytelnik, biorący do rąk tę książkę, ma z pewnością prawo zapytać dlaczego ją otrzymał. Przerzucając liczne jej karty, czy oglądając ilustracje, szukać w niej będzie odpowiedzi na pytania narzucające mu się w związku z tytułem pracy »XV-lecie L.O.P.P.«, a jedno z pierwszych pytań brzmieć będzie z pewnością: »dlaczego wydano tę książkę?«. Rozumiemy dobrze, iż pytanie to nie może pozostać bez odpowiedzi, a zadaniem naszym będzie właśnie zaspokojenie ciekawości Czytelnika w słowach choćby najkrótszych.

Jest rzeczą powszechnie przyjętą we wszystkich społeczeństwach ludzkich i we wszystkich sprawach ludzkich, zatrzymywanie się jakby w przebytej drodze po to, by rzucić okiem na to co mamy za sobą, czego dokonaliśmy, często już choćby dlatego, by zmierzyć siły do dalszych zamierzeń, by określić to, co mamy jeszcze wykonać, by zsumować zdobyte doświadczenia, ulepszyć to, co wydaje nam się niedoskonałe, usunąć – szkodliwe. W czasach dawniejszych, powolnego tempa życia, gdy całe nieraz stulecia nie przynosiły istotniejszych zmian, dla takich zatrzymań się wystarczał przeciętny wiek jednego pokolenia ludzkiego, a więc okres co najmniej 25 letni, często zaś dopiero 50-lecie było bardziej wyraźnym rozwojowym okresem. Wojna ostatnia – początek epoki, w której dziś żyjemy, wyróciła to pojęcie. Szybkość jest nazwą naszej epoki. Niemal rok każdy przynosi dziś nowości w dziedzinie, zmieniających nasze warunki życiowe, wielkich wynalazków. I oto dlatego w wieku radia i kina, w wieku samolotu i samochodu okresy pięciu, czy dziesięciu lat zarysowują się już wyraziście na tablicy naszych

przeżyć, przeżyty zaś przez nas okres krótkich na pozór lat 15 pozwala nam już bardzo dokładnie określić to, czego dokonaliśmy, zastanowić się nad tym co jako zadanie staje przed nami.

W przeświadczeniu tym, w księdze, która tu leży przed nami, chcemy wykazać naszym Czytelnikom i Przyjaciółom nie co innego właśnie, jak obraz życia naszej organizacji w ubiegłych latach *piętnastu* jej istnienia. Chcemy wykazać – czego w stosunkowo krótkim okresie dokonać może świadoma celów wola zorganizowanych w pewnym kierunku jednostek, suma powszechnego i ciągłego wysiłku. Nie stwarzamy tym samym żadnego nowego przykładu, przeciwnie, jak to już zaznaczyliśmy na wstępie, naśladujemy raczej zwyczaje powszechne, a nawet powtarzamy – w rozszerzonej z pewnością formie – myśl naszą własną, skoro podobną pracę ogłosiliśmy drukiem przed laty pięciu w pierwsze dziesięciolecie istnienia L. O. P. P. Ma więc być nasza praca jakąś »jednolitością«, jakimś dziełem okolicznościowym, wiązką imienną dla nas samych? Nie – zamierzenia nasze idą po innej linii. Wydaje nam się, iż pracą naszą stwarzamy coś więcej niż zadowolenie chwilowe, powstające z przeglądu szeregu ilustracji i odczytywania pewnych tekstów. Książka – jedna ze starych bardzo form porozumiewania się ludzkiego, to zawsze coś więcej, niż rozwiewający się w nicość dwugłos rozmowy telefonicznej, milknący dźwięk głośnika radiowego, niknący obraz ekranu. Książka *pozostaje*. Książka przeżywa nas samych. Jest rozrywką, czy zainteresowaniem współczesnych. W pewnych warunkach stawać się może cennym źródłem wiedzy dla przyszłych pokoleń, dokumentem pewnej epoki.

Z tego punktu w pracy naszej na rzecz patrzeć musimy. Musimy pamiętać, iż praca nasza, choćby miała ona nawet przyjąć formę najskromniejszą, dotyczy częściowo przeżywanej przez nas epoki Wielkiej Polski Józefa Piłsudskiego i obiera za przedmiot rozwój potężnej, jak dziś, organizacji społecznej, powstałej dosłownie z niczego. Musiało coś niezmiernie silnego tkwić w założeniu roboty, skoro – zaczynając, jak powtarzamy, z niczego – zdołano do pracy wprzęgnąć po latach piętnastu armię sięgającą niemal, jak dziś, 2 milionów obywateli, skoro w okresie tym z groszowych dosłownie ofiar złożono na ołtarzu Ojczyzny ponad sześćdziesiąt milionów złotych! Zanim na dalszych stronach naszej pracy opowiemy pokrótce, jak to wszystko się stało – spróbujemy określić moment główny, zawierający odpowiedź samą w sobie na wszystkie kolejne pytania, zastanówmy się nad tym, co spowodowało powstanie naszej organizacji.

Odpowiedź tę znajdujemy w nas samych w zrozumieniu sytuacji przez nas przeżywanej, w świadomości cech naszego charakteru narodowego.

Raz jeszcze podkreślmy to mocno: żyjemy w wielkiej epoce. Jest to nie tylko dla Polski epoka Józefa Piłsudskiego. Jest to głęboki przełom w życiu całej ludzkości, moment przegrupowania się sił całego świata do nowej wielkiej jakiejś rozgrywki, nowej, decydującej o losach przyszłych pokoleń, próby sił. Jakąż najwybitniejszą cechą wyznacza się ten moment? Wydaje nam się, iż odpowiedź sama nam przychodzi na usta, że do świadomości najszerzych naszych warstw przenika z rozmów prowadzonych w kawiarniach i bije w oczy z zadrukowanych płacht gazety. *To wyścig zbrojeń!* Oto hasło chwili dziejowej, przeżywanej przez nas. Starsze pokolenie pamięta jeszcze wojnę, »która miała być ostatnią« i pamięta być może ów dawny wyścig zbrojeń, poprzedzający kataklizm wielkiej wojny światowej. Przy uważniejszym spojrzeniu wstecz – jakąż kolosalna różnica? Czymże bowiem wobec poczynąń naszych był wysiłek ówczesny? Oto w najwyższym, zdawało się wówczas, napięciu sił narodów dążył on do uzbrojenia najsilniejszych armij, które w krótkich, błyskawicznych, zdawało się, uderzeniach rozegrać miały decydujące jakieś kampanie. Dziś dobrze wiemy, że jest i będzie inaczej. Już zrozumieliśmy po wojnie światowej, a obserwacje wojny hiszpańskiej czy chińskiej umocniły nas tylko w naszych przeświadczeniach, iż złudzeniem są »krótkie, błyskotliwe kampanie«, tak samo, jak wiemy to również dobrze, iż musimy się zdobywać na coś więcej, niż uzbrajanie armii. Dziś każde niemal dziecko już rozumie, że armie są tylko jakby strażą przednią narodów, a skoro w wojnie przyszłej walczyć będą o byt nie armie same, a »narody pod bronią«, tym samym – zadaniem okresów pokojowych jest nagromadzenie zapasów wojennych dla całych narodów, na najdłuższy choćby, przewidywany okres tych wysiłków.

Oto co różni nasze ciężkie dni od naszego wczoraj. Jeśli chcemy dla Ojczyzny naszej bezpieczeństwa i pokoju – musimy zamienić ją w obóz wojenny, w twierdzę niezdobytą, w nowoczesny Zbaraż, broniony przez ofiarne i bohaterskie społeczeństwo nieśmiertelnych Podbięctów, Wołodyjowskich i Skrzetuskich.

Ten obowiązek powszechny olbrzymiego wysiłku, spadającego na wszystkie narody świata – każdy naród miłujący swą wolność wykonać musi. Dyskutowana być może co najwyżej forma wywiązania się z przyjmowanych zadań. Stare, zasobne narody ławniejsze może mają zadanie. W trosce o swój byt niepodległy, dla obrony swego stanu posiadania przeznaczają na zbrojenia olbrzymie miliardowe sumy ze swych, gromadzonych przez całe stulecia, zapasów. Jak dawniej, dla obrony swej wolności morskiej, narody te budowały olbrzymie flotylle okrętów wojennych, tak dziś, w trosce o wolność

stokroć niezbędniejszą, wolność powietrzną, zapobiegliwe społeczeństwa [budują przede wszystkim wciąż nowe i nowe eskadry samolotów... Polska inaczej nieco rozwiązuje stojące przed nią zadania. Społeczeństwo nasze wie dobrze, iż dla ochrony niepodległości, wywalczonej w ogniu i burzy największej w dziejach świata wojny, nie będzie już można doraźnie improwizować pospolitych ruszeń, walczących ongi w cieniu niezwyciężonych skrzydeł husarskich. Naród nasz wie, że na straży swej wolności musi postawić silną armię, na morzu – flotę wojenną, że na straży powietrza polskiego krążyć muszą czujne zórawie naszych samolotów. Że dla posiadania tych wszystkich środków wojny, trzeba, jak mawiał Napoleon: pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Tymczasem wyniszczony długimi latami wojen kraj z trudem ledwie zdobywać się mógł na wypłacanie podatków dla opędzenia potrzeb normalnych budżetów wojennych. Skądże wziąć pieniędzy na konieczne, niezbędne zbrojenie się, nieprzewidziane w normalnych, ograniczonych do przeciętnej możliwości obywateli, budżetach?

Dochodzimy do sedna sprawy. Konieczność tę dojrzało przed laty 15 grono ludzi dobrej woli. Obywatele ci powiedzieli sobie, iż muszą pomóc Państwu i Armii w dozbrojeniu się należytym na polu dziś najważniejszym, w dziale techniki najnowocześniejszej, w *lotnictwie*, w obronie powietrza polskiego. Dla szczytnego tego celu zdecydowano założyć specjalną organizację. A organizacja ta przyjęła za swe zadanie zdobycie drogą ofiar dobrowolnych, skoro podatki podwyższone być nie mogą, sum niezbędnych na dozbrojenie się Polski w powietrzu i – ludzi, zwiększających kadry wyszkolonych przez wojsko lotników.

Oto rodzice chrzestni, stojący u wezglowia rodzącej się przed laty piętnastu Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Imionami ich są gorący, żarliwy patriotyzm i twórcza wytrwała ofiarność. Przy takich założeniach można było z pewnością oczekiwać pomyslnych rezultatów.

Czytelnik znajdzie na kartach dalszych osiągnięcia L. O. P. P. w czasie tych lat 15. W ciężkich czasach, jakie przeżywamy obecnie, dobrze jest uprzytomnić sobie, ile zdziałać może dla jakiegoś wielkiego celu wytrwała, zataczająca coraz szersze kręgi, sięgająca coraz niżej w głąb i pnąca się wciąż wzwyż praca społeczna. Społeczeństwo nasze zawsze jest, było i będzie znane ze swej ofiarności. Trzeba tylko umieć wskazać wielki, szlachetny cel dla tej ofiarności, trzeba umieć do serc ludzkich przemówić. I trzeba znać społeczeństwo nasze. Może ono narzekać, czy nawet szemrać, jeśli nie wie czego się odeń wymaga, gdy nie wie ono na co daje. Gdy rozumie cel swych ofiar – nie zna gra-

nic poświęcenia. Gdy w innych krajach rządy uciekać się muszą do nowych wciąż i nowych podatków, u nas – traktuje się to jako ostateczność. Ale wystarczyło niedawno, iż Wódz rzucił hasło dozbrojenia Polski i oto widzimy ile społeczeństwo daje i *jak chętnie* daje na oddziały Obrony Narodowej, na Fundusz Obrony Narodowej, na Fundusz Obrony Morza, czy na Ligę Morską i Kolonialną. Na cele te z drobnych, groszowych ofiar dosłownie płyną miliony. Wojsko otrzymuje nowe karabiny maszynowe, armaty i czołgi, marynarka wojenna – łodzie podwodne i ścigacze, lotnictwo – samoloty.

W rozważaniach tych, stwierdzających, obok wspomnianej już na wstępie ofiarności, wysoki poziom uświadomienia patriotycznego społeczeństwa, niech nam wolno będzie zwrócić na jeden szczegół uwagę. Oto w szeregu wszystkich tych niezmiernie użytecznych, niezbędnych już dziś instytucyj, jak F. O. N., czy F. O. M., jak L. M. K. – organizacja nasza – L. O. P. P. jest najstarszą. Zajmuje, jak mówi poeta »z wieku i urzędu« miejsce poczesne. Powstała przed laty 15, jakby w przeczuciu dopiero odradzającego się wyścigu zbrojeń, a w czasach, gdy przeciwnie, zdawało się, że świat zrzeszony w rodzinie Ligi Narodów będzie mógł realnie przeprowadzać program jakiegoś stopniowego rozbierania się.

Grono założycieli L. O. P. P. nie dało się ukołysać różowym snom powszechnego rozbierania. W przeczuciu nadchodzących czasów potężnych i powszechnych, w świecie wysiłków obronnych, a przede wszystkim powszechnej w świecie rozbudowy sił powietrznych, stworzyło nową w Polsce organizację, która stała się niejako organizacją wzorową dla wszystkich powstających później.

Nie zamierzamy się tu ani wynosić nad innych, ani chwalić. W ofierze, w pracy dla Ojczyzny – wszyscy, jak ongi robotnicy w winnicy pańskiej, są sobie równi. Ale wydaje się nam, iż wolno jest nam tu powiedzieć: L. O. P. P., która powstała przed laty 15 i uznana jest za instytucję użyteczności publicznej, nie zawiodła pokładanego w nią zaufania władz i społeczeństwa. Praca L. O. P. P. jest wydajna i kiedyś o pracy tej historia powiedzieć będzie mogła, jak ongi w senacie rzymskim o zasługach obywateli mawiano, iż „*L. O. P. P. dobrze się zasłużyła Ojczyźnie*”.

Oto dlaczego wydaje nam się, iż już dziś, po pierwszych 15 latach istnienia tej organizacji, możemy potężnemu temu i owocnemu wysiłkowi zorganizowanej pracy, jakim jest dorobek L. O. P. P. poświęcić tę książkę. Oto dlaczego jesteśmy zdania, iż o dorobku tym już dziś wolno nam mówić.

Jesteśmy przeświadczeni, iż przeglądając karty tej księgi, oglądając zebrane razem

wysiłki wytrwałych usiłowań, Czytelnik powie sobie – przecież nie nadarmo szły ofiary pracy i mienia zorganizowanego w L. O. P. P. społeczeństwa. Wierzimy, iż pod wpływem słów tej książki niejeden obywatel naszego kraju uświadomi sobie lepiej, niż rozumiał to dotychczas, jak konieczną jest praca Narodu dla zabezpieczenia sobie wolności powietrznej i – ile zdziałać mogą na tym polu niewielkie choćby, ale wprzęgnięte w jedną całość wysiłki.

A wreszcie, w końcu tej krótkiej jakby przedmowy, myślimy też o jednej jeszcze rzeczy: wierzymy, iż książka ta – przeżyje nas samych. W rękach przyszłych, szczęśliwszych od naszego pokoleń będzie źródłem informacji o pracy pewnego pokolenia polskiego, które pod wodzą Wielkiego Swego Nauczyciela zdobyło Niepodległość i – umocniło ją w miarę swych sił na lądzie, na wodzie i w powietrzu poto, by zdobyć tę potomnym przekazać.



HISTORIA
L. O. P. P.

ZREBY OBRONY POWIETRZNEJ

*Skrzydła husara i skrzydła samolotu,
helm z przyłbicą i maska gazowa - to w
różnych epokach narzędzia tej samej spra-
wy: obrony potęgi i pomysłowości Państwa.*

Łosiewicz



U rwał się warkot silników, zwolniły obroty śmigieł...

Ucichł głos armat...

Zamilkł sześć broni...

Zdążyły już wsiąknąć w ziemię kurzawy krwi...

Szczegół pożogi wojenne.

Na pergaminach traktatu ryskiego obcych pieczęcie pokoju.

Kraj stradowany kopytami najeźdźców, zdeptany milionami wrażeń nóg, nasiąkły krwią własną i cudzą, bezprzykładnie rabowany i niszczonej — odechnął wreszcie pełną pierś wolności.

Wyprostowały się grzbiety, podniosły ku górze oczy — z ust popłynęły radosne słowa podziękowań Stwórcy — „Te Deum...”

Zhawca Ojczyzny, Twórca Jej Niepodległości, Zwycięski Wódz Narodu — przyjmował objawy radości i wdzięczności Narodu z jednakowym spokojem, ze zmarszczonymi brwiami, ze skupioną uwagą w żrenicach.

Nie czas spocząć na laurach!...

Mamy niepodległość, mamy Wolną Ojczyznę nie z łaski, nie z przypadku i przetargów politycznych, ale wywalczoną geniuszem Wodza i krwią żołnierza polskiego. Czyż nie dosyć powodów do ra-

dości, do oddania się weselu i dosytowi życia pokojowego?

Dalekosiężnym wzrokiem, ponad okrzykami wiwatów i radości, ponad kwiatami rzucanymi Mu pod nogi, ponad serca wezbrane wdzięcznością — patrzył w przyszłość Polski Twórca Jej Niepodległości. Patrzył dalej z czołem zachmurzonym troską, pomimo, że wszystko nastrajało do optymizmu.

Czyż to nie Jego spżowe słowa nakazywały nie tylko kontentować się niepodległością Ojczyzny, ale troszczyć się głęboko o Jej przyszłość, Jej stanowisko wśród innych narodów świata?

JÓZEF PIŁSUDSKI MÓWI:

„...Mamy Orla Białego, szumiącego nad głowami, mamy tysiące powodów, którymi serca nasze cieszyć możemy. Lecz uderzmy się w piersi. Czy mamy dość tej potęgi moralnej, aby wytrzymać jeszcze te próby, które nas czekają. Przed Polską leży i stoi wielkie pytanie, czy ma być państwem równorzędnym z wielkimi potęgami świata, czy ma być państwem małym, potrzebującym opieki możnych...”

Słowa Józefa Piłsudskiego, Wielkiego Wychowawcy Narodu, padły głęboko w duszę prawych Jego żołnierzy i obywateli.

W pismach i przemówieniach wskazuje On Narodo-

wi co ma robić, jak ma postępować, jak wykorzystać czas pokoju, aby ugruntować niepodległość, zapewnić Ojczyźnie bezpieczeństwo i podnieść Ją do rzędu potęg świata. Jedno z Jego wskazań, jakże aktualnych w owym czasie, mówi:

„...Długoletnia niewola zatrzymała pod wielu względami nasz rozwój, spaczyła mnóstwo naszych usiłowań. Więc teraz wszyscy obywatele wolnej Polski muszą wykorzystać czas pokoju i zdobyć się na wielki wysiłek woli, na duże natężenie pracy, aby w krótkim czasie dogonić świat cały i stanąć, jako równi, w wielkiej rodzinie wolnych narodów...”

Kiedy w 1918 r. Naród wezwany przez Wodza porwał za broń, by wywalczyć swą niepodległość i mieczem wytyczyć granice, skrzydła obrońców powietrznych były najsłabszą częścią wojaka. Mściła się długoletnia niewola, która zatrzymała rozwój nasz na polu lotniczym. Nie było własnych fabryk, szkół lotniczych, instytutów naukowych i tych wszystkich czynników, które by zapewniły należyty rozwój lotnictwa i możliwość produkcji własnych samolotów.

Był wyszkolony w wojskach zaborczych pilot, obserwator i mechanik, ale nie było samolotów i sprzętu pomocniczego. Lotnicy stanęli z zapalem na wezwanie Wodza. Ze starych nieużytków, pozostawionych przez zaborców, sklecono naprędce, jak tylko się dało, niewielką ilość samolotów, zorganizowano kilka eskadr i wysłano je na front. Samoloty przybyłe z Francji z utworzoną tam armią polską i zakupy zagraniczne trochę poprawiły sytuację, nie na tyle jednak, aby zaspokoić potrzeby frontów. W najlepszym okresie czasu mieliśmy 20 eskadr lotniczych, jednak niekompletnych, bo stale brakowało samolotów. Rok 1920 wykazał pełną wartość lotnictwa, jako broni nadwyraz skutecznej i nieodzownej w działaniach wojska lądowego. Lotnictwo dwoiło się i troiło, dawało maksimum wysiłku, ponosiło bardzo duże ofiary, ale nie mogło sprostać wszystkim potrzebom, gdyż ciągle stał temu na przeszkodzie brak samolotów. Te, na których latano, z powodu zużycia stawały się często przyczyną śmierci wielu dzielnych i ofiarnych lotników.

Ażeby uzmysłwić sobie, jak lotnictwo w owym czasie było potrzebne naszym armiom, przytoczymy tu jedną z depesz dowódcy frontu południowego, gen. Edwarda Śmigłego-Rydza, do Naczelnego Dowództwa:

„2.VII.1920 r. ...następnie, na gwałt przysyłajcie samoloty, nie żałować pieniędzy na zakup nowych, ażeby prowadzić wojnę z kawalerią nieprzyjacielską eskadrami na wielką skalę...”. (Chodziło tu o zwalczanie armii konnej Budiennego).

Zwycięskie zakończenie wojny zastało lotnictwo polskie całkowicie wyczerpane pod względem personalnym i materialnym. Wniszczone eskadry wróciły na lotniska pokojowe. Nie było ich czym uzupełniać. Nie mieliśmy żadnej fabryki silników ani płatowców, brak było inżynierów, pilotów, obserwatorów, techników i mechaników. Nie było żadnej wyższej uczelni lotniczej, a szkoły, które istniały dla szkolenia personelu latającego i mechaników, nie wystarczały. Zakupywane dorywczo z „demobilów” innych państw samoloty rozsypywały się nieraz w powietrzu, silniki stale zawodziły — co w dużej mierze powiększało z roku na rok zastępy ginących niepotrzebnie lotników. Brak było lotnisk, organizacji ziemnej, sprzętu pomocniczego. Pod względem materialnym lotnictwo zdane było wyłącznie na zakupy zagraniczne.

O lotnictwie komunikacyjnym i sportowym jeszcze nikt nie marzył nawet. Lotnictwo wojskowe żyło w silnej depresji duchowej, ręce opadały bezradnie, ludzi lotnictwa ogarniała rozpacz.

W takim to, najniekorzystniejszym dla lotnictwa okresie — z początkiem 1923 r. grono ludzi, którym los lotnictwa polskiego leżał na sercu, postanowiło zapukać do sumienia narodowego, aby zwrócić uwagę społeczeństwa polskiego na konieczność zajęcia się bliżej zagadnieniami lotniczymi i kwestią obrony powietrznej państwa. Częściowo zdawano sobie już sprawę, na czym pomoc dla lotnictwa polskiego ma polegać. Rozumiano, że trzeba stworzyć organizację, która by wyręczyła Państwo w dziedzinie rozwojowej lotnictwa, a prócz tego starano się dostarczyć mu potrzebnych środków materialnych i moralnych.

Działo się to wszystko w epoce przemożnego wpływu Marszałka Józefa Piłsudskiego na najważniejsze przejawy życia państwowego i społecznego w Polsce. Wódz Narodu, przewidujący i nakazujący „wyścig pracy”, miał prawo oczekiwać, że obywatele zrozumieją Jego intencje i przystąpią do realizacji wielkiego programu, stawiającego Polskę w rzędzie mocarstw.

następnie na gwałt przysyłajcie samoloty, nie żałować
pieniędzy na zakupy nowych ażebyśmy mogli prowadzić wojnę z
kawalerią nieprzyjacielską eskadrami na wielką skalę, czyżż nie

LICA OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Protokół 1.

Zebranie w dniu 12 lipca 1923 r. przy ulicy Skotowskiej Nr. 39 m. 2 w Warszawie.

Obecni: pp. Barylski, Januszewski, Jasionowski, Jastrzebski, Mazurkiewicz, Scholtze, Szejber, jako sekretarz p. Majewski.

Nieobecni usprawiedliwieni: pp. Graczyński, Grzędziński, Grzędziński i dr. Vacqueret.

Przewodniczący: p. L. Jastrzebski.

Porządek dzienny.

1. Przeczytanie protokołu Walnego Zgromadzenia i podpisanie.
2. Wybór prezesa, 2 wice-prezesów, skarbnika i sekretarza.
3. Lutowanie statutu /opracowanie lub poruczenie Komunikatów/
4. Program działalności na przyszłość: finansowej i rekro-

Grono patriotów, stojących bliżej zagadnień lotniczych i przepojonych wskazaniem Józefa Piłsudskiego, przystąpiło do pracy. Rozumiano, że wtedy tylko zapewni się lotnictwu polskiemu możność rozwoju, gdy troska o jego byt spadnie na barki całego społeczeństwa, gdy do założenia fundamentów pod budowę sił powietrznych powoła się najdzielniejszych i najzdolniejszych w Narodzie.

Rozpoczyna się praca nad stworzeniem organizacji, która by ujęła we własne ręce całą akcję społeczną na rzecz lotnictwa. Uznano za konieczne, aby hasła głoszone przez członków-założycieli nie pozostały pustym dźwiękiem, lecz zamieniły się w czyn. Założyciele zdają sobie dobrze sprawę, że rozwój lotnictwa jest ściśle uzależniony od środków finansowych. Aby zatem świecić przykładem ofiarności na cele lotnicze, opodatkowują się dobrowolnie na rzecz lotnictwa, z tym zastrzeżeniem, że składka miesięczna nie może być niższa od 25 zł.

W marcu 1923 r. wyłania się komitet organizacyjny, z prezydium, składającym się z trzech osób: ppłk. J. Grzędzińskiego, b. ministra T. Jasionowskiego i inż. M. Mazurkiewicza. W skład komitetu organizacyjnego wchodzi, wykazując bardzo aktywną działalność, pp.: H. Barylski, inż. W. Czapski, senator W. Januszewski, mjr inż. M. Pietraszek, wiceprezes Rady Ministrów A. Ponikowski, Cz. Tański, dr. K. Vacqueret, inż. J. Zadora-Szejber. Komitet organizacyjny jednoczy ludzi ze świata politycznego, naukowego, zawodów wolnych, przemysłowego i lotniczego. Działalność jego zdąża do jak najszybszego powołania do życia stowarzyszenia, które by łączyło w swej organizacji jak najszersze warstwy społeczeństwa, zdolne i chętne do ponoszenia ofiar na rzecz rozbudowy lotnictwa polskiego. Zebrane tą drogą środki finansowe miały posłużyć do zaspokojenia najpilniejszych potrzeb lotnictwa po opracowaniu planu rozbudowy, który by był konsekwentnie reali-



Płk inż. J. Grzędziński



Inż. T. Jasionowski



Inż. M. Mazurkiewicz

Prezydium Komitetu Organizacyjnego L. O. P. P.

zowany z roku na rok. Jasno zdawano sobie sprawę z trudności na jakie natrafiać się będzie przy realizacji planu. Ale tym bardziej należało skupić siły i zaapelować do całego patriotycznie myślącego społeczeństwa, aby zgodnym wysiłkiem położyć zdrowe podwaliny pod przyszłe silne i niezależne od zagranicy lotnictwo polskie, które miało być podstawą obrony powietrznej państwa i jego ludności.

Droga zakreślona przez inicjatorów Ligi Obrony Powietrznej Państwa, była daleka i żmudna. Cel nie był tak łatwy do osiągnięcia, jakby się na pozór zdawało. Przed organizatorami stało olbrzymie pole pracy: trzeba było stworzyć własny przemysł lotniczy, który by uniezależnił Polskę od dostaw zagranicznych; powołać do życia katedry lotnicze na politechnikach; wyszkolić inżynierów-konstruktorów, techników i mechaników; pobudować szkoły lotnicze i lotniska; stworzyć, obok lotnictwa wojkowego, lotnictwo sportowe i komunikacyjne, jako rezerwę pierwszego. Aby to osiągnąć, aby pozyskać od społeczeństwa pomoc w realizacji tych celów, trzeba było najprzód uświadomić je o ważności roli lotnictwa w życiu narodów nie tylko podczas wojny ale i pokoju. Trzeba było przełamać wiele uprzedzeń, wynikających z nieświadomości, obojętności i niezrozumienia zagadnień lotniczych.

Dn. 4 sierpnia 1923 r., na mocy przyjętego statutu, ukonstytuowały się pierwsze władze Ligi Obrony Powietrznej Państwa w postaci: Rady Głównej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej. Skład personalny pierwszych władz stowarzyszenia przedstawiał się następująco:

Rada Główna 1923—1925 r.:

pp.: b. wicemarszałek Sejmu S. Osiecki, L. Supełski, b. premier A. Ponikowski, wiceminister W. Czapski, prez. St. Grodzki, prof. I. Radziszewski,

B. Herse, senator B. Limanowski, inż. P. Drzewiecki, dyr. W. Ostrowski, dyr. H. Linde, dyr. H. Barylski, senator M. Kinioraki, adw. E. Waydel, bar. Kronenberg, posł. Puzynianka, prez. J. Baliński, posł. Budzyńska-Tylicka, A. hr. Zamoyaski, gen. W. Sikorski, W. Kiślański, gen. K. Sosnkowski, b. min. S. Śliwiński, K. Ilaki, prez. inż. W. Jabłoński, prez. Lipczyński, senator Popowski, senator J. Zagleniczny, senator J. Zdanowski.

Zarząd Główny 1923—1924 r.:

pp.: b. min. Z. Jastrzębski, b. premier A. Ponikowski, senator W. Januszewski, ppłk. J. Grzędziński, dr K. Vacqueret, dyr. W. Ostrowski, poseł C. Mączczyński, prof. C. Witoszyński, dyr. H. Barylski, ppłk. inż. M. Pietraszek, poseł J. Marweg, mjr oba. S. Sznuk.

Główna Komisja Rewizyjna 1923—1924 r.:

pp. dyr. W. Gepner, radca F. Garczyński, b. min. S. Przanowski, dyr. Z. Zieliński, nacz. S. Zakrzewski.

W międzyczasie na prowincji zaczęły powstawać lokalne człony organizacyjne. Przyjęto w organizacji podział administracyjny Państwa, a więc powstawały komitety wojewódzkie i powiatowe L. O. P. P. Najniższą komórką organizacyjną było koło L. O. P. P., podległe komitetowi powiatowemu, ten zaś podlegał komitetowi wojewódzkiemu, który z kolei podlegał bezpośrednio Zarządowi Głównemu L. O. P. P. Ta forma organizacyjna pozwoliła na pokrycie całego kraju kołami L. O. P. P., które powstawały nie tylko w miastach i miasteczkach, ale i w najodleglejszych, zapadłych wsiach.

W 1923 r., jako pierwsze, powstały komitety wojewódzkie w: Poznaniu, Toruniu, Lublinie i Warszawie. W organizacji znajdowały się komitety w: Katowicach, Łodzi, Kielcach, Lwowie i Wilnie. W 1924 r.



PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ

Nowoczesne zmiany w użyciu środków
walki wymagają, ażeby nie tylko nad i
wzrost... lecz cały naród czuwał nad zabez-
pieczeniem swoich granic od najgroź-
niejszych nieprzyjaciół. Lotnictwo stało się
nie tylko nowym środkiem szybkiej komu-
nikacji, ale potężnym orężem szczególnie
groźnym dla tych, którzy nie rozporządzają
odpowiednią flotą powietrzną. Dla zaspokoe-
nia potrzeb narodziła się powstana Liga
obrony powietrznej państwa. Działalność jej
świadczą, że odzyskamy się z dawnego
grechu - niedbalstwa obywateli o silną
szybko działającą obronę Rzeczypospolitej.
Im więcej członków Ligi, im więcej ofiar
na jej patriotyczne przedsięwzięcia - tem
więcej gwarancji, że Polska będzie nie-
kalna.

S. Wojciechowski

Autograf Prezydenta Rzeczypospolitej S. Wojciechowskiego

komitety wojewódzkie L. O. P. P. powstały we wszystkich województwach, z wyjątkiem poleskiego, które trochę wolniej od innych przeprowadzało swą organizację.

Rok 1923 był poświęcony pracom organizacyjnym w terenie. Równocześnie naczelne władze stowarzyszenia rozpoczęły opracowywanie planu działalności na najbliższe lata.

Plan ten został zatwierdzony na pierwszym zjeździe prezesów komitetów wojewódzkich w 1924 r.

Na zjeździe tym wytknięto kierunek działalności L. O. P. P., określając zupełnie wyraźnie cele do osiągnięcia. Program prac L. O. P. P. uchwalono jednogłośnie, co było wyrazem zrozumienia najpilniejszych potrzeb lotnictwa. Zawierał on następujące punkty:



Sen. S. Osiecki



Inż. S. Rybicki



Prof. L. Marehlewski



Inż. J. Zagleniczny



Wmin. W. Korsak

Prezesi Rady Głównej L. O. P. P.

- 1 — budowa Instytutu Aerodynamicznego,
- 2 — szkolenie pilotów,
- 3 — szkolenie mechaników lotniczych,
- 4 — budowa lotniak i hangarów,
- 5 — szerzenie oświaty lotniczej,
- 6 — popieranie lotniczo-naukowych badań teoretycznych i praktycznych.

Jeżeli zastanowimy się dłużej i wnikniemy w istotę lotnictwa, to musimy przyznać, że uchwała powyższa odpowiadała całkowicie kardynalnym warunkom, od których spełnienia uzależniony był rozwój lotnictwa polskiego.

Budowa Instytutu Aerodynamicznego warunkowała wszelkie prace konstrukcyjne i naukowo-badawcze, tworzenia nowych typów samolotów nie można

sobie bowiem wyobrazić bez uprzednich badań próbnych w tunelu aerodynamicznym (wybranie najkorzystniejszego profilu skrzydła, wypracowanie takich kształtów samolotu, które dawałyby jak najmniej oporów w locie itp.).

Szereg doskonałych typów samolotów wojskowych, szkolnych i sportowych zawdzięcza swe powstanie Instytutowi Aerodynamicznemu. Doskonałość konstrukcji naszych samolotów, stworzonych dzięki pracom tego Instytutu wyraziła się w wielu zwycięstwach naszego lotnictwa na arenie międzynarodowej nad starszymi i daleko zasobniejszymi konkurentami.

Drugi punkt uchwały: „szkolenie pilotów” — nie wymaga bliższego uzasadnienia. Czyż można mówić



Chemiczny Instytut Badawczy w Warszawie



Min. Z. Jastrzębski



Inż. A. Ponikowski



Inż. J. Eberhardt



Dr. Z. Martynowicz



Plk. inż. K. Moniuszko

Prezes i Zarządu Głównego L. O. P. P.

howiem o jakimkolwiek rozwoju lotnictwa bez dostatecznej ilości dobrze wyszkolonych pilotów?

„Szkolenie mechaników lotniczych“ było piekącą troską ówczesnych lat. Brakowało ich zarówno w lotnictwie wojskowym, jak i w powstającym lotnictwie cywilnym. Polska nie posiadała szkół zawodowych, które by dostarczały corocznie na rynek pracy odpowiednio wyszkolonych mechaników tego rodzaju. Jakżeż można było mówić o uruchomieniu własnego przemysłu lotniczego i powstaniu nowych jednostek lotniczych, gdy nie było ludzi odpowiednio przygotowanych do zapewnienia warsztatów, do budowania i obsługi samolotów i silników. Trzeba było zatem najprzód uzupełnić tę lukę w naszym szkolnictwie zawodowym.

Sprawa lotnisk i hangarów była niemniej palącą.

W spadku po zaborcach odziedziczyliśmy zaledwie kilka wiejskich lotnisk z szopami drewnianymi, zamiast hangarów. A przecież odpowiednio urządzone lotniska z dobrymi hangarami są jednym z podstawowych warunków normalnego życia lotniczego.

Sprawa lotnisk była i jest kapitalnym zagadnieniem dla wszelkich rozwojowych poczynąń lotniczych. Samolot ma pełną swobodę w powietrzu, na ziemi natomiast jest ograniczony bardzo silnie koniecznością korzystania z równego, dużego i odpowiednio utrzymanego, w ciągu całego roku, pola wzlotów, które mu zapewni bezpieczny start i lądowanie. Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że im więcej będzie lotnisk, tym większą pewność będą miały samoloty w swym ruchu powietrznym.



Instytut Aerodynamiczny w Warszawie



Z Pierwszego Konkursu L. O. P. P. Awionetek

Oprócz pól wzlotów, samoloty muszą posiadać swe lotniska macierzyste, na których są obsługiwane, przechowywane i chronione przed zgubnymi nieraz działaniami warunków atmosferycznych. A więc muszą mieć odpowiednie hangary, urządzenia pomocnicze i obsługę. Samolot jest sprzętem droгим, skomplikowanym, delikatnym i łatwo ulegającym zniszczeniu. Ażeby mu zapewnić jak najdłuższy żywot, lotniskowa organizacja naziemna musi być należycie przystosowana do jego potrzeb.

Wynikałoby z tego, iż zachodzi konieczność posiadania lotnisk dwójakiego rodzaju: jednych — z hangarami i odpowiednimi urządzeniami, na których samoloty znajdują się stale i innych, które będą służyć tylko do przelotów, a więc do chwilowego pobytu samolotów. Te również muszą mieć odpowiednie urządzenia, umożliwiające obsługę samolotów przylatujących i odlatujących. Trzecią kategorią wreszcie są lotniska nadające się do startów i lądowań, nie mające jednak żadnych urządzeń stałych.

Najwięcej lotnisk potrzebuje lotnictwo wojskowe, na wypadek wojny bowiem wyjdzie ono ze swych baz lotniczych czasu pokojowego, przenosząc się na lotniska w rejonu działań armij naziemnych. Im więcej będzie lotnisk i lądowisk, przygotowanych w czasie pokoju, tym łatwiej będzie manewrować lotnictwem w czasie wojny. Druga prawda głosi, że im słabsze się ma w stosunku do swego przeciwnika lotnictwo, tym więcej trzeba nim będzie manewrować.

Lotnictwo turystyczne i sportowe, by mogło się rozwijać, musi również rozporządzać możliwie największą ilością lotnisk. Cóż bowiem można by mówić o turystyce powietrznej, jeżeli była by ona ograniczona tylko do kilku większych miast, przy których znajdują się lotniska?

Biorąc za jeden z głównych celów — budowę lotnisk, L. O. P. P. wzięła na siebie trudny obowiązek. Ażeby bowiem zbudować lotnisko, trzeba wykupić teren, trzeba go wyrównać, zatrawić i utrzymać stale w należytych stanie. Jeżeli ma ono być lotniskiem stałym,

trzeba jeszcze pobudować hangary, budynki warsztatowe i administracyjne, zainstalować urządzenia techniczne i pomocnicze, a to wszystko kosztuje wiele pieniędzy. Praca więc jest ciężka, ale konieczna: bez lotnisk lotnictwo nie będzie w stanie spełnić swego głównego zadania — obrony powietrznej państwa.

W programie prac założycieli L. O. P. P. widzimy dalej punkty mówiące o szerzeniu oświaty lotniczej, popieraniu badań lotniczo-naukowych.

Pierwsza część tego zadania odnosi się do całego społeczeństwa. Niemcy Hitlera, wskrzeszające swoje lotnictwo wojskowe, rzuciły przed tym społeczeństwem hasło: „Naród niemiecki musi być narodem lotników“. Czyż można sobie wyobrazić, aby jakikolwiek naród, który pragnie posiadać własne silne lotnictwo, nie stał się narodem lotników?... Przed 15 laty rzucono i u nas to hasło, może nie w tak wyraźnej formie jak w Niemczech, ale o tym samym znaczeniu. Trzeba szerzyć oświatę lotniczą, trzeba propagować lotnictwo, bo przecież chce ono wydobyć ze społeczeństwa nie tylko środki materialne dla swego rozwoju, ale i siły moralne. Społeczeństwo, nie kto inny, daje lotnictwu swych



Przed hangarem

najlepszych synów. Ażby młody i zdolny człowiek poświęcił się lotnictwu, musi coś o nim wiedzieć, musi swój zawód umiłować. Tak samo, aby być chętnym do ofiar na rzecz lotnictwa, musi społeczeństwo poznać je, musi wyrobić w sobie to przekonanie, że jest ono jednym z głównych czynników naszej obronności i naszego bezpieczeństwa.

Konieczność popierania badań lotniczo-naukowych nie wymaga bliższego uzasadniania. Rozwój techniczny lotnictwa jest tak olbrzymi, że wszelkie zaniedbanie na polu wynalazczym, konstrukcyjnym i badawczym byłoby zjawiskiem karygodnym. Dziś zwyciężyć w powietrzu może ten, kto będzie miał lepszy i doskonalszy samolot. Droga do wyprodukowania coraz lepszych samolotów prowadzi jedynie przez prace naukowe i badawcze. Popieranie tych prac i ludzi, którzy się im oddają, jest więc takim samym obowiązkiem, jak łózenie środków na obronność kraju.

Oto z grubsza cele, jakie sobie wytknęli założyciele Ligi Obrony Powietrznej Państwa lat temu piętnaście, mając na uwadze konieczność poparcia przez całe społeczeństwo rozwoju lotnictwa polskiego.

Dziś możemy śmiało odpowiedzieć, że do chwili obecnej cele te nie straciły na swej aktualności. Dowodzi to więc, że były trafnie wybrane. W dalszych rozważaniach zobaczymy, jak program z 1924 roku został wykonany.

Z pierwszego sprawozdania z działalności L. O. P. P., złożonego w 1925 r. dowiadujemy się, że istniało ówczesnie 17 komitetów wojewódzkich L. O. P. P. razem ze Stołecznym Komitetem Warszawskim, wyłączonym z Komitetu Wojewódzkiego, i Komitetem Poznań-Miasto, również oddzielnym od Komitetu Wojewódzkiego Poznańskiego; 244 komitety powiatowe i równorzędne oraz 2.211 kół, o łącznej liczbie 211.228 członków, rozrzuconych po całej Polsce. Ogółem zebrano 3.186.914 zł, z czego w 1925 r. — 2.415.588 zł.

Rok 1926 wnosi pewien przełom w życie organizacji. Stanowisko Wysokiego Protektora L. O. P. P.,



Z pierwszych konkursów awionetek

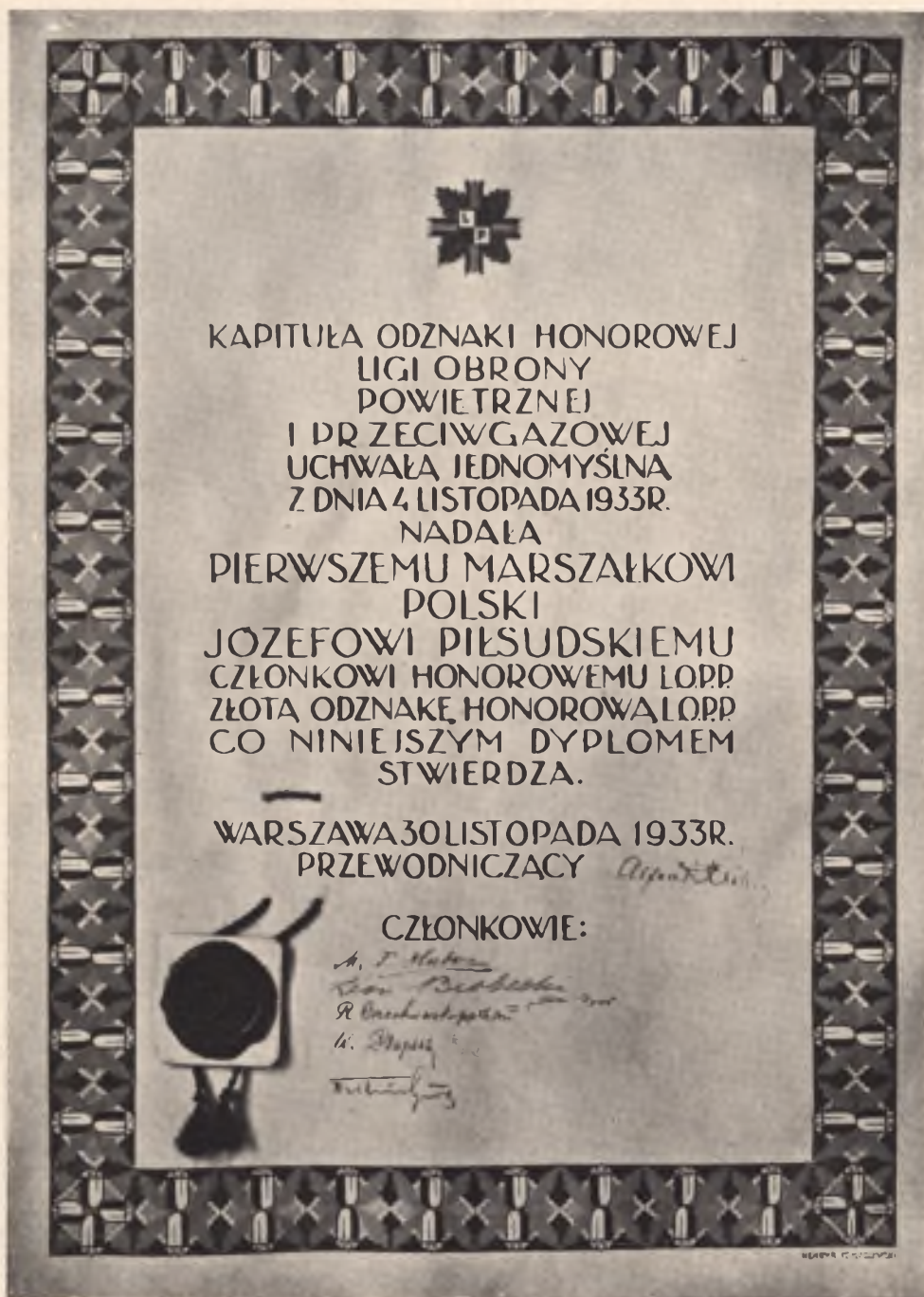
po zmianie na stanowisku Głowy Państwa, objął Pan Prezydent R. P. prof. dr. Ignacy Mościcki. Zarząd Główny L. O. P. P., w osobie prezesa prof. Antoniego Ponikowskiego, przeprowadził pertraktacje z Zarządem Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej w sprawie połączenia obu towarzystw, idącego po myśli zamierzeń rządowych. Oba te towarzystwa miały bowiem dużo celów wspólnych.

W tym czasie, zrealizowano uchwalone jeszcze w 1923 r. zamierzenia, budując Instytut Aerodynamiczny, szereg lotnisk i hangarów, niwelując i poprawiając lotniska już istniejące, uruchamiając szkoły pilotów i mechaników. Rozpoczęto krzewienie modelarstwa wśród młodzieży szkolnej; udzielono szeregu stypendiów studentom, kształcącym się na inżynierów lotnictwa itp.

Działalność L. O. P. P. była dostosowana do warunków i można śmiało powiedzieć, że ówczesnie Liga wykonywała te zadania, które dziś spadły na barki Aeroklubów i Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a poniekąd i Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk.

Rok 1927 znamionuje szereg bardzo poważnych pociągnięć organizacyjnych i realizację kilku pro-





Dyplom Odznaki Honorowej L. O. P. P., wręczony Pierwszemu Marszałkowi Polski

gramowych poczyniń o kapitalnym znaczeniu dla rozwoju lotnictwa.

W dniu 10 lutego następuje połączenie zarządów głównych Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej w myśl uchwał walnych zgromadzeń obu towarzystw. Zarządy wyłaniają wspólne prezydium, działające, na mocy przepisów przejściowych, aż do następnego walnego zgromadzenia, na którym miała być ostatecznie załatwiona sprawa połączenia się obu towarzystw.

Prezydium to ukonstytuowało się następująco:

prezes: prof. Antoni Ponikowski,
wiceprezesi: dr Zenon Martynowicz, płk. pil. inż.
Ludomił Raycki, dr. Karol Vacqueret;
skarbnik: inż. Eugeniusz Berger,
zastępca: inż. Stanisław Plużański;
sekretarz: prokur. Józef Moldenhawer,
zastępca: inż. Stanisław Rudziński.

Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej powstało w 1922 roku, jako Komitet Obrony Przeciwgazowej. Racja jego istnienia wynikała z tych samych przesłanek ideowych, co i Ligi Obrony Powietrznej Pań-



Dyplom Odznaki Honorowej L. O. P. P., wręczony Prezydentowi Rzeczypospolitej

stwa. Celem Komitetu było wybudowanie Chemicznego Instytutu Badawczego. Komitet w krótkim czasie, już w roku 1924, przekształca się w Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej, powiększając zakres działalności do zadań mających na celu przygotowanie społeczeństwa do obrony przeciwgazowej oraz do prac badawczych nad środkami wojny chemicznej. T. O. P. posiadało 73 oddziały prowincjonalne i kilkadziesiąt tysięcy członków. Najważniejszym czynem twórczym T. O. P. było wybudowanie w Warszawie, na Żoliborzu, Chemicznego Instytutu Badawczego

w myśl wskazówek i planów prof. Ignacego Mościckiego. Jednym z założycieli tego Towarzystwa i jego długoletnim prezesem był ś. p. senator J. Zagłeniczny, a wiceprezesem ś. p. dr Z. Martynowicz.

Połączenie obu towarzystw było najzupełniej logiczne i korzystne z punktu widzenia interesu społecznego i obronności kraju. Jeżeli ludność ma przygotować się do obrony przeciwlotniczej, to jasne jest, że tym samym musi być przygotowana i do obrony przeciwgazowej. Każdy bowiem napad lotniczy może być równocześnie napadem gazowym, jeżeli nieprzyjaciół

zechce posługiwać się bombami gazowymi oprócz bomb burzących. Dla wspólnego więc celu — obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej — należało pracować harmonijnie bez wzajemnej konkurencji.

Następnym ważnym pociągnięciem organizacyjnym było powołanie do życia Komisji Polityki Lotniczej. Komisja ta, której przewodnictwo objął min. inż. J. Eberhardt, dzieliła się na pięć podkomisj, na których czele stali:

podkomisja polityki ogólnej: min. inż. J. Eberhardt,

podkomisja eksploatacyjna: inż. J. Girtler,

podkomisja naukowo-techniczna: płk. obs. inż. J. de Beaurain,

podkomisja przemysłowa: inż. Z. Zakrzewski,

podkomisja personelu lotnictwa: mjr. dypl. obs. B. Kwicciński.

Ciekawe jest uzasadnienie powołania do życia tej Komisji, które przytoczymy w dosłownym brzmieniu z ówczesnego sprawozdania Zarządu Głównego L. O. P. P.:

„...Zdając sobie sprawę ze znaczenia Ligi, jako społecznej instytucji, do której należą ci wszyscy, którym najbardziej leży na sercu rozwój naszego lotnictwa, która zatem jest powołana do wytwarzania i reprezentowania niezależnej polskiej opinii publicznej o całokształcie spraw lotnictwa, powołaliśmy do życia Komisję Polityki Lotniczej.

W 5-ciu podkomisjach idzie ożywiona praca, w której biorą m. innymi udział znani fachowcy, zajmujący wybitne stanowiska w naszym lotnictwie. Wygłoszone już zostały referaty przez płk. pil. Rayskiego, prof. Mokrzyckiego i inż. Eberhardta, a szereg innych otrzyma Zarząd Główny w krótkim czasie. Niezależnie od tego jakim torem potoczy się rozwój naszego lotnictwa, nie wątpimy, że podjęta przez nas praca będzie miała duże znaczenie dla kraju...”

Przypatrzmy się teraz, w jaki sposób był realizowany program lotniczy i jakie były kierunki prac lotniczych, zalecanych przez Komisję Polityki Lotniczej, która była organem doradczym i opiniodawczym Zarządu Głównego L. O. P. P.

Sięgnijmy tutaj znowu do sprawozdania Zarządu Głównego, złożonego przed Ogólnym Zgromadzeniem L. O. P. P. w maju 1928 roku:

„...W dziedzinie lotnictwa przystąpiliśmy do wykonania programu, przyznając subsydium na budowę płatowców komunikacyjnych i zapoczątkowując w ten sposób realnie ważną akcję, mającą na celu uniezależnienie Polski od zagranicy w produkcji samolotów. Okazaliśmy dwóm komitetom pomoc w wykonaniu ich programu lotniskowego. Przyznaliśmy subsydia na budowę silnika do awionetki oraz na budowę awionetek...”

Ten krótki ustęp mówi jasno i wyraźnie, iż droga,

którą obrano, aby popierać rozwój lotnictwa polskiego, była racjonalna i słusza. Uniezależnić się od zagranicy, konstruować i produkować u siebie — oto hasło, które musi przyświecać we wszystkich poczynaniach lotniczych, opłacanych z pieniędzy społecznych. Uporczywe dążenie do tego celu dało nam w latach następnych pełną niezależność produkcyjną, przede wszystkim dzięki wyszkoleniu zastępu inżynierów i mechaników lotniczych — nie bez wybitnej pomocy w tej dziedzinie L. O. P. P.

Temu celowi miał służyć Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, uroczystie poświęcony w dniu 4 września 1927 r. w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej prof. Ignacego Mościckiego i członków rządu i przekazany następnie Politechnice Warszawskiej dla prac naukowych i szkoleniowych, jak również gmachy szkół mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie, których kamienie węgielne poświęcono w tymże roku.

Z innych prac lotniczych w tym tak pożytecznym dla rozwoju sił powietrznych roku wymienić należy:

— Rozbudowę lotnisk w: Poznaniu, Brześciu n. B., Bydgoszczy, Katowicach, Warszawie (Okęcie), Zamościu, Częstochowie, Tarnopolu, Radomiu, Wilnie, Lwowie i Krakowie.

— Rozpoczęcie prac wstępnych na terenach przeznaczonych pod lotniska i lądowiska w: Ciechanowie, Włodawie, Kielcach, Baranowiczach, Radomsku, Mołodecznie, Brodach, Ostrowiu i Jarocinie.

— Wybudowanie hangarów i urządzeń na lotniskach w: Lucku, Lwowie, Wilnie, Katowicach, Poznaniu i Łodzi.

— Wyszukanie fachowego personelu lotniczego dla lotnictwa cywilnego i stworzenie rezerw dla lotnictwa wojskowego.

— Subwencjonowanie: katedry lotniczej na Politechnice Warszawskiej, budowy tunelu aerodynamicznego na Politechnice Lwowskiej, stacji aerologicznej Uniw. Stef. Batorego, Państwowej Szkoły Technicznej z wydziałem lotniczym w Warszawie, Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy, stacji meteorologicznej w Jabłonie, Sekcji Lotniczej Studentów Polaków Politechniki Gdańskiej, Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej.

— Udzielenie stypendiów i zapomóg inżynierom i studentom na studia lotnicze.

— Zorganizowanie I Krajowego Konkursu Awionetek.

— Subsydiowanie budowy samolotów turystycznych pp.: Drzewieckiego, Rogalskiego, ś. p. Wigury, Skrabys, Kozłowskiego i braci Działowskich oraz 5-ciu silników konstrukcji inż. Brzeskiego.

Tak mniej więcej przedstawia się w 1927 roku działalność L. O. P. P., która na realizację swego pro-

grainu dysponowała sumą 2.536.313 złotych, zebraną dzięki ofiarności społeczeństwa.

Na Ogólnym Zgromadzeniu, przed rozpoczęciem porządku dziennego, na wniosek Rady Głównej, uchwalono jednomyślnie przez aklamację, przy hucznych oklaskach zebranych, następujący wniosek, odczytany przez min. inż. J. Eberhardta:

„...W uznaniu wielkich zasług, w dziedzinie uprawianej przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej panów: Prezydenta Rzeczypospolitej inżyniera doktora profesora Ignacego Mościckiego, znakomitego chemika, Marszałka Józefa Piłsudskiego, organizatora

sily obronnej polskiej i inżyniera Stefana Drzewieckiego, wybitnego teoretyka i konstruktora lotniczego oraz wobec zasług obywatelskich tych mężów, Rada Główna L. O. P. P. na zebraniu w dniu 25 maja r. b. jednomyślnie uchwaliła przedstawić Ogólnemu Zgromadzeniu wniosek o przyznanie tytułu członka honorowego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na pierwszym miejscu Panu Profesorowi Mościckiemu, na drugim Panu Marszałkowi Piłsudskiemu i na trzecim Panu Inżynierowi Drzewieckiemu i prosi Ogólne Zgromadzenie o przyjęcie tego wniosku przez aklamację...”



LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Dzięki wspomnianemu wyżej połączeniu się z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, Liga Obrony Powietrznej Państwa zmieniła swą nazwę. Na historycznym dla obydwu połączonych towarzystw posiedzeniu 25 i 26 maja 1928 roku Ogólne Zgromadzenie, finalizując ostatecznie zlanie się L. O. P. P. z T. O. P., wybrało centralne władze nowopowstałego stowarzyszenia pod nazwą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Ogólne Zgromadzenie uroczystie zadeklarowało, że oba stowarzyszenia w jednakowym stopniu pragną tego połączenia, podkreślając, iż odpowiada to życzeniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej prof. Ignacego Mościckiego, ich Wysokiego Protektora.

Na tym samym zgromadzeniu uchwalono wspólny statut, którego główny punkt brzmiał: „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ma na celu popieranie polskiego lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach, wszechstronne badanie środków obrony chemicznej oraz przygotowanie ludności do obrony przeciwgazowej“.

Na mocy powyższych uchwał nastąpiły zmiany organizacyjne i programowe. Był to w dziejach Ligi zwrot, który korzystnie odbił się na dalszym jej rozwoju, aktywności i wartości, jeśli chodzi o obronę kraju. Widzimy to specjalnie w latach następnych, gdy liczba członków wydatnie się powiększa.

Zwiększenie liczby członków zawdzięcza Liga nie tylko faktowi połączenia się z T. O. P., lecz w głównej mierze akcji na terenie szkół, rozpoczętej jeszcze przed połączeniem i całkowicie wykonanej w 1928—1929 roku. Rozumiejac, że najczulszym i najpodatniejszym elementem dla haseł patriotycznych jest młodzież szkolna, rozpoczęto organizowanie kół szkolnych L. O. P. P. Dzięki poparciu ze strony Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz nauczycielstwa, udało się pociągnąć młodzież do czynnej współpracy przy realizacji celów L. O. P. P. Ilość kół szkolnych rosła bardzo szybko na obszarze całego kraju. Koła te kierowały się specjalnym regulaminem, ustalonym przez Zarząd Główny L. O. P. P. i uzgodnionym z M. W. R. i O. P.

Akcja na terenie szkół dała doskonale wyniki. 50% członków L. O. P. P. — to młodzież szkolna, to czynnik twórczy, który, wchodząc w życie, wnosi do społeczeństwa należyte uświadomienie i zrozumienie potrzeb państwa w dziedzinie obrony powietrznej i przeciwgazowej. To poza tym element najcenniejszy dla lotnictwa, którego przyszłość jest ściśle związana ze stałym dopływem młodych, ofiarnych i najdzielniejszych sił.

Zainteresowania młodzieży zagadnieniami lotniczymi znalazły swój dobitny wyraz u młodszych — w modelarstwie lotniczym, u starszych — w masowym pędzie ku szybownictwu i lotnictwu sportowemu.

W roku 1929 władze państwowe, odpowiedzialne za obronę kraju, zaproponowały L. O. P. P. wzięcie na siebie obowiązku przygotowania w czasie pokoju cywilnej służby obserwacyjno-meldunkowej, aby odciążyć wojsko od tego zadania na wypadek wojny. Zagadnienie to ma bardzo ważne znaczenie dla obrony przeciwlotniczej, w ogóle, a obrony przeciwlotniczej kraju w szczególności. Jest rzeczą zrozumiałą, że należycie zorganizowana i wyszkolona służba obserwacyjno-meldunkowa (służba dozoru powietrza) pozwoli na wczesne uprzedzenie o nieprzyjacielskim napadzie lotniczym nie tylko jednostek wojskowych, dysponujących czynnymi środkami obrony, lecz i ludności zagrożonych miast i osiedli, która będzie miała czas i możliwość zastosowania biernych środków obrony, zmniejszających skutki napadu.

Biorąc na siebie ten obowiązek i przystępując do jego wypełnienia w 1931 roku, L. O. P. P. nie tylko zaspokoiła wymagania władz państwowych, lecz uzupełniła swoje cele w dziedzinie wiążącej się ściśle z obroną powietrzną i przeciwgazową kraju.

Nowe zadania, które możemy określić zadaniami obrony przeciwlotniczej, rozszerzyły bardzo poważnie zakres prac L. O. P. P. i obciążyły jej budżet.

W obronie przeciwgazowej okres ten zaznaczył się przez prace organizacyjne, wyszkoleniowe i zaopatrzenie terenu w sprzęt opgaz. Okres prac opgaz, jak zresztą i innych działów prac L. O. P. P., ma pewne ustalone cechy, trwające z małymi odchyleniami od 1928 do 1932 roku. Już na Ogólnym Zgromadzeniu w 1928 roku uchwalono utworzenie przy Zarządzie Głównym — Głównego Inspektoratu Obrony Przeciwgazowej, jako organu fachowego, kierującego pracami opgaz. Przy komitetach wojewódzkich L. O. P. P. ustanowiono inspektoraty opgaz, a w komitetach powiatowych i miejskich przewidziano stanowiska inżynierów opgaz I kategorii.

W związku z dwójakimi celami głównymi L. O. P. P., tj. zagadnieniami lotniczymi i obrony przeciwgazowej, w łonie Zarządu Głównego i komitetów wojewódzkich powstały dwa odrębne wydziały: lotniczy i gazowy. Wydziały gazowe były organami nadzorczymi nad pracami inspektorów i inżynierów opgaz. Na obsadzenie stanowisk inspektorów opgaz brakło odpowiednio wyszkolonych kandydatów, dlatego już w 1928 r. Zarząd Główny L. O. P. P. przystąpił do zorganizowania I kursu inspektorów wojewódz-

kich opgaz. Absolwenci tego kursu mieli z kolei zorganizować na swoim terenie kursy instruktorów opgaz.

W okresie 5-ciolecia prac nad obroną przeciwgazową L. O. P. P. spełniła szereg bardzo ważnych zadań. Wyszkolono fachowy personel inspektorski i instruktorski. Ustalono trzy kategorie instruktorów, stwarzając w ten sposób możliwość zaspokojenia potrzeb wyszkoleniowych i uświadamiania ludności w obronie przeciwgazowej. Opracowano szereg programów wyszkoleniowych i propagandowych. Ustalono zestawy ćwiczebne i szkolne sprzętu opgaz. Przystąpiono do organizowania drużyn odkażających, szkolenia personelu tych drużyn i ekwipowania ich w zestawy potrzebnego sprzętu. Przystąpiono również do prac nad problemem zbiorowej obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, studiując budowę schronów przeciwgazowych i uszczelnianie mieszkań. Wydano szereg podręczników z dziedziny gazoznawstwa i obrony przeciwgazowej oraz zapoczątkowano wydawanie miesięcznika „Biuletyn Gazowy”.

Celem zaspokojenia potrzeb wyszkoleniowych w obronie przeciwgazowej, z inicjatywy ś. p. Prezydentowej Michaliny Mościckiej, pod przewodnictwem Zofii Wróblewskiej, powstał w 1930 r. w Warszawie Komitet Pań, które postawiły sobie za cel zebranie funduszków na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej. W 1931 r. Komitet Pań został ściślej ze-

spolony z L. O. P. P. i otrzymał regulamin, na którego podstawie działał. Z Komitetu wyłoniono Ścisły Komitet Kół Pań L. O. P. P., którego zadaniem, zgodnie z regulaminem, było zbieranie funduszków na budowę Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, prowadzenie propagandy Ligi oraz werbowanie członkiń do Kół Pań.

Zobaczmy teraz, jak w tym okresie przedstawiały się sprawy lotnicze w L. O. P. P.

Zapoczątkowane prace szły normalną drogą, dostosowując się do wymagań życia i nieprzerwanego rozwoju lotnictwa polskiego. Zadaniem Ligi było i jest popieranie tego rozwoju, nic więc dziwnego, że każdoroczny program L. O. P. P. był dostosowany do aktualnych zagadnień lotniczych.

Powstanie Instytutu Aerodynamicznego i katedry lotniczej na Politechnice Warszawskiej stawiało L. O. P. P. przed koniecznością nie tylko subwencjonowania studiów niezamożnych studentów i młodych inżynierów, lecz i umożliwienia im prac realnych w dziedzinie konstrukcji lotniczych.

Wychodząc z tego założenia, L. O. P. P. buduje na Okęciu Doświadczalne Warsztaty Lotnicze dla Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej. Młodzi konstruktorzy kierują swe zainteresowania w stronę konstrukcji samolotów sportowo-turystycznych. Idzie to całkowicie po linii zamierzeń L. O. P. P., wobec czego Liga subwencjonuje w tej dziedzinie wszystkie po-



Jeden z pierwszych kursów instruktorskich oplg



H. L.-2
Medweckiego



W. Kozłowski



J. D-2 bis



R. W.D.-4

czynania twórcze, posiadające realne wartości. Samoloty braci Działowskich, Skrabys, Morrisona, Kozłowskiego, Medweckiego, inż. Drzewieckiego i słynne RWD. (inżynierów: Rogalskiego, ś. p. Wigury i Drzewieckiego) powstały tylko dzięki subwencji L. O. P. P. Tak samo dzięki pomocy L. O. P. P. ujrzały światło dzienne pierwsze polskie samoloty komunikacyjne R. IX i P. W. S. 20. Pomoc nie ogranicza się tylko do Warszawy, bowiem i potrzeby Politechniki Lwowskiej znajdują zrozumienie i zaspokojenie w subwencjach L. O. P. P. Dzięki pomocy L. O. P. P. powstaje na tej Politechnice tunel aerodynamiczny i Studium Lotnicze.

Ażeby pobudzić twórcze prace konstruktorów i ambicje młodych pilotów sportowych, L. O. P. P. urządza Krajowe Zawody Samolotów Turystycznych, zapoczątkowane w poprzednim okresie, oraz subwencjonuje zawody lotnicze o charakterze lokalnym. Gromadzą one na starcie coraz więcej samolotów wyłącznie polskiej konstrukcji i produkcji. Zawody te są doskonałym czynnikiem propagandowym i przyczyną zbiorowego wysiłku młodych lotników, zgromadzonych w aeroklubach i klubach lotniczych.

O ile sprawa samolotu sportowo-turystycznego została przez L. O. P. P. bardzo pomyślnie rozwiązana, o tyle wysiłki nad wykonaniem silnika o małej mocy nie dały dotąd pożądanych wyników. Pochodziło to w dużej mierze z trudności konstrukcyjnych i braku zainteresowania ze strony fabryk silników, przeciążonych pracą nad silnikami o dużej mocy dla lotnictwa wojskowego.

Cały ówczesny ruch w kierunku lotnictwa sportowego był silnie popierany przez L. O. P. P. drogą subwencionowania, w sprzęcie i gotówce, aeroklubów akademickich, przekształconych później na terytorialne. Rozumiejąc potrzeby rozwijającego się lotnictwa sportowego, L. O. P. P. wspólnie z Departamen-

Doświadczalne Warsztaty
Lotnicze na Okęciu





R. W. D-5

tem Aeronautyki M. S. Wojsk, spowodowała powołanie do życia Aeroklubu R. P., który przejął z rąk Ligi ogólną koordynację prac aeroklubów i reprezentowanie polskiego lotnictwa sportowego na zewnątrz.

W tym samym czasie, dzięki poparciu materialnemu i moralnemu L. O. P. P., organizowane były zawody lotnicze, raidy i próby pobicia rekordów o charakterze międzynarodowym.

Początkowe zamierzenia L. O. P. P. szkolenia pilotów we własnym zakresie ulegają zmianie. Utworzona z inicjatywy Ligi szkoła pilotów przy fabryce lotniczej „Samolot” w Poznaniu, w której szkolenie odbywało się na koszt L. O. P. P., przestaje istnieć. Szkoła pilotów w Radomiu, wybudowana kosztem około 700.000 zł, na życzenie władz zostaje oddana lotnictwu wojskowemu. Szkoły pilotów w Łodzi i Łucku spełniają swe zadanie jako szkoły wojskowego przysposobienia lotniczego i są prowadzone przez władze wojskowe. Rezygnacja L. O. P. P. ze szkolenia pilotów we własnym zakresie umotywowana jest powstaniem w międzyczasie aeroklubów, które przejęły to zadanie na siebie.

Szybownictwo, stawiające pierwsze kroki, znalazło w L. O. P. P. troskliwego opiekuna. Po pierwszym okresie niepowodzeń na zawodach szybowcowych, zorganizowanych przez L. O. P. P. w Karpatach i na wybrzeżu morskim, Związek Awiacyjny we Lwowie, dzięki pomocy Ligi, osiąga coraz lepsze rezultaty tak w konstrukcji szybowców, jak i w lotach. Rezultatem zainteresowania się tą dziedziną sportu lotniczego jest powstanie szeregu kół szybowcowych L. O. P. P. i Szkoły Szybowcowej w Polichnie.

Szkoły mechaników, zbudowane dużym nakładem kosztów w Bydgoszczy i Lwowie, prowadzone były przez L. O. P. P. dopóty, dopóki nie zostały zaspokojone potrzeby w tej dziedzinie. Następnie, zgodnie z życzeniem władz lotniczych, zostały oddane na użytek lotnictwa wojskowego. W jednej z nich mieści się obecnie Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Młodzieńców, a w drugiej — Szkoła Mechaników Majorów Wojskowych. A więc nadal spełniają one swą rolę, zgodnie z przeznaczeniem, szkoląc w swych murach mechaników dla lotnictwa wojskowego.

Sprawa lotnisk w dalszym ciągu była prowadzona planowo, z uwzględnieniem w pierwszym rzędzie po-

trzeb wojska. Program rozbudowy lotnisk jest stopniowo realizowany według wytycznych zainteresowanych władz. Warto tutaj podkreślić, iż wybudowany olbrzymim wysiłkiem finansowym port lotniczy w Katowicach spełnia doniosłą rolę na usługach lotnictwa komunikacyjnego i turystycznego.

W omawianym okresie czasu nastąpiły zmiany w naczelnych władzach L. O. P. P. W 1931 r. stanowisko prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. objął dr Zenon Martynowicz, I wiceprezesa — płk. obs. inż. Czesław Filipowicz, a II wiceprezesa — płk. Kazimierz Moniuszko.

Okres, który omówiliśmy pobieżnie, kończył się wraz z 10-ciuleciem istnienia L. O. P. P.

Po omówieniu dwóch pierwszych okresów przejdziemy do najważniejszego z nich — trzeciego, który, tak jak i poprzednie, rozciąga się na przestrzeni lat pięciu.



S-2



P.W.S.-20



R-IX



Rezultaty piętnastu lat działalności LOPP powinny być zachętą dla wszystkich obywateli do dalszej pracy na polu rozwoju potężnego lotnictwa i skutecznej obrony przeciwlotniczo-gaszącej.

Lhościcki.

TRZECI OKRES ROZWOJU L. O. P. P.

Okres ten datuje się od 1933 roku. Cechuje go konieczność ścisłego dostosowania prac L. O. P. P. do potrzeb obronnych kraju. Wyścig zbrojeń, jaki ogarnął świat, a specjalnie wyścig zbrojeń powietrznych, stał się niepokojący. Miliardowe sumy budżetów lotniczych wskazywały jasno, że w przyszłej wojnie mocarstwa będą szukać rozstrzygnięć w działaniach sił powietrznych. Lotnictwo stawało się bronią coraz groźniejszą, zwłaszcza dla państw, które same posiadały je w niedostatecznej ilości.

Na olbrzymią skalę zakrojone zbrojenia powietrzne Rosji i Niemiec nakazywały nam pomyśleć poważnie o swej obronie.

Cele, które sobie Liga poprzednio nakreśliła, zo-

stały osiągnięte. Pod względem materialowym uzyskaliśmy całkowitą samowystarczalność lotniczą, a organizacja lotnictwa wojskowego, komunikacyjnego i sportowego została ustalona, zapewniając im dalszy normalny rozwój. L. O. P. P. nie potrzebowała już zastępować nieistniejących przedtem władz i instytucji lotniczych, nie miała potrzeby powoływania do życia organów, potrzebnych do rozwoju lotnictwa. Natomiast stanęło przed L. O. P. P. niezmiernie ważne zagadnienie przystosowania całej swej działalności do zadań wzmocnienia kraju pod względem obrony powietrznej i przeciwlotniczo-gazowej.

Trzeba było zespolić wysiłki i powołać całe społeczeństwo do obronności kraju. Tak nakazywała



Audycja władz L. O. P. P. u Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej



Prezes Rady Głównej L. O. P. P. minister Alfons Kühn

i nakazuje sytuacja polityczna świata. Hasła obronności kraju stanęły na naczelnym miejscu wśród zadań państwowych. Hasła te rzucili społeczeństwu kierownicy nawy państwowej, jako warunek życia Ojczyzny.

Wynikające stąd nowe zadania wymagały zmian na stanowiskach kierowniczych w naczelnych władzach L. O. P. P.

Z woli Marszałka Józefa Piłsudskiego i za aprobatą Prezydenta Rzeczypospolitej prof. dra Ignacego Mościckiego, stanowisko prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. objął w 1933 roku gen. dyw. inż. Leon

Berbecki, inspektor armii. Ujmując w swe energiczne dłonie kierownictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, rozpoczyna on nową erę w życiu tej organizacji, przystosowując ją do zmienionych celów i zadań. Następuje reorganizacja stowarzyszenia, opracowanie nowego statutu, regulaminów i instrukcyj, dążących do usprawnienia aparatu administracyjnego. Nowy prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. żąda od swych podwładnych i współpracowników wytężonej pracy. Wykreśla śmiało i pociągnięciami cele, które mają być osiągnięte w najbliższych latach. Narzuca nowe programy, dążąc z żelazną energią do ich



Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki

realizacji. W tryby wytężonej pracy zostają wciągnięci wszyscy, których społeczeństwo obdarzyło swym zaufaniem i postawiło na czele organizacji w Zarządzie Głównym, zarządach wojewódzkich i powiatowych. Ludzie, którzy hardzo często obowiązkowi swe w L. O. P. P. rozumieli jako pewnego rodzaju czynności honorowo-reprezentacyjne, pod przemożnym wpływem akcji idącej z góry — porzucają bierność i wprzęgają się do realnej pracy, celem osiągnięcia jak najlepszych wyników w nakazanych zadaniach.

We wszystkich komórkach tej potężnej organizacji następuje przemiana pojęć i poglądów na za-

dania L. O. P. P. Praca wre i ogarnia coraz to większe zastępy społeczeństwa.

Spółeczeństwo żyje pod wrażeniem wspaniałego zwycięstwa, osiągniętego w 1932 roku przez kpt. pil. Franciszka Żwirkę i inż. Stanisława Wigurę podczas Międzynarodowych Zawodów Lotnictwa Turystycznego w Berlinie (tzw. Challenge'u). Nastawienie społeczeństwa w tym kierunku było tak silne, że L. O. P. P. zdecydowała się finansować powtórnie udział ekipy polskiej w tych zawodach, aby tą drogą spopularyzować lotnictwo wśród szerokich mas. Challenge nie jest głównym celem L. O. P. P., ale doskonałym



Ś. p. kpt. Franciszek Zwirko i ś. p. inż. Stanisław Wigura

środkiem propagandowym, który, umiejętnie wykorzystany, pobudzi ofiarność publiczną na lotnictwo i zjedna L. O. P. P. wielu nowych członków. Dobitym wyrazem przemian zaszłych w poglądach było oświadczenie prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, złożone we wstępie do sprawozdania z prac L. O. P. P. za rok 1933:

„Podstawą rozwoju każdej instytucji społecznej jest zaufanie społeczeństwa. Że Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zaufanie to zdobyła — świadczy o tym 1.000.000 z górą członków, którzy swe składki wpłacają do kas kół, obwodów i okręgów, wierząc, że grosz złożony zużyty będzie na tworzenie i rozwój lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej Polski.

Jak ma Liga organizować swą pracę, by w największej mierze zasłużyć na wzmożenie zaufania w całym narodzie i zdobyć dalsze miliony członków L. O. P. P.?

Najgłówniejszą podstawą postępowania Zarządu Głównego L. O. P. P., zarządów okręgów, obwodów i kół, powinna być współpraca z Rządem. Zapewnia ona z jednej strony możliwość realizowania planów, do osiągnięcia i wypełnienia których zobowiązaliśmy się przed społeczeństwem, z drugiej zaś strony zapewnia przemożną pomoc czynników rządowych, w wykonaniu przedsięwziętych zadań jak najlepiej, jak najbardziej fachowo i z jak największą oszczędnością środków pieniężnych.

Idąc drogą ścisłej i lojalnej współpracy z Rządem, L. O. P. P. zapewnia społeczeństwu skuteczniejsze wykonanie zadań obrony: każdy członek L. O. P. P. czerpie z tego pewność, że przyczynia się do budowy i umocnienia Polski Mocarstwowej, gdyż historia uczy, że mocarstwo powstaje ze zgodnej, a tym samym owocnej współpracy rządu i społeczeństwa, a chyli się ku upadkowi, gdy tej współpracy brakuje“.

Słowa tu przytoczone określają zupełnie jasno, jakimi wskazaniemi będą się kierować naczelne władze L. O. P. P. w dążności do osiągnięcia jak najlepszych rezultatów „w tworzeniu i rozwoju lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej Polski“.

W programie prac Zarządu Głównego L. O. P. P. z tego okresu znajdujemy ściśle wytyczoną myśl przewodnią, która ma przyświecać poczynaniom tej organizacji w realizacji celów, określonych statutem. W odniesieniu do lotnictwa brzmi ona:

„Cechą ducha polskiego jest czynna przedsiębiorczość, wobec czego na pierwszym miejscu programu L. O. P. P. stoi w nowym statucie obrona czynna, czyli wspomaganie rozwoju lotnictwa“. W odniesieniu do obrony przeciwlotniczo-gazowej powiedziano: *„W programie L. O. P. P. zajmuje bardzo ważne*



Zwycięstwo w Berlinie w 1932 r.

miejsce obrona przeciwlotniczo-gazowa za pomocą środków biernych, wzmagająca te cechy ducha polskiego, których w przebiegu historii brak nam było, a mianowicie mocy trwania, przetrwania i wytrwania. Ten dział pracy Ligi powinien zajmować również umysły wszystkich czynnych działaczy i pracowników L. O. P. P."

Wniknijmy szczegółowiej w te dwa hasła, rzucane Lidze przez jej prezesa, gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.

Zadaniem Ligi jest wzmożenie obronności kraju i możliwie najskuteczniejsze zabezpieczenie go przed napadami lotniczo-gazowymi w przyszłej wojnie. Uznajemy, że najlepszą formą obrony jest obrona czynna. Wiemy z doświadczeń wojny światowej i następnych, że lotnictwo było i jest najlepszym środkiem do zwalczania lotnictwa. Lotnictwo, nawet słabsze ilościowo, ale lepsze pod względem jakości sprzętu i załóg, może skutecznie przeciwstawić się silniejszemu nieprzyjacielowi. Z tej prawdy wynika logiczny wniosek, że społeczeństwo powinno dążyć w swym własnym, dobrze zrozumianym interesie, do popierania rozwoju własnego lotnictwa, aby tą drogą uzyskać możliwie najlepsze samoloty i najlepiej wyszkolony personel lotniczy, któ-



Zegar ofiarowany przez L. O. P. P.
Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu



Zwycięstwo w Warszawie w 1934 r.

ry czynnie i skutecznie potrafi obronić kraj przed atakami lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Drugie zagadnienie, to umiejętność wytrwania i przetrwania. O cóż tu chodzi? Wiemy, że lotnictwo nieprzyjacielskie w swej niszczycielskiej działalności nie będzie się kierować żadnymi względami humanitarnymi. A więc będzie uśmawiało bez pardonu niszczyć nasze miasta przy pomocy bomb burzących, gazowych i zapalających. Od działań tych najwięcej ucierpi ludność cywilna. Dla zmniejszenia skutków tych działań, dla zlokalizowania ich, konieczne się staje odpowiednie uświadomienie i wyszkolenie ludności, aby wiedziała, co ma robić w czasie napadu i jak ma się bronić, żeby ponieść jak najmniej szkód i strat. Napadami z powietrza, nieprzyjaciół będzie się starał zdemoralizować ludność, załamać ją psychicznie i odebrać jej zdolność do oporu, aby tą drogą zmusić do przyjęcia narzucanych i wymuszonych warunków pokojowych. Zwycięstwo w tego rodzaju walce będzie leżało po stronie tego z przeciwników, którego ludność potrafi przetrwać niezaprzęta wojenne, jakie ją spotykają.

Dlatego też przygotowując ludność do obrony przeciwlotniczo-gazowej, L. O. P. P. stara się obudzić w niej moc do „trwania, przetrwania i wytrwania”. Jeśli ten warunek obrony nie zostanie dopeł-

niony, wszelkie, najlepsze nawet środki obrony zawiadą.

Nowoukonstytuowany Zarząd Główny podzielił pracę między swych członków, zgodnie z przyjętą organizacją wewnętrzną.

Kierownictwo spoczęło w rękach prezesa, gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, który był równocześnie przewodniczącym Wydziału Ogólno-Organizacyjnego. Wydział Lotniczy objął wiceprezes, płk. obs. inż. Czesław Filipowicz, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a Wydział Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej — wiceprezes płk. inż. Kazimierz Moniuszko. Skarbnikiem został inspektor P. P. Adam Nowodworski, sekretarzem generalnym — mjr pil. Adam Wojtyga, przewodniczącym Komisji Propagandowej — poseł na Sejm Jan Rudowski, a przewodniczącym Komisji Zaopatrzenia — wiceprezes mjr inż. Władysław Wojciechowski.

Prezesem Rady Głównej i przewodniczącym Kapituły Odznaki Honorowej wybrano b. ministra Alfonsa Kühna, a przewodniczącym Głównej Komisji Rewizyjnej radcę Najwyższej Izby Kontroli Państwa Stanisława Rogóyskiego. Prezesura Komitetu Ścisłego Kół Kobietych przy Zarządzie Głównym L. O.

P. P. spoczęła w rękach p. Zofii Wróblewskiej. Delegatem ministra spraw wojskowych został ppłk. dypl. Walery Jasiński.

Przy Zarządzie Głównym istniał Centralny Komitet Fundacji ku czci ś. p. kpt. Fr. Żwirki i ś. p. inż. St. Wigury, którego celem było zbieranie pieniędzy na zakup samolotów i silników dla zespołu polskiego w międzynarodowych zawodach lotniczych w 1934 r. w Warszawie, organizowanych przez Aeroklub R. P. Przewodniczącym tego Komitetu był prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. dyw. inż. Leon Berbecki.

Gen. Berbecki wyszedł ze słusznego założenia, ustalając cele Fundacji i sposób jej działania. Uznał za konieczne zebranie możliwie dużych sum na zakup samolotów dla zawodników polskich, aby utrzymać nadal przy Polsce zwycięstwo, uzyskane przez nieodżałowanej pamięci Żwirkę i Wigurę w zawodach w r. 1932. Chodziło nie tylko o ambicję narodową i propagandę lotnictwa, ale głównie o pobudzenie do twórczych prac konstruktorów lotniczych oraz wytwórni samolotów i silników. O to — żeby drogą pośrednią uzyskać warunki do wykorzystania doświadczeń i stworzyć możliwie najlepszy typ samolotu turystycznego.

Z drugiej strony, mając ciągle na uwadze obron-



Zwycięska załoga Challenge'u 1934 r. — kpt. Jerzy Bajan i mech. sierż. Pokrzywka

ność kraju, gen. L. Berbecki zdecydował, że finansowanie Challenge'u nie może się w żadnym wypadku odbywać kosztem rezygnacji z normalnych, statutem przewidzianych prac L. O. P. P. i ze zwykłego budżetu. Na to powinny się znaleźć sumy nadzwyczajne, pozabudżetowe i dlatego właśnie została stworzona wspomniana Fundacja.

Omawiając organizację Zarządu Głównego L. O. P. P., trzeba wspomnieć jeszcze o wydawnictwach periodycznych, dla których stworzono spośród członków Zarządu komitety redakcyjne. Wydawnictwa te, to dwutygodnik, później przerobiony na miesięcznik, „Lot i oplg Polski“ oraz miesięcznik „Biuletyn Gazowy“, przekształcony następnie na „Przegląd oplg“. Pierwszy poświęcony jest głównie lotnictwu, drugi — ochronie przeciwlotniczo-gazowej.

Już pierwszy rok energicznej działalności organizacyjnej i propagandowej, zwiększył ilość członków L. O. P. P. o blisko dwieście tysięcy.

Rok 1934 był bardzo doniosły w rozwoju L. O. P. P., która zbierała owoce swej pracy przygotowawczej z roku poprzedniego.

Dnia 20 stycznia 1934 roku Rada Ministrów wydała rozporządzenie, nadające L. O. P. P. prawa „stowarzyszenia wyższej użyteczności“ i w związku

z tym zatwierdziła nowy statut, który odpowiadał wszystkim potrzebom, wynikłym ze zmienionych warunków działania.

Najważniejsze postanowienia zawiera § 3, który przytaczamy w całości.

Cele i środki działania Stowarzyszenia.

§ 3.

1. *L. O. P. P. ma na celu — zgodnie z wytycznymi władz:*
 - a) *popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach,*
 - b) *przygotowanie ludności cywilnej do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.*
2. *Dla osiągnięcia powyższych celów L. O. P. P. — z zachowaniem obowiązujących przepisów:*
 - a) *współdziała z władzami państwowymi w organizowaniu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej państwa, w ustalaniu fachowo-technicznych planów tej obrony, w przygotowaniu tych planów oraz w zaopatrywaniu w odpowiedni sprzęt,*
 - b) *bada środki obrony chemicznej,*
 - c) *buduje wzorowe schrony przeciwlotniczo-gazowe,*



Samoloty Challenge'owce w r. 1934 na lotnisku warszawskim



Zakładanie linii telefonicznej przez służbę dozoru

- d) krzewi zainteresowanie się obroną przeciwlotniczą i przeciwgazową i propaguje wśród społeczeństwa ideę rozwoju lotnictwa,
- e) szkoli personel fachowy z obydwu dziedzin,
- f) organizuje zjazdy, odczyty, wystawy, konkursy, pokazy, pogadanki, kursy instruktorskie, tak z dziedziny obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, jak i lotnictwa,
- g) popiera polskie piśmiennictwo naukowe oraz wynalazki z dziedziny obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, jak i lotnictwa,
- h) buduje lotniska i wszelkie urządzenia lotniskowe,
- i) wydaje pisma periodyczne, dzieła naukowe, teoretyczne i podręczniki praktyczne z obydwu dziedzin,
- j) zakłada biblioteki, muzea, doświadczalnie, pracownie naukowe, szkoły i stale śledzi rozwój ich prac,
- k) opracowuje projekty odpowiednich rozporządzeń i przepisów oraz przedstawia stosowne wnioski kompetentnym władzom,
- l) organizuje młodzież szkolną po uprzednim porozumieniu się i za zgodą władz szkolnych na zasadach regulaminu przyjętego przez Zarząd Główny i zatwierdzonego przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego,

m) popiera i subwencjonuje organizacje i stowarzyszenia lotnicze,

n) organizuje i szkoli ludność cywilną w obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Jak widzimy, cele L. O. P. P. zostały ściśle określone, dając możliwość szerokiego działania we wszystkich dziedzinach dotyczących lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju. Jak cele te były realizowane, zobaczymy w dalszych rozważaniach.

Drugim ważnym czynnikiem, który wprowadził w życie nowy statut, były zmiany w organizacji L. O. P. P. Odpowiedni paragraf statutu brzmi:

1. Organizacja L. O. P. P. obejmuje:

- a) kola miejscowe,
- b) obwody powiatowe (miejskie),
- c) okręgi wojewódzkie,
- d) władze centralne.

2. Władzami kół miejscowych, obwodów i okręgów są:

- a) walne zgromadzenia,
- b) zarządy (komisarze).

3. Władzami centralnymi L. O. P. P. są:

- a) Walne Zgromadzenie,
- b) Rada Główna,
- c) Zarząd Główny.

4. Przy kolach, obwodach, okręgach i Zarządzie Głównym istnieją komisje rewizyjne; komisja

rewizyjna przy Zarządzie Głównym nosi nazwę Główniej Komisji Rewizyjnej.

Prócz wymienionych wyżej członów organizacyjnych statut ustalił „Kapitułę Odznaczeń“, „Delegata Rządu“, „Inspektorów i Instruktorów oplg“ oraz określił zadania „Komitetu Ścisłego Kół Kobiectych L. O. P. P.“ na czas przejściowy, aż do likwidacji.

Nowy statut stał się podstawą dalszej działalności L. O. P. P. Był on przedmiotem rocznych studiów i prac przygotowawczych Zarządu Głównego, nim został zatwierdzony przez Radę Ministrów. Norinując cele i zadania L. O. P. P., odpowiadał wszelkim potrzebom związanym z działalnością Ligi na rzecz obrony państwa.

Rok 1934 dał znów społeczeństwu powód do radości, dzięki zwycięstwom, odniesionym przez naszych lotników i baloniarzy w zawodach międzynarodowych. Specjalnie fascynowało zdecydowane zwycięstwo, odniesione na Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych (Challenge), urządzonych przez Aeroklub R. P. w Warszawie. Wybitny współudział w tym sukcesie lotnictwa polskiego może przypisać sobie L. O. P. P., nie szczędziła bowiem ona sił i środków, aby godnie wyekwipować i przygotować drużynę polską do tych zawodów.

Ówczesne nastawienie lotnictwa szło w kierunku osiągnięć wyczynowych — elitarnych. Ambicja na-

rodowa była zaspokojona, gdy zostało stwierdzone w ocenie międzynarodowej, że mamy doskonałych lotników „asów“ i zdolnych konstruktorów, którzy stworzyli najlepszy samolot i silnik do zawodów.

Regulamin zawodów przewidywał, iż następne zawody urządza u siebie zwycięzca. Wynikało z tego, że zawody w 1936 roku organizować będzie ponownie Polska. Wbrew nadzwyczaj przychylnemu nastawieniu społeczeństwa do tej imprezy, przeciwko jej dalszemu utrzymaniu wystąpiło dwóch ludzi — prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. dyw. inż. L. Berbecki i szef departamentu aeronautyki M. S. Wojak., gen. bryg. inż. I. Rayski.

Gen. L. Berbecki w oświadczeniu, złożonym prasie z okazji oficjalnego wycofania się Polski z dalszego udziału w zawodach międzynarodowych w rodzaju Challenge'u, oświadczył:

„Wiadomość o wycofaniu się Polski z Challenge'u spadła na całe społeczeństwo jak przykra niespodzianka. Czy L. O. P. P. spodziewała się takiej decyzji? O oczekiwaniu na pewno takiej decyzji trudno byłoby mówić, ale niespodzianką dla nas nie była ona w żadnym razie. Przecież od razu po uroczystym zakończeniu zwycięskich dla nas zawodów zaczęły się w kołach fachowych rozważania wyników i dyskusje nad tym, co naszemu lotnictwu Challenge daje. Echa tych dyskusyj przenikały przecież nawet do prasy.



Dekoracja placu Unii Lubelskiej w Warszawie pod hasłem L. O. P. P. — „Uczmy się latać“



Model latający

Na przykład: dyskusja na temat silników. Do ostatnich zawodów wytworzyliśmy nowy typ silnika, typ pionierski. Ale nie było mowy jeszcze o produkowaniu go masowo. Teraz do nowych zawodów trzeba by konstruować typ nowy i czekać z szerszą produkcją znowu na wyniki nowych prób. Mielibyśmy więc same prototypy, ale nie mielibyśmy typów. To dotyczy nie tylko silników, ale i samolotów. Mamy zwycięskie modele, mamy prototypy, ale też nie mamy typów rozpowszechnionych naprawdę. Zawody Challenge'owe lansują prototypy, ale nie uprowadzają szerokiego uprawiania lotnictwa. Te rzeczy w kołach

fachowych dyskutowało się od szeregu miesięcy żywo i głęboko. Sprawa udziału w Challenge'u nie mogła więc być dla nikogo rzeczą przesądzoną. Owszem, była rzeczą kwestionowaną i wymagającą dopiero decyzji, która przed dniem dzisiejszym zapaść musiała. Szanse ważyły się długo — więc niespodzianki być nie mogło.

Oświadczenie, złożone przez przedstawiciela Polski w Paryżu mówi o nowych torach. Jakież są te nowe tory?

Bardzo proste: iść w głąb i wszcz! Mamy osiągnięcia szczytowe, mamy zwycięstwa elitarne, ale nie mamy szerokiej płaszczyzny rozwojowej lotnictwa. Mamy asów — ale nie mamy szerokich zastępów lotniczych. Czyż ogólny poziom rozwoju lotnictwa w Polsce odpowiada choć w przybliżeniu naszym osiągnięciom szczytowym? — Nie! Ilu mamy lotników-amatorów w Polsce, mających swe aparaty? Można ich niemal zliczyć na palcach jednej ręki! A we Francji jest ich z górą 900! Ile jest w Polsce aparatów sportowych? Załedwie kilkadziesiąt. A ile lotnisk po polskich miastach i miasteczkach? I tu braki są jeszcze wielkie.

To jest więc dziś zadanie najpilniejsze i najważniejsze: rozpowszechnienie lotnictwa. Rozszerzenie



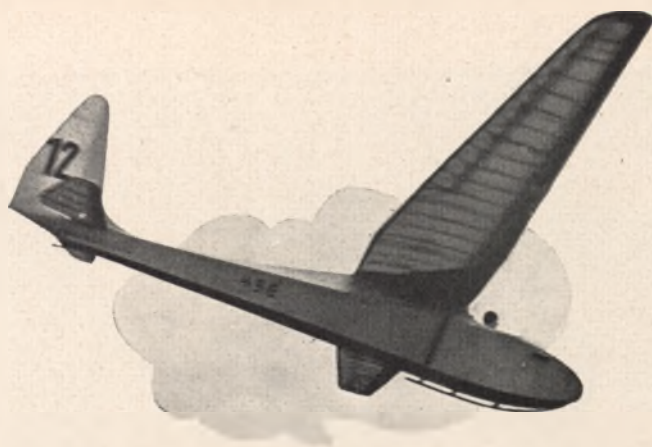
7. zawodów modelarskich

jego podstaw, stworzenie wreszcie szerokich fundamentów dla jego zdrowego i stałego rozwoju, organizowanie zastępów lotniczych w całej Polsce i zaopatrzenie ich w aparaty i lotniska. W wielkiej grze międzynarodowej o prymat poważnym partnerem na dłuższą metę jest tylko ten, który oprócz asów ma także komplet dobrych kart innych.

Spółeczeństwo nasze dokonało już wielkich wysiłków, które odegrały decydującą rolę w uzyskaniu zwycięstw dotychczasowych. Wysiłek społeczny miał do dziś jednak raczej charakter finansowania zwycięstwa. Dziś trzeba, aby oprócz 50-groszówek na przypięcie skrzydeł naszym najlepszym skrzydlatym rycerzom — obywatele uczyli się latać też sami jak najliczniej. Kształćmy całe rzesze lotnicze! To są nowe tory, dziś dla nas konieczne.

Czy w tej myśli L. O. P. P. brała udział w decydowaniu o Challenge'u?

L. O. P. P. nie decyduje o braniu czy niebraniu udziału w zawodach. Jesteśmy organizacją społeczną, która — jeśli chodzi o lotnictwo — organizuje tylko wysiłki społeczeństwa w tej dziedzinie, stosując się do stawianych sobie zadań. Deklaracja przedstawiciela Polski o niebraniu udziału w Challenge'u, wskazując na decyzję o wkroczeniu na inne tory



Szybowiec w locie

pracy, daje nam instrukcję, do której się zastępujemy.

Rozumiemy bowiem z doświadczenia własnego przesłanki, które do tej decyzji doprowadziły. Instrukcja ta zmieni kierunek prac naszych, lecz nie prowadzi bynajmniej do ich zaniechania. Przeciwnie — wysiłek ten będzie może jeszcze większy i trudniejszy niż dotychczas, skoro musi objąć szersze koła społeczne. Ma dać podstawy szerszej produkcji aparatów i dać każdemu miastu i miasteczku w Polsce własny samolot. Zamiast kilku par zwycięskich skrzydeł — ma dać cały rój samolotów nad



Z zawodów szybowcowych



Samoloty w żałobnej defiladzie

Polską. To wielka i trudna praca, ale musimy ją wykonać, bo jest niezbędna dla stałego rozwoju lotnictwa".

Tak się złożyło, że tego samego dnia (5.II.1935 r.) wieczorem odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego L. O. P. P., na którym między innymi prezes Zarządu wyjaśnił zebrany powody wycofania się Polski z Challenge'u oraz nakreślił w ogólnych zarysach cele, jakie L. O. P. P. i Komitet Żwirki i Wigury postawiły sobie obecnie w związku ze zmienioną sytuacją. Dadzą się one ująć krótko: jak najwięcej kół szybowcowych i ośrodków przysposobienia wojskowo-lotniczego. Powołać, wyszkolić i dać państwu możliwie dużą ilość pilotów sportowych w wieku przedpoborowym. Umożliwić trening już wyszkolonym pilotom. Stworzyć i produkować szybowce i samoloty, odpowiadające potrzebom szkolnym i treningowym, w takiej ilości, aby wszystkie potrzeby zostały zaspokojone. Pójść „w głąb i wszcz”, a więc uprzystępnąć lotnictwo najszerszym warstwom społecznym, a nie ograniczać go tylko do ciasnego kółka „elity”. Krótko mówiąc — zdemokratyzować go w ścisłym słowa tego znaczeniu. Oprócz szybowców i samolotów, trzeba pomyśleć o organizacji szybowisk i lotnisk wraz z odpowiednimi

urządzeniami, bez których nie można nawet marzyć o szerokim rozwoju lotnictwa. Cele te dadzą się zrealizować tylko przy wydatnej pomocy społeczeństwa. Dlatego Komitet Żwirki i Wigury, zbierający dotychczas fundusze na Challenge 1934 i 1936, powinien nie wstrzymywać swej akcji, ale spotęgować ją, aby osiągnąć maksimum środków na cele, które wreszcie postawią nasze lotnictwo sportowe na poziomie odpowiadającym wymaganiom trzydziestokilkomilionowego narodu i państwa o znaczeniu mocarstwowym.

W związku ze śmiałą decyzją i oświadczeniem swego prezesa, L. O. P. P. idzie konsekwentnie ku nowym celom. Hasło rzucone przez gen. L. Berbeckiego „Uczmy się latać” nie pozostaje czczym frazesem, ale przyobleka się w coraz realniejsze kształty. Drogą modelarstwa, szybownictwa, przysposobienia wojskowo-lotniczego i sportu lotniczego, L. O. P. P. chce przygotować i wyszkolić liczne rzesze kandydatów do służby w lotnictwie polskim.

Cele pracy w dziedzinie oplg nie ulegają zmianie, dając coraz większe liczby wyszkolonych, uświadomionych i przygotowanych do obrony przeciwlotniczo-gazowej obywateli.



Urna z ziemią wszystkich lotnisk polskich, złożona przez L. O. P. P. na Sowińcu



Projekt Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego na Czarnohorze

Rok 1935 przynosi organizacji bolesny cios — śmierć Marszałka Józefa Piłsudskiego. Biorąc udział w ogólnej żałobie narodowej, Zarząd Główny postanawia uczcić pamięć swego Członka Honorowego w sposób, który znalazł swój wyraz we wstępie do sprawozdania z działalności Ligi w tym roku żałoby:

„Śmierć Marszałka Józefa Piłsudskiego okryła żałobą państwo i społeczeństwo polskie.

L. O. P. P., pracująca stale w myśl wskazań Wielkiego Wodza Narodu, nie załamała rąk, lecz wzmocniwszy tempo swej pracy, postanowiła realnymi jej wynikami postawić wieczysty pomnik Twórcy Niepodległej Ojczyzny“.

Nawiązując do tego postanowienia, L. O. P. P. przystąpiła w 1936 roku do budowy pierwszego wysockiego Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na szczycie Rozspiewanym (Popywan) w paśmie Czarnohory na wysokości 2.100 m.

Obserwatorium to ma zapłacić lukę, jaka istnieje na południowo-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej w dziedzinie stałych obserwacji meteorologicznych, niezbędnych dla lotnictwa polskiego. Z drugiej strony ma ono dać nauce polskiej, a szcze-

gólnie Uniwersytetowi Józefa Piłsudskiego w Warszawie, nowoczesny warsztat pracy dla badań astronomicznych.

Drugą formą uczczenia pamięci Wielkiego Zmarłego było stworzenie przez Zarząd Główny L. O. P. P. wieczystych funduszy stypendialnych Jego Imienia dla studentów wydziałów mechanicznych (sekcje lotnicze) i chemicznych na politechnikach: Warszawskiej, Lwowskiej i Gdańskiej oraz wydziałów przyrodniczych na uniwersytetach w Warszawie, Wilnie i Krakowie.

Nadchodzi najważniejszy okres prac w dziedzinie lotniczej, kiedy z czynnika, popierającego rozwój lotnictwa polskiego, Liga przeobraża się w instytucję, ujmującą w swe ręce wykonanie szeregu prac, zastrzeżonych dotychczas dla władz państwowych.

Dla lepszego zrozumienia ważności tego zagadnienia trzeba wrócić pamięcią na krótki czas do okresu poprzedniego. Kiedy z początkiem 1933 r. gen. L. Berbecki obejmował w swe ręce kierownictwo L. O. P. P., wówczas działalność towarzystwa opierała się głównie na zbieraniu pieniędzy i rozdzielaniu ich w postaci subwencji na takie czy inne cele, będące w związku z rozwojem lotnictwa pol-



Na lotnisku w Aleksandrowicach

skiego. Dzięki tej zasadzie L. O. P. P. miała pośredni udział w pracach nad tym rozwojem, pozostawiając bezpośrednio dla siebie tylko nieliczne dziedziny. Stwarzało to sporo kłopotów i pewną wielotorowość w dążeniu do właściwego celu. Narządało instytucję na wydatki, nie zawsze celowe, na zamęt organizacyjny i kompetencyjny.

Jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, iż L. O. P. P. nie mogła od razu przystąpić do realizacji celów lotniczych, nie będąc do tego należycie przygotowana. Dlatego też, rzucając hasło „Uczmy się latać“, Zarząd Główny przystąpił do prac stopniowych i konsekwentnych, z roku na rok. Według wskazówek gen. L. Berbeckiego: „od modelarstwa do szybownictwa“ i „od szybownictwa do pilotażu silnikowego“, zrealizowano hasło „Uczmy się latać“ w ramach organizacji L. O. P. P., nie tylko jej kosztem, ale mózgiem i rękami.

Pierwszym etapem tej pracy było wprowadzenie, na wniosek L. O. P. P., nauki modelarstwa lotniczego do szkół powszechnych, średnich i zawodowych na terenie całego państwa, jako przedmiotu obowiązkowego w ramach nauki robót ręcznych. Instruktorów szkoliła L. O. P. P. spośród nauczycieli, prowa-

dząc odpowiedni kurs w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie.

Aby zachęcić młodzież do uprawiania modelarstwa, Zarząd Główny organizuje corocznie krajowe zawody modelarskie, poprzedzane zawodami okręgowymi, gdzie zwycięzcy są obdarowywani cennymi i dobrze przemyślanymi pod względem wychowawczym nagrodami.

Wybitniejsi modelarze, którzy następnie chcą przejść do szybownictwa lub na studia techniczo-lotnicze w wyższych zakładach naukowych, znajdują zawsze poparcie w L. O. P. P., tak pod względem moralnym jak i materialnym, szczególnie jeśli chodzi o młodzież zdolną, lecz mniej zamożną.

Cóż tą drogą uzyskuje L. O. P. P.? Bardzo wiele, bo uświadczenie lotnicze młodzieży. Nie zominajmy, że z modelarzy wyrastają wielbicieli lotnictwa, do którego garną się całą duszą, z zamiłowania i upodobania, a nie dla korzyści materialnych. Jeśli weźmiemy pod uwagę, iż ciężkim obowiązkiem lotniczym będą mogli sprostać jedynie najlepsi, nie tylko pod względem fizycznym, ale i duchowym, to jasnym się stanie, że wychowanie młodzieży w kulcie i miłości do lotnictwa da jej te wartości, które przyszłym pilotom

i obserwatorom czy strzelcom samolotowym pozwolą wyjść obronną ręką z najcięższych nawet prób.

Drugą dziedziną, na której rozwój L. O. P. P. położyła duży nacisk, jest szybownictwo. Z jednej strony realizuje ono marzenia młodości o oderwaniu się od ziemi, z drugiej — wyrabia i pogłębia dodatkowe cechy charakteru. Budzi hart ducha, odwagę i szybkość decyzji, samodzielność i umiejętność radzenia sobie w trudnych sytuacjach. Gdyby szybownictwo nie miało żadnych innych wartości, prócz tylko tu przytoczonych, to i tak należałoby je propagować i uprawiać, jako jeden z najdodatniejszych czynników wychowawczych naszej młodzieży. Ma jednak ono i swe olbrzymie wartości, jako czynnik przygotowawczy do lotnictwa. Oswaja z żywiołem powietrznym, ułatwia później pilotaż samolotowy i, co może najważniejsze, jest doskonałym sprawdzianem zdolności lotniczych, który pozwala na selekcję kandydatów do lotnictwa.

Dziś władze wojskowe wymagają od każdego kandydata do lotnictwa przejścia kursu szybowcowego i uzyskania odpowiedniego dyplomu.

Powyższe względy spowodowały nawet wprowadzenie szybownictwa do szkół podchorążych wszystkich rodzajów broni, pomimo, że olbrzymia większość absolwentów tych szkół będzie służyć poza lotnictwem.

L. O. P. P. rozumie znaczenie szybownictwa i dlatego, od pierwszej chwili jego istnienia, otacza je opieką. O ile przed tym finansowała tylko poczynania szybownicze, o tyle obecnie sama, w ramach własnej organizacji, utrzymuje i stwarza coraz to nowe szkoły i ośrodki szybownicze. Na terenie całej Polski istnieje szereg kół szybowcowych L. O. P. P., jednoczących tysiące młodzieży garnącej się do tego pięknego sportu oraz szereg szkół szybowcowych L. O. P. P., rozsianych po całym państwie, kształcących pilotów i instruktorów szybownictwa. Obecnie nie ma już w Polsce okręgu L. O. P. P., który by nie poświęcał wiele starań i pieniędzy dla rozwoju szybownictwa.

Pod względem wyników szybownictwo polskie stoi dziś na drugim miejscu w świecie za Niemcami. Nie bez prawdziwej dumy L. O. P. P. może lwiać część tych zasług przypisać sobie.

Z inicjatywy i kosztem L. O. P. P. rozpoczęto niedawno w Polsce próby z szybowcami, zaopatrzonymi w silniki o małej mocy. I tu starania L. O. P. P. odniosły zasłużony sukces, w bardzo krótkim bowiem czasie od rozpoczęcia prac konstrukcyjnych, wyprodukowano szybowiec, który w kilku udanych lotach pobił rekordy międzynarodowe w swej kategorii. Prace w tym kierunku idą dalej, a celem ich jest



Wręczenie 13 samolotów, ufundowanych przez podoficerów

zapoczątkowanie i rozpowszechnienie w Polsce tak zwanego lotnictwa popularnego. Pewne trudności powoduje jeszcze tylko brak własnego silnika o małej mocy, nadającego się do zastosowania na szybowcu.

Popularyzacja szybownictwa w Polsce wybiegła już poza ramy L. O. P. P., docierając do Związku Harcerstwa Polskiego, Związku Strzeleckiego i Związku Wojskowych Klubów Sportowych, gdzie rozwija się dzięki pomocy materialnej L. O. P. P. To samo odnosi się do szkół podchorążych, aeroklubów i innych organizacji.

Subwencjonowanie Instytutu Techniki Szybownictwa przy Politechnice we Lwowie oraz budowy prototypów szybowców, dalej zakup szybowców w fabrykach i wykup terenów pod szybowiska, budowanie na nich hangarów i urządzeń pomocniczych — są logicznym dopełnieniem prac L. O. P. P. w tej dziedzinie.

Trzeci, najważniejszy dział prac L. O. P. P., łączący się logicznie z modelarstwem i szybownictwem, to — lotnictwo sportowe.

W latach poprzednich L. O. P. P. nie posiadała własnych szkół pilotów, toteż ograniczała się w tej dziedzinie do pomocy finansowej dla aeroklubów oraz zakupu samolotów szkolnych i turystycznych, celem

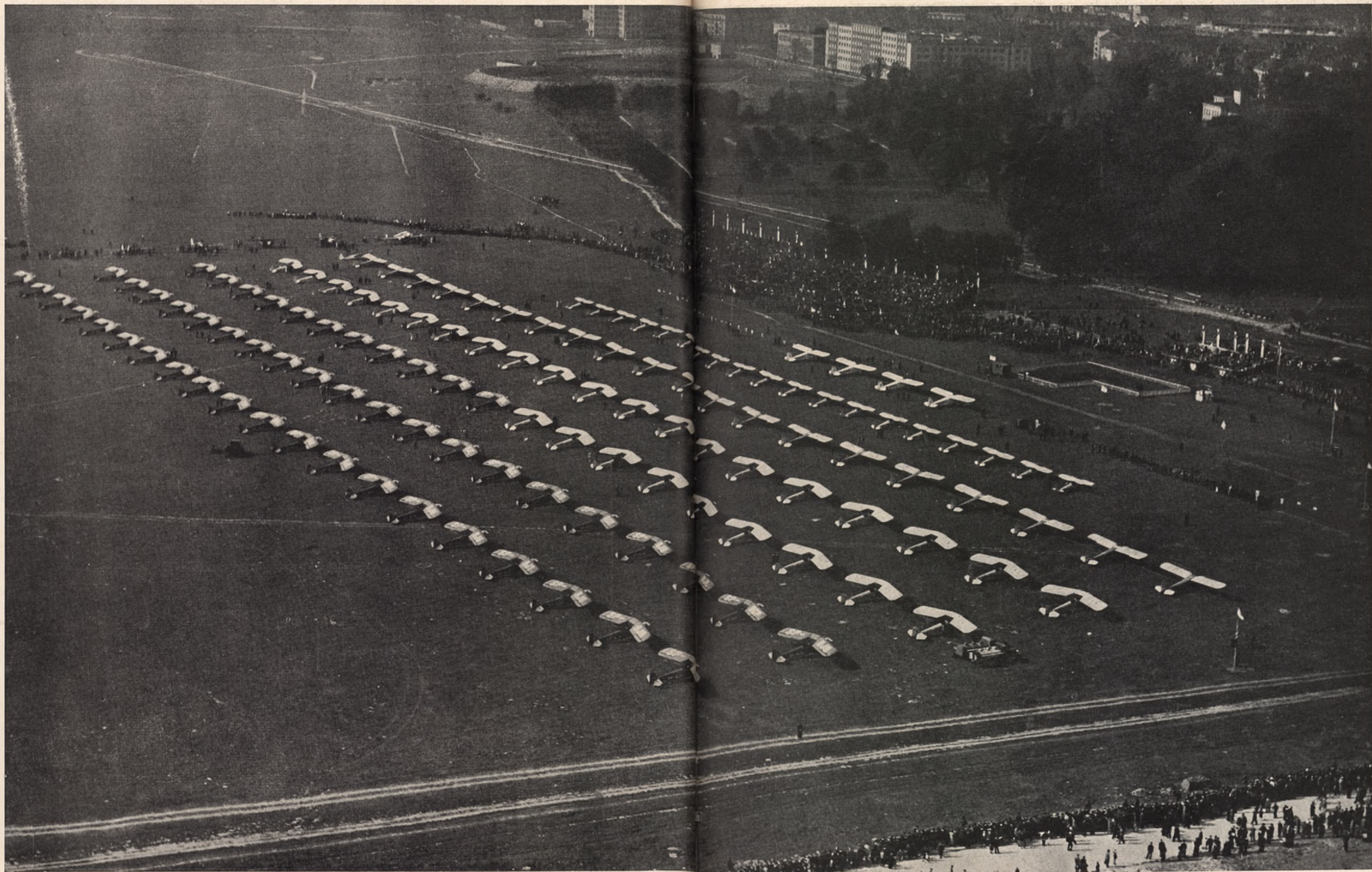
oddzielenia nimi aeroklubów i szkół pilotów P. W. Lotniczego. Ten system nie dał spodziewanych rezultatów, nie zaspakajał służnych ambicji L. O. P. P., a co najważniejsze — nie dawał L. O. P. P. możliwości racjonalnego wydatkowania sum na cele związane z rozwojem lotnictwa, a tym samym i obronnością państwa. Wyrażając się jaśniej, chodziło o to, aby subwencje przeznaczone na szkolenie w pilotażu były użyte zgodnie z wolą ofiarodawcy, co nieraz nie pokrywało się z celami i programami organizacji subwencjonowanych.

Gdy się ma już w swoim ręku modelarstwo i szybownictwo, logiczne jest, aby prowadzić we własnym zakresie i dalsze wyszkolenie w pilotażu silnikowym, a nie rezygnować z tego na rzecz innych, nie zawsze do tego dostatecznie przygotowanych. Lidze chodziło jedynie i wyłącznie o wyszkolenie na pilotów sportowych młodych ludzi, przedpohorowych w szkołach pilotów o charakterze P. W. Lotniczego, tą bowiem tylko drogą można było dać odpowiednią ilość kandydatów do czynnej służby w lotnictwie wojakowym i zapewnić odpowiednio liczne rezerwy personelu latającego.

Idąc konsekwentnie po linii swoich zamierzeń, L. O. P. P. funduje i buduje kolejno kilka nowocze-



Marszałek Edward Śmigły-Rydz poświęca samoloty, ufundowane przez społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P.



126 samolotów ufundowanych przez L. O. P. P.

na polu Mokotowskim w Warszawie

snych szkół pilotów, zużywając na to nie tylko własne sumy budżetowe, ale i wciągając do akcji szereg ofiarodawców z poza organizacji L. O. P. P. oraz polecając zbiórkę funduszków na budowę szkół pilotów i zakup samolotów „Komitetowi Żwirki i Wigury”. Dziś L. O. P. P. jest w tym szczęśliwym położeniu, że we własnym zakresie i w ramach własnej organizacji może zapewnić swym młodym członkom, pragnącym poświęcić się lotnictwu, pełne wykształcenie szybowcowe i lotnicze, aż do osiągnięcia dyplomu pilota turystycznego włącznie. Tak przygotowani i wyszkoleni młodzi ludzie w wieku przedpoborowym zapełnią jednostki bojowe naszego lotnictwa wojskowego, gdzie przejdą dalsze wykształcenie na pilota wojskowego. Czy po obowiązkowej służbie wojskowej zasilią stałe kadry oficerów i podoficerów lotnictwa, czy też przejdą do rezerwy — to w niczym nie zmieni istoty rzeczy, bowiem cel najważniejszy zostanie osiągnięty. A celem tym jest posiadanie jak najliczniejszych zastępów młodych i dobrze wykształconych lotników.

Oczywiście, że akcja popierania lotnictwa nie ogranicza się tylko do szkolenia kandydatów na lotników. Obejmuje ona i inne dziedziny, nie mniej ważne od tu poruszonych. Powrócimy zresztą zaraz do tego tematu.

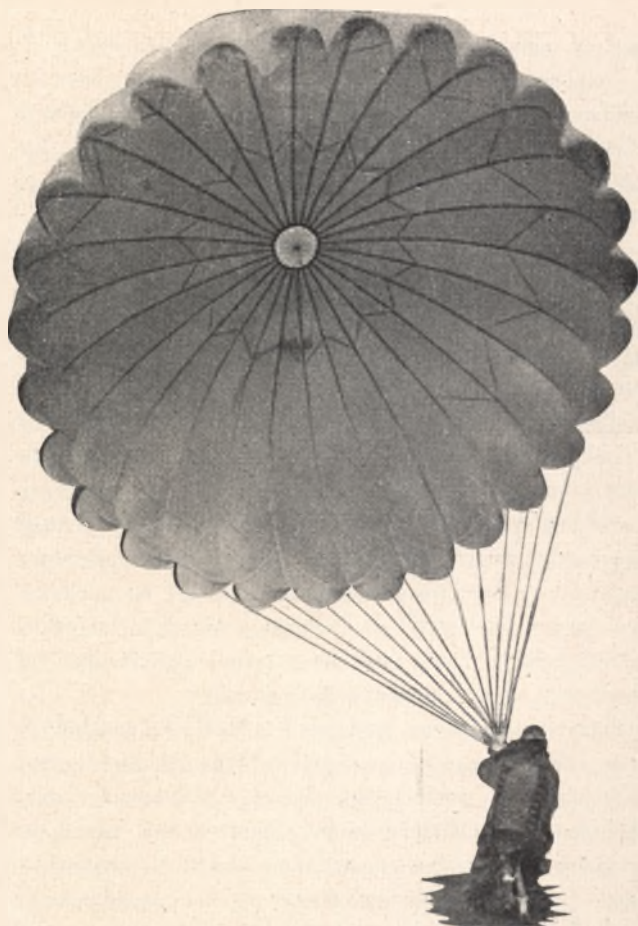
Pewnego rodzaju pokrewną akcję wykształceniową



Skok ze spadochronem



Spadochron otwiera się.



Lądowanie ze spadochronem

prowadzi L. O. P. P. od kilku lat w postaci sportu spadochronowego. Sport ten zapoczątkowany został dość dawno w Rosji. Z czasem rozrósł się do olbrzymich rozmiarów już nie jako sport, ale jako jeden z nowoczesnych środków wojennych. Wojsko sowieckie wykorzystało ten sport do stworzenia oddziałów desantów powietrznych (wyszkolone i uzbrojone grupy żołnierzy), przerzucanych przy pomocy samolotów na tyły armii nieprzyjacielskiej i lądujących tam przy pomocy spadochronów. Mają one dokonać zniszczeń ważnych arterij komunikacyjnych lub też wywołać zamieszanie i dezorganizację w urządzeniach tyłowych. Sprawa desantów, albo „piechoty powietrznej“, jak ją gdzie indziej określają, znalazła szeroki rozgłos za granicą, gdzie przystąpiono do tworzenia specjalnych jednostek wojskowych, przeznaczonych do tego celu. Dziś „piechotę powietrzną“ widzimy już we Francji, Włoszech, Niemczech i Anglii, a więc wszędzie tam, gdzie lotnictwo osiągnęło największy rozwój ilościowy i jakościowy.

Nie chcąc pozostać w tyle i nie bagatelizując tej sprawy, L. O. P. P. zapoczątkowała sport spadochronowy w Polsce, hudojąc wieże do nauki skoków oraz organizując szereg kursów instruktorskich, na których skoczkowie przechodzą teoretycznie i praktycznie naukę skoków z samolotów. Sport spadochronowy zyskał sobie wielu zwolenników w Polsce. Coraz



Ściąganie spadochronu



W powietrzu

większy jego rozwój skłonił Zarząd Główny L. O. P. P. do stworzenia w swoim łonie specjalnego referatu spadochronowego. Liczne rzesze skoczków spadochronowych, wśród których nie brak było i kobiet, niejednokrotnie już zadokumentowały swoją odwagę i brawurę.

I tu, jak w każdym innym pociągnięciu, L. O. P. P. powoduje się potrzebami obronności państwa. Gdzie istnieje ryzyko, gdzie wymagane są specjalne uzdolnienia i cechy charakteru, jak: odwaga, brawura i determinacja — tam może wchodzić w grę tylko element ochotniczy. Aby wojsku naszemu zapewnić na wypadek wojny odpowiednią ilość dobrze wykształconych i obeznanych z żywiołem powietrznym skoczków spadochronowych, L. O. P. P. propaguje ten sport, uprzystępniając go najeźerszym warstwom. Podobnie jak w innych dziedzinach, da to możliwość powołanym do tego czynnikom wybrania najodpowiedniejszych i stworzenia z nich „piechoty powietrznej“, gdy zajdzie tego potrzeba.

Zamykając bilans lotniczy L. O. P. P., trudno jeszcze nie wspomnieć o popieraniu twórczości i prac naukowych w postaci subwencji udzielanych przez Ligę naszym politechnikom i instytutom lotniczym na prace badawczo-naukowe, jak również konstruktorom — na prace twórcze. Łączy się z tym udzielanie stypendiów lotniczych niezamożnym a zdolnym studentom, kształcącym się na inżynierów lotniczych. L. O. P. P. zalicza wielu naszych czołowych konstruktorów i techników lotniczych do długiego szeregu awych stypendystów.



Szkoła Pilotów im. Marszałka Śmigłego-Rydza pod Lublinem w budowie

Stworzenie szeregu doskonałych typów naszych szybowców i samolotów — to także jedna z licznych zasług L. O. P. P. Pochodzą one przecież w znacznej mierze z wytwórni samolotów pod nazwą „Doświadczalne Warsztaty Lotnicze RWD“, ufundowanej przez L. O. P. P. i dalej przez nią silnie popieranej.

Należy tu też wspomnieć o lotniskach, których ilość powiększa się z roku na rok, pokrywając coraz gęstszą siecią całą Polskę. I tu inicjatywa oraz ofiarność L. O. P. P. znalazła wdzięczne pole do popisu.

W dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej L. O. P. P. realizuje konsekwentnie swój program, określony krótko i jasno w 1934 roku jako: „przygotowanie w jak najszerszym zakresie zabezpieczenia społeczeństwa przez natychmiastową możliwość skutecznego zareagowania na wszelkie napady lotniczo-gazowe oraz usunięcie ich skutków i śladów za pomocą pierwszorzędного sprzętu i materiałów“. Liczne rzęsy inspektorów i instruktorów oraz opiekunów domowych, szereg wyszkolonych i wykwapowanych drużyn dozoru powietrza (oha.-meld.), drużyn odkażających, służba alarmowo-rejestracyjna, zapasy sprzętu przeciwgazowego, schrony przeciwgazowe, instrukcje, tablice poglądowe, wydawnictwa specjalne i coraz liczniejsze masy uświadomionej ludności — są dowodem, iż ten tak ważny dla obronności kraju dział pracy nie został ani na chwilę przez L. O. P. P. zaniedbany. Pewne zadania oplot zostały zmodyfikowane, a programy dostosowane do warunków, wynikłych z przejęcia innych zadań przez powołane do tego władze, w istocie rzeczy jednak nic się



Po starcie



Bielany pod Warszawą — Z terenu przyszłego lotniska

nie zmieniło. Zadaniem L. O. P. P. jest nadal przygotowanie ludności do obrony przeciwlotniczo-gazowej, według planu uzgodnionego z władzami państwowymi. Ogrom pracy dokonanej w tej dziedzinie dał osiągnięcia równie ważne, jak i w dziedzinie lotniczej.

W piętnastym roku swej pracy dla dobra Ojczyzny i jej obronności, L. O. P. P. wytknęła sobie jasny program na dalszą przyszłość, łącząc go harmonijnie z teraźniejszością i przeszłością. Zmieniali się ludzie, zmieniały się warunki, wymagania, potrzeby i dostosowane do nich programy, ale nigdy nie zmieniał się cel. Celem tym było i jest dobro Polski, Jej Wielkość i Moc. Dlatego nikogo nie zdziwi motto, umieszczone na wstępie do programu prac Zarządu Głównego L. O. P. P. na rok 1938 i na lata następne:

„Wódz Naczelny i Generalny Inspektor Sił Zbrojnych Marszałek Edward Śmigły-Rydz powołał cały Naród do podciągnięcia Polski wzwyż, wskazując, że to hasło jest jak gdyby potężnym łańcuchem, jednym końcem przytwierdzonym do Polski. Chodzi o to, ażeby jak najwięcej dłoni chwyciło za ten łańcuch, trzeba go sobie przerzucić przez ramię i ciągnąć, ciągnąć, chociażby w krzyżach trzeszczało“.

Spółeczeństwo zorganizowane w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, posłuszne nakazowi Wodza Naczelnego i świadome swych obowiązków, z pełną gotowością ujęło w swoje ręce szereg ogniw świętego łańcucha.

Ogniwa tego łańcucha, który ma Polskę podciągnąć wzwyż — to cały dotychczasowy dorobek tego ligowego społeczeństwa, liczącego dziś ponad 1.700.000 członków. To 61 i pół milionów złotych, zebranych z drobnych składek groszowych i wydatkowanych na lotnictwo i obronę przeciwlot-

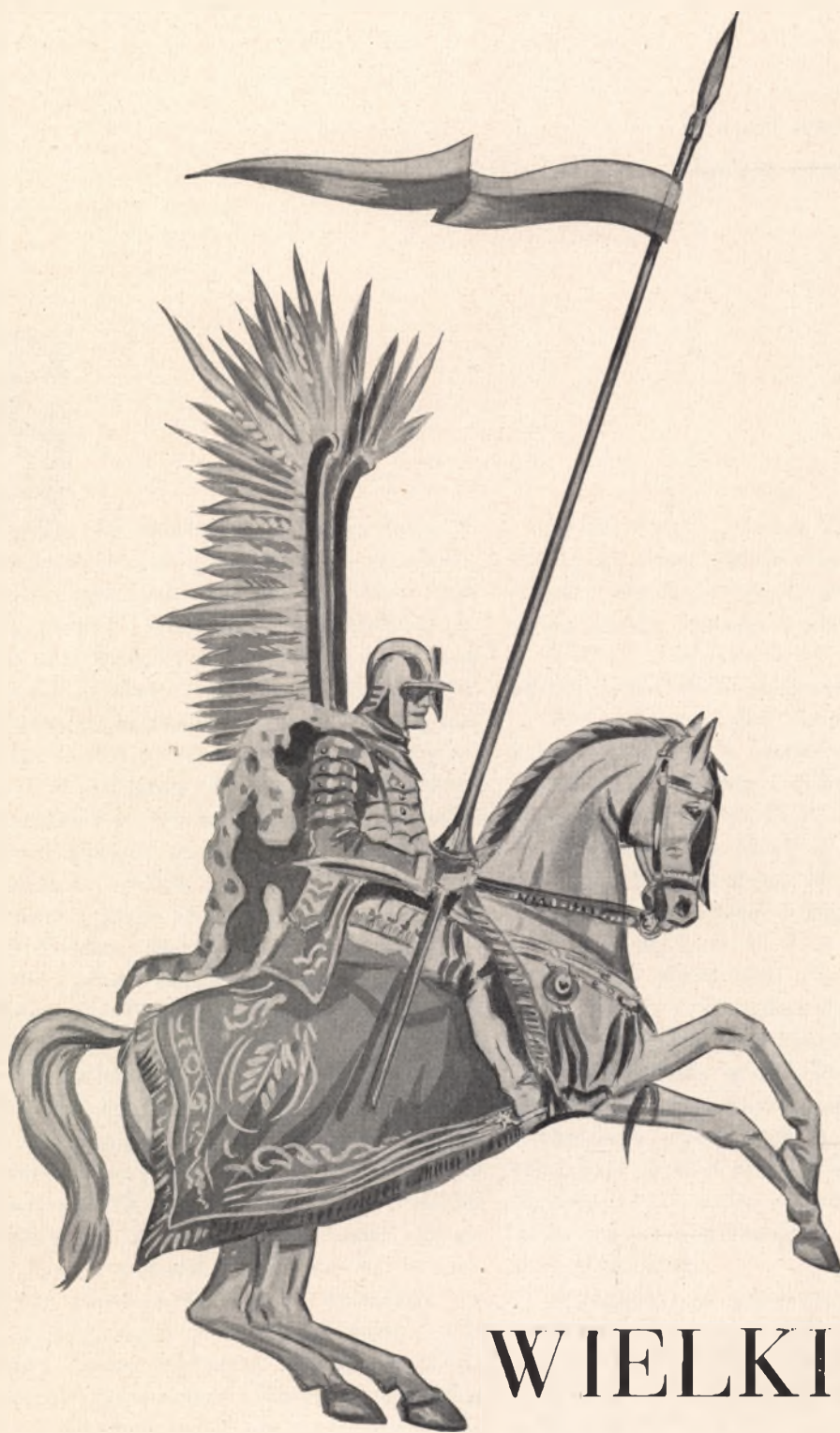
niczo-gazową. To szereg nowych warsztatów modelarskich, szkół szybowcowych i lotniczych, czy całe fałangi nowowyszkolonych pilotów szybowcowych i samolotowych. To corocznie kilkudziesięciu nowych inżynierów, których otrzymuje lotnictwo. To rozwój nauki i techniki lotniczej. To wreszcie szeregi nowych lotniak i hangarów, szybowców i samolotów oraz sprzętu pomocniczego. W dziedzinie oplgaz dorobek Ligi wyraża się wyszkoleniem instruktorów, drużyn odkażających i służby dozoru powietrza oraz cyfrą 120.000 opiekunów domowych na terenie całego państwa. Stan ten uzupełnić jeszcze należy ogromną ilością przygotowanego przez L. O. P. P. sprzętu szkolnego i bojowego, schronów przeciwgazowych, mnóstwem wydawnictw propagandowych i naukowych.

Konieczność zachowania wstrzeźliwości w ujawnieniu dokładnych liczb z różnych dziedzin dorobku prac L. O. P. P. nie pozwala na podanie wszystkiego do wiadomości publicznej. Jeżeli jednak obejrzymy się wstecz na minione 15-lecie pracy L. O. P. P. dla Państwa, to zobaczymy, iż krzywa jej rozwoju rośnie stale, osiągając coraz to wyższy poziom.

Praca L. O. P. P. — to nie tylko trud zbierania ofiarowywanych tak chętnie przez obywateli 50-groszowych składek członkowskich. To wciąganie najszerszego ogółu do współpracy nad dziełem o ogromnym znaczeniu państwowym i narodowym. Dla wielu obywateli jest to równoznaczne z prawdziwym ich uspołecznieniem.

Święcąc w roku obecnym piętnastą rocznicę powstania L. O. P. P., obywatele-członkowie tej największej organizacji społecznej w Polsce mogą z dumą zaliczyć się do tych patriotów, którzy na drodze pełnienia obowiązku społecznego przerzucili sobie już symboliczny łańcuch przez ramię, aby zbiorowym wysiłkiem dźwignąć Polskę wzwyż.





WIELKIE DNI
L.O.P.P.

Ufność we własne siły tworzy wielkie narody i mocarstwa

(J. PIŁSUDSKI)



Gdy mówimy o „wielkich dniach“, zawsze nasuwają się nam na myśl jakieś ważne zdarzenia, interesujące ogół społeczeństwa. Niektóre z tych zdarzeń mają znaczenie historyczne i niewątpliwie potomni będą o nich kiedyś z dumą wspominać. W stosunku do naszych „wielkich dni“ jesteśmy skromniejsi, nie przypisujemy im znaczenia historycznego; są one dla nas jedynie wyrazem zewnętrznym tych zdobyczy, jakie L. O. P. P. osiągnęła w ciągu 15-tu lat swego istnienia. Pragniemy o nich mówić, aby przypomnieć społeczeństwu te chwile i te zdarzenia z życia Polaki, które były istotnie wielkie, a które miały miejsce dzięki ofiarności i pracy społeczeństwa, zrzeszonego w L. O. P. P. Pójdźmy jeszcze dalej: chcemy się pochwalić, ile to i jakich znacznych czynów dokonano w tym 15-leciu, aby Polskę podciągnąć wzwyż, aby zapewnić jej obronność w powietrzu i na ziemi.

Któż się będzie chwalił? Zdaje się nam, że samo społeczeństwo, bo ono, a nie kto inny, stworzyło L. O. P. P. i dało jej te warunki, które umożliwiły dokonanie wielkich czynów. W zasadzie jest rzeczą obojętną, czy osobnik związany z danym wielkim czynem nazywa się tak czy inaczej. Jego zasługą i szczęściem jest, że potrafił zrealizować to, co nurtowało szerokie rzesze społeczeństwa polskiego, co było jego podświadomym nieraz pragnieniem, jeśli nie marzeniem. Szereg zwycięstw lotniczych, odniesionych na arenie zagranicznej i krajowej, był tylko uzewnętrznieniem zbiorowej woli społeczeństwa L. O. P. P., które dało takiemu czy innemu przedsięwzięciu inicjatywę, poparcie moralne i materialne.

To są jedne „wielkie dni“, które zazwyczaj zapelniały całe szpalty dzienników okrzykami radości, a kończyły się frenetycznymi oklaskami tłumów, witających zwycięzców na tym czy innym lotnisku.

Są też drugie „wielkie dni“, gdzie w poważnym skupieniu, przy udziale najwyższych przedstawicieli Rządu i Wojska, poświęcono gmachy instytutów naukowych, szkoły, lotniska i samoloty, fundowane przez L. O. P. P. i oddawane do użytku lotnictwa czy też obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Ale są i takie „dni“, które przeszły bez rozgłosu, a które jednak były istotnie „wielkimi“, bo reprezentowały cichą, owocną i ofiarną pracę na rzecz idei, głoszonej przez L. O. P. P.

Może czyni te, każdy z osobna, nie będą miały znaczenia historycznego, ale w sumie przyczynią się realnie do należytego wyrobienia sobie poglądu na wartość i rolę L. O. P. P. w rozwoju Państwa, w budowie jego obronności. Sumą tych „wielkich dni“ da L. O. P. P. — uznanie u współczesnych, otwierające jednocześnie drzwi do historii.

Podając kilka przykładów z „wielkich dni“, postaramy się przypomnieć nie tylko zdarzenia, które swego czasu głośnym echem odbiły się w Polsce, lecz wyciągnąć również na światło dzienne te ciche i wartościowe czyny, które przyczyniły się waleń do rozwoju naszej organizacji i spełnienia ciężących na niej obowiązków.

Przejdźmy je pokrótce, podając w wyciągach pewne źródłowe dane, które nam najlepiej udowodnią, czy L. O. P. P. miała prawo do „wielkich dni“.

Bardzo ciekawe wspomnienia z okresu prac przygotowawczych nad stworzeniem L. O. P. P. napisał swego czasu płk. inż. J. Grzędziński, jeden z założycieli naszej organizacji *).

„...Była to myśl szerokiej, wielkiej, demokratycznej organizacji społecznej, nie fachowców czy sports-

*) Start „Lotu Polskiego“.

Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Komitet Organizacyjny Ligi Obrony Powietrznej Państwa ma zaszczyt prosić J.W. Pana o przybycie na zebranie założycieli Ligi, które odbędzie się we wtorek dnia 19-go czerwca b. r. o godzinie 7-ej wieczorem w sali Dekerta w Ratuszu.

Warszawa, 14 czerwca 1923.

Komitet Organizacyjny:

Tadeusz Jasionowski
Włodzimierz Mazurkiewicz
Wacław Majewski
Januariusz Grzędziński

Pierwsze zaproszenie na zebranie organizacyjne L. O. P. P.

menów, nie elity lotniczej, lecz ludzi dobrej woli - - byłaby to Liga Przyjaciół Lotnictwa, czy Liga Lotnicza.

W maju 1922 roku rozpocząłem konferencję o tym z Sieroszewskim, Strugiem, Antonim Anuszem w Sejmie, W. Tomaszewskim i innymi. Andrzej Strug przyrzekł mi nawet napisać odezwę.

On to właściwie poradził mi tytuł Ligi Obrony Powietrznej.

Szukałem założycieli dla tego towarzystwa. W tych pielgrzymkach spotykałem częstokroć przedziwne stanowiska. Oto np. p. M. B., właściciel wielkiego sklepu samochodowego w śródmieściu, ma w oknie modele lotnicze. Gdy mówię mu o konieczności Ligi Lotniczej, oświadcza mi wręcz, że wątpi, czy tam można coś zarobić. „Zresztą boję się, czy tam nie ma polityki dla p. Piłsudskiego — bo ja jestem ballerczykiem!” Odpowiedziałem mu oczywiście, że to nam nie przeszkadza, że i hallerczyka możemy przyjąć, a samoloty nie są ani prawe ani też lewe. Zabrnąłem także i do popularnego w owym okresie F. Baytla, wyrzucającego oknami sensacji dość duże pieniądze — uzależnił swą odpowiedź od rady gen. Józefa Hallera i księdza biskupa. Nie wiem, co mu poradzili — ale nigdy się do mnie nie zgłosił.

Bywało także i inaczej. Tak np. ś. p. Władysław Mazurkiewicz i senator Januszewski sami się do mnie zgłaszają; ś. p. b. minister Jasionowski, ś. p. b. mini-

ster Jastrzębski i Józef Szwajcar chętnie deklarują swój akces.

W trakcie pierwszego lotu okrężnego, organizowanego przez klub 9 i 10 września 1922 roku, w wydanym przeze mnie programie puszczam pierwszą jaskółkę o Lidze w tych słowach:

„Liga Obrony Powietrznej.

Liga Obrony Powietrznej powstaje przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizacja ogólnonarodowa, do której przyjmowani będą wszyscy.

Polska posiada obecnie nikłą w porównaniu z sąsiadami z zachodu i wschodu flotę powietrzną. Wzmocnienie naszego lotnictwa związane jest z miliardowymi wydatkami, których budżet państwowy w pełni nie wytrzymuje. Ponieważ jednak przyszła wojna odbędzie się w powietrzu, a zwycięzcą zostanie ten, kto posiadać będzie najsilniejsze lotnictwo, przeto dążeniem całego narodu musi być budowanie lotnictwa polskiego.

Niech wśród członków Ligi nie zabraknie nikogo; komu drogą jest nasza niepodległość, niechaj śpieszy z ofiarami“.

Był to ballon d'essai, bo dopiero dnia 12 grudnia 1922 roku na Walnym Zebraniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej referuję konieczność zorganizowania Ligi Obrony i poparcia tej myśli przez Aeroklub i przez lotników. Przyznam się, iż nie sądziłem, że spotkam się z takim oporem, polegającym nie tylko na powątpiewaniu w zdolność życiową takiej organizacji, ale też i na tym przypuszczeniu, że Liga wyciągnie wszystkie siły z Aeroklubu (co zresztą było istotnie słuszne). Między przeciwnikami tej organizacji byli nawet wybitni lotnicy (jak np. ppłk. Rayski), których nie można wszak posądzać o obojętność dla idei lotnictwa. Toteż idea L. O. P. P. uzyskała na tym zebraniu nieznaczna tylko większość.

A już dnia 25 maja 1922 roku — Tadeusz Jasionowski, Władysław Mazurkiewicz i ja nieśliśmy dumnie z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych pierwszy podpisany przez nas i zatwierdzony statut Ligi Obrony Powietrznej Państwa (nr rej. 898). Statut ten długo jeszcze rozpowszechnialiśmy jako maszynopis, bo nie stać nas było na druk.

W ślad za tym zwołaliśmy pierwsze zebranie założycieli Ligi dla wyboru organizacyjnego komitetu“.

Walczący z brakiem gotówki, założyciele L. O. P. P. zwrócili się z prośbą o pomoc finansową do Rządu. O rezultacie tej próby pisze dalej autor:

„...Za granicą w tym czasie istniały dziesiątki różnych stowarzyszeń lotniczych lub dla lotnictwa pracujących, które opinię lotniczą w kraju odpowiednio urabiały; istniała wreszcie liczna prasa lotnicza, ogólna, techniczna lub sportowa — u nas jedyną placówką społeczną tego rodzaju był Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, powstały w roku 1920, którego

wiceprezesem miałem zaszczyt być w kilku kolejnych zarządach, który z natury rzeczy łączył tylko niewielką elitę lotniczą kraju.

Trudno lepiej scharakteryzować sytuację tej instytucji, niż to czyni list prezesa Aeroklubu p. Stanisława Osieckiego, pisany 6 lipca 1921 roku do szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej w Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Przedstawiwszy krótko dokonane przez Aeroklub prace w kierunku przede wszystkim propagandy lotnictwa w odczytach i prasie oraz opracowanie i przedstawienie Rządowi i Sejmowi obszernego memoriału o konieczności organizacji lotnictwa cywilnego w Polsce — prezes Osiecki pisze dosłownie:

„Brak poparcia rządowego, przynajmniej takiego, jakiego doznaje Liga Żeglugi Polskiej, nie tylko uniemożliwia Aeroklubowi Polaki reprezentację i współpracę na terenie międzynarodowym z dotkliwą dla Polski szkodą, ale wobec trudnych warunków, przy spadającej walucie, sprowadzającej do zera wartość wpływających składek, uniemożliwia wszelką dalszą działalność wewnętrzną i propagandową.

Wobec powyższego, Zarząd Aeroklubu uprasza Pana Szefa Departamentu, któremu rozwój lotnictwa polskiego w ogólności, a także i lotnictwa cywilnego leży na sercu, o udzielenie subwencji w kwocie 50.000 marek miesięcznie...”

Prośba ta pozostała jednak bez echa, mimo, iż za granicą pomoc finansowa organizacjom pracującym nad propagandą lotnictwa była w tym czasie niezmiernie rozpowszechniona.

Ciekawe, że dwa lata później rozpoczynając swą doniosłą pracę bez grosza, pierwszy Zarząd L. O. P. P., w którym przypadła mi rola generalnego sekretarza, zwrócił się we wrześniu 1923 r. do Premiera Grabskiego z podobną prośbą — i otrzymał podobną odmowę. Zresztą i lepiej się stało, czyż zwycięstwo własnymi siłami nie jest przyjemniejsze?...”

Czy nie należy zaliczyć do rzeczy godnych uznania, gdy założyciel L. O. P. P., walczący ze wszelkiego rodzaju brakami, aż do tak małosłownych rzeczy, jak brak pieniędzy na opłacenie druku statutu zatwierdzonego towarzystwa, oświadcza, gdy mu odmówili subwencji rządowej: „...Zresztą i lepiej się stało, czyż zwycięstwo własnymi siłami nie jest przyjemniejsze?...”

W kwietniu 1923 roku, po długich zabiegach, powstaje Komitet Organizacyjny, który rzucił pierwsze hasła: „o znaczeniu i roli lotnictwa rodzimego i o konieczności jego rozwoju”; podkreślono apolityczność Stowarzyszenia oraz podano zarys programów przyszłych prac Ligi. Spowodowało to, że w bardzo krótkim czasie przystąpiła do współpracy propagandowo-organizacyjnej znaczna liczba osób, tzw. wówczas członków-założycieli, we wszystkich dzielnicach Rzeczypospolitej. Członkowie ci, rozumiejąc, że na za-



Jedna z pierwszych okładek miesięcznika „Lot Polski”

czątek organizacji trzeba także sporych funduszy, opodatkowali się, jako minimum, kwotą po zł 25 miesięcznie. Pozwoliło to przystąpić niezwłocznie do zorganizowania biura centralnego w Warszawie i zawiązania żywego kontaktu z powstającymi z tych samych funduszy placówkami Ligi O. P. P. na prowincji.

Pierwszy Statut Ligi Obrony Powietrznej Państwa przyjęty został przez Ogólne Zgromadzenie Delegatów Członków-Założycieli na tymże zebraniu w dniu 22 maja 1923 r., a w dniu 19 czerwca tegoż roku drugie Ogólne Zgromadzenie zaaprobowало działalność Komitetu Organizacyjnego i poleciło mu dokonać statutowego wyboru władz Ligi.

W dniu 4 sierpnia 1923 roku ukonstytuował się skład pierwszych władz Ligi Obrony Powietrznej Państwa: Rady Głównej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej.

W końcu 1924 r., na pierwszym Zjeździe Prezesów Komitetów Wojewódzkich, wytknięta została zasadnicza linia działalności programowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa; na zjeździe tym jednomyślnie przyjęto następujący program pracy:

1. budowa Instytutu Aerodynamicznego,
2. szkolenie pilotów,
3. szkolenie mechaników lotniczych,
4. budowa lotnisk i hangarów,
5. szerzenie oświaty lotniczej przez popieranie

badani teoretycznych i praktycznych w zakresie lotnictwa oraz popieranie sił fachowych.

Przy omawianiu programu prac, Zjazd wyraził wówczas opinię, że przeprowadzane przez L. O. P. P. prace programowe w zakresie rozwoju lotnictwa powinny zostać uzupełnione programem obrony ludności cywilnej od ataków gazowych w czasie wojny i zlecił Zarządowi Głównemu nawiązanie ściślejszego kontaktu z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej.

Pierwszy ten program, opracowany 15 lat temu, był wynikiem genialnego wprost wycucia potrzeb

lotnictwa polskiego. Był fundamentem, na którym miał stanąć gmach niezależnego lotnictwa, silnego i zdolnego do dalszego rozwoju. Nic zatem dziwnego, że dzień, w którym pierwszy Zjazd Prezesów Komitetów Wojewódzkich uchwalił go w poczuciu wielkiej odpowiedzialności za przyszłość lotnictwa polskiego, należałoby zaliczyć do „Wielkich dni L. O. P. P.”.

Uchwały z roku ubiegłego znajdują doskonały wyraz w budżecie Zarządu Głównego L. O. P. P. na rok 1925. Widzimy zdecydowaną wolę realizacji za-



Polskie lotniska w roku 1927

mierzeń. Liga Obrony Powietrznej Państwa udowadnia, że jej oficjalna nazwa nie jest czczym i pustym frazesem, lecz hasłem, które symbolizuje wolę społeczeństwa rozbudowania lotnictwa polskiego i postawienia go na tym poziomie, jaki powinien odpowiadać aspiracjom narodu, dbałego o swą z takim trudem zdobytą niepodległość. Przyjrzyjmy się bliżej cyfrom ówczesnego preliminarza budżetowego, a znajdziemy w nim pełne uzasadnienie powyższych słów. Jest to znowu jeden z wielu „Wielkich dni L. O. P. P.“, który suchą wymową cyfr mówi sam za siebie.

Referowany na Zjeździe przez sekretarza generalnego ppłk. Grzędzińskiego i przyjęty przez Walne

Zgromadzenie preliminarz wydatków Ligi na rok 1925 wyraża się w ogólnej sumie zł 1.845.000.

Poszczególne pozycje przedstawiają się jak następuje:

A. Wydatki zwyczajne:

Wyszkolenie personelu:

- a) pilotów . . . zł 500.000
- b) mechaników . . „ 35.000
- c) inżynierów (stypendia zagraniczne) . . . „ 20.000

Od Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Departament IV Ministerstwa Spraw Wojskowych powiadomił Zarząd Główny L. O. P. P., iż przystępuje do założenia szkół pilotów cywilnych w Warszawie i Poznaniu, początkowo na 100 słuchaczy, jednakże koszty związane z wyszkoleniem ma ponieść Liga.

Z uwagi, że wyszkolenie personelu lotniczego stanowi jeden z zasadniczych celów Ligi, Zarząd Główny na propozycję zgodził się i przyjął na siebie odnośne zobowiązanie na rok 1925.

Chcąc temu zadość uczynić jest niezbędne, aby wszystkie Komitety Wojewódzkie, Komitety Powiatowe i Koła Miejsce L. O. P. P. bezzwłocznie wpłaciły połowę posiadanej gotówki do kasy Zarządu Głównego, przelewając je do P. K. O. na konto Nr. 8500.

Jednocześnie z powiadomieniem o wpłaceniu należy nadesłać tymczasowe sprawozdanie kasowe za czas ubiegły oraz preliminarz budżetowy na rok 1925.

Treść powyższego, Komitety Wojewódzkie podadzą do wiadomości Komitetom Powiatowym, te zaś Kołom Miejsce.

OKÓLNIK Nr. 10

Zapowiedziany w Okólniku Nr. 8 Zjazd Komitetów Wojewódzkich do Warszawy na dzień 23 listopada nie odbył się. Zebrana w tym dniu Główna Rada Nadzorcza ustaliła datę Ogólnego Zgromadzenia L. O. P. P. na dzień 7 i 8 stycznia roku przyszłego, zgodnie z § 8 statutu z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie i powitanie.

2. Wybór Prezydium Ogólnego Zgromadzenia.

3. Sprawozdanie Zarządu Głównego. 4. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. 5. Zatwierdzenie budżetu na następny rok operacyjny, oraz programu działalności.

6. Upoważnienie Zarządu Głównego o dysponowaniu funduszami L. O. P. P. w ramach zatwierdzonego budżetu.

7. Wybory Zarządu Głównego. 8. Wybory Głównej Komisji Rewizyjnej.

9. Zmiany w statucie. 10. Wnioski Głównej Rady Nadzorczej, Głównej Komisji Rewizyjnej, Zarządu Głównego i Komitetów Wojewódzkich.

Zalegalizowane do tej pory Komitety Wojewódzkie nadsyłają na Zjazd po dwóch delegatów zaopatrzonych w odpowiednie pełnomocnictwa i wybranych na Ogólnych Zgromadzeniach Komitetów Wojewódzkich zgodnie z punktem c) art. 28 statutu.

Wybrani delegaci zawiadomią uprzednio o swym przyjeździe w celu zapewnienia im pomieszczeń.

Zebranie odbędzie się w wyżej wyznaczonym terminie w Zamku. Początek o godz. 11-ej.

Komisarzem Zjazdu jest p. Bronisław Barylski, (Warszawa, ul. Hoża 6 m. 7.)

Liga Obrony Powietrznej Państwa wydaje na gwiazdkę książkę dla młodzieży: „Maciek I-szy, król powietrza” K. A. Czyżowskiego, z ilustracjami Z. Grabowskiego, cena 5 złotych.



Samolot kpt. Orlińskiego w Warszawie po powrocie z raidu do Tokio

Utrzymanie personelu:

a) pierwsza druży-
na zł 120.000

b) druga drużyna " 130.000

Popularyzacja, Wy-
dawnictwa szkolne " 25.000

Propaganda prasowa,
odczytowa i filmowa " 40.000

Administracja Centra-
li " 45.000

Administracja woje-
wódzka " 135.000

Nieprzewidziane " 10.000 zł 1.060.000

B. Wydatki nadzwyczajne:

Materiał lotniczy:

samoloty, zakup " 85.000

Przyziemie:

lotniska (Łódź, Ka-
towice) " 180.000

bangary " 220.000

zabudowania i insta-
lacje " 100.000

Technika. Instytut Ae-
rodynamiczny, 1 rata " 100.000

Szybowce. Fund. orga-
nizacji szybowisk " 100.000 zł 785.000

Razem zł 1.845.000

Akcja L. O. P. P. znalazła wreszcie uznanie ówczesnych sfer rządowych. Nie tak dawno, bo przed dwoma laty (w 1923 r.), sfery oficjalne odnosiły się do poczynąń L. O. P. P. z wielką rezerwą. Zapał patriotyczny i troska o rozwój lotnictwa polskiego zdo-

były wreszcie należyte zrozumienie u kierowników nawy państwowej. Po raz pierwszy w dniu 27 lutego 1925 r. L. O. P. P. została uznana publicznie przez przedstawiciela sfer rządzących za instytucję o wielkim znaczeniu dla Państwa. Mówi nam o tym komunikat, z którego przytoczymy tu wyjątek:

„...W trakcie swego exposé budżetowego w Sejmie dn. 27 lutego, p. minister gen. Sikorski podkreślił rolę Ligi Obrony Powietrznej Państwa, na której opiera widoki rozbudowy lotnictwa cywilnego...”

Rok 1925 był specjalnie obfity pod względem zdarzeń, które należałoby przypomnieć, jeżeli chodzi o wyróżnienie zasług L. O. P. P. dla rozwoju lotnictwa polskiego. Dzięki L. O. P. P. powstaje pierwszy samolot turystyczny, zaprojektowany przez zdolnego studenta Politechniki; mówi nam o tym komunikat z marca 1926 r.:

„...W połowie lutego bieżącego roku dokonał pierwszych lotów na lotnisku warszawskim samolot małej mocy, konstrukcji studenta Politechniki Warszawskiej p. S. Dąbrowskiego.

Samolot ten, typu dwupłatowca jednoosobowego, o skrzydłach wolnoniosących, ma służyć do celów wyłącznie sportowych.

Samolot został zbudowany w wojskowych Centralnych Warsztatach Lotniczych, przy pomocy finansowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa...”

W tym okresie L. O. P. P., kierując się zasadą zjednoczenia wysiłków, stara się uzgodnić pracę nad rozbudową lotnictwa polskiego wszystkich towarzystw i grup sportowych, które bezpośrednio czy pośrednio stykały się z tymi zagadnieniami. Pod sztandary L. O. P. P. zgłasza się coraz więcej osób i grup, dekla-

rując swą współpracę. Jednym z przejawów tej akcji jest wcielenie do L. O. P. P. „Komitetu Lotnictwa Sanitarnego“, stworzonego i prowadzonego przez gen. Sławoj-Składkowskiego.

„...Mówi się szeroko i nie zawsze słusznie o polskiej niezgodzie. Lotnictwo dało przykład, który zaprzecza tej niekorzystnej dla nas opinii. Istniejąca od lat kilku, powstała w tym samym niemal czasie co Liga Obrony Powietrznej Państwa organizacja lotnicza, która energicznie i skutecznie pracuje nad tworzeniem w Polsce lotnictwa sanitarnego — Komitet Lotnictwa Sanitarnego — zgłosiła się na apel Walnego Zgromadzenia Ligi i połączyła się z nią, stając się w niej sekcją lotnictwa sanitarnego.

W ten sposób i ta dziedzina społecznej pracy lotniczej została ześrodkowana w Zarządzie Głównym i komitetach Ligi — zyskać na tym powinna i praca nad sanitarnym lotnictwem.

Komitet Lotnictwa Sanitarnego przykładem swym powinien pociągnąć wszystkie koła i kółka, pracujące w Polsce w dziedzinie lotnictwa do racjonalnego zjednoczenia.

W jedności bowiem tworzy się siła...!“.

Dążąc usilnie do nadania należytego kierunku polityce lotniczej w Polsce, L. O. P. P. nie ogranicza się tylko do zbierania pieniędzy i wydawania ich na lotnictwo, ale bierze żywy i czynny udział w dyskusjach i pracach nad rozwiązaniem szeregu palących kwestyj lotniczych.

Ślady tych usiłowań znajdujemy w „Biuletynach L. O. P. P.“, z których przytoczymy bardzo cieka-

wą uchwałę Zarządu Głównego L. O. P. P. z dnia 3 czerwca, dotyczącą projektu wiceministerstwa dla spraw lotniczych.

„...Sprawa podsekretariatu stanu. Sprawa ta wypełniła całkowicie porządek dzienny posiedzenia Zarządu Głównego w dniu 3 czerwca.

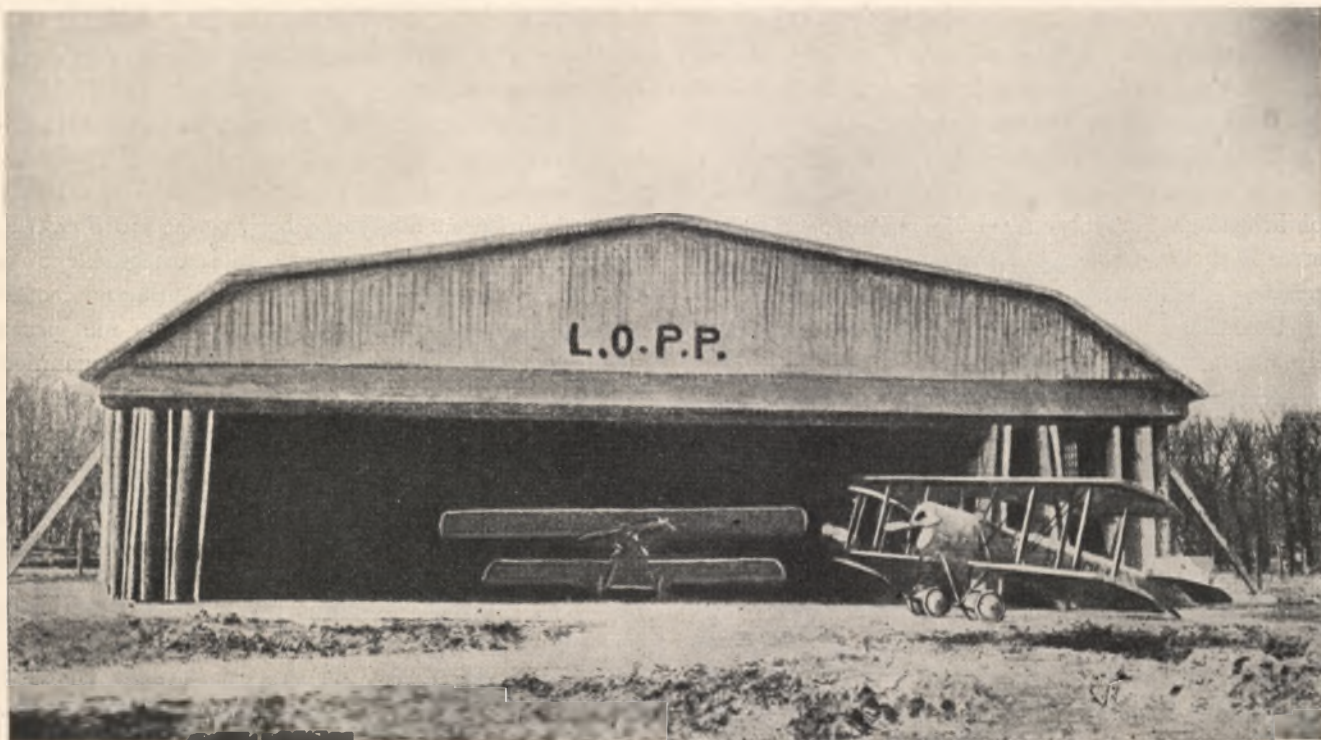
Po wysłuchaniu referatu pplk. Grzędzińskiego i wyczerpującej dyskusji, powzięto następującą uchwałę: „Zarząd Główny L. O. P. P. stoi jednomyślnie na stanowisku utworzenia cywilnego Podsekretariatu Stanu dla Spraw Lotnictwa i opracowania odpowiedniego memoriału, który będzie przedłożony Sejmowi i Rządowi“.

Opracowanie memoriału powierzono pplk. Grzędzińskiemu...“.

O roli L. O. P. P. w polityce lotniczej Państwa mówią nam ówczesne enuncjacje czołowych osobistości ze świata politycznego:

Prezydent Rzeczypospolitej Stanisław Wojciechowski w następujący sposób określa tę rolę:

„Nowoczesne zmiany w użyciu środków walki wymagają, ażeby nie tylko rząd i wojsko, lecz cały naród czuwał nad zabezpieczeniem swoich granic od najazdów nieprzyjacielskich. Lotnictwo stało się nie tylko nowym środkiem szybkiej komunikacji, ale potężnym orężem, szczególnie groźnym dla tych, którzy nie rozporządzają odpowiednią flotą powietrzną. Dla zaradzenia tej potrzebie narodowej powstała Liga Obrony Powietrznej Państwa. Działalność jej świadczy, że oczyszczamy się z dawnego grzechu — niedbalstwa obywateli o silną, szybko działającą



Eskadra propagandowa Ligi przygotowuje się do lotów wiosennych

obronę Rzeczypospolitej. Im więcej członków Ligi, im więcej ofiar na jej patriotyczne przedsięwzięcia — tym więcej gwarancji, że Polska będzie nie-tykalna“.

Maciej Rataj, marszałek Sejmu:

„Lotnictwo odegra wielką rolę w przyszłej wojnie. Musimy mieć silną flotę powietrzną. Podwaliny pod jej budowę położy lotnictwo cywilne. Liga Obrony Powietrznej Państwa ma wielką rolę przed sobą — rolę propagandy lotnictwa wśród najszerszych rzesz społeczeństwa. Samolot, jako środek komunikacji, winien znajdować się nie tylko na lotniskach wojskowych, winien być propagowany wśród młodzieży, a co najważniejsza — wśród ludu. Musimy stworzyć własne szkoły pilotów, lotniska, fabryki itd. Musimy to uczynić tym usilniej, by stanąć na poziomie światowym, by dorównać naszym sąsiadom“.

Marian Kiniorski, senator (Związek Ludowo-Narodowy):

„Mamy doskonałą armię, jedną z najlepszych na świecie, ale armię bez lotnictwa. Mówię „bez“, bo to co mamy, nie może się porównać z naszymi potrzebami. Spójrzmy po sąsiadach, przypatrzmy się jaką oni wagę przywiązują do rozwoju lotnictwa, damy wówczas więcej pieniędzy na lotnictwo wojskowe, zbudujemy własne lotnictwo cywilne i wszyscy wstąpimy do szeregów Ligi Obrony Powietrznej Państwa“.

Seweryn ks. Czetwertyński, poseł (Z. L.-N.), referent budżetu wojkowego w Sejmie:

„Budżet nasz na lotnictwo jest niewystarczający. Pod tym względem pozostajemy daleko w tyle za naszymi sąsiadami. Rozbudowa lotnictwa jest rzeczą niesłychanie pilną, a rozbudowy tej winno podjąć się całe społeczeństwo, mając przede wszystkim na względzie interes Rzeczypospolitej“.

Wacław Januszewski, senator (Wyzwolenie):

„W dzisiejszym ciężkim finansowym położeniu, obowiązkiem patriotycznego i mądrego społeczeństwa jest dopomożenie Państwu w stworzeniu potężnego lotnictwa, podstawy obrony narodowej.

Spełnienia tego zadania podjęła się Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Jest to jej celem i zasługą“.

Stanisław Osiecki, wicemarszałek Sejmu (P. S. L. Piast.):

„Produkcja krajowa jest minimalna, a personel lotniczy wyszkolony — stosunkowo bardzo nieliczny. Tymczasem przyszła wojna niewątpliwie w znacznej mierze rozgrywać się będzie w powietrzu. Co się tyczy lotniczej komunikacji cywilnej, musimy bezwzględnie podążyć za Zachodem. Najpilniejszą jest rzeczą, aby w społeczeństwie zapanowało zrozumienie konieczności rozwoju lotnictwa cywilnego. Szerokie rzesze muszą przyjść w danym wypadku z po-

mocą Państwu, które obecnie nie jest w stanie takłożyć na lotnictwo, by stało ono na należytych poziomach. Mając podstawy materialne, będziemy mogli stworzyć wielki przemysł lotniczy, a potem wykwalifikujemy kadry pilotów, mechaników lotniczych itd. Kto wie czy od tego nie zależy przyszłość Rzeczypospolitej. W tym kierunku idą wielkie wysiłki L. O. P. P., która gromadząc w swych szeregach około 300 tysięcy członków, opłacających składki, zebrała dość poważne fundusze i weszła na drogę realizacji swych zamierzeń. Przystąpiła mianowicie do rozbudowy sieci lotniczej, utworzyła szkołę cywilną pilotów i rozpoczęła budowę Instytutu Aerodynamicznego. Są to poczynania, ale powstaną z nich wielkie rzeczy“.

Bogusław Miedziński, poseł (Z. P. S. L. „Wyzwolenie“ i „Jedność Ludowa“):

„Mało, za mało robi się u nas w zakresie lotnictwa! Należy umiejętnie wykorzystać nastrój społeczeństwa i przy pomocy odpowiednich czynników postawić u nas rozwój lotnictwa na europejskim poziomie. Należy pamiętać, że rozwój cywilnego lotnictwa, to najlepsza broń w razie wojny. Toteż Liga Obrony Powietrznej Państwa, która posiada tak olbrzymie zasługi w zakresie propagandy lotniczej, powinna odegrać rolę głównego propagatora lotnictwa cywilnego“.

Ludwik Waszkiewicz, poseł (Narodowa Partia Robotnicza):

„W podniesieniu idei lotnictwa, Liga Obrony Powietrznej Państwa zjednoczy całe społeczeństwo pod swym sztandarem. Przyszłość bowiem Państwa jest w lotnictwie. Rozwój nasz i wolność, obrona wolności — są zawisłe od tego, jakie uczynimy postępy w ciągu najbliższych lat. Spójrzmy na naszych sąsiadów, a przekonamy się, co nam czynić w tym zakresie należy“.

Że sprawa rozbudowy lotnictwa polskiego leżała na sercu ludziom dbałym o bezpieczeństwo Państwa, dowodzi tego list otwarty senatora Januszewskiego do Prezydenta R. P., z drugiej strony, konieczność opublikowania takiego listu dowodziła, iż nie przez wszystkie czynniki miarodajne doniosłość zagadnień lotniczych była zrozumiana i doceniona.

„List otwarty do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. O organizację państwową lotnictwa.

W chwili gdy Państwo nasze przechodzi okres przesilenia rządowego, jako obywatel kraju i członek tej organizacji, nad którą Pan Prezydent sprawuje Najwyższy Protektorat (L. O. P. P.), uważam za swój obowiązek zwrócić Jego uwagę na nieodzowną konieczność, by w okresie tym została poddana najskrupulatniejszej rewizji obecna organizacja władz lotniczych.

Jako czynnik cywilizacyjny i pierwszorzędny śro-



*twarcie Instytutu Aerodynamicznego i
Chemicznego Instytutu Badawczego,
wzniesionych ofiarnością polskiego
narodu — to świadectwo zaszczytne
naszej tężyzny i najlepsza wróżba na
przyszłość.*

*Te dwie potężne kuźnie polskiego ducha
twórczego — to dwa skrzydła, przypięte nam
do ramion: jedno pozwoli nam opanować pol-
skie powietrze, drugie — należycie wyzyskać
skarby polskiej ziemi.*

Warszawa, 26 kwietnia 1927 r.

Autograf Prezydenta Rzeczypospolitej Profesora Dra Ignacego Mościckiego, dedykowany
L. O. P. P. w dniu otwarcia Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie

dek obrony politycznej niepodległości, lotnictwo wymaga szczególnie bacznej uwagi najwyższych władz i nie może być nadal wynikiem przypadkowości, zwłaszcza, że jego technika i siła rozwija się poza granicami kraju w sposób niezwykle szybki, a dla suwerenności naszej niebezpieczny. Lotnictwo powinno się stać ważnym punktem programu rządowego, jednolitego we wszystkich licznych dziedzinach tej pracy, bowiem we wszystkich działach nie tylko wewnętrznej, ale i zagranicznej naszej polityki lotniczej, panuje brak twórczego planu i zamieszanie pojęć, grożące coraz większymi szkodami Państwu.

Interpelacje sejmowe, rezolucje Senatu i ostatnio całkowite odrzucenie rządowego projektu lotniczej ustawy w Komisji Sejmu — odsłaniają zaledwie drobny fragment tego coraz bardziej groźnego stanu.

Rząd, który powstać ma z dzisiejszego przesilenia, musi mieć w swym składzie specjalny organ polityczny, odpowiedzialny za politykę lotniczą. Kontynuowanie dotychczasowego chaosu i marazmu grozi nieobliczalnymi skutkami.

Streszczone w ten sposób moje przekonania są

również wyrazem uchwał Walnego Zgromadzenia Ligi Obrony Powietrznej Państwa, liczącej około 400.000 członków; podyktowane troską o jedno z najpoważniejszych zagadnień bytu państwowego, zasługują na to, by zostały przyjęte pod rozagę Pana Prezydenta.

Warszawa, 16 listopada 1925 r.

(—) inż. Wacław Januszewski
senator“.

Przyjmując na swe barki odpowiedzialność za zorganizowanie lotnictwa cywilnego w Polsce, celem zapewnienia lotnictwu wojskowemu dopływu świeżych sił i stworzenia odpowiednich rezerw, L. O. P. P. zdawała sobie sprawę, że sił tych należy szukać w szeregach młodzieży polskiej. Młodzież tę trzeba było uświadomić i przyciągnąć do siebie. Celowi temu miało służyć modelarstwo i szybownictwo, jako najbardziej dostępne dla młodych entuzjastów lotnictwa.

Idąc konsekwentnie po wytkniętej drodze, L. O. P. P. urządziła w porozumieniu z Min. W. R. i O. P.



Uroczystości poświęcenia Instytutu Aerodynamicznego w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej

kurs kierowników modelarni lotniczych dla nauczycieli, którym kieruje osobiście profesor Politechniki Warszawskiej Cz. Witoszyński. Równolegle z tym przystąpiono do organizacji azybownictwa, finansując budowę szybowców i zawody szybowcowe.

Ażeby zachęcić młodzież, rozentuzjasmować ją i przepoić miłością do lotnictwa, trzeba było wyczynu lotniczego, który najlepiej przemawia do młodych serc. W mózgach młodych pilotów wojskowych legły się marzenia o wielkich przelotach, raidach lotniczych i rekordach. Wieści dochodzące z Zachodu mówiły o coraz większych sukcesach, osiągniętych przez lotników francuskich, włoskich, angielskich czy amerykańskich. Każdemu z nich towarzyszył entuzjazm tłumów, uznanie i poklask całego świata kulturalnego.

Nie więc dziwnego, że Liga spotykała się coraz częściej ze strony naszych lotników wojskowych z propozycjami zorganizowania odpowiedniej imprezy lotniczej, która by pozwoliła i lotnictwu polskiemu sięgnąć po laury.

Wreszcie nadarzyła się sposobność do wielkiego wyczynu lotniczego, którego, dzięki L. O. P. P., dokonał nasz as lotniczy kpt.-pil. B. Orlński. Był to słynny jego przelot Warszawa—Tokio—Warszawa.

Przytoczymy tu pewne wyjątki z książki kpt. Orlńskiego o tym locie:

„Właściwym inicjatorem, że tak powiem — ojcem mojego lotu Warszawa—Tokio—Warszawa, jest zna-

komity mój kolega i przełożony, bohater słynnego lotu dokoła morza Śródziemnego, dokonanego we wrześniu ub. roku, płk.-pil. Jędrzejko Rayski; matką — Liga Obrony Powietrznej Państwa, dzięki której hojnemu subsydium lot mój doszedł do skutku.

Rozpoczynając opis lotu Warszawa—Tokio—Warszawa, czuję się w obowiązku wyrażenia serdecznej wdzięczności: płk. Rayskiemu za to, że mnie właśnie wybrał do tego wspaniałego przelotu, składając na moje barki wielki zaszczyt, ale i wielką odpowiedzialność reprezentowania honoru Ojczyzny; Lidze Obrony Powietrznej Państwa za to, że dopomogła do realizacji śmiałej inicjatywy płk. Rayskiego, spełniając zadanie, które gdzie indziej, w krajach bogatszych, spełnia rząd, aerokluby, bądź też wielki przemysł lotniczy.

Lot do Tokio poprzedziły długotrwałe przygotowania, czynione z właściwą energią i znajomością rzeczy przez płk. Rayskiego, który po pokonaniu licznych trudności, kiedy sprawa wreszcie dojrzała, przystąpił w maju b. r. do odpowiedniego treningu. Zmiana na stanowisku szefa Departamentu IV M. S. Wojsk. i objęcie funkcji tych przez płk. Rayskiego nie pozwoliły mu jednak na odbycie lotu. Pułkownik nazbyt dobrze przecież rozumiał doniosłość propagandową takiego lotu dla Polski, aby miał z myśli tej zrezygnować. Poświęciwszy na ołtarzu służby zaszczyt poniesienia barw Polski w dalekie kraje, po-

stanowił, że lotu zamiast niego dokona kto inny i wybór jego padł na mnie.

Lot początkowo projektowany był z Paryża. I oto w dniu 24 maja b. r., w drugi dzień Zielonych Świątek, wraz z sierż. Kubiakiem wystartowałem z lotniska w le Bourget pod Paryżem na nowiutkim Potezie z silnikiem Renault o sile 480 koni. Leciąłem na Strasburg, który szczęśliwie minąłem, w kierunku Pragi Czeskiej. Już nad terytorium niemieckim motor zaczął wysadzać. Nie mogąc lądować w Niemczech, postanowiłem zawrócić i lecieć z powrotem do Strasburga. Na lotnisku w tym mieście stwierdziłem, że przyczyną defektu była woda w benzynie. Usunąwszy ten brak, po 40 minutach znów wystartowałem i poleciałem tym samym szlakiem. Ale pech prześladował mnie w dalszym ciągu. Znow nad Niemcami, w tym samym miejscu, motor zaczął odmawiać posłuszeństwa. Tym razem postanowiłem dociągnąć za wszelką cenę do terytorium czeskiego. Z wielkim trudem mi się to udało, jednakże w pobliżu miasta Cheb (niedaleko Karlsbadu) nastąpiło na nieodpowiednim terenie przymusowe lądowanie, podczas którego ja z Kubiakiem wyszliśmy wprawdzie cało, aparat nasz został jednak tak poważnie uszkodzony, że o dalszym locie nie mogło być mowy. Rad nie rad, musiałem udać się koleją do Pragi, stamtąd zaś przyleciałem do Warszawy... w charakterze pasażera.

Tak skończył się mój pierwszy lot do Tokio...

Nie należę jednak do ludzi, którzy łatwo poddają się zwątpieniu. Nie dałem więc za wygraną. Po powrocie do Warszawy, uradziliśmy z płk. Rayskim, który, znając dobrze zmienne koleje szczęścia lotniczego, darzył mnie w dalszym ciągu swym tak cennym dla mnie zaufaniem i otaczał niezmienną życzliwością, że polecę na jego słynnym już „śródziemnomorskim“ Breguccie; na wyraźne zaś życzenie Zarządu Głównego L. O. P. P. postanowiliśmy, że lot odbędzie się tym razem nie z Paryża i do Paryża, lecz z Warszawy i do Warszawy, co wyraźniej podkreślało jego polski charakter na tle międzynarodowych dalekich przelotów.

Zawrzała znów gorączkowa praca, w przyspieszonym tempie, potoczyły się ostateczne przygotowania. Nowe formalności zajęły nam jednak 3 miesiące czasu. Tymczasem każdy dzień stracony zmniejszał szanse pomyślnych warunków atmosferycznych w drodze, zbliżał się bowiem okres jesiennych groźnych japońskich tajfunów. Wreszcie, w ostatniej prawie chwili, odlot został wyznaczony na 27 sierpnia. Mało kto wiedział o nim w Warszawie“.

A po zakończeniu lotu kpt. Orliński pisze:

„Kończąc to sprawozdanie z mojego lotu Warszawa—Tokio—Warszawa, muszę jeszcze uczynić załość potrzebie serca i obowiązku.

I jeszcze jedno. W sprawozdaniu moim, gdy mówiłem o Rosji Sowieckiej, przewijał się niejednokrotnie tajemniczy wyraz Awiachim.

Cóż to jest ten Awiachim?

Jest to potężna organizacja, pokrywająca siecią oddziałów całą Rosję, coś w rodzaju naszej Ligi Obrony Powietrznej Państwa, tylko znacznie od niej mocniejsza, bowiem oficjalnie popierana przez rząd. Organizacja ta, której celem jest stworzenie z Rosji pierwszorzędnej potęgi na polu walki powietrznej i chemicznej, licząca miliony członków i miliony rubli złotych zgromadzonego kapitału, niedawno zorganizowała 4 wielkie raidy i w ogóle dokonała ogromnej pracy, nad którą musimy się poważnie zastanowić.

Na rezultaty tej pracy patrzyłem z bliska, myśląc smętnie: kiedyż to nasza L. O. P. P. będzie posiadała takie środki i będzie mogła tak rozszerzyć zakres swego działania?

Chwila po temu jest najbardziej odpowiednia. Stoimy u progu „Tygodnia Lotniczego“. Wykrzeszmy z siebie tę ofiarność, którą, co prawda pod presją rządu, potrafiło wykrzesać społeczeństwo rosyjskie; przeciwstawmy sowieckiemu Awiachimowi potężną Polską Ligę Obrony Powietrznej Państwa, wspartą o miliony członków i miliony złotych. A wtedy będziemy mogli spokojnie patrzeć w Jutro, które dziś jeszcze przesłaniają chmury na wschodzie i zachodzie...



Samolot braci Działowskich



Z konkursu awionetek

Rozdzieleni na tyłu polach, skupmy się wszyscy bodaj na tym jednym jedynym polu: Obrony Powietrznej Państwa, pod hasłem, które niechaj głośno się rozlegnie od brzegów Bałtyku hen pod stoki Karpat, od błot pińskich po górnośląskie huty i kopalnie: „Wszyscy członkami Ligi Obrony Powietrznej Państwa“.

Obok dbałości o sprawy lotnicze, L. O. P. P. wykazała dużo zainteresowania i sprawami obrony przeciwgazowej. Jak wiemy, Liga Obrony Powietrznej Państwa połączyła się z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej. Nowopowstała organizacja, siłą faktu, rozszerzyła swój zakres działania, zajmując się nie tylko zagadnieniami lotniczymi, ale i obroną przeciwlotniczą i przeciwgazową. Z tego powodu nastąpiła zmiana nazwy połączonych organizacji na „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej“.

Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej miało już swój piękny dorobek w postaci „Chemicznego Instytutu Badawczego“, który, ze względu na połączenie obu towarzystw, zapisujemy na dobro L. O. P. P. O powstaniu Instytutu dowiadujemy się z kroniki L. O. P. P. za 1927 r.

„Obok Instytutu Aerodynamicznego — w ciszy,

mało znane szerszemu ogółowi — powstało w Warszawie nowe monumentalne dzieło: Chemiczny Instytut Badawczy.

Właściwym inicjatorem i twórcą jest P. Prezydent Rzeczypospolitej Mościcki, którego działalność naukowa i techniczno-przemysłowa uderza ogromem pracy, wiedzy i talentu, i który, zaiste, dobrze zasłużył się nią Ojczyźnie.

Dnia 30 października 1916 r., ówczesny profesor Politechniki Lwowskiej Ignacy Mościcki założył spółkę „Metan“, która miała stworzyć podstawę dla obecnego Instytutu Badawczego. W roku 1922, dzięki inicjatywie prof. Mościckiego, spółka ta została przekształcona na instytucję o charakterze czysto społecznym i udtąd datuje się realizacja wielkiego dzieła.

Powstaje Wydział Czynny Chemicznego Instytutu Badawczego, który, zdecydowawszy się na wybudowanie Instytutu w Warszawie, rozpoczyna natychmiast starania o uzyskanie odpowiedniego terenu.

Dzięki dużemu zrozumieniu celów Instytutu ze strony M. S. Wojsk., udało się Wydziałowi Czynnemu zyskać na cele budowy gmachu tereny o obszarze 20 morgów, położone na Żoliborzu.

W dniu 7 sierpnia 1922 r. zawarto umowę ze Skarbem Państwa, na mocy której Instytut wydzierżawił wspomniane tereny na lat 35, z prawem dalszego przedłużania umowy.

Wstępne prace przygotowawcze zostały przeprowadzone w ciągu 1923 roku.

Niestety, fatalny stan ekonomiczny Polaki zaważył również na poczynaniach Chemicznego Instytutu Badawczego.

Nieemożność realizacji nowości patentowych, z których spodziewano się uzyskać potrzebną na budowę gmachu Instytutu gotówkę, zmusiła Wydział Czynny do szukania innej drogi dla przeprowadzenia swych planów.

Stojąc na stanowisku, że Instytut jest placówką czysto społeczną, służącą całej Polsce, postanowił Wydział Czynny odwołać się do pomocy społeczeństwa.

Zawiązany Komitet Budowy wydał odezwę do społeczeństwa, wzywając je do składania darów na cele budowy, oraz zawiązał specjalny Komitet, który rozpoczął swoją pracę wśród Polaków za Oceanem. Ofiarność Polonii Amerykańskiej nie zawiodła i tym razem; hojny dar w sumie 30.000 dolarów wpłynął od niej na ręce ówczesnego Ministra Spraw Wojskowych gen. Sikorskiego.

Również szereg firm krajowych przyczynił się do powstania gmachu przez ofiarowanie materiałów budowlanych; Min. Rolnictwa i Min. Komunikacji udzieliło Komitetowi zniżek — pierwsze na zakupione drzewo, drugie na przewóz materiałów budowlanych itd.

W tym czasie powstało w Warszawie Towarzystwo

Nie wolno nam nie docenić
wielkiego znaczenia lotnictwa
i opóźniać się z jego rozwojem.
Mościcki

Autograf Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Dra Ignacego Mościckiego

Szerokie zadanie jakie ma
Liga Obrony Powietrznej Państwa
powinno zjednoczyć wszystkich
obywateli Rzeczypospolitej polskiej
jako członków Ligi
W. Czapewicz

Autograf szefa lotnictwa cywilnego wiceministra inż. W. Czapskiego

Tępotanie Tygodnia Lotniczego jest
obowiązkiem moralnym każdego obywatela,
któremu leży na sercu rozwój ojczyzny
w czasie pokoju oraz jej bezpieczeństwo
w czasie wojny

Rayski

Autograf szefa lotnictwa wojkowego gen. inż. L. Rayskiego o „Tygodniu Lotniczym“



Z uroczystości chrztu P. W. S.-20, ufundowanego przez L. O. P. P.

Obrony Przeciwgazowej, z nieustrudzonym dr Martynowiczem, kierownikiem Chemicznego Instytutu Badawczego na czele. Towarzystwo dysponowało pewnymi kwotami, zebranymi na cele budowy Wojskowego Instytutu Gazowego, w międzyczasie przez Rząd wybudowanego i uruchomionego.

Na konferencji delegatów Towarzystwa z delegatami M. S. Wojsk., odbytej w marcu 1925 r., postanowiono wszelkie fundusze, na cele budowy Instytutu Gazowego zebrane, przekazać na cele budowy Chemicznego Instytutu Badawczego, oraz z Zarządu Głównego T. O. P. wyłonić Komisję, która by poprowadziła budowę gmachu Instytutu.

Prace rozpoczęto dnia 15 sierpnia 1925 roku. Przerwane na skutek zimy, uruchomiono je na nowo w maju 1926 r. i poprowadzono tak energicznie, że już w grudniu budynek był zupełnie wykończony.

W chwili obecnej Wydział Czynny zajmuje się kolejnym urządzeniem poszczególnych pracowni i ma nadzieję, że do maja b. r. będzie cały Instytut w pełnym ruchu.

Jak to już ze Statutu wynika, Chemiczny Instytut Badawczy będzie placówką poświęconą twórczej pracy technologicznej, celem rozbudowy polskiego przemysłu chemicznego i przystosowania go do potrzeb obrony Państwa.

O powstaniu obydwu instytutów (Aerodynamicznego i Chemicznego) Pan Prezydent R. P. wyraził następującą opinię:

„...Otwarcie Instytutu Aerodynamicznego i Chemicznego Instytutu Badawczego — wzniesionych ofiarnością polskiego narodu — to świadectwo zaszczytne naszej teraźniejszości — najlepsza wróżba na przyszłość.

Te dwie potężne kuźnie polskiego ducha twórczego — to dwa skrzydła, przypięte nam do ramion: jedno pozwoli nam opanować polskie powietrze, drugie — należycie wykorzystać skarby polskiej ziemi. Warszawa, dn. 26 kwietnia 1927 r.

(—) I. Mościcki.

Jednym z największych „dni L. O. P. P.“ było otwarcie 4.IX.1927 r. Instytutu Aerodynamicznego. Z uroczystości tej podajemy przemówienie przedstawiciela Zarządu Głównego L. O. P. P.:

„...Jako pełniącemu obowiązki prezesa Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej Państwa, przypadam mi w udziale wysoki zaszczyt powitania w imieniu Ligi naszego Wysokiego Protektora i zgromadzonych gości i podziękowania za udział w dzisiejszej naszej uroczystości. Jednocześnie wyrażam żal z powodu, że w uroczystości tej nie może wziąć udziału nieobecny w tej chwili w Warszawie prezes prof. Antoni Ponikowski.

Zarząd Główny składa przez moje usta dla wszystkich członków Ligi wyrazy szczerego uznania; mogą się oni wszyscy szczycić z dokonanego dzieła, albowiem każdy z komitetów Ligi na obszarze całej Rzeczypospolitej przyczynił się w większej lub mniejszej mierze do powstania Instytutu.

Musimy jednak bezwzględnie stwierdzić, że lwia część zasług i wysiłków przypada niewątpliwie Komitetowi Stołecznemu i Warszawskiemu Komitetowi Kolejowemu Ligi.

Dzięki ich przede wszystkim wysiłkom, specjalnie wyłoniony Komitet Budowy Instytutu Aerodynamicznego rozporządzał zawsze potrzebnymi funduszami.

Komitet Budowy ukonstytuowany został w 1925 roku; w skład jego wchodziły następujące osoby: marszałek Rataj, marszałek Trąpczyński, h. rektor prof. Skotnicki, h. wiceprezydent miasta Jankowski, prof. Pszenicki, prof. Karol Jankowski, płk Buckiewicz, inż. Fuka, prof. Witoszyński; przewodniczył Komitetowi z oddaniem się tej wzniosłej sprawie h. wiceprezes Zarządu Głównego Ligi senator Januszewski.

Komitetowi Budowy należą się specjalne wyrazy podziękii, które składamy mu najgoręcej.

Jednocześnie z radością wielką jeszcze raz zaznaczyć pragniemy, iż przede wszystkim obywatele Warszawy i pracownicy Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej — już to składkami, jako członkowie miejscowych kół Ligi, już to ofiarami podczas tygodni lotniczych — do zebrania potrzebnego na budowę funduszu głównie się przyczynili.

Zarząd Główny z całego szeregu osób, które jak najlepszą wolę i pracę swoją dla urzeczywistnienia dzieła naszego włożyły — uważa sobie za obowiązek wymienić tutaj choć kilka nazwisk, a więc przede wszystkim: marszałkowie Sejmu i Senatu, którzy łaskawie wyrazili zgodę na patronowanie Komitetowi Budowy, co w niemalym stopniu przyczyniło się do powodzenia naszego przedsięwzięcia. Dalej — pierwszy prezes Komitetu Stołecznego sędzia Falkiewicz, który postawił sobie za punkt honoru wybudowanie tego gmachu. Dla sędziego Falkiewicza nie było droższej i bliższej jego sercu sprawy ponad Instytut Aerodynamiczny. Idealnie przez p. Falkiewicza nastrojony — że się tak wyrażę — Zarząd Komitetu Stołecznego, po przejściu sędziego do Zarządu Głównego, jak najpomyślniej, pod przewodnictwem oddanego całym sercem sprawie i pełnego poświęcenia obecnego prezesa Florjanowicza, z zadania swego się wywiązał.

Dalej z osób zasłużonych wymienić muszę inż. Fuka, który całą swą energię i doświadczenie włożył w skrupulatne pełnienie obowiązków skarbnika Komitetu Budowy.

Wreszcie, nie tylko Zarząd Główny, który stale z uwagą śledził postępy prac, ale i sam Komitet Bu-



Wystawa L. O. P. P. w Łobzowie w Warszawie

dowy, w sprawozdaniach swych do Zarządu Głównego zawsze podkreślał, że duszą, niestrudzonym bo-jownikiem idei Instytutu i twórcą całego planu budowy — był inicjator tej sprawy, członek Zarządu Głównego prof. Witoszyński, który swym zapętem potrafił przekonać władze Ligi o możliwości i konieczności tego zamierzenia.

Liga, która zaledwie kilka lat temu powstała, przeżywa dzisiaj swój dzień radosny, oddając Państwu i Narodowi urzeczywistnione przez siebie dzieło.

Mamy głęboką nadzieję, że fakt ten wzmocni jeszcze zaufanie społeczeństwa do naszej Instytucji i pomoże, abyśmy dalej placówkę tę z korzyścią dla Ojczyzny rozwijali, a Szanowni Panowie sami doskonale wiedzą, jak jeszcze wiele dla obrony powietrznej Polski zdziałać trzeba.

Poza wykonanym obecnie programem rozbudowy lotnisk, tak nieodzownych dla rozwoju lotnictwa, poza szkoleniem młodych sił zawodowych, Liga wstawiła w swój budżet sumy na budowę własnej, szerzej zakrojonej szkoły pilotów, na zapoczątkowanie Instytutu i Laboratorium Silnikowego; Liga zakupuje w tej chwili grunta pod Jabłonną, które ofiaruje pod budowę Państwowego Instytutu Meteorologicznego, przystępuje do budowy we Lwowie Szkoły Mechaników Lotniczych; jedno z kół Ligi zebrało specjalne fundusze w celu przyczynienia się do utworzenia Instytutu dla Badań Lekarskich, związanych z lotnictwem.

Poza tym stałą troską Ligi jest rozbudzenie zamiłowania w społeczeństwie, szczególnie wśród młodych, do lotnictwa jako sportu, na co także zdobyć musimy odpowiednie środki.

Kończąc swoje przemówienie, chcę jednak odpowiedzieć jeszcze na pytanie, które niewątpliwie narzuca się wszystkim, a mianowicie, czemu przypisać należy, że L. O. P. P., istniejąca zaledwie 3 i pół lat, poszczycić się może zarówno popularnością w całym kraju, jak i wynikami swojej pracy.

Otóż niewątpliwie zawdzięczamy to naszym Wysokim Protektorom, a więc b. Prezydentowi Rzeczypospolitej Stanisławowi Wojciechowskiemu, który zaraz po powstaniu Ligi raczył wziąć ją pod swój protektorat, następnie zaś obecnemu Protektorowi Ligi Panu Prezydentowi Mościckiemu, który w chwili dla instytucji ciężkiej, zapoznawszy się z istotą rzeczy, nie zawahał się podać nam ręki i otoczyć nas swoją opieką.

Na cześć naszego Wysokiego Protektora wznoszę okrzyk: Prezydent Mościcki niech żyje!...

Doceniając znaczenie udziału młodzieży akademickiej w pracach nad obroną powietrzną państwa, L. O. P. P. ma i w tej dziedzinie jeden ze swoich „wielkich dni“ — znamiennej uchwałę Ogólno-polskiego Zjazdu Bratnich Pomocy we Lwowie:

„Jeżeli chodzi o ustosunkowanie się młodzieży akademickiej do L. O. P. P., to w styczniu r. b. Ogólno-polski Zjazd Bratnich Pomocy we Lwowie powziął następującej treści rezolucję: VIII Sesja Rady Delegatów Ogólno-polskiego Związku Bratnich Pomocy, uznając doniosłość idei Ligi Obrony Powietrznej Państwa, wzywa wszystkich członków Bratnich Pomocy do gremialnego wstąpienia do L. O. P. P. w charakterze członków zwyczajnych.

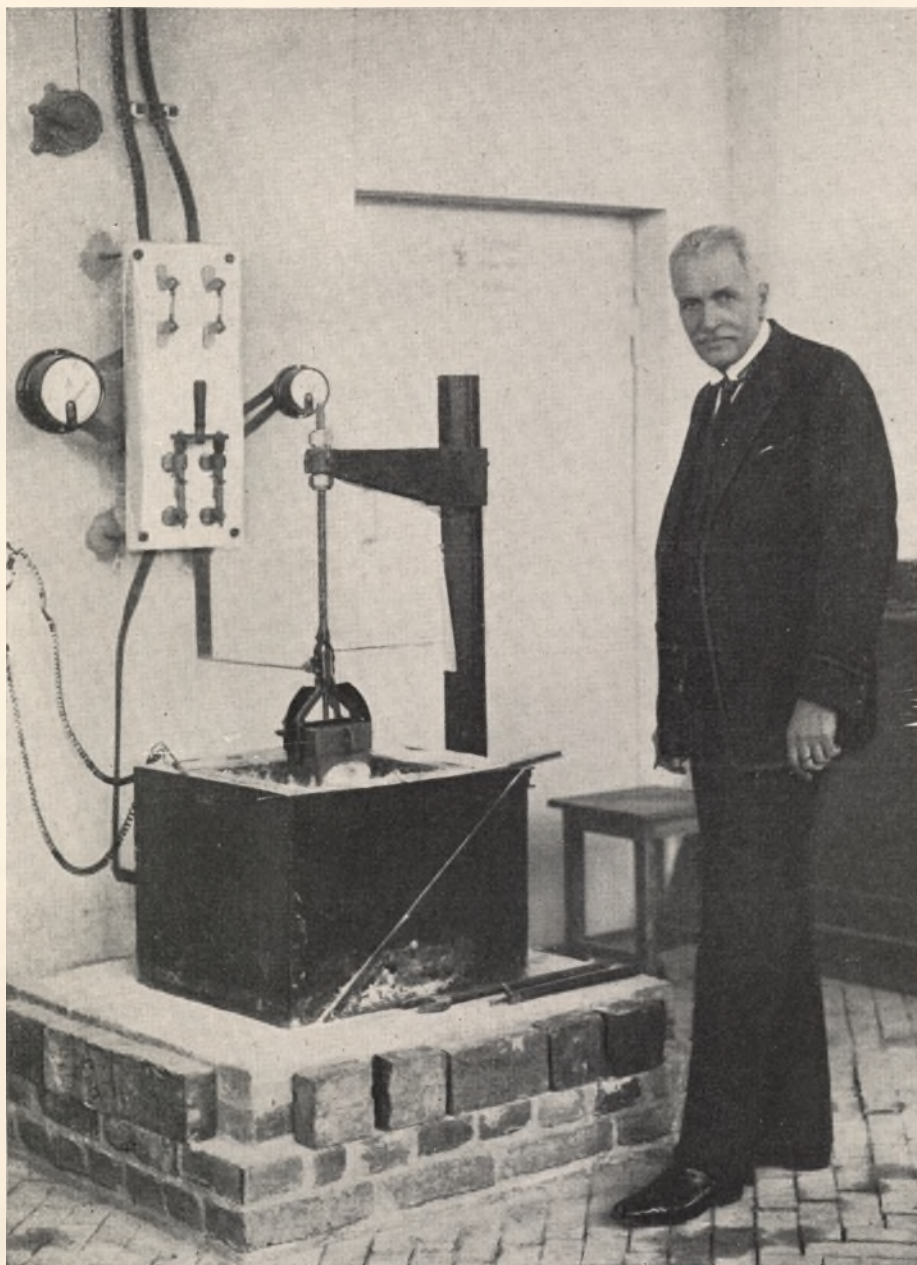
Sesja podnosi z uznaniem fakt powstania kół Ligi Obrony Powietrznej Państwa przy wszystkich towarzystwach Bratnich Pomocy środowiska warszawskiego oraz fakt gremialnego wstąpienia członków Bratnich Pomocy w Warszawie: Politechniki, Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, Wyższej Szkoły Handlowej, Szkoły Nauk Politycznych i Szkoły Sztuk Pięknych w charakterze członków do L. O. P. P.“

W rezolucji tej można podkreślić trzy ważniejsze momenty:

1. ustalenie wytycznej postępowania młodzieży w stosunku do L. O. P. P.;
2. stwierdzenie faktów — powstanie kół L. O. P. P. przy wyższych uczelniach w Warszawie;



Uroczystość poświęcenia i wręczenia 2 pułkowi lotniczemu samolotu sanitarnego



Prezydent R. P. Prof. Dr Ignacy Mościcki w pracowni Chemicznego Instytutu Badawczego

3. usankcjonowanie zasady, że nie można być członkiem „Bratniaka“, nie będąc członkiem L.O.P.P.

Ten, kto zna życie akademickie, będzie mógł łatwo ocenić znaczenie tych uchwał.

Młodzież nie lubi na siebie nakładać bezwzględnych obowiązków w stosunku do organizacji.

Pierwszym do zanotowania wyjątkiem jest Liga Obrony Powietrznej Państwa i na ten fakt należy zwrócić specjalną uwagę. Żywe odczucie konieczności szybkiego rozwoju naszego lotnictwa zadecydowało o stanowisku młodzieży. Nie należy też wątpić, że współpraca z L. O. P. P. już w najbliższej przyszłości rozwinie się mocniej, ku pożytkowi lotnictwa, ku chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej“.

Młodzież akademicka wnosi w szeregi L. O. P. P.

dążenie do jej uskrzydlenia, do popularyzacji lotnictwa i uprzyśpieszenia go dla szerszych warstw. Głównie dzięki wysiłkom uzdolnionych studentów Politechniki i przy finansowym poparciu L. O. P. P., powstają pierwsze polskie samoloty sportowe i turystyczne. Celem stworzenia zdrowej rywalizacji i pobudzenia przez to inicjatywy konstrukcyjnej oraz zaprezentowania społeczeństwu dorobku lotniczego, L. O. P. P. organizuje w roku 1927 I Krajowy Konkurs Awionetek, który był w następnych latach stale powtarzany.

O konkursie tym pisał „Lot Polaki“ (nr 11 z 1927 r.):

„...W dniu 9 października r. b. zakończył się I Polski Krajowy Konkurs Awionetek, zorganizowany przez Zarząd Główny L. O. P. P.

W konkursie wzięło udział 6 awionetek polskiej konstrukcji, a mianowicie: 1) stud. Politechniki Warszawskiej J. Drzewieckiego, wykonana w Warszawie, w Warsztatach Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej; 2) stud. Politechniki Warszawskiej S. Wigury i S. Rogalskiego, wykonana w tychże Warsztatach; 3) inż. S. Cywińskiego, wykonana w Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej; 4) pil. B. Skrahy, wykonana w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie; 5) pil. i mech. wojsk. braci S. i M. Działowskich, wykonana w Krakowie; 6) W. Kozłowskiego, ucznia gimnazjum kaliskiego, wykonana w Kaliszu.

Przebieg i rezultaty I Polskiego Konkursu Awionetek upoważniają nas do wyciągnięcia z niego następujących wniosków:

1. Urządzenie Konkursu, sama zapowiedź, były bardzo celowe, bo zachęciły konstruktorów do pracy.

2. Wyniki dotychczasowych prac, niedawno rozpoczętych, stanowią już poważny dorobek.

3. L. O. P. P., popierając rozwój twórczości w dziedzinie lotnictwa (w danym wypadku konstrukcji płatowców o małej mocy silnika), przez urządzenie Konkursu z nagrodami i przez subsydiowanie budowy kilku awionetek, spełnia znów jedno ze swych wielkich zadań. Rezultat Konkursu jest potwierdzeniem słuszności postanowienia Zarządu Głównego L. O. P. P. kontynuowania tej działalności, bo ta droga prowadzi niezawodnie do rozwoju naszego lotnictwa.

Zachęcony osiągniętymi wynikami, Zarząd Główny L. O. P. P. postanowił urządzić w roku przyszłym drugi konkurs awionetek, na warunkach już zastrzonych, w którym wykorzysta doświadczenie, wyniesione z konkursu obecnego.

Nie wszyscy, być może, zdają sobie sprawę ze znaczenia tego Konkursu. Nie był to Konkurs w znaczeniu zawodów sportowych — był on czymś znacznie więcej: przeglądem i konkursem płatowców polskiej konstrukcji, w Polsce zbudowanych. Że pierwsza ta próba wypadła dobrze, nadszpodziewanie dobrze, jest to zarówno triumf naszych młodych konstruktorów, jak i nowy liść do wieńca zasług Ligi Obrony Powietrznej Państwa; jest to przede wszystkim najlepsza wróżba na przyszłość, o którą możemy być spokojni.

Tylko pracy i jeszcze raz pracy, której tak pięknym świadectwem były pamiętne dni październikowe na lotnisku Mokotowskim...“.

Sprawa rozbudowy własnego przemysłu lotniczego, uniezależnienia się od zagranicy, tworzenie własnych typów samolotów i silników — jest stałą troską L. O. P. P. Ciekawe uwagi na ten temat wygłosił inż. Z. Arnd; przytoczymy z nich tylko wnioski końcowe:

„...Dotychczas jedynie Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej akcję taką rozpoczęła. Znalazły się tam w budżecie sumy na ten cel, wprowadzić niezbyt wielkie w stosunku do całego budżetu Ligi. Owoce



Szkoła Pilotów L. O. P. P. w Radomiu w dniu otwarcia



Szkoła Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy

tej mądrej i celowej działalności nie dały na siebie długo czekać. Ujawniły się one przede wszystkim w postaci całego szeregu typów polskich awionetek, które stanowią dla młodych konstruktorów pierwszy i najważniejszy etap ich działalności konstruktorskiej, następnie w budowie dwóch prototypów samolotów pasażerskich, które w tej chwili są już na ukończeniu i wreszcie w budowie dwóch prototypów silników lotniczych małej mocy. Jak na półtoraroczną wzmoczoną działalność L. O. P. P. w zakresie popierania wytwórczości lotniczej, to wynik naprawdę wybitny.

O ileż piękniejsze byłyby te wyniki, o ileż więcej mielibyśmy szans szybkiego dogonienia dystansującego nas w lotnictwie Zachodu, jeżeli by środki pieniężne, jakimi rozporządza Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, były wielokrotnie większe. Jak słuszną byłaby nasza duma, gdybyśmy mogli sobie powiedzieć; lotnictwo nasze nie jest obce; stworzyły je: mózg polskiego inżyniera i ręce polskiego rzemieślnika. Dopóki na naszym niebie błąkać się jeszcze będą obce samoloty, przybrane w polskie barwy, powiedzieć sobie tego nie będziemy mogli. A jednak wszystko jest w naszych rękach, jak zwykle, trzeba tylko chcieć. Niech miasta, powiaty, gminy, instytucje społeczne i zawodowe i wszelkie inne skupienia ludzkie zechcą tylko energicznie zorganizować między sobą gremialne wstępowanie w szeregi Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, a po kilku latach samoloty i silniki obce będą w Polsce już tylko wspomnieniem. Nasz sport lotniczy, nasza komunikacja powietrzna, a przede wszystkim nasza obrona powietrzna — zyskają wówczas na sile i zapewnią sobie trwały rozwój, ponieważ, opierając się o przemysł własny, uniezależnią się od zagranicy. Trzeba tylko chcieć...“.

Dzięki pomocy finansowej L. O. P. P., pierwszy samolot komunikacyjny P. W. S. - 20, konstrukcji pol-

skiej (inż. Ciołkosza), dokonał lotów próbnych 12.III. 1927 r.

Celem zdobycia coraz większych środków finansowych na opędzenie najpilniejszych potrzeb rozwijającego się lotnictwa polskiego, Liga stara się, drogą odpowiedniej propagandy, zjednywać coraz więcej nowych członków. Wysiłki L. O. P. P. znajdują pełne zrozumienie w różnych odłamach społeczeństwa. Ciekawy pod tym względem był rozkaz komendanta głównego Policji Państwowej do swych podwładnych:

„Rozkaz nr 427.

Żołnierze Policji!

Wiem, iż chcecie uczcić zbliżający się dzień 19 marca. Dochodzą mnie wieści o rozmaitych w związku z tym projektach.

Wielkiemu Budowniczemu Naszej Ojczyzny sprawi radość wszystko to, co ma na celu wzmoczenie jej siły. Przyczynmy się więc i my do siły tej wzmoczenia.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Komitet Floty Narodowej są tymi instytucjami, których działalność ma właśnie na celu wzmoczenie siły obronnej Państwa.

Przyjąwszy w tej dziedzinie udział przez zapisanie się spolem na członków wymienionych instytucyj, złożycie Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu w dniu Jego Imienin od Polskiej Policji dar, który zapewne będzie mile przyjęty.

Świadomość zaś, iż skromnymi ofiarami, które jednak w sumie rzecz znaczniejszą uczynią, przyczyniacie się do rozwoju tak ważnej dla Państwa sprawy, dając tym jednocześnie przykład innym, sprawi wam niewątpliwie duże moralne zadowolenie.

Oddzielny, jednocześnie z niniejszym wydany, rozkaz, podaje do wiadomości bliższe szczegóły i sposób przeprowadzenia akcji.

Komendant Główny Policji Państwowej

(—) Maleszewski, pułkownik“.



Akt erekcyjny Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy

Jedną z głównych imprez propagandowych i dochodowych były coroczne „Tygodnie L. O. P. P.“, urządzane w całej Polsce. Ciekawe oświadczenia z takiego „Tygodnia“ znajdujemy w roczniku Lotu Polskiego z 1930 r.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej dał wówczas następujący autograf:

„Pomyślny rozwój lotnictwa i obrony przeciwgazowej winien być jedną z najważniejszych trosk każdego obywatela, on bowiem zapewnia bezpieczeństwo Państwa.

(—) I. Mościcki“.

Owczesny prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. J. Eberhardt oświadczył:

„...Dziedzina powietrzna i gazów jest dzisiaj polem gorączkowej pomyślowości i wytężonej pracy nad jej wyzyskaniem dla ułatwienia świadczeń międzynarodowych, zarówno przyjaznych, jak wrogich.

Każdy naród ma interes i obowiązek uczestniczenia w tej pracy, a Polska — wobec swego położenia w Europie — więcej od innych. Dlatego obok zabiegów rządu niezbędny jest w tym u nas większy wysiłek społeczeństwa, ujmowany organizacyjnie przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

W ciągu jednego tygodnia każdego roku wzmagają się na całym obszarze Państwa propagandę swoich zadań i wzmacniają gromadzenie swoich funduszy, których potrzeba jest wielka. W roku bież. „Tydzień L. O. P. P. przypada na 18—25 maja. Niech w tym czasie nikt nie omija sposobności wapożyczenia Ligi chociaż skromną ofiarą. Niech nikt nie odmawia Lidzie swego poparcia moralnego i czynnego przez zapisanie się do liczby jej członków“.

Dalej wiceprezes inż. St. Rudziński podał stan dorobku L. O. P. P.:

„...L. O. P. P. rozrosła się wszcz. i w głąb. Wszcz., gdyż w ostatnich czasach rozpoczęła pracę lotniczą

i gazową w zwartym zespole organizacji społecznych, jak Federacja Obronców Ojczyzny, Strzelec, Związek Młodzieży Wiejskiej, Harcerstwo, Straże Ogniowe, wykorzystując te zespoły dla przygotowania obrony lotniczej i ochrony od gazów; w głąb, bo obejmujemy coraz nowe dziedziny prac dla Państwa w czasie pokoju i w chwilach zawieruchy, jak przeszkolenie gazowe, organizację społeczeństwa w obronie przeciwlotniczej.

Nie ma prawie takiej dziedziny w lotnictwie, gdzie grosz publiczny, gromadzony w L. O. P. P. staraniem ofiarnym tysięcy pracowników, bezinteresownie pracujących, nie był wydatkowany, podtrzymując prace już rozpoczęte, już tworząc nowe, wyprzedzając niejednokrotnie poczynania państwowe.

Czy weźmiemy budowę lotnisk, których L. O. P. P. wybudowała około 17, koszt których wyniósł około 3 miliony zł, czy szkolenie personelu fachowego (utrzymuje dwie szkoły, kosztem około 250.000 zł rocznie), czy stypendia dla młodzieży, dla inżynierów wyjeżdżających na studia za granicę, czy popieranie konstrukcyj krajowych, zwłaszcza samolotów o mocy mniejszej tzw. awionetek; szczególnie rozwój tego typu płatowców w Polsce wyłącznie prawie jest zasługą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która pieniądze i moralnie wspierając konstrukcje polskie doczekała się poważnego dorobku, dzięki któremu po raz pierwszy w poważnej liczbie będą mogły polskie barwy święcić udział w międzynarodowych zawodach sportowych.

Czy sport lotniczy w Polsce mógłby rozwinąć się tak pięknie i w tak krótkim czasie, gdyby nie pomoc L. O. P. P. i pieniężna i moralna przeciwko zbyt formalnemu traktowaniu spraw w początkach powstawania ze strony pewnych osób i czynników decydujących o pomocy państwa dla sportu. W roku bieżącym dokończamy budowy Szkoły Pilotów w Ra-

domiu, kontynuujemy budowę dużej Szkoły Gazowej w Warszawie, wybudowaliśmy dla młodych konstruktorów, kosztem 180.000 zł, duże warsztaty.

Wspomnieć muszę o szeroko zakrojonej propagandzie lotniczej i gazowej, a zwłaszcza wśród młodzieży. W roku bieżącym, zaopatrując szkoły powazeczne w biblioteki i tablice poglądowe o lotnictwie i ochronie przed gazami, wysyłamy około 100.000 tomów i 50.000 tablic.

I to wszystko z funduszków społecznych, bez grosza subwencji państwowych. I tak z drobnych ofiar rocznie wpływa około 3.500.000 zł.

Kośniemy w głąb, bo L. O. P. P. staje się organizacją zwartą, karną, gdzie wyższe zarządy mają coraz większy posłuch, a nie są luźnym zlepkiem zarządów komitetów.

Mimo tych wysiłków, z przykrością muszę podkreślić, że nie znajdujemy zrozumienia i poparcia w szczytach organizacji rządowej. Rozumieją nas i popierają ci tylko z Rządu, którzy z tytułu swych urzędów współpracują z nami, jak Departament Lotnictwa z płk. Rayskim na czele, Wydział Lotnictwa z płk. Filipowiczem, Sztab Główny, w szczególności gen. Kwaśniewski. Inni traktują Ligę jak jedną z organizacji humanitarnych, jak pomoc ofiarom wojny, jak liczne tow. opieki nad różnymi sprawami drugorzędnymi z punktu widzenia obrony Państwa.

Wyrazem tego niedocenywania znaczenia L. O. P. P., wynikającego tylko z braku chęci zapoznania się z jej pracami, jest nie wyjęcie Ligi spod niedawno wydanego w urzędach państwowych zakazu zbierania dobrowolnych, drobnych ofiar na rzecz instytucji społecznych. Nie może być mowy o przeoczeniu, gdyż interwencja u obecnego premiera płk. Ślawnika nie dała owoców. A przecież budżet L. O. P. P., około 3.500.000, powstaje między innymi i z tych ofiar; z tych sum dobrowolnie składanych ofiar, a nie po-



Awionetka konstrukcji braci S. i M. Działowskich, zdobywczyni pierwszego miejsca w konkursie r. 1928



„Orkan II” konstrukcji por. T. Grzmilasa

datków, tworzy L. O. P. P. sumy poważne, które dziś przy szczupłym budżecie Państwa są dużym uzupełnieniem tego budżetu.

Czas najwyższy, aby w Polsce o lotnictwie decydowali fachowcy, czujący i myślący o tych sprawach ministrowie samodzielni z własnym budżetem, czas najwyższy pomyśleć o centralnej władzy lotniczej. W sprawie organizacji władz centralnych i innych aktualnych, złożyliśmy odpowiedni memorial...“.

Wreszcie ciekawego wywiadu dziennikarskiego udzielił szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. płk. L. Rayski, będący równocześnie wiceprezsem Zarządu Głównego L. O. P. P. Wywiad przeprowadził redaktor J. Lewestam.

„...Idąc do płk. Rayskiego podziwiałem ruch na lotnisku w słoneczny, pogodny, wiosenny dzień.

Myślałem nad tym, jak nudną rzeczą musi być odpowiadanie na dziennikarskie ankiety dla lotnika, zwłaszcza dla tak rasowego lotnika, jak płk. Rayski.

Lecz trudno. Obowiązek jest obowiązkiem. Żadna praca nie hańbi, choć rzadko która zaszczyt przynosi. Dziennikarstwo jest ostatecznie też fachem, a dziennikarz, jeśli kto jest trochę wyrozumiały, też człowiekiem.

Gdy nie zauważyłem w przyjęciu p. szefa Departamentu żadnych objawów złego humoru, pomyślałem sobie „że jednak ci lotnicy mają żelazne nerwy“.

Pierwsze swoje pytanie rzuciłem jak pocisk:

— Czym jest dla Departamentu Aeronautyki Liga Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej, panie pułkowniku?

— Czym jest — o tym wiedzą wszyscy: sojusznikiem i przyjacielem. Lecz dla mnie, jako dla szefa Departamentu, jest czymś znacznie większym: Wykładnikiem zainteresowania się społeczeństwa lotnictwem.

Rozwój L. O. P. P. znamionuje zrozumienie przez ogół idei lotniczej. Niewielkie składki, w których

nierzadko spotkać można ów historyczny wdowi grosz, które rosną do rozmiarów 3.500.000 zł rocznego obrotu, mówią wiele.

L. O. P. P. to społeczeństwo.

Prawdą jest, że L. O. P. P. robi wiele, że poczynania jego są nadzwyczaj doniosłe, że z punktu widzenia czysto praktycznego jest dla lotnictwa instytucją więcej aniżeli cenną, ale to jeszcze nie najważniejsze.

L. O. P. P. ma kolosalne znaczenie moralne.

Dlatego, śmiało rzec można, że: Rozwój L. O. P. P. jest rozwojem całego lotnictwa polskiego...“.

Dnia 19 kwietnia 1932 r. zostaje poświęcona i oddana do użytku Szkoła Pilotów w Radomiu, ufundowana przez L. O. P. P. Szkoła ta została przekazana władzom wojskowym na życzenie Ministra Spraw Wojskowych. Uroczystość związaną z przekazaniem Szkoły tak opisuje „Lot Polski“:

„...W dniu 19 kwietnia Radom obchodził wielką uroczystość poświęcenia i przekazania Min. Spraw Wojskowych szkoły pilotów i hangaru L. O. P. P. w Sadkowic, wybudowanych z funduszy L. O. P. P. kosztem 720.000 zł.

W zrozumieniu konieczności przygotowania w czasach pokojowych dostatecznej ilości pilotów i stworzenia warunków umożliwiających wypuszczenie jak największego ich kontyngentu w razie zbrojnego starcia z wrogiem — L. O. P. P., działając w ścisłym porozumieniu z czynnikami odpowiedzialnymi za obronę kraju, podjęła się parę lat temu stworzenia jednej ze szkół, która zapełniłaby częściowo istniejącą w tej dziedzinie lukę.

Początkowo istniał zamiar wybudowania jej w Łodzi, jednak trudności w uzyskaniu terenu na lotnisko spowodowały, że zamiaru tego zaniechano, a miejsce przyszłej szkoły wybrano w okolicach Radomia, który tym bardziej nadaje się na ten cel, jako znajdujący się w tzw. trójkącie bezpieczeństwa.

Jako teren przyszłego lotniska szkolnego uzyskano majątek państwowy Sadków, w odległości kilku kilometrów od miasta. L. O. P. P. w r. 1928 przystąpiła do jednoczesnego stawiania hangaru i budynku szkolnego, przy czym dla wciągnięcia do tej pracy miejscowego społeczeństwa został zawiązany w Radomiu Komitet Obywatelski, który, poza zbieraniem funduszy, zajmował się również nadzorem nad wykonywanymi robotami. Z pierwszą znaczną pomocą pieniężną pośpieszyli pracownicy Dyr. P. K. P. w Radomiu, którzy na ten cel przeznaczili 72.000 zł. Budynek szkoły był już gotowy w końcu r. ub., a lotnisko ukończy się w roku bież. Plany budynku wykonano były przez architekta Mączyńskiego z uwzględnieniem nowoczesnych wymagań techniki i higieny, specjalnie w dziedzinie światła i powietrza.

Nowa szkoła należeć będzie do najlepiej urządzonych w Polsce, do jakich zresztą zaliczają się wybudowane przez L. O. P. P. szkoły mechaników we Lwowie i Bydgoszczy.

Jak wspomnieliśmy, koszty budynku szkolnego, hangaru oraz sumy wydatkowanej na lotnisko — wynoszą ogółem 720.000 zł, pokrytych całkowicie ze składek członków L. O. P. P., która w ten sposób dała nowe świadectwo pożytecznej działalności dla obrony Państwa.

W uroczystości poświęcenia szkoły pilotów wzięli udział w zastępstwie Min. Spraw Wojsk. — gen. Jarnuszkiewicz, d-ca OK I, za szefa Sztabu Głównego — płk. dypl. Bardel, szef. Dcp. Aeronautyki — płk. dypl. Rayski, z Rady Głównej L. O. P. P. — inż. Eberhardt, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Martynowicz, wiceprezesi — płk. Filipo-

wicz, pos. Starzak, sekretarz — nacz. Myśliński, mjr. pil. Kretowicz, dyr. Wawrzyniak oraz Obywatelski Komitet Budowy z prezesem Falkiewiczem na czele.

Udział miejscowego duchowieństwa, władz wojskowych, samorządowych, organizacji, stowarzyszeń i szkół — był bardzo liczny. Ponadto na uroczystość przybyli delegaci L. O. P. P. z sąsiednich województw.

Przyleciały również eskadry samolotów z Dębli na z d-cą płk. dypl. Ujejskim. Eskadry krążyły nad lotniskiem i Radomiem, wykonywając efektowne ewolucje.

Po odprawieniu mszy polowej, poświęcenia gmachów dokonał ks. kan. Kosiński, który wygłosił okolicznościowe kazanie o wielkim znaczeniu L. O. P. P. dla obrony Państwa.

Następnie odbyło się oddanie gmachów prezesowi Zarządu Głównego L. O. P. P. — dr. Martynowiczowi przez przewodniczącego Komitetu Budowy — sędziego Falkiewicza, odsłonięcie tablicy pamiątkowej oraz przekazanie Szkoły Ministerstwu Spraw Wojskowych w osobie gen. Jarnuszkiewicza, który w krótkich żołnierskich słowach podziękował L. O. P. P. za ofiarowanie gmachów szkolnych i pracę dla obrony Państwa...“.

Z okazji tej uroczystości, ówczesny prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. przemówił do zebranych w następujące słowa:

„...Panie generale, panowie przedstawiciele władz rządowych, samorządowych, szanowni państwo!

W imieniu Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej mam zaszczyt powitać was dzisiaj w gmachu, który pracą polskiego robot-

*Dla Polski położonej na wielkim szlaku powietr-
nym pomiędzy Zachodem i Wschodem wytwor-
zenie sprawnego lotnictwa własnego i skutecznej
obrony gazowej stanowi konieczność państwową,
a wolnym oddechem społeczeństwa i tymi krewkami
jest działalność LOPP. Dla tego co liście
popierających Ligę moralnie i materialnie
nie porucam braterstwa nikogo.*

*inż. J. Eberhardt
Prezes Zarządu St. LOPP.*

Autograf prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. w r. 1928 inż. J. Eberhardta

nika i rzemieślnika, ofiarnością polskiego społeczeństwa i troską wszystkich Komitetów Wojewódzkich został wzniesiony w tym celu, aby polska młodzież kształciła się w umiejętności panowania nad błękitami i sposobila się do potrzeb obrony Rzeczypospolitej.

Dzisiejsza uroczystość poświęcenia gmachów szkoły i przekazania ich władzom wojskowym stanowi tylko jedno z ogniw całego łańcucha prac już to przez Ligę dokonanych, już to w wykonaniu jej będących.

Kiedy obchodzimy dzisiaj uroczystość zakończenia nowego dzieła Ligi, niechaj mi wolno będzie słów parę powiedzieć o dotychczas wykonanych pracach oraz idei przewodniej naszej organizacji.

Powołana do życia głęboką troską społeczeństwa o bezpieczeństwo naszej Ojczyzny, rozwija Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej swoją działalność w kierunku rozbudowy lotnictwa polskiego ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb Rzeczypospolitej.

W przeciągu dziesięciu lat istnienia Ligi powstaje straniem jej cały szereg podstawowych urządzeń dla lotnictwa.

Liczne lotniska, zbudowane kosztem Ligi, pokrywają ziemię Rzeczypospolitej, Instytut Aerodynamiczny kształci wybitnych już dzisiaj konstruktorów lotnictwa, a Szkoły Mechaników Lotniczych nasycają już zapotrzebowanie fachowego personelu technicznego, potrzebnego do obsługi aparatów lotniczych. Aparaty polskiej konstrukcji, z polskiego wykonane materiału, opuszczają w coraz to większej ilości krajowe fabryki, a szkoła, którą dzisiaj poświęcamy, ma dostarczyć zastępów młodych pilotów, którzy opanowując nasze powietrze, stanowić będą w przyszłości — na wypadek jakiegś narzuconej nam zawieruchy wojennej — nasz mur ochronny.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, rozbudowując lotnictwo polskie oraz przygotowując obronę przeciwlotniczo-gazową, spełnia dwojakiego rodzaju posłannictwo. Przez długoletnią pracę swoją oraz budowę całego szeregu niezbędnych dla lotnictwa urządzeń — Liga położyła pierwsze, zasadnicze podwaliny pod lotnictwo polskie, a przez wciągnięcie w swe szeregi 600.000 członków — Liga spełniła rolę wychowawczą, albowiem nie tylko uświadomiła społeczeństwo o doniosłości zagadnień lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej, lecz także, przez dobrowolne opodatkowanie swych członków, wyrobiła w nich poczucie konieczności ponoszenia drobnych ofiar indywidualnych na rzecz państwowości polskiej. Że ta praca Ligi dała tego rodzaju dodatnie rezultaty, że ziemię naszą pokryły się już lotniskami, gmachami oraz urządzeniami niezbędnymi czy to dla lotnictwa, czy to dla obrony przeciwlotniczo-gazowej, to przy-

pisać musimy jednak tak dużemu wyrobieniu społecznemu członków Ligi, jak i rozumnej polityce jej władz, które przez scentralizowanie funduszków Ligi, a decentralizowanie prac — potrafiło wszystkie te dzieła Ligi doprowadzić do końca.

Ta wypróbowana już droga, która w wyniku swym dała tyle dodatnich rezultatów, powinna i nadal pozostać przewodnią ideą Ligi. Wszelkie rozproszkowanie akcji Ligi i jej funduszków doprowadzić by mogło do wyników ujemnych.

Oddając ukończone już dzieło Departamentowi Aeronautyki M. S. Wojsk., poczuwam się do złożenia podziękowania tym wszystkim, którzy do powstania jego się przyczynili.

W pierwszym rzędzie niechaj mi wolno będzie, w imieniu Zarządu Głównego, złożyć podziękowanie inicjatorowi budowy Szkoły oraz ówczesnemu prezesowi Komitetu Wojewódzkiego w Kielcach, gen. Łuczyńskiemu oraz pp. członkom Zarządu Komitetu Wojewódzkiego; głębokie nasze podziękowanie należy się Obywatelskiemu Komitetowi Budowy, a więc p. prezesowi Falkiewiczowi, pp. inż. Pinno i Kalusza, prezesowi Wierzbickiemu, dyrektorowi Zakrzewskiemu i Styczyńskiemu oraz mec. Sobieszczańskiemu. Z prawdziwym wzruszeniem wapomnieć muszę o pracownikach Dyrekcji Radomskiej P. K. P., którzy opodatkowali się na cele budowy, przekazując Komitetowi Budowy kwotę zł 72.000.

Specjalne nasze podziękowanie należy się tym wszystkim członkom naszej Organizacji, którzy już to przez opłacanie składek członkowskich, czy to przez zakupno losów na loterię Budowy Szkoły, czy to przez dodatkowe na ten cel opodatkowanie się — przyczynili się do jej powstania. Tej właśnie szarej, a bezimiennej rzeszy ofiarodawców zawdzięcza Liga powstanie najważniejszych swych obiektów.

W końcu niechaj mi wolno jeszcze będzie podziękować tym wszystkim robotnikom i rzemieślnikom, którzy nie szczędzili swej pracy i znoju dla wykonania tej budowy.

Panie delegacie Ministerstwa Spraw Wojskowych!

W imieniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przekazuję ci dzisiaj dzieło, które w głębokiej trosce o bezpieczeństwo naszych granic poczęte, a ofiarnością najszerzszych warstw społeczeństwa polskiego wykończone, świadczyć ma o tym, że pokolenie nasze, któremu ten szczytny a trudny obowiązek budowy państwowości polskiej przypadł w udziale, niczego nie zaniedbało, aby przyszłym pokoleniom zostawić nie tylko wolną Ojczyznę, ale i przygotowaną do obrony.

Przekazując przeto gmach ten, składam jednocześnie, w imieniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, życzenia jak najlepsze, dla dobra Rzeczypospolitej, rozwoju tej placówki i wnoszę okrzyk



W myśliciu pracy lotnictwa polskie
osiągnęło dwie rezultaty, czego najlepszym
donosem było szereż sukcesów odniesionych
w roku bieżącym przez naszych lotników
na terenie międzynarodowym.

Zwycięstwo moje i całej ekipy polskiej w
„Challenge'u” 1932 przyczyniło się do jeszcze
większego rozśianienia imienia Polski na
całym świecie.

Do zwycięstwa tego, oprócz osobistych walearów
naszych lotników i celowej pracy naszych
światowych konstruktorów, pomogło także społec-
zeństwo; każdy członek L. O. P. P. gdyż
poparcie finansowe umożliwiło należyte
przygotowanie techniczne.

Nie wątpię ani na chwilkę, że w „Challenge'u” 1934
który organizuje Polska, strona finanso-
wa nie sprawi nam żadnych kłopotów.

Fr. Żwirko

Spomysłowy rozwój lotnictwa
i obrony przeciwgazowej winien
być jedną z najważniejszych trosk
każdego obywatela, on bowiem
zapewnia bezpieczeństwo Państwa.

Mościcki.

Autograf Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Prof. Dra Ignacego Mościckiego

na cześć Najwyższych Dostojników Rzeczypospolitej:

Pan Prezydent R. P. Ignacy Mościcki i Marszałek Polski Józef Piłsudski, niech żyją!...“.

Kilkuletnie wysiłki L. O. P. P. nad stworzeniem własnego typu samolotu turystycznego dają doskonałe wyniki w Międzynarodowych Zawodach Lotnictwa Turystycznego (Challenge) w 1932 r. Wspaniałe zwycięstwo ś. p. kpt.-pil. Fr. Żwirki i inż. S. Wigury, staje się jednym z największych „dni L. O. P. P.“.

Mówi nam o tym szereg publikacyj z tego okresu, z których przytoczymy pewne wyjątki.

W przedmowie do pamiętników kpt.-pil. Fr. Żwirki, pisze redaktor J. Wielowieyski:

„...Nieoczekiwanie zupełnie dla naszych konkurentów, nieoczekiwanie nawet dla naszych przyjaciół, którzy z lekceważeniem odnosili się do naszego dorobku lotniczego, zdobyliśmy pierwszą nagrodę w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych, rozegranych w 1932 r. — puchar przechodni Aeroklubu Francji.

Wspaniałym triumfem, odniesionym w Berlinie przez ś. p. por.-pil. Fr. Żwirkę i ś. p. inż. St. Wigurę na samolocie RWD-6, wysuwamy się od razu na czoło skrzydlatych narodów Europy.

Po raz pierwszy lotnik polski odebrał palmę pierwszeństwa Niemcom, o których wiadomo było dotąd w całej Europie, że posiadają najwspanialsze, bezkonkurencyjne lotnictwo sportowe.

Dwukrotnie już Niemcy zdobyli w tych zawodach puchar międzynarodowy, dwukrotnie już hymn niemiecki, grany na zakończenie konkursu, obwieszczał ich triumf — w roku 1932, gdyby zajęli pierwsze miejsce i zdobyli puchar po raz trzeci, przeszedłby

on na ich własność. Byli już tak pewni swego zwycięstwa, gdy nagle...

Triumf nasz jest tym większy, że właściwą pracę nad opanowaniem lotnego żywiołu zaczęliśmy znacznie później, niż nasi konkurenci.

Od czasu znakomitego uczonego prof. Drzewieckiego, który swymi pracami teoretycznymi położył podwaliny dzisiejszego lotnictwa i genialnym swym umysłem wskazał francuskim i amerykańskim konstruktorom drogę, po jakiej mają kroczyć — głucho było przez szereg lat o Polakach. W szeregu tej masy ludzi, co Blériot, bracia Wright, Santos-Dumont, Latham, Farman — brakło nazwisk polskich.

Dopiero po zwycięskiej wojnie, po utrwaleniu się naszej niepodległości, zabraliśmy się do pracy. Muśniliśmy zaczynać od początku, podczas gdy nasi sojusznicy i sąsiedzi byli już daleko, bardzo daleko zaawansowani; gdy mieli lotnictwo rozbudowane niemal na miarę dzisiejszą, gdy mieli fabryki, konstruktorów, a nade wszystko doświadczenie, którego strzelili zazdrośnie. My wówczas, prócz doskonałych pilotów i zapалу, nie mieliśmy nic.

I oto po dziesięciu latach pracy nie tylko, że im dorównaliśmy, ale wyprzedziliśmy ich nawet.

Zwyciężyliśmy na całej linii, bo poza indywidualnym triumfem ś. p. por.-pil. Fr. Żwirki i ś. p. inż. St. Wigury, zdobyliśmy pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej.

Polska drużyna, jedyna ze wszystkich sześciu, biorących udział w zawodach, przebyła wszystkie próby techniczne i dwa etapy raidu w całości. Pięć samolotów stanęło do zawodów, pięć samolotów odbyło szczęśliwie próby, wszystkie pięć wystartowało do raidu i wszystkie pięć przeleciało dwa wielkie

etapy. Dopiero przed trzecim etapem, końcowym, choroba wytrąciła z szeregu polskich zawodników jednego — kpt. Orlińskiego, który wycofał się z zawodów. Maszyna jednak znajdowała się w doskonałym stanie, kpt. Orliński powrócił na niej następnie lotem z Paryża do Warszawy.

Zwycięstwo polskich skrzydeł w ostatnich zawodach międzynarodowych nie jest przypadkiem. Jest ono żelazną konsekwencją tych wysiłków, które kładliśmy pod rozbudowę „uskrzydłonej Polski“.

Na triumf barw polskich w Berliniełożyły się w równej mierze myśl twórcza, wytężona, nieznaną wytnienia praca konstrukcyjna, niezmężona wola wytrwania i doprowadzenia do doskonałości podjętego dzieła i rzadka tężyzna i ambicja sportowa.

Zwycięstwo nasze jest nie tylko triumfem młodego polskiego lotnictwa, jest triumfem całego społeczeństwa, które bierze gorący udział w pracy nad rozbudową polskich skrzydeł. Pięćdziesięciogroszowe składki, wpłacane co miesiąc przez członków Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, sprawiły, że

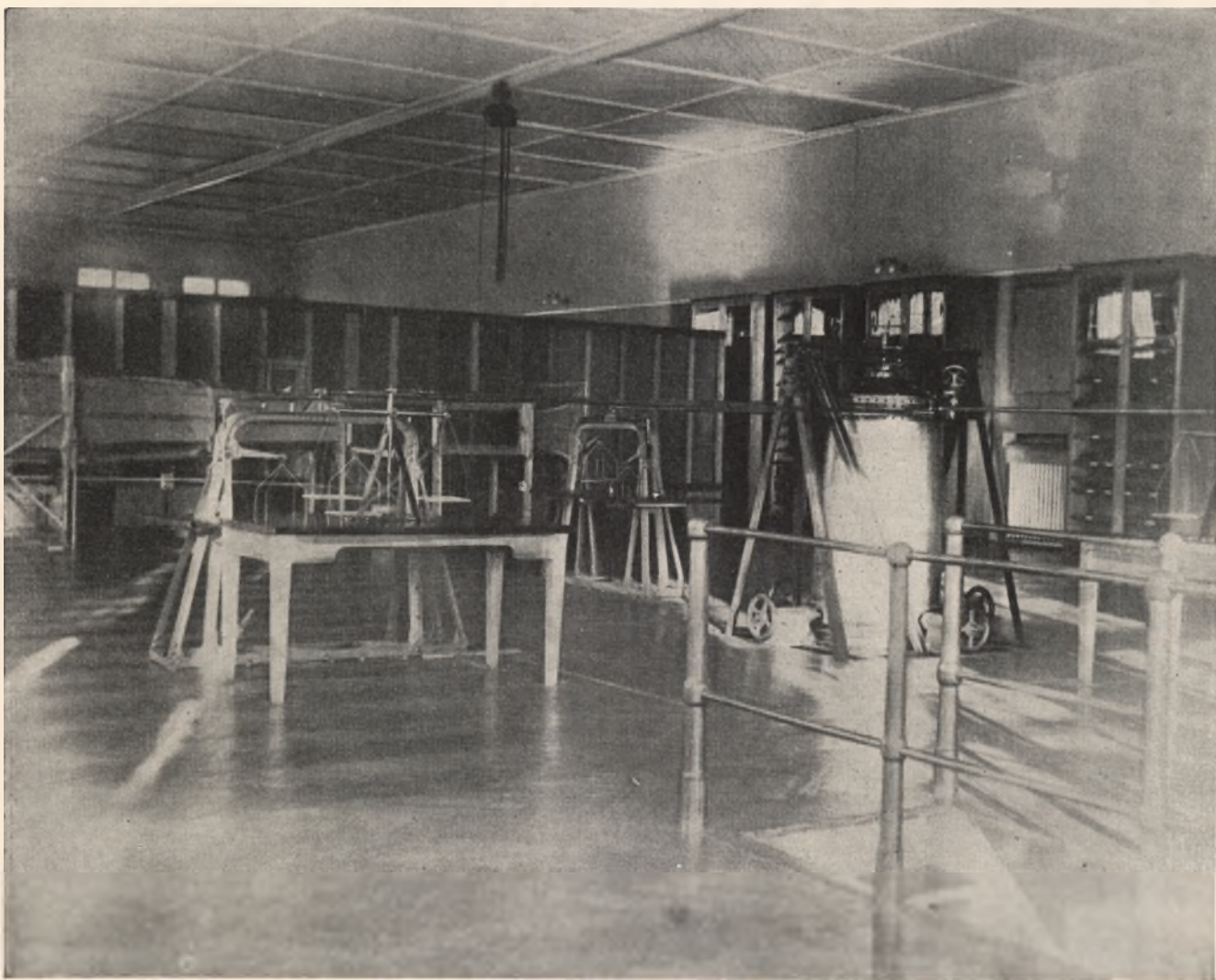
mieliśmy gdzie i za co prowadzić studia nad ulepszeniem polskiego lotnictwa sportowego.

Z tych 50-groszowych cegiełek powstały przecież na lotnisku Okęcie w Warszawie Warsztaty Doświadczalne, gdzie zrodziła się zwycięska RWD-6 i Instytut Aerodynamiczny, dzięki któremu można ocenić wartość konstrukcyj lotniczych i usunąć ewentualne błędy.

Z niewielkiego, szarego budynku, wzniesionego przez L. O. P. P., małym stosunkowo kosztem 300.000 zł, wyleciał w przestworza z radoanym warokotem silnika samolot ś. p. por.-pil. Fr. Żwirki i ś. p. inż. St. Wigury, samolot, który zajął pierwsze miejsce w zawodach, bijąc na głowę renomowane maszyny niemieckie, włoskie i francuskie.

W białej, cichej kreślarni na pierwszym piętrze budynku zrodził się RWD-7, który ustalił dwa rekordy międzynarodowe; tam powstaną wkrótce plany nowego samolotu, przeznaczonego na zawody międzynarodowe w r. 1934.

Dzięki subsydiom udzielanym konstruktorom



Widok na górną część wagi aerodynamicznej dużego tunelu w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie

przez L. O. P. P., powstał cały szereg samolotów turystycznych, a między innymi słynny RWD-5, będący pierwowzorem zwycięskiego RWD-6.

Por. Żwirko w swym przemówieniu przez radio po powrocie z Berlina, podkreślił wydatnie ten udział społeczeństwa w odniesionym triumfie.

„Sukces ten — oświadczył — zawdzięczamy przede wszystkim pomocy rządu i ofiarności całego społeczeństwa, które drobnymi składkami na cele L. O. P. P. przyczyniło się w znacznej mierze do powstania na Okęciu Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, w których zdolni konstruktorzy mogli zbudować ten płatowiec, na którym mogłem skutecznie rywalizować z tak groźnymi współzawodnikami“.

Por. Żwirko i inż. Wigurze, który był współkonstruktorem RWD-6, nie dane było jednak oglądać owoców ich zwycięstwa. Zginęli razem na swej maszynie zaszczytną śmiercią lotników pod Cierlickiem, na czeskim Śląsku Cieszyńskim, lecąc w dwa tygodnie po swym triumfie berlińskim z wizytą do Pragi Czeskiej.

Wspomnienia swoje z międzynarodowego turnieju lotniczego zakończył ś. p. por. Żwirko następującymi słowami:

— „Niech żyje lotnictwo Polakie!...“

Jakże pragnę, aby ten mój okrzyk usłyszała i zrozumiała cała Polska, jak długa i szeroka — od fali Bałtyku po Karpaty szczyty!...“.

Te proste słowa nabrały po śmierci bohaterkiego lotnika wagi Jego testamentu, przekazanego całemu społeczeństwu.

Niech żyje polskie lotnictwo!

Hasło to powinien podjąć cały naród. Niech nikogo nie zabraknie w pracy nad dalszą rozbudową polskich skrzydeł!

Prócz tego, kpt. Żwirko skreślił dla L. O. P. P. następujące słowa:

„...W wyścigu pracy lotnictwo polskie osiągnęło duże rezultaty, czego najlepszym dowodem było szereg sukcesów odniesionych w roku bieżącym przez naszych lotników na terenie międzynarodowym.

Zwycięstwo moje i całej ekipy polskiej w Challenge'u 1932 przyczyniło się do jeszcze większego rozśławienia imienia Polski na całym świecie.

Do zwycięstwa tego, oprócz osobistych walorów naszych lotników i celowej pracy naszych konstruktorów, pomogło całe społeczeństwo, każdy członek L. O. P. P., gdyż poparcie finansowe umożliwiło należyte przygotowanie techniczne.

Nie wątpię ani na chwilę, że w Challenge'u 1934, który organizuje Polska, strona finansowa nie sprawi nam żadnych kłopotów“.

Na ten sam temat zabiera głos gen. dyw. inż. Leon Berbecki, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., zaszczycając przedmową książkę „Zwycięstwo polskich skrzydeł“ mjr.-pil. A. Wojtygi, szefa zwycięskiej ekipy challenge'owej:

„...Skrzydłaci rycerze, potomkowie najszczytniejszej tradycji polskiego bohaterstwa, niosą na swych skrzydłach pod niebno świadectwo siły ducha Narodu.

Zwycięstwo Żwirki i Wigury wniosło do roczników sławy polskiej klejnot bezcenny.

Śmierć bohaterów zmusiła do bicia, w jednym rytmie, serca wszystkich narodów świata cywilizowanego wraz z sercami synów Polski.

Jak mogiły bohaterów obrońców Ojczyzny, rozsiane wzdłuż rubieży Rzeczypospolitej, są jej najtrwałszymi kopcami granicznymi, tak mogiły Żwirki i Wigury znaczą szlak imienia polskiego.

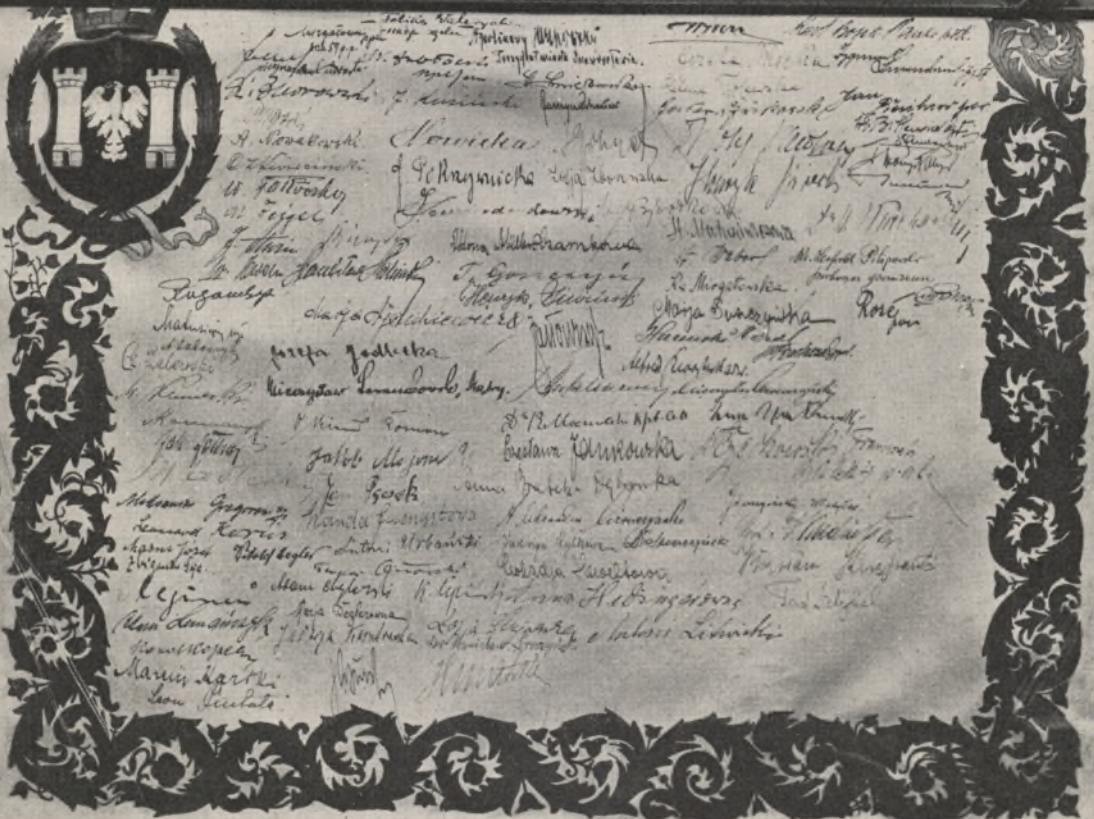
Autor „Wspomnień“ jest mym dzielnym towarzyszem broni już od dawna, bo jeszcze z szeregów 5 pułku Legionów z okresu 1915 i 1916 roku. Z mjr.-pil. Wojtygą, jako szefem sztabu Legionów w 1917 roku, kierowałem pierwszymi krokami organizacji polskiej szkoły lotniczej. W podniosłym wzruszeniu na prośbę mjr. Wojtygi, piszę tę parę słów.

Dwa zasadnicze kolory Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Państwa są waszymi kolorami — kolorami słońca i nieba.

Jako stary żołnierz i prezes L. O. P. P., pomocniczej dla Was, skrzydłaci rycerze, organizacji, podziwiając wasze bohaterstwo i zasługi, mam do was



Poświęcenie lotniska L. O. P. P. w Inowrocławiu w 1933 r.



87

jedną prośbę: Nie giniecie bez potrzeby, abyście mogli ginąć dla sławy Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i w obronie jej granic“.

Rok 1933 jest przełomowym dla L. O. P. P. Kierownictwo inetytucją obejmuje, z woli Marszałka Józefa Piłsudskiego, inspektor armii gen. dyw. inż. Leon Berbecki. Od tego momentu obserwujemy stały wzrost organizacji. Rośnie z roku na rok ilość członków, rosną cyfry budżetowe, zagadnienia lotnicze i obrony przeciwlotniczo-gazowej znajdują należyte i racjonalne rozwiązania. Szybownictwo i lotnictwo sportowe rozwijają się w tempie dotychczas niespotykanym. Nastawienie całej pracy idzie w kierunku wzmoczenia sił obronnych, zgodnie z wytycznymi najwyższych czynników Państwa. W okresie tym święci L. O. P. P. szereg „wielkich dni“, które są „rzeczową propagandą“ — wyraźnym dowodem rozwoju organizacji i jej zdobyczy w dziedzinach, w których obrona powietrzna Państwa jest głównie zainteresowana. Hasła rzucone w ostatnim 5-leciu nie pozostają pustymi frazesami, lecz realizują się konsekwentnie i celowo.

W jesieni 1933 roku zostaje otwarte lotnisko im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Inowrocławiu. Uroczystość związana z tym faktem jest jedną z tych, które zaliczyć trzeba do rzędu „rzeczowej propagandy“. Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. L. Berbecki w jednej ze swych mów podkreślił zdecydowanie, że najlepszą propagandą dla L. O. P. P. będzie właśnie ta „propaganda rzeczowa“. Przed społeczeństwem nie można się chwalić pustymi frazesami — trzeba wykazać realnie, co się robi dla obronności Państwa z funduszy, jakimi L. O. P. P. rozporządza. Z okazji tego wielkiego dnia L. O. P. P., wystosowano adres hołdowniczy do Marszałka J. Piłsudskiego, który pozwolimy sobie tu przytoczyć:

„Najczcigodniejszy i Najdostojniejszy Panie Marszałku!

Uroczystym poświęceniem i otwarciem lotniska w Inowrocławiu Twego Imienia — Najczcigodniejszy i Najdostojniejszy Panie Marszałku — ukoronowana została w dniu dzisiejszym praca, wszczęta w jesieni 1929 roku i dokonana przy znacznej ofiarności społeczeństwa kujawskiego, zorganizowanego w L. O. P. P., oraz przy wybitnej pomocy gminy miasta Inowrocławia, czynników rządowych, samorządowych, wojskowych oraz L. O. P. P.

Wyrażając Swoją zgodę na naszą prośbę, by lotnisko inowrocławskie głosiło po wieczne czasy Imię Twoje, zaszczytnie wyróżniłeś Kujawy — Inowrocław i pierwsze w Polsce zdrojowisko posiadające lotnisko, dałeś ojcowi wyraz Swego wysokiego uznania dla prac ofiarnie dokonanych na chwałę i pożytek Rzeczypospolitej Polskiej.

Składamy Tobie za to — Panie Marszałku — głębokie i serdeczne uczucia wdzięczności i zapewniamy Ciebie, jako Wodza Narodu, w którym widzimy symbol potęgi i mocarstwowej przyszłości Polski, że Kujawy nie ustaną w pracy, przez Ciebie pięknie i jasno wskazanej, nad umocnieniem obronności Państwa.

Słowa te racz przyjąć — Panie Marszałku — jako wyraz hołdu najgłębszego i przywiązania serdecznego, z jakimi odnosi się do Ciebie społeczeństwo kujawskie.

Inowrocław, dnia 24 września 1933 r.

Miejski Komitet L. O. P. P. i Komitet Budowy Lotniska w Inowrocławiu.

Miejscowe Koła L. O. P. P. w Inowrocławiu.

Przedstawiciele społeczeństwa Kujaw“.

Przystępując do wzmoczonej pracy na rzecz lotnictwa polskiego, Zarząd Główny postanowił zapewnić sobie dobór odpowiednio wyszkolonych ludzi, którzyby mogli zająć stanowiska instruktorów wydziałów lotniczych w poszczególnych Okręgach L. O. P. P. W tym celu uruchomiono pierwszy centralny kurs w Warszawie, na którym prezes Zarządu Głównego sprecyzował ogólnie zadania w tej dziedzinie:

„Zostaliście wybrani i powołani — mówił gen. Berbecki — na kurs, aby po jego pomyślnym ukończeniu rozpocząć pracę w terenie nad przygotowaniem i kierowaniem akcją wśród młodzieży przeznaczonej do służby w lotnictwie. Celową akcją wśród najmłodszych, na drodze modelarstwa, krzewionego na ławach szkolnych, później poprzez szybownictwo, a następnie P. W. Lotnicze (pilotaż silnikowy), mamy dostarczyć Państwu młodych, zapalnych i ofiarnych pracowników lotnictwa, przyszłych Żwirków i Wigurów. Prócz tego będziecie się opiekować lotniskami L. O. P. P.-u i haczyć, by wysiłki finansowe Zarządów Okręgów Wojewódzkich, przeznaczone na lotnictwo, były celowo i racjonalnie zużyte, według dyrektyw Zarządu Głównego.

Waszym zadaniem nie będzie bezpośrednio szkolenie młodzieży w tej czy innej specjalności lotniczej; od tego są instruktorzy specjaliści i odpowiednie ośrodki wyszkoleniowe. Natomiast do was będzie należeć akcja uświadamiająca i utrzymanie harmonijnej współpracy pomiędzy L. O. P. P. a instytucjami i osobami, którym powierzono pracę wyszkoleniową w ramach naszej organizacji i organizacji P. W. Lotniczego“.

Jednym z punktów programu prac L. O. P. P. było tworzenie ośrodków propagandowych w większych miastach Polski. Zadaniem takiego ośrodka było zaspokajanie potrzeb członków L. O. P. P. w dziedzinie literatury fachowej, sprzętu modelarskiego i opl-gaz. oraz prowadzenie popularnej pracy uświadamiającej, szczególnie wśród młodzieży.

Na otwarciu i poświęceniu wzorowego ośrodka propagandowego w Krakowie w 1934 roku, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. wypowiedział te słowa:

„...Silną, mocarstwową Polskę musimy budować czynem, a nie słowem. Tylko zgodna i harmonijna współpraca społeczeństwa z Rządem pozwoli nam na osiągnięcie tych celów.

Świeżo poświęcony ośrodek jest jednym z fragmentów tej pracy, którą L. O. P. P. sobie wyznaczyła, a której celem jest budowanie siły Państwa, jego potęgi i bezpieczeństwa. Tą drogą idąc, nie będziemy łatwym kąskiem dla takiego czy innego wroga, bo z chwilą potrzeby nasze lotnictwo potrafi zwalczyć przeciwnika powietrznego, a nasza organizacja obrony przeciwlotniczo-gazowej, przy odpowiednio uświadomionym i przygotowanym społeczeństwie, potrafi zmniejszyć skutki napadów z powietrza, chroniąc ludność przed grożącymi jej niebezpieczeństwami.

...Skrzydła husarza i skrzydła samolotu, hełm z przyłbicą i maska gazowa — to w różnych epokach narzędzia tej samej sprawy: obrony potęgi i pomyślności Państwa.

W myśl tych właśnie słów naszego Wysokiego Protektora Pana Prezydenta R. P. Prof. Ignacego Mościckiego idziemy, by zapewnić Ojczyźnie należne Jej miejsce wśród mocarstw świata i bezpieczeństwo Państwa“.

Następnie gen. Berbecki przekazał ośrodek propagandowy wraz ze schronem przeciwgazowym wojewodzie Kwaśniewskiemu, prezesowi Krakowskiego Okręgu L. O. P. P., prosząc go o opiekę i staranie nad dalszym jego rozwojem.

Wojewoda Kwaśniewski podziękował serdecznie za ten hojny dar Zarządu Głównego i zapewnił gen. Berbeckiego, że doloży wszelkich starań, by rozwój tej instytucji na terenie Krakowa miał zapewnione podstawy i opiekę.

Zbliży się jeden z największych dni L. O. P. P., tj. zwycięstwo ekipy polskiej w międzynarodowych zawodach turystycznych w Warszawie. Zwycięstwo to

zostało uzyskane dzięki zaletom załóg z kpt.-pil. J. Bajanem na czele oraz dzięki ofiarności L. O. P. P., która zakupiła dla drużyny polskiej odpowiednie samoloty. Mówią nam o tym następujące słowa gen. Berbeckiego, napisane jeszcze przed osiągnięciem zwycięstwa:

„L. O. P. P. jako instytucja wyższej użyteczności, współpracująca ściśle z Rządem, ma w swym programie popieranie lotnictwa we wszystkich jego gałęziach.

Najmłodsza z nich, sport lotniczy, korzysta z troskliwej opieki Ligi.

Zwirko i Wigura, jak również Skarżyński, wstawili imię Polski w świecie wspaniałymi wyczynami lotniczymi.

Dokonałi tego na samolotach RWD, powstałych w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, ufundowanych przez L. O. P. P. kosztem około 500.000 zł.

Na zbliżający się Challenge 1934 r., wysiłkiem przeszło 15.000 kół L. O. P. P., rozsiadanych po terenie całej Rzeczypospolitej, zdołano zebrać około 1.000.000 zł na ufundowanie samolotów challenge'owych.

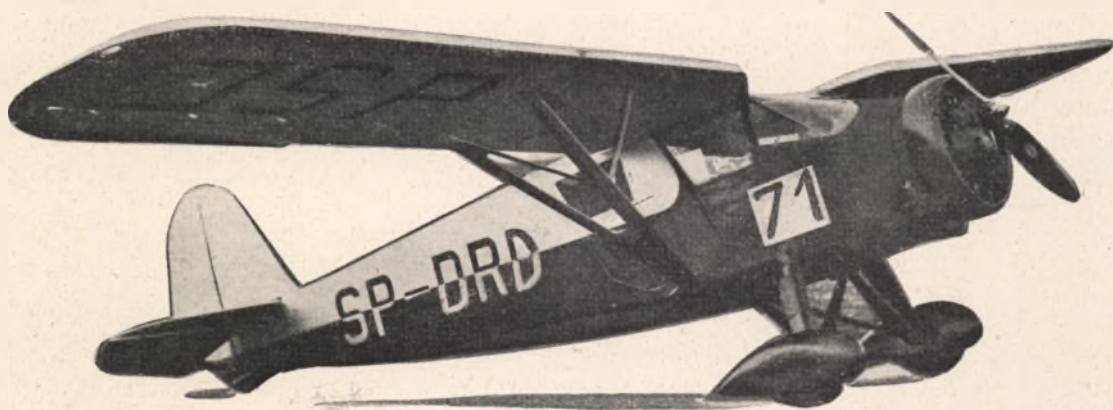
Spółeczeństwo niech będzie dumne!

Ofiarnie płynący do L. O. P. P. grosz zostaje należycie wydany!“

Zdobywca 1-go miejsca w tych zawodach w wywiadzie dziennikarskim następująco określa rolę L. O. P. P. w zwycięstwie drużyny polskiej:

„...Kpt. Bajan z zainteresowaniem pyta się o ofiarności społeczeństwa, zrzeszonego w L. O. P. P., na tegoroczny Challenge. Wyjaśniam i podaję cyfry.

— Tak, to rzeczywiście olbrzymia zasługa L. O. P. P., że potrafiła zebrać tyle pieniędzy na zakup samolotów. Jestem starym członkiem L. O. P. P. — mówię do mnie — dlatego cieszę się serdecznie, że Liga jest tak liczną i potężną organizacją. Cudownie, doskonale — uśmiech okraślił jego słowa uznania, wyrażone pod adresem Ligi. — Niewątpliwie, L. O. P. P.



robi bardzo dużo dla rozwoju lotnictwa w Polsce. Erwudziaki stale to podkreślają, że dzięki Lidze powstał ich warsztat pracy, w którym Liga zakupuje samoloty dla Aeroklubów, pokrywając koszty ich budowy z budżetu przeznaczanego na lotnictwo“.

Autograf kpt. Bajana, napisany z tej okazji dla L. O. P. P., brzmi:

„Zwycięski samolot Challenge'u 1934 RWD-9 powstał w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, ufundowanych przez L. O. P. P. nie powinno nikogo zabraknąć w jej szeregach, komu dobro lotnictwa polskiego leży na sercu.

Jerzy Bajan
kpt.-pil.

Warszawa, 16.IX.34“.

Drugim świętem lotniczym w pomyślnym roku 1934 było zwycięstwo Polski w Międzynarodowych Zawodach Balonów Wolnych „Gordon-Bennett“, finansowanych przez L. O. P. P., gdzie pierwsze miejsce zdobyła załoga: kpt. Hynek i por. Pomaski.

Sukcesy odniesione na terenie lotniczym w niczym nie osłabiły tętna prac w dziedzinie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Wyrazem tego, w pojęciu „wielkiego dnia L. O. P. P.“, była I Ogólnopolska Wystawa Obrony Przeciwlotniczo-gazowej, otwarta we wrześniu w Katowicach przez prezesa Śląskiego Okręgu L. O. P. P. wojewodę dra Grażyńskiego:

„W d. 20 ub. m. wojewoda dr Grażyński dokonał

w Katowicach uroczystego otwarcia Wystawy Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej.

Powstała ona olbrzymim nakładem kosztów i prac Okręgu Wojewódzkiego Śląskiego L. O. P. P. przy wybitnej pomocy prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. p. gen. inż. Leona Berbeckiego i p. dra Michała Grażyńskiego, prezesa Okręgu Wojewódzkiego Śląskiego, oraz przy współudziale wszystkich Okręgów Wojewódzkich i ważniejszych Obwodów Powiatowych. Wielką pomoc okazały również organizatorom władze państwowe, cywilne i wojskowe, instytucje i organizacje społeczne, jak Związek Straży Pożarnych R. P. i Polski Czerwony Krzyż, oraz te gałęzie polskiego przemysłu, których produkcja obejmuje jakiekolwiek środki obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Wystawa, jako pierwsza tego rodzaju w Polsce, zakrojona jest na wielką skalę. Mieści się na terenach, gdzie odbywają się wszystkie największe imprezy wystawowe Śląska, w dwóch olbrzymich pawilonach. Obok pawilonów, na wolnym terenie, P. C. K. rozbił kilkanaście namiotów, w których urządzono wzorowe stacje ratowniczo-sanitarne. Również na wolnym terenie Ministerstwo Komunikacji ustawiło cały pociąg wagonów obrony przeciwgazowej z wagonem szkolnym, salą opatrunkową, apteką i dezynfektozem. Teren zajęty przez wystawę obejmuje przestrzeń 4.000 m². Ekspozycje zgrupowano w 100 stoiskach, artystycznie wykonanych i urządzonych.



Z zawodów balonów wolnych o puchar im. Gordon Bennetta — Napęnianie gazem

Metody i środki obrony indywidualnej i zbiorowej wyczerpane zostały na wystawie wszechstronnie. Niezwykle efektownie przedstawia się tu zwłaszcza stoisko Wojskowej Wytwórni Sprzętu Przeciwigazowego z Radomia. Znajdujemy tu wspaniale prezentujące się polskie maski przeciwigazowe, wszelkiego rodzaju pochłaniacze oraz ubrania ochronne kwaso- i ługo odporne.

Obrona przeciwigazowa i przeciwlotnicza zbiorowa obejmuje przede wszystkim eksponaty ilustrujące sposoby przygotowania pomieszczeń uszczelnionych oraz budowy i urządzenia schronów. Na terenie wystawy znajdujemy kilkadziesiąt modeli okiennic i drzwi, zabezpieczających mieszkanie przed wnikaniem gazów. Nadto mamy wiele innych sposobów uszczelnienia mieszkań przy pomocy specjalnych okuć metalowych do okiennic, zamków do drzwi, uszczelnień wołkowych, a nawet papierowych. Z papieru specjalnie gęstego i odpornego.

Piękne modele schronów podziemnych i nadziemnych o specjalnych formach konstrukcyjnych wystawił Zarząd Główny L. O. P. P., Ministerstwo Komunikacji, Obwód Powiatowy Bielsko, Zakłady Solvay, Tow. „Saturn” i magistrat m. Katowic. Ten ostatni schron umieszczony jest na wolnym terenie obok pawilonów i wybudowany jest w formie niewielkiego budynku specjalnie dla tej wystawy.

Bardzo interesujące modele przystosowania mie-

szkań i budynków prywatnych do oplg. wystawił Zarząd Główny L. O. P. P., Min. Komunikacji i magistrat m. Chorzowa.

Tak doniosłe dla Śląska zagadnienie obrony przeciwlotniczo-gazowej przemysłu, które znalazło na wystawie szczególnie obszerne uwzględnienie, zilustrowane zostało szeregiem pięknych modeli kopalń i hut, zaopatrzonych we wszelkie urządzenia ochronne. Mamy tu również kilka modeli osiedli robotniczych z przedstawieniem organizacji oplg. na ich terenie.

Nie mogło, naturalnie, być mowy o pominięciu wewnętrznego urządzenia pomieszczeń ochronnych, jak pochłaniacze i wentylatory schronowe, lampy do schronów i inne urządzenia wewnętrzne.

Firmy elektrotechniczne wystawiają liczne urządzenia do sygnalizacji świetlnej, gaszenia światła na odległość, lampy maskowane, urządzenia do maskowania światła zewnętrznych. Śląskie Zakłady Elektryczne prezentują pokaz gaszenia światła równocześnie ze zbliżeniem się samolotu nieprzyjacielskiego na terenie całego Śląska. Firma Kleiman i S-owie z Warszawy daje automatyczne urządzenia elektrotechniczne, umożliwiające kierowanie sygnałami i oświetleniem miasta z jednego z punktów oplg. Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne wystawiają aparat, który, zainstalowany w radiostacji nadawczej, przesyła sygnał alarmowy rozmieszczonym po mieście syrenom natychmiast po nadaniu mu



Z zawodów balonów wolnych o puchar im. Gordon Bennetta — Przed startem



Małżonka min. kom. p. Ulrichowa i wicemin. kom. inż. Bobkowski dokonują chrztu balonu „L. O. P. P.”

przez telefon. Rolę radia podkreślają napisy: „Radio pierwsze ostrzega Cię o niebezpieczeństwie”.

W dziale likwidacji skutków napadów gazowych, pokazne miejsce zajęła Fabryka Związków Azotowych z Chorzowa i Mościc, Zakłady Chemiczne Grodzisk i Zakłady „Elektro” z Łazisk Górnych, wystawiające środki chemiczne, zapobiegające działaniu gazów bojowych.

Bardzo efektownie przedstawiają się tu wzorowe komplety sprzętu dla drużyn pogotowia technicznego i drużyn odkażających. Komplety takie z manekinami wystawia Zarząd Główny L. O. P. P. i Ministerstwo Komunikacji (drużyna odkażająca kolejowa z wózkiem oraz model pracy tej drużyny w terenie). Sam sprzęt wystawiła straż pożarna Huty Batory (z siewnikiem pomysłu kpt. Blachy), drużyna odkażająca Huty Pokój oraz Huta Silesia z Paruszwowca.

W dziale tym zwraca jeszcze uwagę siewnik i polewaczka magistratu m. Wareszawy oraz aparat P. G. firmy MI-RA z zastosowaniem do beczkowno i specjalna skrzynia do przesiewania wapna chlorowanego. Nie zapomniano tu o sposobach zabezpieczenia żywności przed zatruciem gazami. Obok skrzyń specjalnej konstrukcji, wystawionych przez P. C. K. i straż pożarną Huty Batory, widzimy najtańszy sposób ochrony środków żywności w workach papiero-

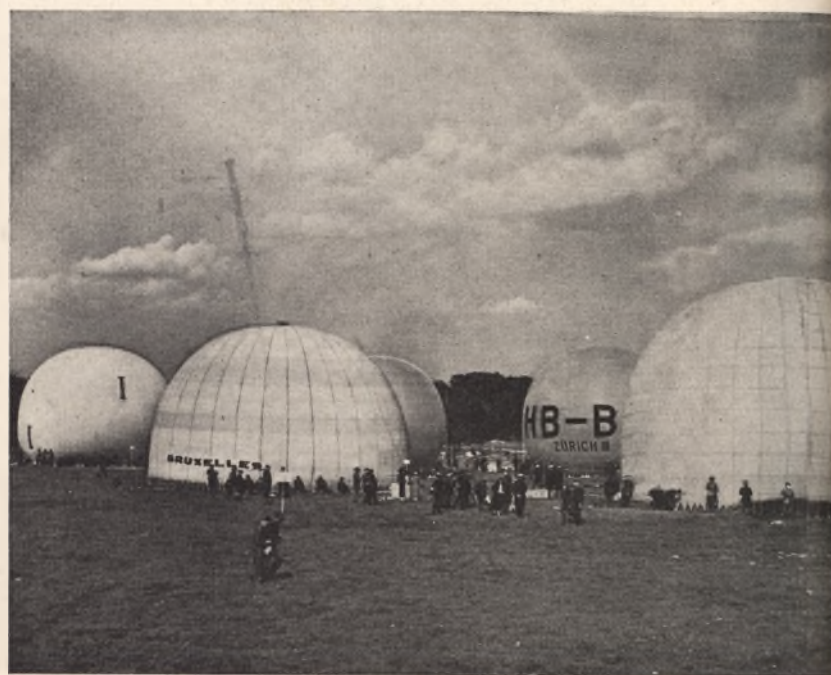
wych, wytrzymujących nawet działanie gazów żrących, a produkowanych przez fabrykę Natronag z Kalet, G. Śląsk.

Dzięki licznemu obelaniu wystawy przez Polski Czerwony Krzyż, dział ratownictwa sanitarnego przedstawia się bardzo bogato. W dziale tym wystawiono również odlewy woskowe, fotografie i przeźroczka oparzeń gazami bojowymi i fotografie ludzi zatrutych gazami. Znajdujemy też kilka modeli punktów ratowniczych i szpitali, przystosowanych do ratownictwa przeciwgazowego.

Obronie przeciwgazowej poświęcono specjalny pawilon, urządzony wspaniale przez Związek Straży Pożarnych R. P. W pawilonie tym pomieszczono wszelkie środki walki z pożarem, który zawsze, a tym bardziej w przyszłej wojnie, będzie jednym ze straszliwych środków zniszczenia i zagłady. Uwzględniono również i sposoby zapobiegania pożarom przez zabezpieczanie dachów warstwą drzewa impregnowanego lub przez stosowanie konstrukcji stalowych. Obok Związku Straży Pożarnych, narzędzia przeciwpożarne wystawiły i firmy prywatne, jak Cz. Miarczyński, Lilpop, Rau i Loewenstein i inne.

Wystawa ta ma poza tym swoje specjalne atrakcje. Zarząd Główny L. O. P. P. przysłał bowiem obydwa nasze samoloty transatlantyczne: RWD-5 mjr Skarżyńskiego i „Belanca” Adamowiczów. Chemiczny Instytut Badawczy dostarczył model wynalazku P. Prezydenta Mościckiego, służącego do wytwarzania w miejskich ośrodkach leczniczych powietrza o własnościach górskich.

Aparat ten ma duże zastosowanie w ratownictwie



Gordon Bennett 1934

przeciwgazowym. Młodzież harcerska popisała się, wystawiając 2 piękne szybowce typu „Wrona”, wykonane przez harcerzy z Grodzka i warsztaty harcerskie w Warszawie. Wspaniale przedstawia się dział modelarski, zawierający modele wykonane przez kolejarzy z Katowic i robotników kop. „Ferdynand”. Zwłaszcza prace tych ostatnich zasługują na uznanie ze względu na to, że Koło L. O. P. P. przy tej kopalni zostało założone dopiero w sierpniu r. b.

Część ekspozycyjną wystawy uzupełniły ćwiczenia pokazowe, przeprowadzane codziennie przez strażę pożarną, drużyny ratowniczo-sanitarne P. C. K. i pogotowie techniczne, przy współudziale samolotów Aeroklubu Śląskiego.

Wystawa cel swój osiągnęła całkowicie. Zwiedziło ją ponad 100.000 osób. Z poza Śląska przybyły pociągi specjalne z Poznania, Bydgoszczy, Torunia, Grudziądza, Warszawy, Bielska, Krakowa, Lwowa, Rybnika, Knuruwa, nie licząc wielkiej ilości wycieczek pomniejszych”.

Ostatnim wręcz aktem wiążącym się ze zwycięstwami naszych lotników było poświęcenie tablicy pamiątkowej na głównym gmachu Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu, ufundowanej przez L. O. P. P.

W dniu tym (13.XI.1934) znamienne słowa wygłosił gen. dyw. inż. Leon Berbecki:

„...Powiedział Wódz: „Ufność we własne siły tworzy wielkie narody i mocarstwa”. Tablica, którą odsłonię, została po to tutaj wmurowana, aby wykazać wdzięczność społeczeństwa zrzeszonego w L. O. P. P. dla twórczych sił lotnictwa polskiego, które, przejęte



Balon „L. O. P. P.” przed startem do Międzynarodowych Zawodów Balonów Wolnych o Puchar Gordon Bennetta

wkazaniem swego Wodza, okazały pełną ufność we własne siły i zdolności. Że ufność ta nie zawiodła, a wprost przeciwnie — wykazała światu pełną wartość naszą, jako państwa i mocarstwa, dowodem są dalsze słowa tej tablicy:

Zwycięstwo kpt. Żwirki i inż. Wigury na RWD-6 w Challenge'u 1932.

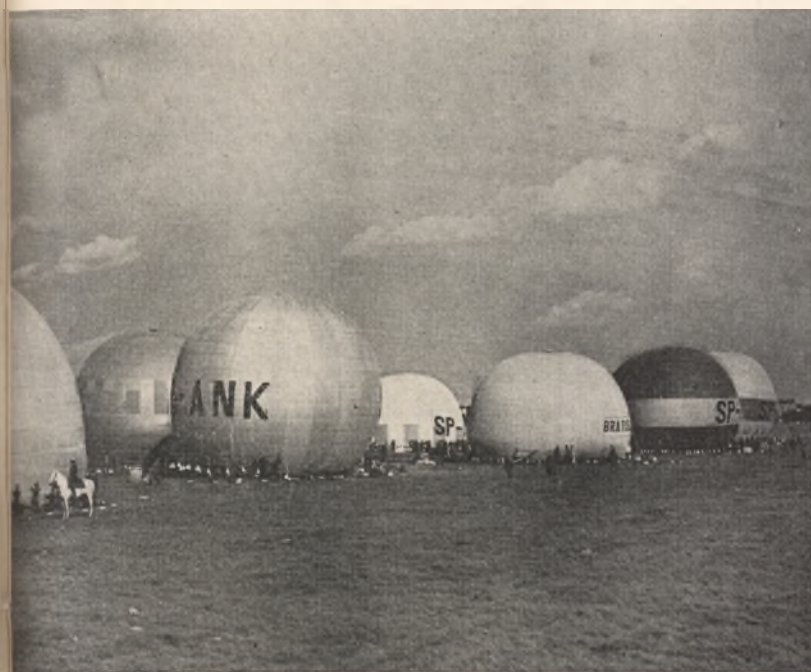
Przelot mjr. Skarżyńskiego przez Atlantyk na RWD-5 w 1933.

Zwycięstwo kpt. Bajana na RWD-9 w Challenge'u 1934.

To dowody prawdy — to czyny realne, a nie puste słowa — to efekt mocy, jaka się zrodziła z ufności we własne siły.

Społeczeństwo to rozumie i wędzicie tam, gdzie widzi twórczą myśl, opartą na zdrowych podstawach, uczciwości, poświęcenia dobra osobistego dla dobra Ojczyzny, miłości do niej i gorącej chęci budowania jej potęgi — tam wędzicie poprze wysiłki materialne i moralne, aby umożliwić twórcom realizację ich szczytnych zamierzeń.

Młodzi inżynierowie-lotnicy: Rogalski, Wigura i Drzewiecki, wierzyli we własne siły i siły swego narodu. Krzepkimi dłońmi, twórczą myślą konstrukcyjną i niewątpliwymi zdolnościami, owiani przy tym miłością do swego narodu — porwali się na rzeczy



Napełnianie balonów

Telegram		Nr 88
general Leon berbecki		Przewód Nr. 
nowowiejska 1.3.5 warszawa		Uwagi służbowe: 13695
rjeto dn. 14/9 193... godz. min. z. Podpis	Urząd	
z warszawa tel 2174; -55; -17; /9; -16; /2-8 min.		
bratniej organizacji LOPP składamy na rece pana generała serdeczną gratulacje i wyrazy radości z powodu polskiego zwycięstwa w powietrzu dewiza nasza niech nadal będzie " silni w powietrzu i na morzu " = zarząd główny Ligi morskiej i kolonialnej gen gustaw orlicz dreszer gen stanisław kwasniewski jan debski zygmunt kłopotowski		

Depesza gratulacyjna dla L. O. P. P. prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. dyw. Gustawa Dreszera

zdawałoby się nieosiągalne. Początek ich prac twórczych sięga tego czasu, kiedy własny przemysł lotniczy znajdował się jeszcze w powijkach. Siłą woli, energią i tą niezachwianą wiarą we własne siły, usunęły wszystkie przeszkody, piętrzące się na ich drodze. Nieosiągalne — zostało osiągnięte. Niemożliwość — stała się możliwością. Rezultatem tych ofiarnych wysiłków, płynących z głębokiej wiary w możliwości i zdolności własne — inżyniera, technika i robotnika polskiego — było nie tylko dorównanie staremu i zasobnemu przemysłowi lotniczemu za granicą, ale i prześcignięcie go.

Probieżem wartości jest szlachetne współzawodnictwo w walce z innymi konkurentami. W walce tej RWD zdała egzamin swej wartości.

Inaczej jednak wygląda sprawa, gdy ma się do czynienia z „rycerzami przemysłu” — z hienami, które chcą zerować na Państwie i jego potrzebach. Od takich społeczeństwo odwraca się z pogardą.

Jestem szczęśliwy, że przypadł mi w udziale zaszczyt odsłonięcia tablicy pamiątkowej, będącej wyrazem ofiarności społeczeństwa dla poparcia tych wszystkich sił twórczych, czystych i patriotycznych w narodzie, które przyczyniają się swą pracą do budowy mocy, wielkości i obronności naszej Ojczyzny.

Zgodnie ze zwyczajem, utrwalonym już przez tra-

dycję, w styczniu 1935 r. Zarząd Główny L. O. P. P. wydał szereg medali i dyplomów pamiątkowych dla zwycięzców i współtwórców zwycięstw w międzynarodowych zawodach lotniczych i balonowych.

Do osiągnięcia zwycięstw niewątpliwie przyczyniła się L. O. P. P., fundując zawodnikom samoloty i udzielając im dużego poparcia moralnego, rodzącego w nich ufności we własne siły.

„Ufność we własne siły” — to jedno ze wskazań Wielkiego Marszałka, które L. O. P. P. przyjęła za swe hasło, wszczepiając je w duszę obywateli. Hasło to zrealizowało się, przynosząc Polsce szereg wspólnych sukcesów lotniczych.

Jak wiemy z historii L. O. P. P., na początku 1935 r. prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. Leon Berbecki w porozumieniu z szefem Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. gen. Rayskim zdecydowali wycofanie się Polski z udziału w następnych międzynarodowych zawodach lotniczych, wychodząc z założenia, iż wysiłki należy skierować ku rozbudowie lotnictwa w kraju i udostępnieniu go najszerszym warstwom. Tak nakazywał interes państwowy, albowiem tą drogą można było pociągnąć młodzież do lotnictwa, wyszkolić i zapłacić nią kadry pilotów zawodowych i rezerwowych.

Wyszukanie kandydatów na pilotów uzależnione



Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski przyjmuje zwycięską załogę Challenge'u 1934, kpt. pil. Rajana i st. sierż. Pokrzywkę

było od posiadania odpowiednich samolotów szkolnych.

Idąc konsekwentnie po tej linii, gen. Berbecki, jako prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., kieruje ofiarnością społeczeństwa zrzeszonego w L. O. P. P. na zakup samolotów szkolnych, na tworzenie centrów wyszkolenia pilotów sportowych o charakterze wojaskowego przysposobienia lotniczego. Wynikiem planowo przeprowadzonej akcji było ufundowanie szeregu samolotów szkolnych, których pierwsza seria została w dniu 26 kwietnia 1935 roku w Warszawie, uroczystie przekazana przez L. O. P. P. poszczególnym Aeroklubom i ośrodkom P. W. Lotniczego.

Śmierć Marszałka Józefa Piłsudskiego, honorowego członka L. O. P. P., jej protektora i duchowego opiekuna, odbija się bolesnym echem w wielotyśięcznych rzeszach naszej organizacji. Aby godnie uczcić pamięć Wodza Narodu, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. wydaje następujący manifest:

„...Obywatele Rzeczypospolitej, Członkowie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej!

Nie przebrzmiały jeszcze echa werbli i żałobnych dzwonów, a już rzeczywistość nieublagana przywołuje nas do codziennej pracy. Do pracy tej wrócić musimy, albowiem jednym z naczelných wskazań Testamentu Wodza Narodu jest, że bezczynność prowadzi do klęski.

Wiemy, co czynić należy, znamy zadania nałożone na Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Musimy pracować ze zdwojoną energią, ufnąć w swe siły, wsłuchując się w idące od strony krakowskiego gościńca, z Wawelu, do serc naszych hasła i wskazania.

Zarząd Główny L. O. P. P., świadom wielkiej odpowiedzialności wobec Ducha Wodza, postanowił przystąpić do spełniania włożonych nań zadań natychmiast, pewien, że wszyscy członkowie L. O. P. P. wydatnie pomagają mu w tym będą.

A więc rzucamy hasło: zwiększyć ilość członków L. O. P. P., zażądać współpracy całego społeczeństwa, nie tylko 1.500.000 obywateli zrzeszonych w L. O. P. P.

Pamiętajmy, że składkami swymi budujemy najtrwalszy i najmiłszy Sercu Wodza pomnik. Pomnik potęgi i bezpieczeństwa Ojczyzny, pomnik, którego budowę rozpoczął On Sam...

Zarząd Główny L. O. P. P. przystępuje dla celów lotnictwa do budowy wysokogórskiej Stacji Meteorologicznej łącznie z Obserwatorium Astronomicznym i Stacją Badania Przyrody Wysokogórskiej w pasmie Czarnohory, na szczycie Roząpiwanym, na wysokości 2.078 m nad poziomem morza i postanowił Obserwatorium to nazwać Imieniem Marszałka Józefa Piłsudskiego, a na szczycie frontowym, pod Orłem Białym, umieścić mozaikowy portret Wodza.

Ponadto Zarząd Główny L. O. P. P. postanowił:

a) przyznanie stypendiów im. Marszałka Józefa Piłsudskiego dla studentów wydziałów lotniczych i chemicznych, a mianowicie: 1 — na Politechnice Warszawskiej, 2 — na Politechnice Gdańskiej, 3 — na Politechnice Lwowskiej, 4 — na Uniwersytecie Stefana Batorego w Wilnie, 5 — na Uniwersytecie Warszawskim, 6 — na Uniwersytecie Krakowskim;

b) dostarczyć dla nauki pilotażu samolotów i wyszkolić 420 nowych pilotów;

c) uruchomić 20 nowych szkół szybowcowych;

d) zbudować 20 nowych lotnisk;

e) stworzyć sić instruktorów modelarstwa lotniczego;

f) zbudować Centrum Badań Przeciwlotniczo-gazowych;

g) budować nowe schrony przeciwlotniczo-gazowe i zaopatrzyć teren w sprzęt dla drużyn odkażających;

h) wyszkolić szereg dalszych instruktorów oplg;

i) uruchomić szereg kursów oplg dla ludności cywilnej, celem zapewnienia jej maksimum bezpieczeństwa na wypadek ataków lotniczo-gazowych.

Zorganizowane społeczeństwo, potężne lotnictwo i niezawodna obrona przeciwlotniczo-gazowa — oto są wyrazy hołdu L. O. P. P. dla Wodza Narodu, Wkrzesiciela Ojczyzny, Pierwszego Marszałka Polski i Pierwszego Członka Honorowego L. O. P. P.

Usilną pracą i spełnieniem zadań jej powierzonych uczci L. O. P. P. pamięć Wkrzesiciela Polski.

Musimy pracować, póki ów pomnik potęgi i bezpieczeństwa Państwa nie stanie się tak mocny i niewzruszony, że żadne wrogie siły skruszyć go nie zdołają.

Tak nam dopomóż Bóg.

W imieniu Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

Prezes inż. Leon Berbecki, gen. dyw.“

Manifest gen. Berbeckiego rozpoczyna się realizować konsekwentnie, z uporem i żelazną energią.

L. O. P. P., popierając lotnictwo, nie zaniedbuje szybownictwa, albowiem uważa je za jeden z najpożyteczniejszych sportów, który przygotowuje młodzież do wyszkolenia lotniczego. Hasło „Uczmy się latać“, rzucone przez L. O. P. P., w pierwszym rządzie przejawia się w szybownictwie, jako najbardziej dostępnym dla szerokich rzesz młodzieży. Rozumiejąc to, L. O. P. P. przystąpiła energicznie do tworzenia własnych kół szybowcowych, szybowisk, szkół pilotów szybowcowych i powiększenia ilości szybowców. Praca ta, zapoczątkowana według planu i wskazówek prezesa gen. Berbeckiego, dała nadspodziewanie pomysne wyniki. Pozwoliło to Zarządowi Głównemu na urządzenie we wrześniu 1935 roku I Krajowego Konkursu Szybowcowego w Ustianowej.

O zawodach tych, które stały się prawdziwie „wielkimi dniami L. O. P. P.“, albowiem podczas nich padło szereg rekordów, tak pisze jeden z uczestników:

„...Nareszcie mieliśmy I Ogólno-Polskie Zawody Szybowcowe. Wprawdzie niedawno pozostawiliśmy za sobą nieudolne poczynania, gdzie początkowo sekundy, a potem minuty stanowiły o rekordach, lecz od tego czasu rozwój szybownictwa polskiego poszedł geometrycznym postępem naprzód. Po ostatnich zawodach bez żadnego samochwalstwa możemy powiedzieć z góry, że zawody te zdały egzamin doskonałości i wytrzymałości krajowego sprzętu, jak też i pilotów. Padło 5 nowych rekordów Polski, chociaż w warunkach zawodów dość trudno zaobserwować wyczynem. Nie jest to paradoksem. Rekordy szybowcowe rodzą się zupełnie inaczej, niż samolotowe. Tylko niektóre kategorie wyczynów samolotowych muszą się liczyć ze stanem pogody. Szybowiec musi się liczyć zawsze. Więcej jeszcze: jest od niej zależny, związany z nią, zdany w zupełności na jej łaskę. Dlatego rekordy szybowcowe powstają przeważnie sporadycznie i samorzutnie. Ktoś, na przykład, przez kilka miesięcy z rzędu będzie usiłował dokonać większego przelotu i codziennie będzie łykał rozczarowanie,

a ktoś inny pewnego pięknego dnia siądzie, polecie, no i strzeli wyczyn. Bez wątpienia, gdyby zawody w Ustianowej trwały nie dwa tygodnie, lecz dłużej, wyniki byłyby lepsze.

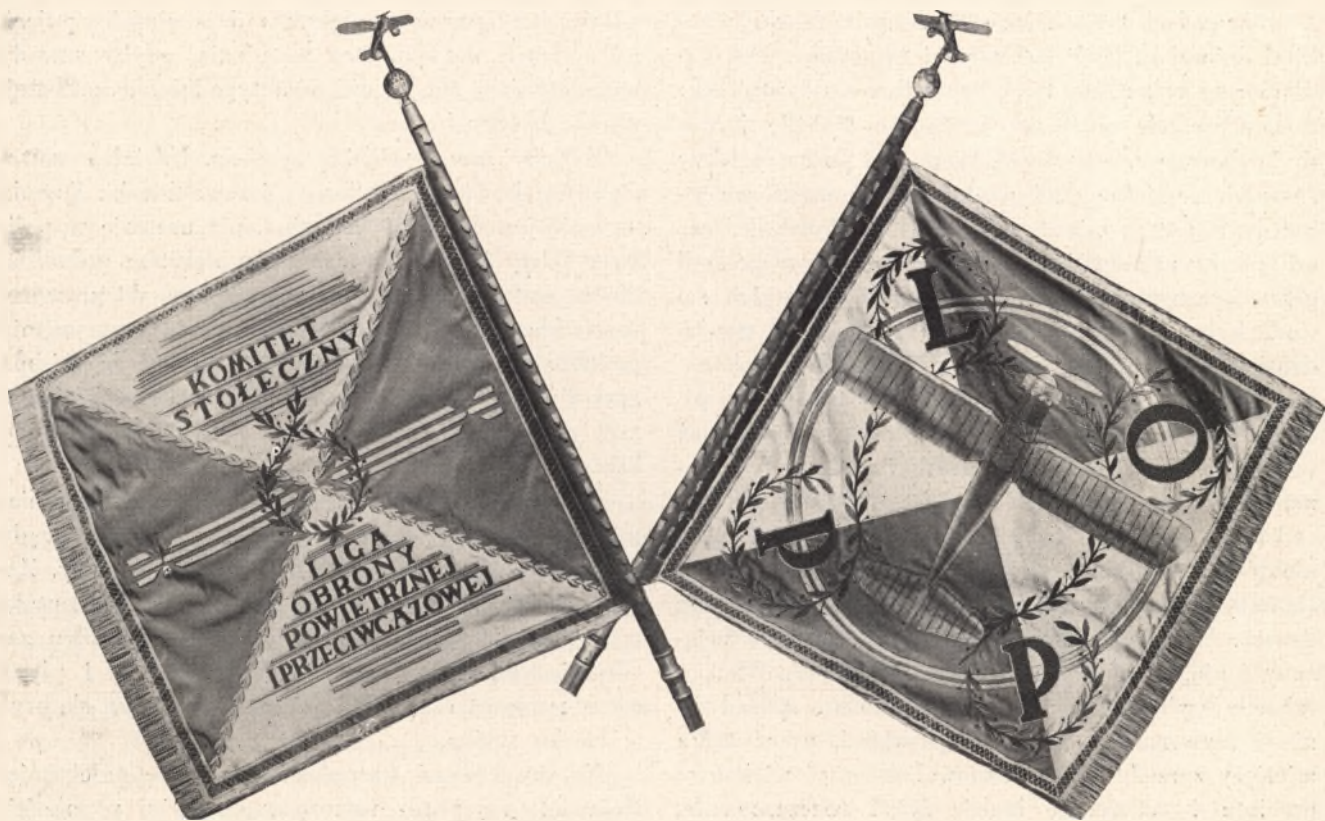
Zawody zaczęły się 22 września. Udział w zawodach wzięło 24 zawodników i 4 zawodniczki. Pogoda na ogół jest bardziej kapryśna, niż nastroje w polityce. Darzy Ustianową tego dnia błękitem południa. Słońce śmieje się, jak rzadko w Polsce, do nowoczesnych Ikarów, klnących z gęstą na nieprzyzwoitość podobnych poczynąń aury. Wiatr zasnął za siódmą górą i rzeką. Kierownicy zawodów troskliwie spozierają na niebo. — Przydałyby się balony — mówi któryś.

Lecz oto ziemia, rozgrzewając się pod promieniami słońca, zaczyna emanować ciepło; powstają prądy wznoszące. Jeden za drugim startują zawodnicy. Zaczyna się robić ruch. Sędziowie nawiązują kontakt z zegarkami. Publiczność łyka ślinkę. Niejeden z zdrości tym, którzy oderwali się od ziemi i płyną teraz majestatycznie nad górami i lasami, skąpani w blasku słońca.

Na drugi dzień warunki znacznie się polepszają. Pojawiają się prądy wznoszące do dużej wysokości.



Poświęcenie tablicy ku uczczeniu ś. p. kpt. pil. Fr. Zwirki i ś. p. St. Wigury w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych



Sztandar Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

W dniu tym Olesiński siedzi 11 godzin w powietrzu. Baranowski osiąga wysokość 2.150 m i dokonuje przeletu 116 kilometrów, lądując pod Pilznem. 24.IX lało, jakby wszystkie pory deszczowe, wygonione z Abisynii, uwięzły się na Polskę. Żuków i Karolik, zbocza otaczające Ustianową od południa i północy, tonęły w chmurach. Towarzystwo przepowiadało smutny koniec entuzjastom szybownictwa i rzneło w bridża. Nazajutrz koło południa niebo się przetarło. Brac latająca rzuciła się do startu. Nadszedł moment, gdy równocześnie 19 tych wielkich ptaków żaglowało nad zboczem Żukowa. Fakt ten świadczy najlepiej o doskonałych własnościach i pojemności szybowiska w Ustianowej, stawiając jej tereny w rzędzie najlepszych szybowisk świata. Urządzenie i organizacja obozu wywołuje w każdym radość i dumę. Duże, solidne hangary, własne warsztaty reparacyjne, własna elektrownia. Wyciąganie szybowców na szczyty odbywa się za pomocą wciągarki balonowej. Nic wszystkie państwa mogą się poszczycić tak pięknym dorobkiem w krótkim stosunkowo czasie. Tutaj to brali niedawno od nas lekcje szybownictwa Turcy, Rumuni.

Wróćmy jednak do zawodów. Ciekawe warunki atmosferyczne zapanowały w dn. 28 września. Utworzyły się chmury kłębiaste o podstawie 500 m z silnymi prądami wznoszącymi. Piloci, wykorzystując je, weszli w chmury, gdzie żaglowali w bardzo trudnych

warunkach. Uwidocznia się przy tego rodzaju lotach konieczność opanowania ślepego pilotażu, tj. umiejętności sterowania bez widzialności ziemi, przy pomocy przyrządów.

Dzień 29 września cechuje brak chmur i prądów termicznych, wieje za to równy, prężny SW, o szybskości 13 m na sekundę. Powstają warunki wyłącznie do żeglowania zboczowego. Wieczór tego dnia przynosi dwie próby ataku na rekord długotrwałości lotu. Piloci: Plenkiewicz i Oleński, mając już za sobą loty całodienne, kontynuują je w nocy, ustanawiając tym jednocześnie rekord długotrwałości lotu — 20 godzin i nowy rekord lotu nocnego, licząc od wschodu do zachodu słońca, tj. 11 godzin 15 minut. Ten ostatni wyczyn jest najlepszym tego rodzaju na świecie. Dzień ten poza tym charakteryzuje się niezwykle owocną pracą wszystkich zawodników. Wykonano w sumie 63 loty w czasie 180 godzin.

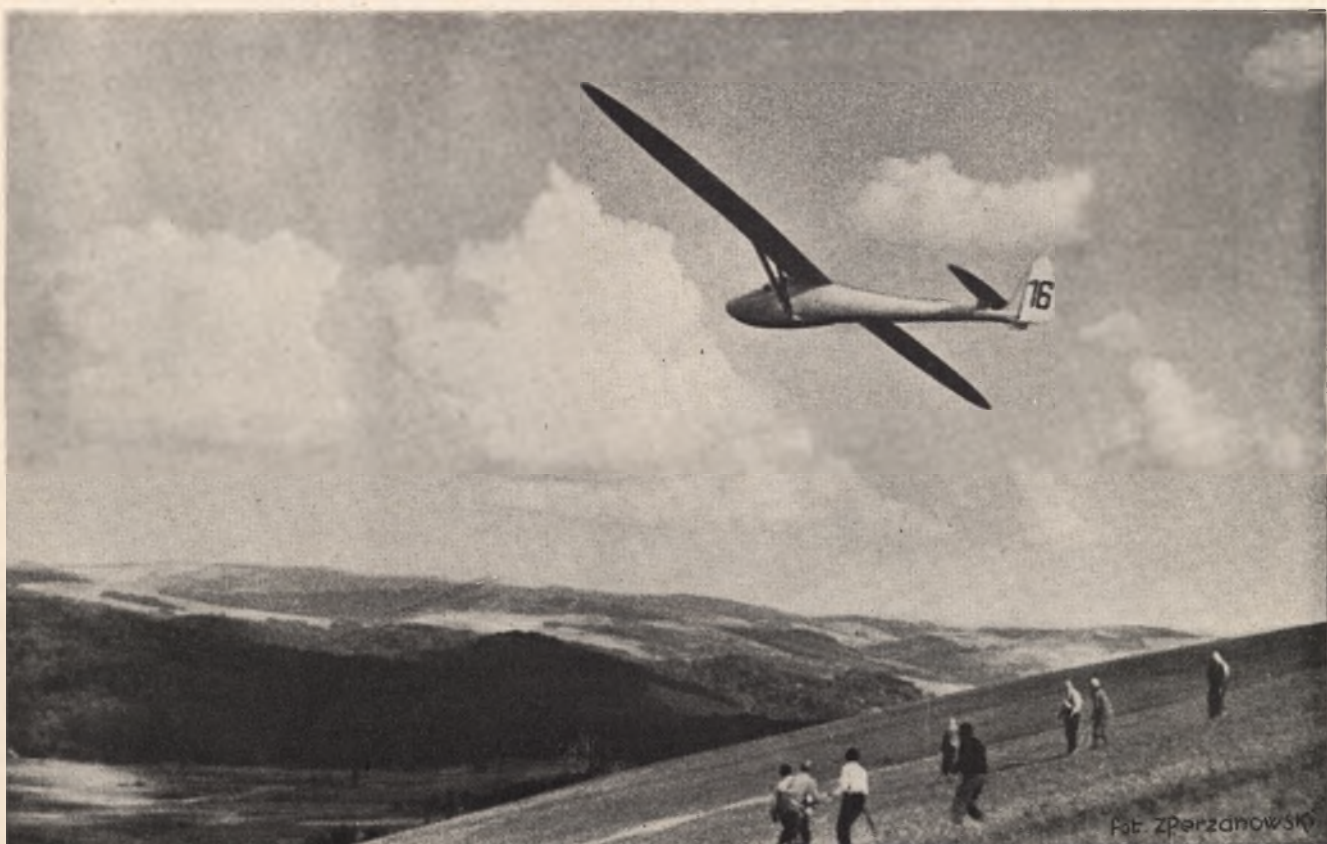
30 września Maria Younga ustanawia w jednym locie dwa rekordy kobiece, a mianowicie rekord wysokości 2.235 m i odległości lotu 44,6 km.

1 października wieje gwałtowny, porywisty SW, dochodzący do 25 m/sek., a więc panują niezbyt sprzyjające warunki. Pomimo to Baranowski na szybowcu SG-3 bis puszcza się w przelot i ląduje w Zamościu, przeleciawszy 142 km. Jest to najlepszy wynik odległości lotu podczas zawodów.

Właścicielem piątego rekordu Polski okazał się



Nad terenami szybowcowymi.



Z życia szybowcowego

porucznik Włodarkiewicz, słynny „pożeracz kilometrów“ z ostatniego Challenge'u. W dniu 4 października osiągnął on największą wysokość 2.630 m.

A teraz ogólne streszczenie korzyści osiągniętych w ostatnich zawodach szybowcowych. Rekord ma znaczenie propagandowe. Nie jest jednak dobrze, gdy płaszczyzna przeciętnych i ogólnych wyników stoi bardzo daleko poza rekordem. Znaczy to, że wyczyn został wyśrubowany i że nie ma żadnego głębszego oparcia, żadnej moralnej podstawy w danym środowisku. Nasze zawody wykazały właśnie, że tak nie jest. Poza kilkoma jednostkami, które wybiły się, zawdzięczając nieco większej woli zwycięstwa, a nieco szczęściu, reszta zawodników znajduje się na poziomie nie o wiele mniejszym. Zawody były sprawdzianem naszych sił i postępów na polu szybownictwa. Wykazały one niezwykle wysoką klasę pilotów szybowcowych i szybowców produkowanych całkowicie w kraju, pomysłu polskiego inżyniera i pracy polskiego robotnika.

Wyszliśmy już poza ramy pierwocin i problematycznych eksperymentów na polu szybownictwa. Szybownictwo polskie, do niedawna nie istniejące zupełnie, wstąpiło obecnie na drogę współczesnego, rojącego jak najwspanialszą przyszłość, rozwoju. W przeciągu tych dwóch tygodni zawodów wykonano około 500 lotów, w ogólnej sumie około 1.000 godzin. Poza

rekordami, 8 zawodników wykonało przeloty ponad 50 kilometrów. Oto rezultat ostatnich zawodów. Nie ulega wątpliwości, że przy podobnych postępach nazwiska polskie znajdą się wkrótce na liście wyczynów światowych. Zresztą, przodując w lotnictwie silnikowym i w balonach, czyż moglibyśmy na polu szybownictwa pozostać w tyle?...

Tak się szczęśliwie złożyło, że na zawody szybowcowe zaproszono modelarzy lotniczych, którzy w tym czasie ukończyli we Lwowie VI Ogólno-Krajowe Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez L. O. P. P.

Młodzi entuzjaści lotnictwa mieli w Ustianowej sposobność nie tylko wypróbować swe modele, lecz i naocznie przekonać się, jak wygląda szybownictwo, do którego dążą, rozpoczynając w młodym wieku swą naukę o lotnictwie od modeli latających, budowanych własnymi rękami.

Rok 1935 zakończył się dużym sukcesem w dziedzinie popierania lotnictwa, albowiem jeszcze w dniu 22 grudnia została przekazana lotnictwu polskiemu ostatnia seria samolotów, ufundowanych przez społeczeństwo zrzeszone w L. O. P. P.

Na uroczystości prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. L. Berbecki zobrazował działalność Ligi w swym przemówieniu do zebranych na lotnisku Mokotowskim:



Po starcie...

„...Zebraliśmy się dziś, jako przedstawiciele wszystkich stanów Rzeczypospolitej, a na czołowym miejscu, dzięki swej ofiarności, znaleźli się tu przedstawiciele: korpusu podoficerskiego, tramwajarzy warszawskich i kolejarzy Dyrekcji Warszawskiej i Krakowskiej. Zebraliśmy się, by uświęcić i skonstatować wykonywanie jednego z punktów Testamentu Wodza Narodu.

Odchodząc od nas, Józef Piłsudski nakazał ciągłym wysiłkiem całego społeczeństwa przeprowadzać Polskę z Europy „B” do Europy „A” pod względem mocarstwowym i bezpieczeństwa pracy obywateli. Najwięcej ofiarna część społeczeństwa polskiego, zorganizowana w szeregach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, jako stowarzyszenia wyższej użyteczności, dumna jest z włożonego na nią wielkiego obowiązku uczestniczenia w dziele tworzenia obronności granic Polski i pomagania tym armii narodowej.

W ubiegłym 1934 roku zakupił Zarząd Główny L. O. P. P. ze składek społeczeństwa 60 z górą aparatów lotniczych, aby w dwóch ośrodkach, w Łodzi i w Łucku, i we wszystkich aeroklubach i klubach Lotniczych ćwiczyć zastępy pełnowartościowych pilotów rezerwy. W roku bieżącym również zamówił Zarząd Główny L. O. P. P. kilkadziesiąt płatowców, ażeby zwiększyć sprawność i wydajność ośrodków klubów lotniczych.

Ofiarnością korpusu podoficerskiego stanie do pracy eskadra z 8-miu płatowców RWD-8, a ofiarnością społeczeństwa śląskiego — nowy ośrodek w Białej-Bielaku. Już w drugiej połowie kwietnia ośrodek i eskadra będą gotowe do pracy.

Obecnie widzicie, państwo, 8 płatowców szkolnych RWD-8 i 5 płatowców wyższego szkolenia RWD-13; powstały one dzięki talentom naszych młodych konstruktorów lotniczych: Rogalańskiego, Wędrychowskiego i Drzewieckiego (stąd ich nazwa RWD), w Warsztatach DWL, zbudowanych również ze składek społeczeństwa zorganizowanego w L. O. P. P. Z przedstawianych dziś państwu w szczęśliwej liczbie 13 płatowców:

6 aparatów z ogólnych składek ufundował Zarząd Główny L. O. P. P., dla aeroklubów: 1 — Wileńskiego, 2 — Krakowskiego, 3 — Lwowskiego, 4 — Poznańskiego, 5 — Śląskiego i 6 — Klubu Lotniczego PWS Biała Podlaska;

2 aparaty ufundowali pracownicy tramwajów warszawskich dla aeroklubów: 7 — Warszawskiego i 8 — Gdańskiego;

1 aparat — Okrąg Kolejowy Warszawski dla Aeroklubu 9 — Warszawskiego;

1 aparat — Okrąg Kolejowy Krakowski dla Aeroklubu 10 — Krakowskiego;

1 aparat — Okrąg Wojewódzki Wileński dla Aero-klubu 11 — Wileńskiego;

1 aparat — Okrąg Wojewódzki Śląski dla Aero-klubu 12 — Śląskiego;

1 aparat — Okrąg Wojewódzki Poznański dla Aero-klubu 13 — Poznańskiego.

W styczniu i kwietniu również kilkanaście aparatów RWD-8 i 13 będzie przekazane ośrodkom PW Lotniczego i klubom (w tym 8 aparatów eskadry im. Marszałka Piłsudskiego, ufundowanych przez korpus podoficerski).

Widzicie, państwo, że w zimie i wczesną wiosną około 30 płatowców stanie do pracy zgodnie z hasłem L. O. P. P. „Uczmy się latać!” W jesieni przyszłego roku Zarząd Główny L. O. P. P. również wierzy, że będzie mógł takąż ilość 30 aparatów oddać do pracy nad przygotowaniem obronności Państwa Polskiego.

Ongiś przodkowie nasi — Rzeczpospolita szlachecka — zaniedbali jeden z żywiołów, o który wtedy toczyła się walka na platformie międzynarodowej, zaniedbali morze. Ufni w bogactwo swej gleby, twierdzili, że władanie morzem do szczęścia i dobrobytu nie jest Polsce potrzebne. Twórcze wysiłki niektórych wielkich królów, hetmanów i dzielnych marynarzy-

zdobywców — poszły na marne. Musimy w powolnym trudzie i znoju przez długie jeszcze lata zdobywać dla Polski odpowiednie jej siłę położenie na morzu, wśród zorganizowanych już w ciągu stuleci wielkich morskich potęg świata.

Stworzona geniuszem Wódza Rzeczpospolita wszechstanowa — nie zaniedba nowego żywiołu, o panowanie nad którym rozpoczęła się walka, nie zaniedba szlaków powietrznych i na nich zdobędzie odpowiednie dla mocarstwowej Polski miejsce.

Jesteśmy tego pewni i podstawą naszej pewności są przez świat cały uznane: brawura, sumienność i ofiarność naszych lotników, którzy od lat kilku zdobywają dla Ojczyzny należytą wysoką ocenę u wszystkich nacyj. Podstawą naszej pewności jest wielka ofiarność wszystkich stanów społeczeństwa polskiego z korpusem podoficerskim, pracownikami tramwajów warszawskich i pracownikami kolei na czele.

Obecny tu przedstawiciel Poznania chciałby podwoić roczną liczbę 60 płatowców, chciałby dla swego Aeroklubu otrzymywać od L. O. P. P. przynajmniej 1 maszynę na miesiąc.

Jeżeli dziś, w czasie ostrego kryzysu ekonomicznego, budżet L. O. P. P. kryzysu nie odczuwa, na od-



Delegacja Zarządu Głównego L. O. P. P. wręcza Pani Marszałkowej Piłsudskiej i Jej Córkom maski gazowe

wrót — zwiększa budżety większości okręgów o 20—30%, to bardzo być może, że w czasie, gdy wspólnymi wysiłkami Rządu i społeczeństwa kryzys zostanie opanowany, ideał przedstawiciela Aeroklubu Poznańskiego stanie się rzeczywistością.

Proszę państwa — obecnie, w myśl uchwały Zarządu Głównego L. O. P. P., oddam po kolei w ręce przedstawicieli klubów lotniczych ufundowane dla nich przez społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., aparaty.

A zatem, rozjedziemy się każdy do pełnienia swego obowiązku, pomni na słowa Testamentu Wodza...”

Rok 1936 dał L. O. P. P. szereg dalszych sukcesów w dotychczas prowadzonej akcji, jako też w akcjach świeżo zapoczątkowanych. Zaliczyć do nich trzeba na pierwszym miejscu sport apudochronowy, który łączy się nie tylko z szybownictwem i lotnictwem, ale stanowi i sam dla siebie jedną z popularnych gałęzi, bezpośrednio związanych z obronnością kraju.

Współpraca społeczeństwa z Rządem, która przebiega prawie w każdym przemówieniu oficjalnych przedstawicieli L. O. P. P., znajduje u zainteresowanych czynników należyty oddźwięk. Mówią nam o tym autografy, poświęcone L. O. P. P., ówczesnego

ministra spraw wewnętrznych, ministra komunikacji i komendanta głównego Policji Państwowej:

„...Naród żyty z powietrznym żywiołem jak rolnik z ziemią, jak leśnik z borem, jak marynarz z morzem — staje się czynnikiem postępu i dobrobytu, puklerzem pokoju.

Dlatego też każdy obywatel w najgłębszej trosce o rozwój i potęgę swego Państwa winien szczerze współdziałać z L. O. P. P. w realizowaniu jej hasel.

(—) Władysław Raczkiewicz“.

„...W społeczeństwie celowo zorganizowanym wszyscy obywatele powoływani są do służby na rzecz Państwa.

Interes Rzeczypospolitej, której granice strzeżone być muszą jako źrenice oka, wymaga, aby wszyscy Polacy stali w szeregach gotowi do ofiar. L. O. P. P. w służbie narodowej Polski zajmuje miejsce straży przedniej. Dlatego sprawdzianem naszej gotowości obywatelskiej jest liczba Polaków-członków L. O. P. P.

(—) Juliusz Ulrych“.

„...Jedną z najważniejszych dziedzin obrony Polski jest obrona przeciwlotnicza. W tej dziedzinie wśród wielu pracowników muszą się znaleźć i Pola-



Wręczenie maski gazowej Małżonce Pana Prezydenta Rzplitej

cy-policjanci, którzy, będąc członkami L. O. P. P. w czasie pokoju, spełnią w czasie wojny swój obywatelski i żołnierski obowiązek niewątpliwie i bez reszty.

(—) Zamorski, generał“.

Ze autografy te odzwierciedlały należycie zrozumienie roli L. O. P. P., a nie były tylko zdawkowymi, grzecznościowymi słowami, przekonamy się z dalszych stron „Wielkich dni L. O. P. P.“.

W dniu 11 maja, na lotnisku Mokotowskim, odbyła się uroczystość „Święta Lotniczego“. Właściwie było to święto L. O. P. P., którego przebieg przypomnimy z jej kroniki:

„...Dnia 9 b. m. odbyła się w stolicy, przy udziale Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, najwyższych władz i tłumów publiczności, uroczystość przekazania ufundowanej przez L. O. P. P. szkoły pilotażu w Białej-Bielaku oraz eskadry 13 samolotów, przy czym gen. inż. Leon Berbecki, prezes L. O. P. P., wygłosił przemówienie poniższe:

„Najdostojniejszy Panie Prezydencie!

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jednocy półtora miliona obywateli, pełnych ofiarnej gotowości zdobycia dla Najjaśniejszej Rzeczypospolitej poczesnego stanowiska wśród mocarstw świata.

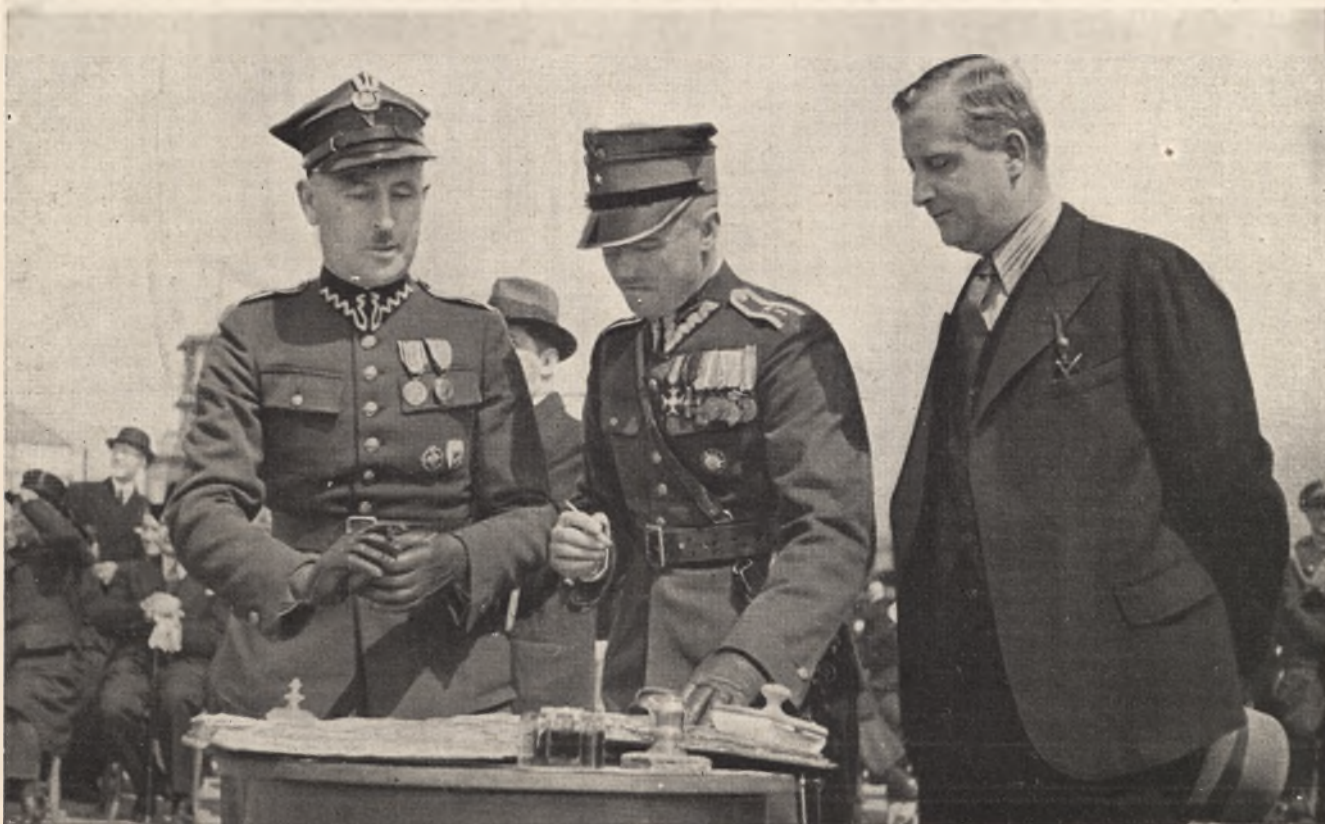
Hasłem, wypisanym na naszym proporcu, są słowa: „Mocarstwa powstają z solidarności i ofiarnej

współpracy rządu i społeczeństwa“ i dlatego, w myśl wskazań czynników państwowych, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z sum ofiarowanych przez społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., dała dotychczas na obronę państwa: 27 lotnisk, 200 z górą płatowców silnikowych dla szkolenia pilotów, 15 szkół i 70 ośrodków szybowcowych, wyposażając je w 270 szybowców, stwarzając w ten sposób mocne podstawy dla ułatwienia pilotażu silnikowego.

Dzięki poparciu Pana Ministra W. R. i O. P., L. O. P. P. prowadzi naukę modelarstwa lotniczego we wszystkich szkołach Rzeczypospolitej. Młode polskie społeczeństwo rośnie w zrozumieniu podstaw techniki lotniczej, gdyż rokrocznie wśród 300.000 uczni popularyzuje się modelowanie lotnicze.

L. O. P. P. zbudowała fabrykę płatowców DWL, w której, dzięki ofiarnej pracy młodych inżynierów — ś. p. Wigury, Rogalskiego, Wędrychowskiego i Drzewieckiego oraz dzięki wysokiej kulturze technicznej i ofiarnej sumienności robotników DWL, powstał szereg prototypów samolotów, na których nasze lotnictwo odniosło wspaniałe zwycięstwo, jak: przelot mjr. Skarżyńskiego przez Atlantyk na RWD-5, dwukrotne zwycięstwa w Challenge'u na RWD-6 i 9, zwycięski lot Żwirki wokoło Europy na RWD-4.

Celem zapewnienia przemysłowi lotniczemu wykwalifikowanych konstruktorów i techników lotniczych, L. O. P. P. przysporzyła państwu 100 inżynie-



Delegacja Podoficerów wpisuje się do Złotej Księgi L. O. P. P.

rów-stypendystów L. O. P. P. i udziela rokrocznie stypendiów na politechnikach Rzeczypospolitej i Gdańska — 32 przyszłym inżynierom oraz 8 przyszłym technikom lotniczym.

W zakresie obrony przeciwlotniczo-gazowej, stosownie do dyrektyw władz, L. O. P. P. wyposaża państwo polskie dotychczas w 520 zestawów obserwacyjno-meldunkowych i wyszkoliła 1.200 obsad posterunków obs.-meld., wykonując połowę postawionego jej programu. L. O. P. P. wyposaża województwa i starostwa oraz instytucje szkolące, a częściowo już i gminy, w 720 zestawów dla drużyn odkażających i wyszkoliła 1.600 drużyn dla potrzeb całego kraju, budując dla nich 30 wzorowych schronów w większych miastach i ważniejszych ośrodkach Rzeczypospolitej.

L. O. P. P. przeszkoliła i zaznajomiła szczegółowo o zachowaniu się na wypadek ataku lotniczo-gazowego około dwóch i pół miliona ludności państwa, a obecnie rozpoczyna akcję wyposażenia każdego domu w mieście i każdej wioski w odpowiednie zabezpieczające środki przeciwlotniczo-gazowe.

Na 13 obozach corocznie przeprowadza się szkolenie drużyn odkażających i posterunków obserwacyjno-meldunkowych, pod kierownictwem władz wojkowych i administracyjnych.

L. O. P. P. wyposaża posterunki i drużyny oraz ludność miejscową w 80.000 masek przeciwgazowych.

Na wydziałach chemicznych i mechanicznych politechnik krajowych oraz na kursach średnich L. O. P. P. popiera młodzież studiującą gazownictwo, celem przygotowania inżynierów-chemików i mechaników, zaznajomionych z wiedzą gazowniczą i budową schronów, udzielając 5 stypendiów dla wyższych zakładów i 15 stypendiów dla kursów średnich.

Obecnie, w myśl dyrektyw władz wyższych, konkursy i zwycięstwa prototypów powinny ustąpić miejsca szerzeniu masowej wiedzy lotniczej, aby nowy żywioł — powietrzne przestworza — o panowanie nad którym idzie walka, nie został przez Polaków zaniedbany. W myśl hasła „Uczmy się latać“, L. O. P. P. przystąpiła do organizowania stałych szkół pilotów.

Dzięki inicjatywie i ofiarności społeczeństwa śląskiego, z gospodarzem Śląska — wojewodą dr Grażyńskim, prezesem Śląskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. na czele — L. O. P. P. ufundowała pierwszą w Polsce cywilną szkołę pilotażu silnikowego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Białej-Bielsku, gdzie istnieją już wybudowane przez L. O. P. P. wszystkie urządzenia lotniskowe i budynki.

Dzięki ofiarności społeczeństwa, zorganizowanego w L. O. P. P. — eskadra 13 samolotów, a mianowicie 10 szkolnych RWD-8 i 3 treningowe RWD-13, w szczęśliwej liczbie 13-ki przeznaczona zostaje dla szkolenia pilotów w ufundowanej szkole.



Eskadra — dar Podoficerów dla L. O. P. P.

*Parad wioły z powietrznymi gwiazdami
jak rolnik z ziemią. jak brzoś
z borem. jak marynarz z morską
staje się ogrodnikiem powietrza i
dobrodziejstw. publicznym dobrodziejstwem.
Dlatego też każdy obywatel w
najgłębszej trosce o rozwój i potęgę
swego Państwa winien swą pracę
współwzrostu z L. O. P. P. w realizowaniu
jej hasła.*

Władysław Raczekiewicz

Autograf min. Wł. Raczekiewicza

Na czoło ofiarnego społeczeństwa w wyposażeniu szkoły w niezbędne płatowce wysunął się Podoficer-ski Komitet Zbiórki, który z 13 samolotów ufundował 8 płatowców RWD-8 i 1 RWD-13, razem 9 płatowców z silnikami, wchodzących w skład I eskadry szkolnej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Do szkolenia pilotów, ogół robotników i urzędników Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej ufundował jeden samolot RWD-8 dla harcerstwa polskiego. Społeczeństwo śląskie ufundowało jeden samolot RWD-8 dla szkoły w Bielsku i jeden RWD-13 dla Aeroklubu Śląskiego. Okręg L. O. P. P. m. st. Warszawy ze składek społeczeństwa stolicy ufundował jeden RWD-13 dla Aeroklubu Warszawskiego.

Wszystkie płatowce, stojące tu w szeregu, zostały zbudowane w fabryce społecznej L. O. P. P. — Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych „DWL” — prowadzonych przez trójkę dzielnych, ofiarnych i uzdolnionych inżynierów „RWD”.

Społeczeństwo, zorganizowane w L. O. P. P., wśluchane w słowa testamentu Wilkiego Marszałka, że „Ufność we własne siły tworzy wielkie narody i mocarstwa”, ślubuje pracować ofiarnie nad możliwie szybkim wypełnieniem zakreślonego przez sfery kierownicze programu i dalej — nad utrwaleniem potęgi Polski, posłuszne rozkazowi naszego Wodza: „Musimy być silni”.

Najdostojniejszy Prezydent Rzplitej prof. dr Ignacy Mościcki, Naczelnny Wódz Sił Zbrojnych Rzplitej gen. Edward Rydz-Śmigły, niech żyją!”

Po przemówieniu prezesa gen. Berbeckiego, wszedł na trybunę Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, gen.

dyw. Edward Śmigły-Rydz, wygłaszając poniższe przemówienie:

„...Panie Prezydencie, szanowni panowie, podoficerowie!

Dzisiejsza piękna uroczystość w obecności Pana Prezydenta Rzplitej, Najwyższego Zwierzchnika Sił Zbrojnych, jest wspaniałym ukoronowaniem pracy i wysiłku, który ma swą genezę w zasadniczej idei — w tej idei, że życie człowieka ma swój sens wtedy, kiedy się złączy z jakąś ogólną wielką sprawą, i że tylko wtedy warta jest ona zachodu i trudu, gdy to złączenie się z wielką sprawą, to zaczepienie o wielkie koła rozpędowe historii czy kultury ludzkiej — ma miejsce.

Dzisiejsza uroczystość świadczy o umiejętności zdobycia się na ofiarność, na wysiłek, na rezygnację z pewnych własnych wygod i przyjemności dla celów ogólnych. Świadczy o ekspansji wewnętrznej, o moralnej prężności naszego społeczeństwa, a więc świadczy o naszej sile, o której właśnie mówił przed chwilą gen. Berbecki.

Wysiłek ten łączy się bezpośrednio z obroną Państwa. Dlatego też z prawdziwą radością dziękuję tym wszystkim, którzy w rozwoju tej sprawy, aż do dnia dzisiejszego, dali swą własną cegiełkę na ogólną budowę. Dziękuję wszystkim, poczynając od L. O. P. P.

Pozwolę sobie specjalnie zwrócić się do podoficerów, dlatego, że oni stanowią część składową armii, której jestem dowódcą.

Podoficerowie! Aby dokonać tego wysiłku, który dziś w tej konkretnej formie oglądamy, musieliście na pewno wyrzec się najrozmaitszych rzeczy w swoim życiu. Na pewno nie poszliście po linii najmniejszego oporu w urządzeniu własnego swego prywatnego życia. Ale wiercie mi, wszystkie wielkie rzeczy i dobre rzeczy powstają ofiarnością, tylko wysiłkiem moralnym, tylko wyrzeczeniem się tego, co na pierwszy rzut oka w przeciętnych, normalnych warunkach człowieka najbardziej pociąga, najbardziej jest miłe, najbardziej przyjemne.

Wiercie mi, a to wiecie na pewno, jako żołnierze, że jeśli mamy wyciągnąć jakieś analogie z naszego żołnierskiego życia, to we wspomnieniach żołnierskich najwięcej miejsca zajmuje ta bitwa zwycięska, która została wywalczona z wielkim śmiertelnym trudem i wysiłkiem, a nie ta, co łatwo poszła. Dlatego też, widząc waszą siłę moralną, waszą gotowość do nadprogramowego, nie regulaminowego tylko wysiłku — dziękuję wam.

Te aparaty, pięknie wyrównane i uszeregowane przed nami, nasuwają mi jeszcze jedną refleksję. Każdy z nich stanowi część skomplikowaną, składającą się z wielu części składowych. Wszystkie razem są zharmonizowane, są złączone dla jednego celu — aby pozwolić wznieść się w górę. Są przystosowane

po to, aby poddawać się służbie i jej kierowniczej woli. I oto co widzimy z chwilą, gdy jakakolwiek część zawiedzie, gdy ta kierownicza wola nie dochodzi do ostatniego kółka, do ostatniego drucika tego dumnego aparatu, który wzbija się w przestrzeni. Cóż się dzieje? — tragiczne rumowisko, budzące w sercu ludzkim żal i żalobę — ruina i zniszczenie. Gdy natomiast wszystkie części składowe podlegają tej woli kierowniczej, dobrze funkcjonują, nie zawodzą, aparat wzbija się orlim lotem pod lazure.

Oto jest ta głęboka refleksja, którą aparaty, stojące przed nami, nasuwają“.

Następnie wszedł na trybunę st. sierż. Stanisław Wojnicki, który powiedział co następuje:

„...W imieniu Podoficerskiego Komitetu Zbiórki na lotnictwo sportowe, dziękuję posłusznie Panu Generalowi za życzliwe słowa, skierowane pod adresem podoficerów. Tak jest, Panie Generale, obywatel może się wyrzec wszystkiego, nie może się wyrzec spełnienia obowiązku. W miarę naszych sił i możliwości, obowiązek ten spełnimy. Należymy bowiem do najszczęśliwszego pokolenia, ponieważ dane nam było wywalczyć niepodległość. Trzeba, ażeby Polska Niepodległa była silna.

Pozwól, Panie Generale, Naczelnny Nasz Wodzu, abym w dniu tak uroczystym dla każdego podoficera, złożył Ci z serc naszych najgłębsze życzenia, ażeby wysiłek podoficerów przerodził się w jeden wielki, potężny i żywiołowy odruch całego narodu. Niechaj Polska pokryje się siecią lotnisk, niech od Tatr po Dźwinę, od Bałtyku po Zhrucz niebo polskie pokryje się samolotami. Niechaj szum skrzydeł, warkot motorów będzie najpiękniejszą muzyką dla uszu Polaka. Jest to potrzebne dla Polski, dla Jej potęgi i Jej chwały!“.

Obrzędu chrztu nowounfundowanych samolotów dokonali: gen. Rydz-Śmigły, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, oraz pani Zofia Wróblewska, przewodnicząca Koła Pań L. O. P. P.

Pokaz powietrzny płatowców zakończył tę podniosłą uroczystość“.

Nadszedł wreszcie czas, że L. O. P. P. przeszła do prowadzenia wyszkolenia pilotów lotniczych we własnym zakresie, a nie jak dotychczas, ograniczając się do fundowania samolotów i finansowania aeroklubów. Pierwsze poczynania w tej dziedzinie miały miejsce w nowooteartej szkole pilotów L. O. P. P. w Aleksandrowicach, na Śląsku.

Komunikat z tych czasów wyjaśnia nam, jak powstało lotnisko i szkoła lotnicza w Aleksandrowicach, poświęcone i otwarte w czerwcu 1936 r.:

„...Zaledwie przed kilku dniami byliśmy świadkami dokończenia wielkiego dzieła, stworzonego zbiorowym wysiłkiem społeczeństwa śląskiego, jakim było poświęcenie i otwarcie lotniska i Pierwszej Szkoły

*Wspieranie i budowanie sprawy
związanej z lotnictwem
wzrostem i doświadczeniem
Polski.*

*Interes i rozwój lotnictwa, które
granicze stworzone dla nas
jako zreniescia oka, wzmaga,
aby wzmocnić Polacy i
wzmocnić, gotowi do ofiar.
L.O.P.P. w służbie narodowej
Polski zajmując miejsce straż
pierwszej. Długo spracowa-
nym naszym gościnin ob-
ywatelskiej i jest liście Polu-
kiw - czestnik L.O.P.P.*

Juliusz Ulrych

Autograf Min. Komunikacji J. Ulrycha

Lotniczej L. O. P. P. w Aleksandrowicach k. Bielska-Białej. Uroczyste było to święto. Słazacy z całej ziemi Śląskiej przybyli tłumnie do Bielska, aby zobaczyć z bliska i cieszyć się owocem awiej kilkuletniej pracy. Świecił z nimi ten dzień polski świat lotniczy, świeciło całe społeczeństwo, doceniając wielką wartość lotniska i Pierwszej Szkoły Lotniczej L. O. P. P. Tam to, w gnieździe orłów śląskich, leżącym u stóp malowniczych Beskidów, młodzież poznawać będzie drogi powietrzne, wiodące do potęgi i najpiękniejszym sportem zaprawiać się będzie do obrony tego, co naród pracą rąk własnych buduje.

Szkoła Lotnicza L. O. P. P. w Bielsku ma podwójne znaczenie: przede wszystkim jako ośrodek wyszkolenia lotniczego, który co rok dawać będzie nowe zastępy pilotów, następnie jako lotnisko turystyczne, położone w najpiękniejszej dzielnicy Śląska Cieszyńskiego.

Zaledwie kilka minut drogi doskonałą asfaltowaną szosą, pnącą się malowniczo po falistym terenie z Bielska-Białej w kierunku Wisły i z lewej strony wita nas brama wjazdowa Szkoły. Kilkaśmet metrów autostrady wiedzie do nowoczesnego pięknego portu lotniczego. Niedaleko, z prawej strony, obszerny hangar na kilkadziesiąt samolotów. Równie doskonale lotnisko ciągnie się aż do podnóża malowniczych Beskidów Śląskich. Nie jest to jeszcze dzieło skończone całkowicie - w toku jest budowa internatu dla uczniów i personelu szkoły. Brak ten nie hamuje jednak zamierzonej pracy wyszkoleniowej. Szkoła posiada lotnisko, hangar i sprzęt, ufundowany przez

*Jedną z najważniejszych dziedzin obrony Polski jest
obrona powietrzna. W tej dziedzinie wśród
naszych pracowników mamy ich wielu: polscy
piloty, którzy będąc członkami LOPP w czasie
wojny, spełnią w czasie wojny swoją obywatelską
i żołnierską obowiązki niewątpliwie i bez reszty.*

Namiana dnia 10. V. 1936. Kordian Zamorski

Autograf Głównego Komendanta Policji Państwowej gen. Kordiana Zamorskiego

korpus podoficerski i przez Okrąg Śląski L. O. P. P., ma młodzież, pełną zapału do pracy, toteż kurs pilotażu rozpoczęto 1 czerwca, zaraz po otwarciu Szkoły. Internat zdąży się wybudować. Ba, nie tylko internat — społeczeństwo śląskie, widząc piękne dzieło, stworzone ze swych ofiar, nie skończyło na zachwyceniu się nim, nie zaprzestało pracy, lecz z entuzjazmem podjęło dalszą jego budowę. W dniu otwarcia Szkoły cały szereg przedsięwzięć zadeklarował ufundowanie nowych samolotów. M. in. dr Wiktor Przybyła w imieniu obywateli m. Bielska zadeklarował 2 samoloty, drugie 2 zadeklaruje (a może już zadeklarował) burmistrz dr Łuniewski w imieniu obywateli m. Białej, sąsiadów o miedzę, którzy nie pozwolą się wyprzedzić w tym wyścigu.

Taki to owoc dała wytrwała kilkuletnia praca społeczeństwa, zorganizowanego w L. O. P. P. i dążącego do jednego celu. Choć Szkoła Lotnicza w Bielsku jest pierwszą placówką wyszkolenia w pilotażu silnikowym, założoną przez L. O. P. P., sport lotniczy od dawna popierany jest przez Ligę, która subsydiuje imprezy lotnicze, finansuje wyszkolenie w klubach oraz zaopatruje aerokluby w sprzęt do latania. W r. 1934 L. O. P. P. przekazała klubom 78 samolotów, w r. ub. liczba ta znacznie wzrosła, a rok bieżący na pewno przyniesie jeszcze lepsze wyniki. Zależy to tylko od społeczeństwa.

I lotnisko w Bielsku nie jest pierwsze. Dotychczas L. O. P. P. wybudowała już 37 lotnisk na terenie całego kraju.

Równie wielkim świętem, jak otwarcie Szkoły Pilotów, było zorganizowanie przez L. O. P. P. 4-tych z kolei Krajowych Zawodów Szybowcowych. Fragmenty z tej uroczystości podajemy poniżej:

„...IV Krajowe Zawody Szybowcowe w Ustianowej odbyły się w atmosferze wzmożonej, w stosunku do roku ubiegłego, propagandy L. O. P. P. na terenie zawodów. Na stoku Żuków zainstalowany został

gigantyczny, a czysty graficznie i efektowny napis drzewny: L. O. P. P., widoczny w promieniu kilkunastu kilometrów, co w połączeniu z dekoracją flagami peronu i linii kolejowej oraz przejść na wzgórze startowe — uzewnętrzniało rolę L. O. P. P. w szybownictwie w ogóle i w urzędzeniu Krajowych Zawodów w szczególności.

Ruch zwiedzających teren zawodów był słaby, co tłumaczyć należy w pierwszym rzędzie niedogodnym terminem dla wycieczek szkolnych, stanowiących z zasady najliczniejszą i jednocześnie najwdzięczniejszą publiczność zawodów.

Na terenie zawodów po raz pierwszy wystąpili liczniej goście cudzoziemcy, a mianowicie przybyli: Węgrzy — inż. Ulrych i pil. szyb. inż. Tobor, jako goście Związku Harcerstwa Polskiego i Śląskiego Okręgu L. O. P. P., Austriak — p. Eigner, Niemiec — konstruktor Jacobsa.

Wiele liczniej, niż w roku ubiegłym, zjechały wycieczki przedstawicieli prasy krajowej, co wpłynęło bardzo korzystnie na ilość i charakter relacji prasowych z zawodów. Relacje te uzupełniane były stale przez nadawanie komunikatów dziennych agencji PAT oraz krótkofalowej radiostacji w Bezmiechowej.

Z Polskiego Radia nadano dwa odczyty o roli zawodów, dwa reportaże z ich przebiegu oraz specjalną propagandową audycję szybowcową L. O. P. P. układu mgr Budzyńskiego i w wykonaniu zespołu lwowskiej „Wesołej Fali“ pod tytułem „Orlim szlakiem“.

W przebiegu zawodów padały gęsto nowe wysokie wyczyny szybowcowe, zwłaszcza w dziedzinie przelecień, ku którym kierowały zawodników zarówno założenia regulaminu, jak i odczucie warunków.

Dla zilustrowania intensywności IV Krajowych Zawodów Szybowcowych wystarczyłoby tylko podkreślić, że np. dotychczasowy rekord wysokości (2.630 m) został przekroczony po trzykroć, krajowy rekord prze-

lotu (210 km) — po dwakroć, a najlepszy przelot w zawodach zeszłorocznych (140 km) — piętnaście razy.

Ożywione współzawodnictwo wywiązało się wokół najwyższego wyczynu wysokości między pilotami: Żabskim i Antoniakiem. Po bliskich sobie cyfrą wynikach wysokości, osiągniętych przez dwu tych pilotów w dniu 6 lipca, a przekraczających 3.000 m — pilot Żabski osiągnął następnie w przelocie nową wspaniałą wysokość, która niestety całkowicie oceniona być nie może. Podczas lotu wysokościomierz pilota Żabskiego zamurzał na wysokości około 3.500 m i przestał działać, choć przez długi czas jeszcze wariometr wskazywał wznoszenie. Być może, że pilot Żabski przekroczył wysokość 4.000 m, ale miarodajna będzie tylko ta wysokość, jaka zostanie odczytana na barografie. Należy zaznaczyć, że zawodnicy zaopatrzeni byli w barografy rejestrujące wysokość mniej więcej w granicach 3.500 m, gdyż nie przewidywano osiągnięcia znaczniejszych wysokości. Piórko barografu pilota Żabskiego wyszło poza barogramkę i wobec tego trudno przewidzieć, czy ujawniona zostanie wysokość większa o wymagane 100 m od poprzedniego rekordu wysokości pilota Antonia, co jedynie mogłoby dać pierwszeństwo w wysokości pilotowi Żabskiemu.

Oficjalne zarejestrowanie rzeczywiście osiągniętej wysokości przez pilota Żabskiego mogłoby stać się świetnym czynnikiem propagandowym polskiego szybownictwa.

Osiągnięte na zawodach trzy wysokości ponad 3.000 m — poza pojedyńczym lotem Dittmara na specjalnej ekspedycji w Brazylii, kraju podzwrotnikowym, gdzie panują silne prądy termiczne — są obecnie największymi, jakie na świecie szybownicy wykonali.

Jeszcze raz przekonaliśmy się o wartości polskiego powietrza, sprzętu i ludzi.

Jedyną zawodniczkę w tegorocznych zawodach p. Marii Younga szczęście wyraźnie nie dopisało. Na skutek poważniejszego uszkodzenia szybowca, nie miała ona możliwości współzawodniczenia w zawodach...

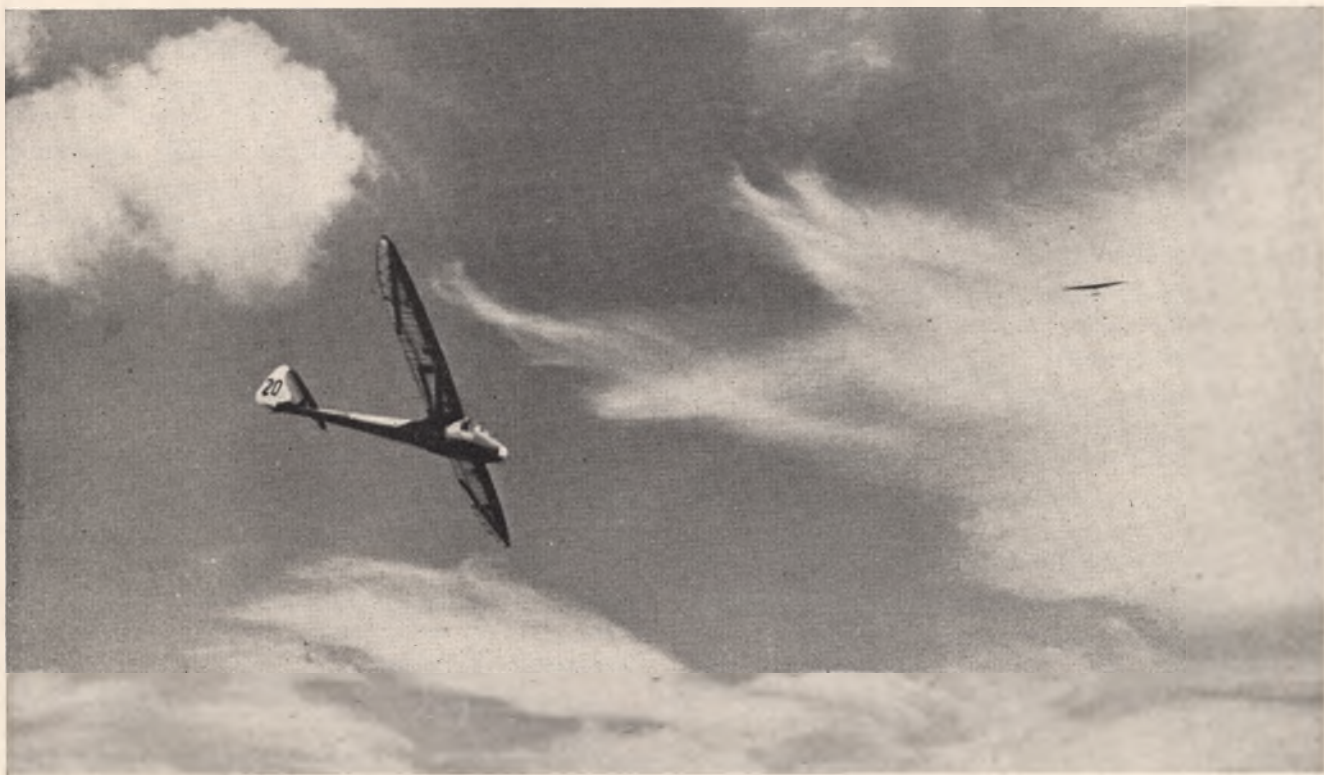
Do dalszych „wielkich dni L. O. P. P.” w 1936 r. zaliczyć należy poświęcenie kamienia węgielnego pod Pierwsze Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na szczycie Rozśpiewanym. Przytoczymy tu wyjątek z aktu erekcyjnego, złożonego uroczystie do fundamentów gmachu:

„...Kładziemy oto kamień węgielny pod Pierwsze Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Obserwatorium funduje na szczycie Czarnohory Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, wyłącznie ze składek społeczeństwa i z własnej inicjatywy.

Fundacja ta była niezbędną dawno, konieczną dla naszego lotnictwa, które, rozwijając coraz szerzej skrzydła, nie miało wytycznych na niebieskiej mapie



Z zawodów szybowcowych



Z życia szybowcowego

swoich szlaków, które da mu obserwatorium, a że wszystkimi szlakami myśli polskiej kierował Marzałek Józef Piłsudski, Pierwszy Członek Honorowy L. O. P. P., że On był naszą wytyczną we wszystkich dziedzinach obrony i twórczości, więc Jego Imieniem nazywamy owe Pierwsze Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne...“.

Doskonałe wyniki prac L. O. P. P. jedną jej coraz większą ofiarność ze strony społeczeństwa. Wspomniała rezultaty zbiórki na zakup samolotów, zainicjowanej przez L. O. P. P., pociągając coraz to szersze rzesze ofiarodawców. L. O. P. P. zyskała pełne zaufanie społeczeństwa, które potrafiło zrozumieć i ocenić ważność tej akcji dla Państwa.

Dla przykładu, przytoczymy tu dwa listy. Jeden od fundatorki samolotu, drugi — od aeroklubu, który ten samolot dostał:

„...Wielce Szanowny Panie Generale!

Od lat najmłodszych jestem zmuszona przehywać stale na południu — dla klimatu. Pragnąc jednak przyczynić się do wzmocnienia obronności mej Ojczyzny, od której warunki życiowe trzymają mnie z dala, postanowiłam sprowadzić do minimum moje wydatki za granicą, odkładając w kraju grosz do grosza, aby wreszcie zebrać dostateczną sumę na cel, który już dzisiaj może być osiągnięty.

Ponieważ obronność lotnicza Państwa jest obec-

nie tak ważną rzeczą, pozwalam sobie złożyć na ręce Pana Generała kwotę zł 36.000 (trzydzieści sześć tysięcy) na ufundowanie samolotu RWD-13 z silnikiem Gipsy Major o mocy 130 MK.

Pragnęłabym, aby samolot ten był wykonany w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych, produkujących słynne już i za granicą samoloty RWD, które przyniosły tyle chwały Polsce w dziedzinie lotnictwa. Będę szczęśliwa, jeżeli samolot ten stanie się pożytecznym przy szkoleniu pilotów w ośrodku przysposobienia wojskowego lotniczego; przy tym jeśli Pan General uważa to za możliwe, prosiłabym o zachowanie mi prawa wyboru miejscowości, do której ma być przydzielony.

Po wyrażeniu zgody Pana Generała, przekażę kwotę zł 20.000 (dwadzieścia tysięcy) jako zaliczkę, resztę zaś należności zł 16.000 (szesnaście tysięcy) wpłacę po ostatecznym odbiorze samolotu, dokonanym przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa.

Pozostaję z wyrazem głębokiego poważania i szacunku

(—) Zofia Kwapińska

Nizza, dnia 16 grudnia 1936

28, av. St-Laurent

Nice (A. M.) France...“.

„...Do Zarządu Głównego L. O. P. P.

na ręce Prezesa J. W. Pana gen. dyw. inż. Berbeckiego Leona w miejscu, Wierzhowa 9.

Panie Generale,

Aeroklub Warszawski śpieszy złożyć na ręce Pana Generała najgorętsze podziękowanie dla Zarządu Głównego L. O. P. P. za ufundowanie dla Klubu samolotu RWD-13, SP-BCF. Znalazł się on w naszych hangarach w momencie przygotowywania się do szerzej akcji propagandowej i nowych wyczynów sportowo-loncznych, oczekiwany przez 200 pilotów naszego Klubu. Ten nowy samolot, jeden z bardzo wielu, jakie w ciągu 9 lat swego istnienia Klub nasz otrzymał od Ligi, ma więc specjalne znaczenie i tym większą budzi wdzięczność.

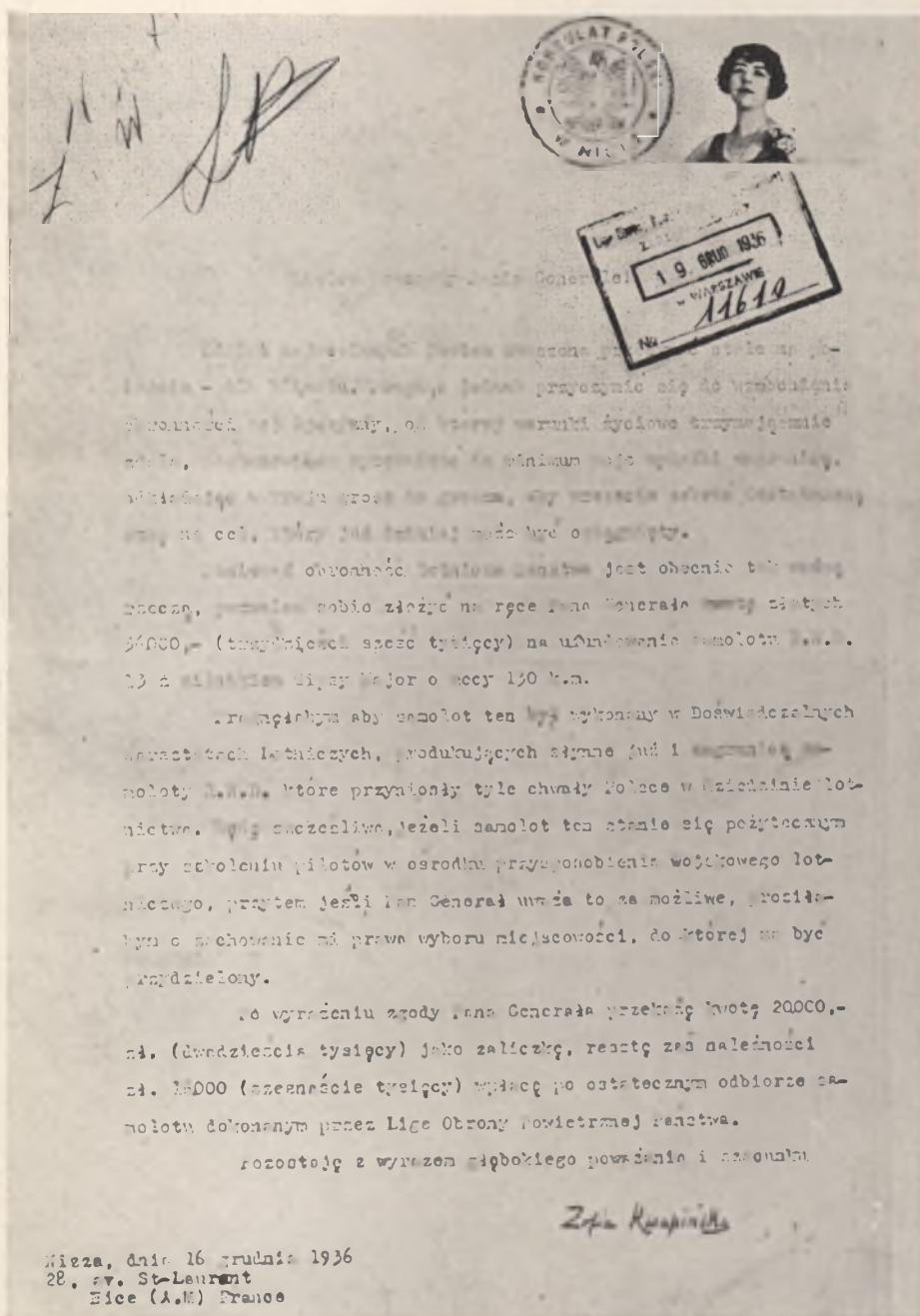
Przy okazji pragniemy zapewnić Pana Generała

i Zarząd Główny L. O. P. P., iż Aeroklub Warszawski jest zawsze do dyspozycji Szej Wielkiej Protektorki — Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — w akcji propagandowej dla lotnictwa z całym będącym w jego dyspozycji sprzętem i pilotami.

Prosimy Pana Generała o przyjęcie wyrazów wysokiego poważania“.

(Następują podpisy)

Bardzo duże potrzeby lotnictwa polskiego nie pozwalają L. O. P. P. na kontentowanie się tylko jedną szkołą pilotów. W krótkim czasie zostają wybudowane i otwarte dalsze dwie takie szkoły: w Stanisławo-



List p. Zofii Kwapińskiej do L. O. P. P. ofiarodawczyni samolotu RWD



Jeden z fundatorów samolotów

wie i w Masłowie. Budowa 4-ej, w Lublinie, została zapoczątkowana, a otwarcie jej nastąpiło w czerwcu 1938 roku. Oprócz 15 szkół szybowcowych, 4 nowoczesne szkoły pilotów — oto wielki dorobek L. O. P. P., mówiący sam za siebie. W parze z tym dorobkiem szła akcja zbiórki funduszy na zakup samolotów, które w nieapodyktowanej dotychczas ilości (126) zostały uroczystie przekazane lotnictwu polskiemu. Uroczystość ta miała następujący przebieg:

„...Wielki dzień L. O. P. P.

W niedzielę dnia 26 września 1937 r., w ramach XIV Tygodnia L. O. P. P., odbyła się na polu Mokotowskim w Warszawie imponująca uroczystość przekazania do użytku szkolnego 126 samolotów, ufundowanych przez społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P.

Przed wielotysięcznym tłumem publiczności, licznymi delegacjami, młodzieżą, stanęły w karnych szeregach samoloty sanitarne, akrobacyjne „10-ki“, turystyczne „13-ki“ i szkolne „8-ki“ — wszystkie typu RWD. Między wieloma reprezentacjami, przybyłymi na uroczystość, specjalną uwagę zwracała liczna delegacja ze Śląska. Górnicy w swoich czarnych strojach, hutnicy, robotnicy ze Świętochłowic, Ślązaczki w barwnych, pięknych strojach ludowych — przybyli pod wodzą gospodarza ziemi śląskiej p. wojewody dra Michała Grażyńskiego. Świącili dziś wielki swój triumf, gdyż na 126 samolotów, będących na lotnisku, 51 ufundowali oni! Uroczystość rozpoczęła się z chwilą przybycia przedstawiciela Wodza Naczelnego I wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. Janusza Głuchowskiego. Gen. Głuchowski, w towarzystwie prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, wyższych oficerów i kierowników L. O. P. P. — dokonał przeglądu samolotów.



126 samolotów ufundowanych przez L. O. P. P. na Polu Mokotowskim w dn. 26 września 1937 r.

Nastąpiły przemówienia. Jako pierwszy, przemówił prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki:

„...Wedle panujących u nas przepisów prawa i decyzji Rządu, każda z instytucyj społecznych w ciągu roku swej pracy ma jeden dzień przeznaczony na to, żeby zdać sprawę ze swoich prac i osiągnięć. Niedziela obecna wypada właśnie w środku takiego tygodnia L. O. P. P. — instytucji, która postawiła sobie za zadanie obronę powietrzną i przeciwgazową Państwa i organizowanie społeczeństwa do tej obrony.

L. O. P. P. święci już 14-ty tydzień dorocznego sprawozdania. Już od 14 lat pracuje nad realizacją celów, które sobie postawiła.

W XIV Tygodniu Liga ma do zameldowania Wodzowi Wojska Polskiego, iż rozkaz otrzymany w roku zeszłym, żeby mniejszej ilości niż 100 samolotów w r. 1937 nie przedstawić, że ten rozkaz Naczelnego Wodza został wykonany. Na lotnisku stoi 126 samolotów, zostały one ufundowane w głównej mierze z drobnych ofiar — groszy, złożonych przez ludzi ciężkiej pracy. Ofiary społeczeństwa, ofiary wszystkich uświadomionych jego członków — złożyły się na maszyny, stojące tu przed nami. Ofiarność społeczeństwa ogarnęła obszar całej Rzeczypospolitej Polskiej. Nawet położony na najdalszym skraju Rzeczypospolitej Łunieniec polecki — okrąg należący do



Wojewoda Grażyński przemawia

najmniej rozwiniętych gospodarczo i najuboższych — ofiarował ze swoich własnych składek jeden samolot.

W jaki sposób ta ofiarność rozdzieliła się w społeczeństwie?

Trzy samoloty ufundowane zostały przez ofiarnodawców prywatnych.



Fragment z wielkiej uroczystości L. O. P. P. na polu Mokotowskim w r. 1937



Twierdza nauki i wiedzy na szczycie Czarnohory



Zebranie Komitetu Lotu Stratosferycznego na Zamku Królewskim. — Mjr. inż. Mazurek udziela objaśnień Panu Prezydentowi R. P.

Śląsk ofiarował 51 samolotów, a więc więcej niż $\frac{1}{3}$ ogólnej ilości. Następne miejsce zdobył Okrąg Stołeczny, który ufundował 17 samolotów, dalej na czoło wysuwa się Związek Pracowników Skarbowych (10 samolotów) Okrąg Lwowski (7), Poznański (6) i inne.

W innych dziedzinach swej działalności — obro-ny przeciwgazowej, spadochroniarstwa, baloniarstwa, lotów do stratosfery — L. O. P. P. ograniczyć się musi do skromnej codziennej i znużonej pracy, dającej jednak z roku na rok coraz bogatsze rezultaty...“.

Na zakończenie swego przemówienia, gen. Berbecki wznosił okrzyk na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Marszałka Śmigłego-Rydza i armii.

Następnie wszedł na mównicę wojewoda Grażyński, który w swym przemówieniu przypominał wielką chwilę w dniu 15-ej rocznicy powstania śląskiego, gdy to Wólc Naczelny w mowie wygłoszonej w Katowicach do wielotysięcznego tłumu rzucił pytanie: Przecież pragniecie, by Polska była silna? — Pragniemy! — odpowiedział zgodnie tłum.

Ten okrzyk był tęsknotą za realną mocą Polski, mocą, której nie można wyczarować, lecz stworzyć solidarną pracę całego społeczeństwa.

Robotnicy na Śląsku samorzutnie, na wniosek rad załogowych, opodatkowali się na rzecz budowy samolotów. Np. w Hucie Florian sami robotnicy złożyli się na 5 samolotów, a radość, z jaką załogi fabryczne składały dziesiątki i setki złotych, świadczyła dobitnie o pragnieniu, aby Polska była silna, aby potrafiła odeprzeć każdy atak na Jej niezależność...“.

Kończąc swe przemówienie, wojewoda śląski wyraził nadzieję, że w przyszłym roku 200 samolotów stanie gotowych do użytku szkół lotniczych.

Z kolei przemówił przedstawiciel robotników śląskich p. Maksymilian Halama, który w mocnych, twardych słowach zmanifestował stanowisko robotnika-obywatela, nie szczędzącego trudu i wysiłków prowadzących ku silnej Polsce.

Na zakończenie, zabrał głos gen. Głuchowski, oświadczając:

...W życiu każdego narodu są piękne hasła i jest życie codzienne, codzienny trud i praca.

Najcięższym trudem dnia codziennego jest przemiana haseł i słów w czyny. Dziś właśnie jesteśmy świadkami najwspanialszego zadokumentowania takiej przemiany. Na polu Mokotowskim widzimy sa-

moloty, które L. O. P. P. w imieniu społeczeństwa ofiarowała dla szkolenia przyszłych skrzydlatych bohaterów Polaki.

W imieniu Naczelnego Wodza i Armii składam za ten dar Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej podziękowanie na ręce jej prezesa gen. Berbeckiego, życząc zarazem, dalszego tak świetnego jej rozwoju...“.

Po przemówieniach, odbyły się bardzo ciekawe loty pokazowe. Uroczystość skończyła się, samoloty odleciały do miejsc przeznaczenia, publiczność rozeszła się do domów, niosąc w sercach triumf wspólnego wysiłku zorganizowanych w L. O. P. P....“.

Rok 1938, piętnasty od powstania L. O. P. P., znamionuje dalszą wytężoną pracę po drogach jasno wytkniętych, wiodących Polskę ku mocarstwowej przyszłości, ku jej pełnemu bezpieczeństwu i należytej obronności. Znajduje to swój wyraz w referacie prezesa gen. Berbeckiego u Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w Spale, dnia 27 kwietnia 1938 r., który podamy w wyjątku z komunikatu prasowego:

„...General Berbecki referuje Panu Prezydentowi

sprawy rozwoju Ligi. Robi to w sposób zwięzły, po żołniersku, jak raport wojskowy.

„Obchodzimy w tym roku 15-lecie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w tym ostatnich pięć lat pod moim kierownictwem.

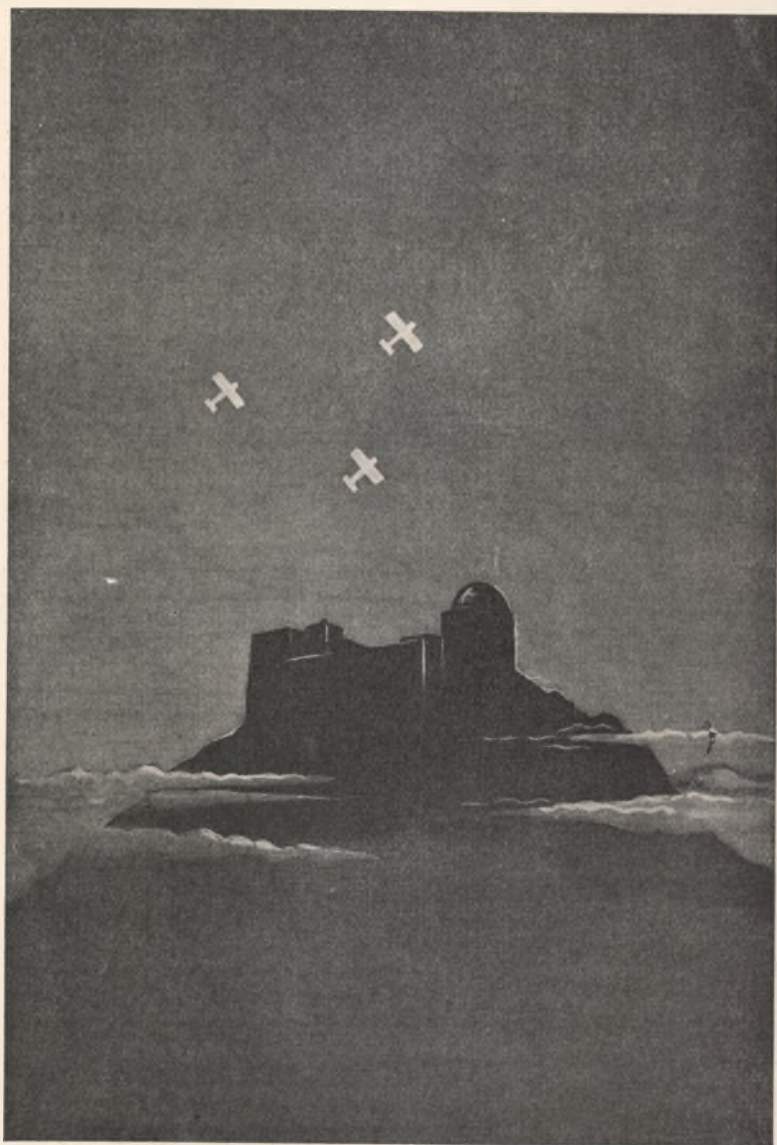
Mamy już ponad 1.600.000 członków, wydaliśmy na sprawy związane z rozwojem lotnictwa polskiego i obrony przeciwlotniczo-gazowej ponad 61 milionów złotych. Miliony, któreśmy zebrali, to składki 50-groszowe naszych członków zwyczajnych i 10-groszowe młodzieży, zaliczonej do kategorii członków popierających.

W ostatnim roku sprawozdawczym oddaliśmy na użytek lotnictwa około 140 samolotów, otworzyliśmy 3 szkoły pilotów, rozpoczęliśmy budowę czwartej w Lublinie, która będzie nosić imię Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. W szybownictwie osiągnęliśmy piękne rezultaty. Mamy 15 szkół szybowcowych. Młodzież garnie się do tego sportu tłumnie i z zapalem“.

Padają cyfry, udowadniające co zrobiono dla lotnictwa i jego rozwoju i co dla obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej kraju...“.



Z uroczystości poświęcenia Ośrodka Lotniczego w Toruniu w r. 1938



DZIAŁALNOŚĆ
ZARZĄDU GŁÓWNEGO
L. O. P. P.



ORGANIZACJA



działalność Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej nie ogranicza się, siłą rzeczy, do wykonywania tych lub innych prac, w których okręgi wojewódzkie nie biorą udziału, lecz — jako akcja najwyższej instancji kierowniczej — rozciąga się na całe stowarzyszenie.

Ostatni statut L. O. P. P., zatwierdzony 20 stycznia 1934 r., który powstał jako wynik rozwoju i udoskonalania statutów poprzednich, w następujący sposób określa zadania Zarządu Głównego Ligi:

„Do kompetencji Zarządu Głównego należy kierowanie sprawami L. O. P. P., załatwianie wszelkich czynności w imieniu L. O. P. P., a w szczególności:

- a) reprezentowanie L. O. P. P.,
- b) zarządzanie bezpośrednio sprawami L. O. P. P., jej ruchomym i nieruchomym majątkiem, zgodnie ze statutem oraz uchwałami Walnego Zgromadzenia,
- c) zarządzanie funduszami władz centralnych stowarzyszenia,
- d) organizowanie okręgów wojewódzkich przy pomocy komisarzy,
- e) koordynowanie i kontrolowanie działalności okręgów wojewódzkich i kolejowych oraz Okręgu m. st. Warszawy,
- f) zawieszanie uchwał walnych zgromadzeń i uchwał zarządów okręgów wojewódzkich i kolejowych oraz Okręgu m. st. Warszawy do czasu rozstrzygnięcia sprawy przez najbliższe Walne Zgromadzenie,
- g) decydowanie w sprawach kupna, sprzedaży,

dzierżawy i obciążania nieruchomości oraz przyjmowania darów i zapisów,

h) decydowanie w sprawach zwolnienia poszczególnych okręgów wojewódzkich i równorzędnych od wpłat przewidzianych statutem lub zmniejszenia tych wpłat,

i) wydawanie dla okręgów wojewódzkich instrukcji, dotyczących biurowości i rachunkowości,

j) opracowywanie regulaminów i instrukcji dla władz stowarzyszenia,

k) wykonywanie uchwał Walnego Zgromadzenia,

l) gospodarowanie w ramach uchwalonego budżetu,

m) składanie Walnemu Zgromadzeniu sprawozdań z działalności L. O. P. P.,

n) zestawianie sprawozdań z działalności L. O. P. P., bilansów rocznych i projektów preliminarzy budżetowych,

o) opracowywanie programu prac L. O. P. P. na rok przyszły,

p) zwoływanie Walnych Zgromadzeń,

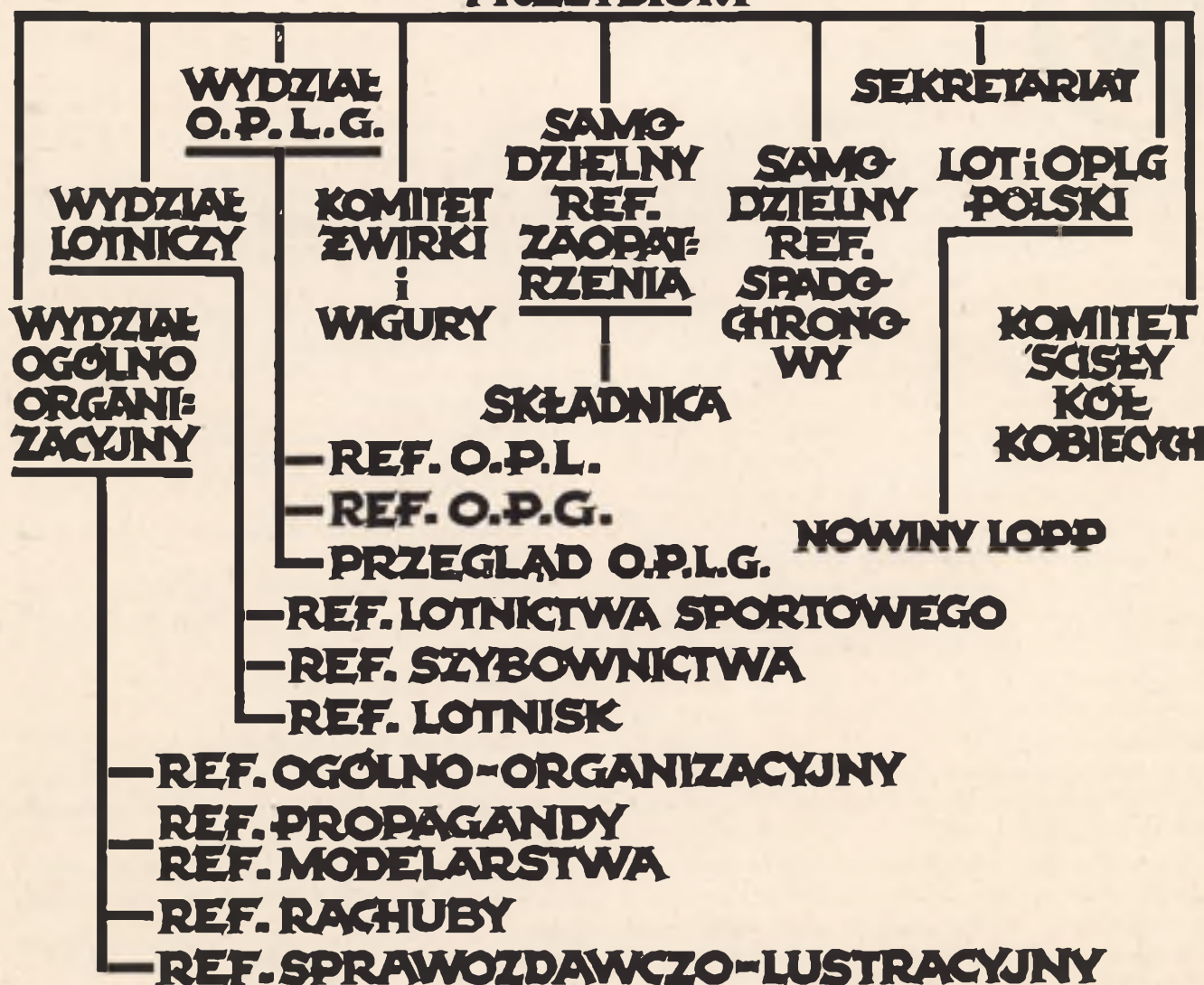
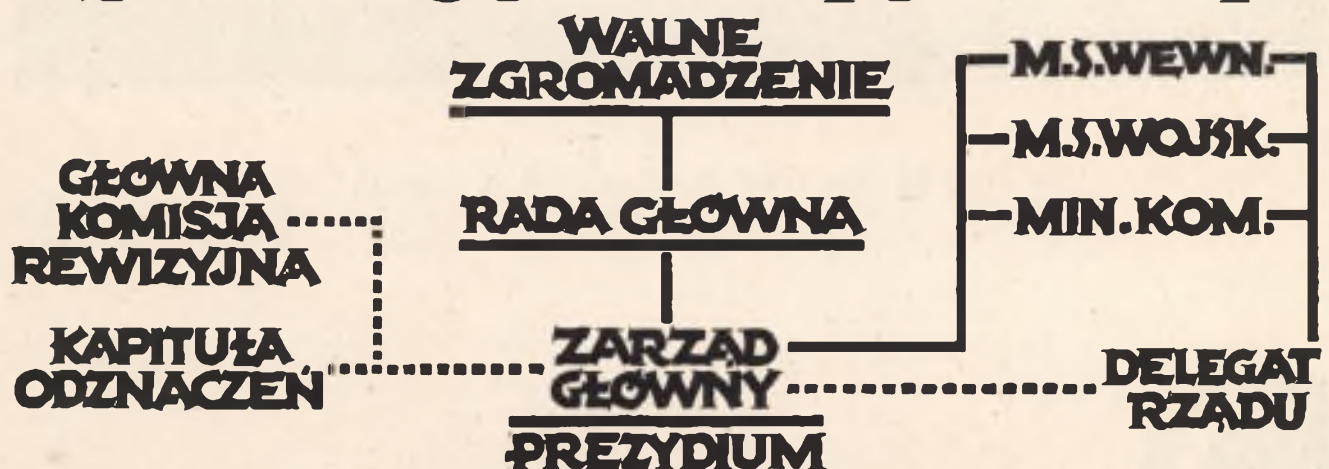
r) zawieszanie w czynnościach zarządów okręgów wojewódzkich i równorzędnych oraz ich poszczególnych członków,

a) zastępowanie L. O. P. P. w sądach, instytucjach i urzędach osobiście lub przez osoby upoważnione,

t) zatwierdzanie preliminarzy budżetowych i programów prac okręgów wojewódzkich,

SCHEMAT ORGANIZACJI ZARZĄDU GŁÓWNEGO

L. O. P. P.



u) mianowanie Inspektora Głównego L. O. P. P. i Inspektora Wydziału Lotniczego (modelarstwa, szybownictwa i lotniak)“.

A więc już na wstępie widzimy, że do Zarządu Głównego należy ogólne kierowanie sprawami Ligi, a nieco dalej, że opracowuje on program prac L. O. P. P., tj. ustala „politykę“ Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Wprawdzie roczne programy prac Ligi, w myśl powyższego statutu i ogólnie przyjętych w organizacjach społecznych zwyczajów, zatwierdza następnie Rada Główna i uchwała Walne Zgromadzenie Ligi, jednakże cały ciężar tego zadania i odpowiedzialność moralna za trafność tej lub innej decyzji oraz za realność jej wykonania — leży na barkach Zarządu Głównego L. O. P. P.

Zresztą Zarząd Główny nie ogranicza się do sporządzania statutowych programów prac na jeden rok tylko, lecz w przewidywaniach swoich sięga znacznie dalej, wysuwając pewne zadania wieloletnie, w postaci hasła, jak np. w ostatnich latach: „Uczmy się latać“.

Takie ogólne hasło, wyrażone w dwóch, trzech słowach, jest w rzeczywistości bardzo złożonym programem wysiłku długotrwałego, kierowanego ku osiągnięciu licznych i różnorodnych celów szczególnych.

Zilustrujemy tę myśl właśnie na przykładzie „uskrzydlenia“ Polaki.

„Uczmy się latać“ — to znaczy dajmy Państwu jak najwięcej lotników. Ileż trzeba wykonać czynności przygotowawczych i wykonawczych, aby cel ten osiągnąć!

Przede wszystkim trzeba przygotować jak najwięcej kandydatów na lotników, żeby, z jednej strony, wyszkolić ich również jak najwięcej, z drugiej zaś — żeby ta masa wyszkolonych była elitą, wybraną spośród tej jeszcze większej masy chętnych, lecz nie zawsze i nie w równym stopniu do pracy w powietrzu zdolnych.

Akcja przygotowania kandydatów do lotnictwa sięga bardzo głęboko w masy młodzieży. Zaczyna się od wycinanek i baloników „Małego Gordon-Bennetta“ dla dzieci, które zabawki te oswajają z pojęciem „uskrzydłego człowieka“.

Umysły mniej dociekliwe, mniej żywe, a więc i mniej nadające się do pracy w powietrzu, w miarę dojrzwania przestają się interesować nie tylko zabawkami lotniczymi, lecz lotnictwem w ogóle. Następuje pierwsza selekcja. Większości jednak trzeba dać nowe zajęcie, zbliżające ją bardziej jeszcze do prawdziwego lotnictwa, a pozwalające na wykrycie specjalnych uzdolnień i zalet duchowych.

Zajęciem tym jest modelarstwo, obejmujące coraz większe masy chłopców i dziewcząt w wieku szkolnym.

Te dwie czynności przygotowawcze są dla Ligi

czynnościami stałymi, wchłaniającymi rokrocznie nowy narybek podrastających „adeptów“ lotnictwa. Nie wymagają one zbyt dużych wydatków pieniężnych. Powodzenie ich jednak zależne jest od stałego „trzymania ręki na pulsie“ tej sprawy, od wytężonej propagandy i umiejętnego podejścia do dziecka.

Następuje wreszcie trzecia czynność Ligi — wybór personelu do rzeczywistej pracy w powietrzu.

Selekcja przychodzi częściowo samoczynnie, gdyż nie każdy modelarz godzi się na walkę z instynktem samozachowawczym, wielokrotnie narażanym na szwank podczas nauki latania lub skoków ze spadochronem. Niebezpieczeństwo w tym okresie jest minimalne, a jednak istnieje ono i nie każdy daje sobie z nim radę, częstokroć przesadzając jego znaczenie.

Drugim etapem selekcji jest badanie stanu zdrowia. Nejednak piękny charakter, żelazna wola i wytrwałość musi odpaść tylko dlatego, że pragnący latać ma słaby wzrok lub słuch, albo zagrożone płuca. Każdy jednak zawód ma swe nieubłagane wymagania, lotnictwo zaś z tego punktu widzenia jest zawodem bodaj najbardziej bezwzględny.

Pośród wielu tysięcy dzieci, bawiących się balonikami, a później budujących modele samolotów, do prawdziwej kandydatury na lotnika lub skoczka spadochronowego docierają zaledwie setki. Liga zaś dochodzi wówczas do swej czwartej czynności, a raczej długiego szeregu czynności, związanych z praktycznym szkoleniem lotników.

Nawet w bardzo ograniczonym zakresie, szkolenie takie wymaga znacznych środków finansowych. A cóż dopiero mówić o szkoleniu masowym!

Trzeba budować szkoły, tj. kupować lub wydierżawiać duże i dobre tereny, niwelować je, obsiewać i konserwować, stawiać budynki techniczne, gospodarcze i mieszkalne, częstokroć łączyć je drogą bitą z ogólną siecią komunikacyjną, elektryfikować, wiercić studnie i wykonywać wiele innych kosztownych czynności. Oczywiście, prace te, których koszty w wielu wypadkach przekraczają milion złotych, muszą być rozłożone na raty.

Szkołom lotniczym trzeba dać dostateczny zapas sprzętu. Uszkodzenie samolotu lub szybowca w czasie nauki pilotażu jest zjawiskiem normalnym. Kandydata na lotnika uczy się latać, bo on tego nie umie, a więc robi błędy i łamie maszyny. Na długie naprawy nie można czekać, bo uczniowi - amatorowi pilno do swych zajęć zawodowych, szkoła zaś nie powinna utrzymywać nie latających uczniów, aby nie ponosić bezużytecznych wydatków. Toteż, jak powiedziano, sprzętu w szkołach musi być dużo.

Trzeba również zaopatrzyć szkoły w personel instruktorski, techniczny i gospodarczy. Personel ten musi być dobry czyli dobrze przygotowany i uposażony nie gorzej, niż w innych instytucjach lotniczych.

Personel, którego nie wzięły te inne instytucje, w ogólnym obrachunku okaże się najbardziej kosztownym.

Wreszcie trzeba uczniów utrzymać: wyżywić, zakwaterować, ubrać itp., hasło bowiem „Uczmy się latać” stworzone zostało nie dla ludzi zamożnych, lecz dla mas społeczeństwa; czynnikiem rozstrzygającym o przydatności do latania jest przede wszystkim wola latania, następnie: wiek, zdrowie, rozwój umysłowy i bodaj na ostatnim miejscu — stan majątkowy.

Oto szereg najgłówniejszych czynności wykonywanych celem wprowadzenia w życie hasła „Uczmy się latać”.

Co więcej, lotnikom, którzy przeszli wyszkolenie lotnicze i spłacili dług wdzięczności Lidze, odbywając swą służbę wojskową w lotnictwie, trzeba dać możliwość zachowania „wprawy powietrznej” jak najdłużej. A więc trzeba stworzyć ośrodki treningowe dla rezerw oraz rozwinąć turystykę powietrzną.

Nowy szereg czynności, niewykonanych w ciągu jednego roku. Liga tworzy i wspiera materialnie kluby lotnicze, urządza zawody, przeloty, pokazy itp., budzące w uczestnikach szlachetną rywalizację i doskonalące ich, buduje sieć lotnisk, umożliwiających latanie i lądowanie po całym kraju itd.

Widzimy więc, jak na pozór proste hasło „Uczmy się latać” ma skomplikowane kulisy, jakich wymaga wysiłków myślowych i materialnych, z jakimi jest połączone trudnościami, których pokonanie uzależnione jest wyłącznie od wiary we własne siły i dobrą wolę całego społeczeństwa.

Wybraliśmy jako przykład realizację hasła „Uczmy się latać”, nie dlatego, że jest ono w danej chwili aktualne, lecz z tego względu, że staje się ono ukończeniem piętnastoletniej pracy naszego stowarzyszenia i na długo pozostanie głównym jego celem. Naród latający — to ideał każdego ambitnego państwa. Nie jest to „moda”, lecz konieczność dziejowa; jest to zwrotny punkt w historii cywilizacji, poza który nie można się cofnąć, jak nie można wrócić do łuczywa zamiast światła elektrycznego, do szybkiego — zamiast radia, do karocy — zamiast samochodu itp.

I pamiętajmy jeszcze słowa jednego z wielkich autorytetów wojskowych, że „Nigdy nie starczy lotnictwa, żeby wykonać wszystkie zadania wojowe”. A tych zadań wojowych, niestety, nigdy nam nie zabraknie!

Ażby zdać sobie sprawę z całokształtu „polityki” L. O. P. P. w ciągu 15 lat jej istnienia, musimy chociaż pobieżnie rozpatrzyć programy jej działalności za ten okres czasu i ocenić, na podstawie obecnych doświadczeń, ich trafność i celowość.

Niestety, w szeregu sprawozdań z pierwszych lat działalności Ligi nie ma dokładnych liczb, dotyczą-

cych całości jej pracy. Zdanie „z powodu opóźnienia sprawozdań z niektórych komitetów wojewódzkich, sprawozdanie Zarządu Głównego nie mogło dać pełnego obrazu obecnego stanu L. O. P. P.” z małymi wariantami powtarza się od roku 1924 do 1930. Jest to zresztą zrozumiałe w stadium organizacji i konsolidacji, w jakim na początku swego istnienia — siłą rzeczy — Liga się znajdowała.

Jeżeli chodzi o pierwsze parę lat po powstaniu stowarzyszenia, to, rzecz oczywista, na główne miejsce wybijają się troska o jego rozszerzenie ilościowe. A więc propaganda, organizacja placówek w terenie, dążenie do łączenia się z analogicznymi instytucjami regionalnymi.

Zresztą troska o ilościowy rozwój Ligi nie przestaje być aktualna dla Zarządu Głównego do dzisiaj, gdyż 1.700.000 członków L. O. P. P. stanowi zaledwie 59% całej ludności Polski. Około 60—65% obywateli naszych, nie biorąc pod uwagę dzieci do lat 11, nie chce, albo nie może wziąć udziału w pracy Ligi.

Objawem wszakże niezmiernie pocieszającym jest stały i poważny wzrost liczby członków, zarówno rzeczywistych, jak i popierających, od których wymaga się minimalnej składki, dostępnej bodaj dla każdego.

Zastanowimy się więc przede wszystkim nad liczbami, charakteryzującymi rozwój ilościowy Ligi od r. 1923 do r. 1938.

Sprawozdanie z Ogólnego Zgromadzenia w dn. 7 i 8 stycznia 1924 r., pierwszego normalnego po Walnym Zgromadzeniu członków-założycieli L. O. P. P. w dn. 2 lipca 1923 r., nie daje żadnych liczb, charakteryzujących stan ilościowy Ligi. Czytamy tam jednak, że Ogólne Zgromadzenie „... odwołało się do wszelkich stowarzyszeń lotniczych w Polsce z apelem, aby skoordynowały swą działalność z Ligą Obrony Powietrznej Państwa”.

Apel ten w ciągu paru lat następnych osiągnął na ogół swój cel z większym nawet, niż przypuszczano, powodzeniem, gdyż wszystkie lub prawie wszystkie „stowarzyszenia lotnicze” po prostu zgłosiły swój akces do Ligi, przeistaczając się w jej komitety wojewódzkie, powiatowe lub koła.

Na koniec roku 1925 Liga miała już 211.228 członków, zgrupowanych w 2.211 kołach i 244 komitetach powiatowych. Widzimy więc, że zaledwie dwadzieścia kilka powiatów nie zdobyło się jeszcze wówczas na zorganizowanie na swym terenie placówek Ligi.

Jednakże Walne Zgromadzenie 1926 r. nie zadowolilo się tymi wynikami. W obszernej dyskusji „gwałtownie atakowano Zarząd Główny”. Jeden z delegatów na Walne Zgromadzenie, starosta dr Potyka, zakończył dyskusję słowami, że zarzuty, stawiane Zarządowi Głównemu, „sprowadzają się w rezultacie do jednego stwierdzenia: do stwierdzenia braku organizacji”.

Widzimy więc, że z jednej strony zorganizować Ligę nie było łatwo, z drugiej zaś, że wszyscy dążyli do jak najszybszej jej organizacji i stawiali Zarządowi Głównemu zbyt wygórowane żądania. Dowodem za wielkich wymagań ówczesnych jest dzisiejszy stan Ligi, gdyż liczba członków w ciągu lat 1925-1938 zwiększyła się ośmiokrotnie.

W latach 1925-26 Liga przeżyła swoją „chorobę dziecięcą” znacznych tarć i nieporozumień przede wszystkim w łonie Zarządu Głównego.

Sprawozdanie z tego okresu mówi, że „rok 1926 nie był pomyślny pod względem rozrostu Ligi, aczkolwiek na terenach niektórych komitetów liczba członków powiększyła się znacznie.

Powodem powstrzymania rozwoju naszego stowarzyszenia były przede wszystkim nieszczęśliwe imprezy ubiegłych lat, które zraziły do Ligi część społeczeństwa, nie zdającego sobie sprawy z tych rzeczy, a czerpiącego wiadomości od informatorów albo nieświadomych dostatecznie i kolportujących niesprawdzone pogłoski, albo też świadomie rozśiewających wiadomości przeistoczone, przesadzone lub zupełnie nieprawdziwe, skierowane czy to przeciwko poszczególnym osobom, czy też przeciwko naszej instytucji, pod pozorem spełnienia obywatelskiego obowiązku. Dalej, przyczyny zjawiska, o którym mowa, tkwią w zmaterializowaniu się społeczeństwa i zobowiązaniu jego dla spraw społecznych. Stąd pochodzi

smutne zjawisko, że w wielu miastach jedne i te same nieliczne jednostki należą do zarządów kilku instytucyj społecznych, a więc nie mogą całkowicie oddać swych sił i swego czasu jednej. To są przyczyny ogólne, z którymi spotykamy się na terenie całego kraju”.

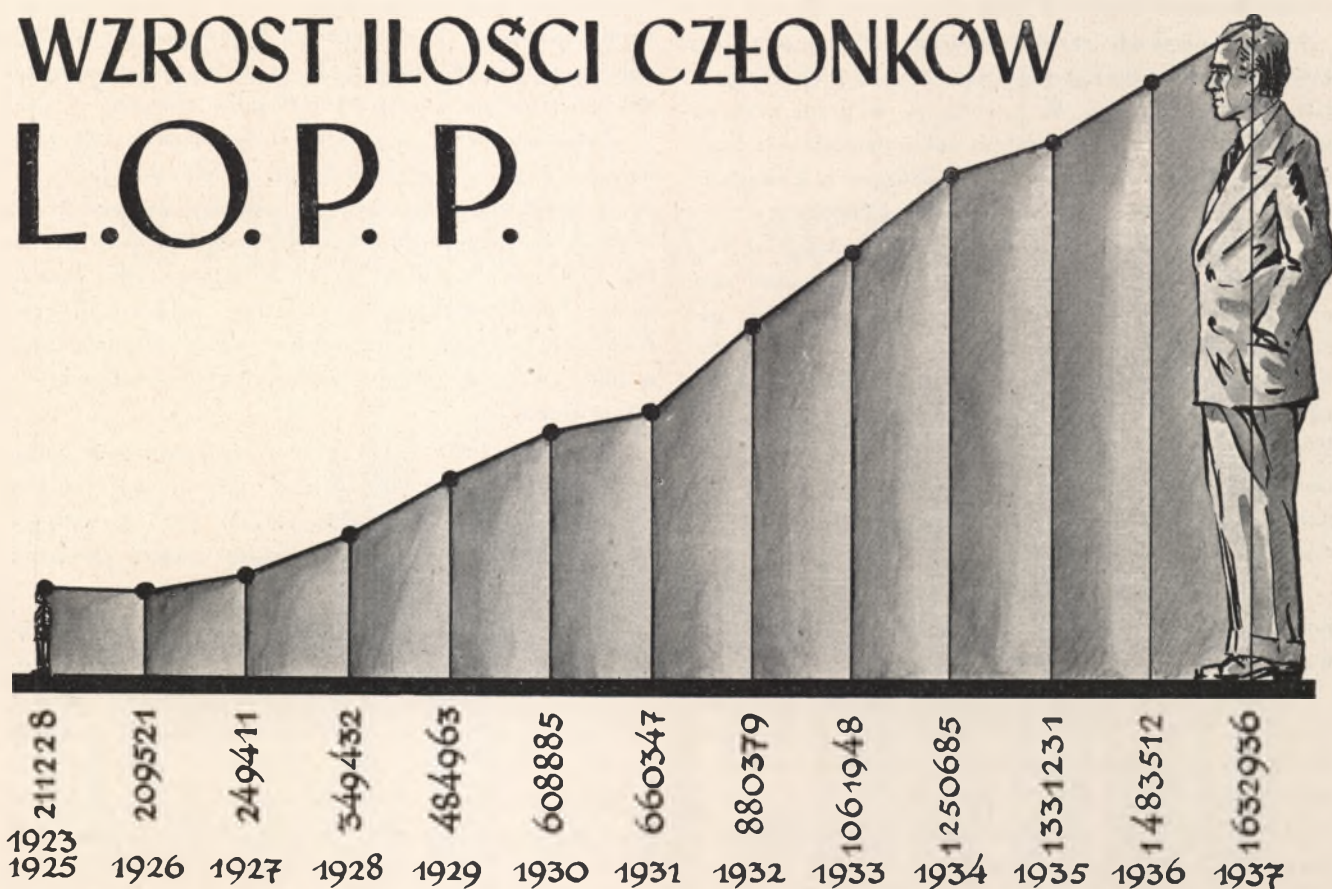
Jednakże już rok następny — 1927 — daje znaczną poprawę w ustosunkowaniu się społeczeństwa do Ligi. Liczba członków wzrasta o blisko 100 tysięcy i osiąga cyfrę 350.000; komitetów powiatowych jest już 283, czyli o kilkanaście więcej, niż było wtedy powiatów w Rzeczypospolitej (komitety miejskie i różnych organizacyj z prawami komitetów powiatowych), kół zaś — 3.390.

Dalej wzrost Ligi idzie w tempie coraz szybszym. W 1930 r. liczba członków jej przekracza już pół miliona (608.885).

W latach następnych Liga zaczyna odczuwać skutki kryzysu gospodarczego. Sprawozdanie Zarządu Głównego z r. 1931 wyraża poważną obawę o losy L. O. P. P.

„Pogłębiający się — czytamy tam — z roku na rok kryzys gospodarczy odbił się także, w porównaniu z latami ubiegłymi, w pewnej mierze i na dalszym rozwoju naszej instytucji. Obniżenie się wytwórczości w wielu gałęziach życia gospodarczego i związane z tym liczne redukcje pracowników w biurach, robotników w fabrykach oraz obniżki poborów, sprawiły, że ci ze zredukowanych, którzy byli członkami

WZROST ILOŚCI CZŁONKÓW L.O.P.P.



L. O. P. P., zawiadamiali lokalne placówki, że zmuszeni są zupełnie zaprzestać płacić składki członkowskie, niektórzy zaś z tych, którym obniżono pobory, nie mogąc uiszczać składek członków rzeczywistych, a nie chcąc tracić kontaktu z L. O. P. P., zmuszeni zostali przejść do kategorii członków popierających. Spowodowało to w następstwie, że choć w wielu placówkach lokalnych L. O. P. P. liczba członków nie zmniejszyła się, to jednak osiągnięte przez nie wpływy były w niektórych z nich mniejsze.

Licząc się z tym, że z powodu długotrwałego kryzysu liczba zorganizowanych członków może się wydatnie zmniejszyć, Zarząd Główny i Komitety Wojewódzkie poczyniły kroki celem pozyskania nowych członków, zwracając się z propagandą idei L. O. P. P. do tych warstw społeczeństwa, które dotąd jeszcze nie zostały w należyty sposób wyzyskane dla celów Ligi. Rozpoczęta w tym kierunku akcja ma m. in. także na celu tworzenie kół pośród ludności wiejskiej, pośród kobiet oraz obywateli wyznania mojżeszowego.

Poza tym została znacznie rozszerzona propaganda wśród młodzieży szkolnej, mająca na celu organizację kół szkolnych we wszystkich szkołach na terenie całej Rzeczypospolitej.

Troska o zjednanie dla idei Ligi wsi i szkoły przejawia się przez całą ówczesną i późniejszą działalność Zarządu Głównego L. O. P. P. Jeżeli wieś — z małymi wyjątkami — dotychczas nie wykazała należytego zrozumienia dla tej idei, to propaganda w szkołach osiągnęła wielkie powodzenie.

Mimo ciężkich czasów, starania Zarządu Głównego o pozyskanie nowych członków okazały się jednak nader skuteczne. W r. 1933, tj. w pełni kryzysu gospodarczego, a w dziesiątym roku działalności Ligi, liczba członków L. O. P. P. przekracza o kilkadziesiąt tysięcy milion. Kół jest ponad 5.000.

Wtedy to obecny prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki, obejmując swą nową funkcję, pisał: „Podstawą rozwoju każdej instytucji społecznej jest zaufanie społeczeństwa. Ze Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zaufanie to zdobyła — świadczy o tym 1.000.000 z górą członków, którzy swe składki wpłacają do kas kół, obwodów i okręgów, wierząc, że grosz złożony zużyty będzie na tworzenie i rozwój lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej Polski”.

W sprawozdaniu zaś za r. 1933 czytamy: „Druga połowa roku sprawozdawczego wykazuje bardzo poważne rezultaty prac organizacyjnych.

Pierwszym najważniejszym ich wynikiem jest ustalenie, na skutek starań Zarządu Głównego, zasadniczych podstaw współpracy z władzami państwowymi, wobec czego Liga stała się właściwym wykonawcą prac, związanych z przygotowaniem obrony przeciwlotniczo-gazowej wnętrza kraju.

Do maja ubiegłego roku współpraca ta istniała zaledwie dorywczo. Obecnie współpraca ta jest uregulowana definitywnie i stosowana zarówno przez Zarząd Główny, jak i okręgi wojewódzkie. Na tym miejscu należy podkreślić wysokie poparcie ze strony Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Spraw Wojskowych i Ministerstwa Komunikacji.

Właściwym sprawdzianem rozwoju organizacyjnego jest liczba członków, która jeszcze do maja roku sprawozdawczego wynosiła 880.379, natomiast w drugiej połowie roku powyższego osiągnęła cyfrę 1.061.948, podnosząc stan członków o 181.569”.

W r. 1933 wprowadzono w życie szereg zarządzeń organizacyjnych Zarządu Głównego, usprawniających działalność władz ligowych wszystkich szczebli, a umacniających zaufanie społeczeństwa do L. O. P. P. i jedynających jej nowych członków.

Odtąd liczebność członków Ligi wzrasta rokrocznie o 150 do 200 tysięcy osób, tak że ku końcowi 1937 r. osiąga cyfrę 1.632.936.

W tym z górą półtora milionie członków jest: dożywotnich już 1.779, rzeczywistych 744.960 i popierających 886.197. Ta ostatnia liczba wskazuje na wielkie zrozumienie idei Ligi wśród młodzieży i warstw niezamożnych.

Przechodząc do bezpośredniej podstawy działania Zarządu Głównego L. O. P. P., tj. do funduszków, którymi rozporządzał w ciągu lat 15, musimy podać przede wszystkim ich ogólną kwotę.

Prezes Zarządu Głównego gen. dyw. inż. Leon Berbecki, meldując Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej o wynikach pracy L. O. P. P. za ten czas, określił tę kwotę na z górą 61 milionów złotych!

Zobaczmy więc, z jakich — w różnych okresach dziejów Ligi — wpływów kwota ta się złożyła.

Na wpływach Ligi stan gospodarczy naszego kraju wyciska wyraźne piętno. Z pierwszych trzech lat istnienia L. O. P. P., tj. 1923—1925, mamy tylko łączną kwotę, przekraczającą nieco trzy miliony złotych. Następnie wpływy dość szybko rosną, przekraczając w roku 1928 — u szczytu koniunktury gospodarczej — 5,3 miliona zł.

W latach 1929—1933 wzrost wpływów jest zahamowany; zaznacza się nawet pewna ich zniżka (w 1932 r. o z górą milion zł). W 1933 r. wpływy znowu wzrastają, lecz nie osiągają jeszcze poziomu z 1928 r.

W pierwszym dziesięcioleciu istnienia Ligi objawem smutnym i, niestety, stałym jest zadłużenie komitetów wojewódzkich i równorzędnych w stosunku do Zarządu Głównego. Ku końcowi r. 1932 zadłużenie to, powstające z tytułu niepłacenia, a raczej płacenia w niepełnej wysokości, należności statutowych i należności za sprzęt pobrany ze Składnicy Głównej, przekroczyło milion dwieście tysięcy złotych.

Dopiero reorganizacja administracji Ligi, dokonana w r. 1933, kładzie kres temu niepożądanemu zjawisku. Odtąd Zarząd Główny L. O. P. P. operuje już realnymi wartościami i wie, że żadne niespodzianki go nie zaskoczą.

Na skutek ogólnego usprawnienia działalności władz Ligi, wzmoczenia propagandy i pewnej poprawy położenia gospodarczego kraju, wpływy L. O. P. P. już w 1934 r. przekraczają 6 milionów złotych, w roku następnym zwiększają się o około pół miliona, w 1936 r. — o około 1 milion 600 tys. zł, w 1937 r. wykazują to samo tempo wzrostu i osiągają prawie 10 milionów (9.784.575) zł.

Podkreślić należy znaczny wzrost wpływów bezpośrednich Zarządu Głównego. Chociaż działalność jego oparta jest przede wszystkim na wpływach statutowych z okręgów, wynalezienie innych źródeł dochodów świadczy chlubnie o inicjatywie i sprężystości pracy naczelnych władz Ligi.

W pierwszym dziesięcioleciu istnienia L. O. P. P. wpływy bezpośrednie Zarządu Głównego wyniosły nieco ponad 2 miliony (2.086.987) zł. W r. 1933 trzymają się jeszcze na dawnym poziomie i wynoszą 173.274 zł, ale już w następnych latach przekraczają milion zł rocznie, w roku zaś 1937 osiągają kwotę 2.388.400 zł, tj. o z górą 200 tysięcy zł więcej, niż wpływy statutowe z okręgów.

W trzecim pięcioleciu istnienia Zarząd Główny bez pomocy okręgów zebrał 6.198.354 zł, co razem z wymienioną już kwotą z pierwszego dziesięciolecia stanowi 8.285.341 zł.

Aby skończyć z finansami Ligi, trzeba jeszcze za-

znaczyć, że w ciągu piętnastolecia majątek jej od zera — gdy nawet statut stowarzyszenia był pisany na maszynie, z braku środków na wydanie broszurki drukowanej — osiągnął cyfrę kilkunastu milionów złotych.

Podobne wyniki piętnastoletniej działalności Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dobitnie świadczą o skuteczności prowadzonej przez nią akcji i wysokim stopniu uświadczenia obywatelskiego naszego społeczeństwa, które działalność tę wspiera moralnie i materialnie.

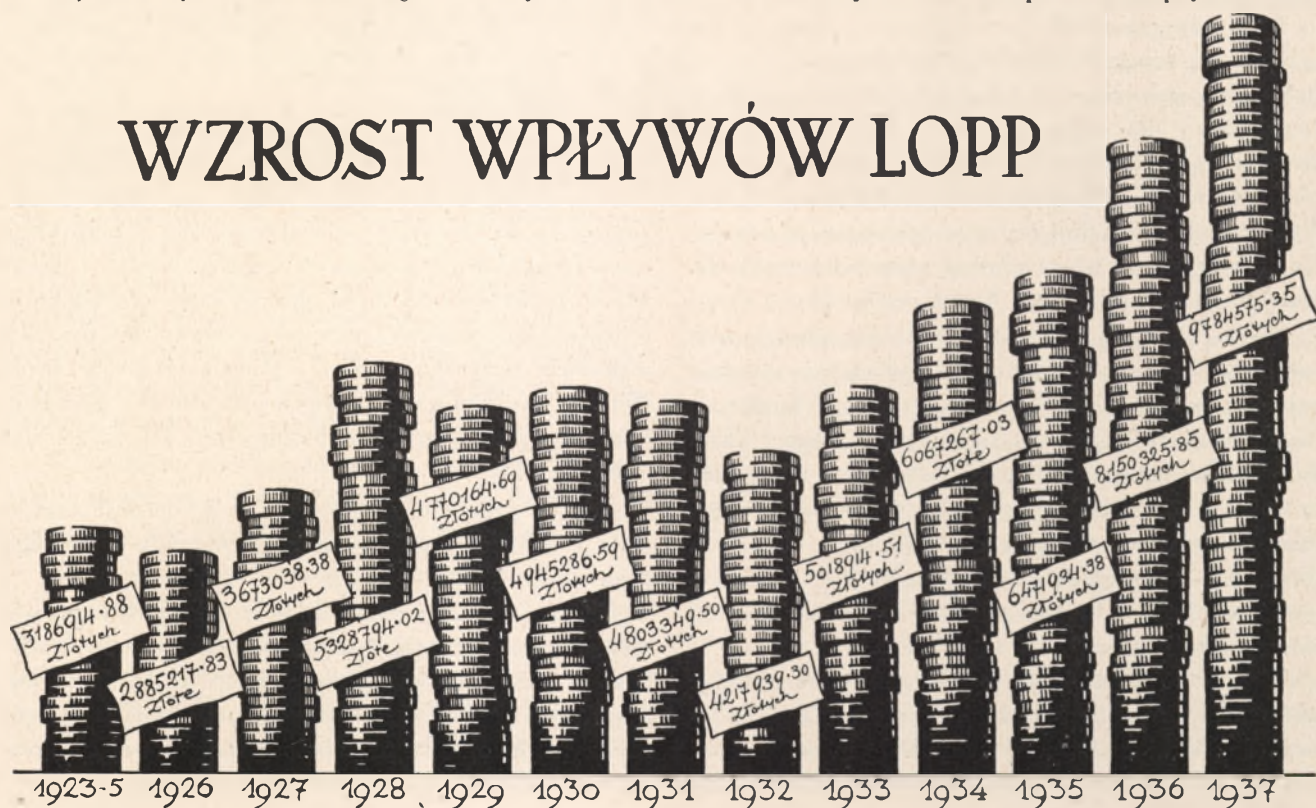
Przejdźmy teraz do zapowiedzianego wyżej rozpatrzenia programów prac Zarządu Głównego, opartych na stanach faktycznych i przewidywaniach rozwoju Ligi.

Oczywiście, w pierwszych latach po powstaniu Ligi programy jej działalności nosiły charakter raczej teoretycznych deklaracji, haseł, dla których wykonania trzeba było przede wszystkim skupić w stowarzyszeniu jak najwięcej wyznawców jego idei i stworzyć jak najlepsze formy organizacyjne.

Jednakże już na Ogólnym Zgromadzeniu Ligi 7 i 8 stycznia 1925 r. sekretarz generalny ppłk inż. J. Grzędziński mówił, że „jesteśmy... w tym stadium rozwoju, kiedy można i trzeba mówić o urzeczywistnieniu naszego programu...” Program zaś ten, według dalszych słów ppłk. Grzędzińskiego, „obejmuje tę część pracy, która nie jest objęta programem rządowym lub nie jest przezeń dostatecznie uwzględniona...”

Trafna ta myśl, powstała w zaraniu istnienia L. O. P. P., jest aktualna przez całe piętnaście lat

WZROST WPŁYWÓW LOPP



jej egzystencji i będzie aktualna nadal, dopóki skarb państwa nie stwierdzi, iż jest już na tyle zamożny, że nie potrzebuje dobrowolnej pomocy społeczeństwa.

Ujmując konkretnie sprawę działalności Ligi, określić ją należy jako popieranie rozwoju lotnictwa, pierwszorzędnego czynnika mocy obronnej państwa.

Na początku swego istnienia Liga myślała wyłącznie o obronie powietrznej państwa w ścisłym znaczeniu tego określenia — o obronie w powietrzu za pomocą lotnictwa.

Zrazu istniała pewna dość niebezpieczna tendencja pójścia po linii najmniejszego oporu, tj. kupowania za granicą gotowych samolotów bojowych i ofiarowywania ich lotnictwu wojskowemu.

Jednakże Zarząd Główny L. O. P. P. słusznie przeciwstawił się temu dążeniu, twierdząc, że „chodzi zupełnie o co innego. Chodzi o utrzymanie bijącego źródła owych samolotów...”

Do sprawy tej powrócimy zresztą dalej, przy omawianiu pracy Ligi w dziedzinie lotnictwa.

Zupełnie też słuszną decyzją pierwszych zarządów głównych Ligi było dać naszemu młodemu lotnictwu mózg techniczny, laboratorium myśli i nauki lotniczej — Instytut Aerodynamiczny.

Ciekawe jest, że projekt budowy Instytutu wielu twórcom L. O. P. P. wydawał się zupełnie nierealny, o wiele przerażający siły stowarzyszenia. Ówczesne księgi protokołów zebrali Zarządu Głównego pełne są dyskusyj na ten temat i przejawów walki sceptyków z entuzjastami.

Entuzjaści zwyciężyli, a rzeczywistość nawet przeżyła ich oczekiwania.

Badaj że od chwili powstania Ligi, jako jeden z punktów programu jej działalności, pojawia się dążenie do stworzenia w kraju niezależnej instytucji kierowniczej dla całego lotnictwa w postaci podsekretariatu stanu. Mimo jednak znacznego rozwoju władz lotniczych w ramach dwóch ministerstw: Spraw Wojskowych i Komunikacji oraz późniejszego powstania szerokiej sieci władz obrony przeciwlotniczej, dążenie to nie doczekało się dotąd realizacji.

Trzeba zaznaczyć, że już w 1925 r. kielkuje myśl połączenia w ramach Ligi prac nad przygotowaniem kraju do obrony powietrznej za pomocą: lotnictwa, obrony przeciwlotniczej naziemnej (biernej) i obrony przeciwgazowej. W sprawozdaniu z II Zjazdu L. O. P. P. czytamy, że „program, który został przekazany Zarządowi Głównemu na Zjeździe (1925 r.), obejmował następujące punkty zasadnicze“ ...2) opracować wspólnie z Komitetem Gazowym zasady wzajemnej współpracy...”

W r. 1926 Zarząd Główny L. O. P. P., „złajac sobie sprawę ze znaczenia Ligi, jako społecznej instytucji, do której należą wszyscy ci, którym najbardziej leży na sercu rozwój naszego lotnictwa, która zatem

jest powołana do wytwarzania i reprezentowania niezależnej polskiej opinii publicznej o całokształcie spraw lotnictwa, powołał do życia Komisję Polityki Lotniczej...” Komisja ta składała się z 5 fachowych podkomisyj.

Stworzenie organu stałej pracy badawczej w dziedzinie potrzeb lotnictwa w silniejszym jeszcze stopniu wyeliminowało czynnik przypadkowości i wahań w obraniu tej lub innej drogi działalności Ligi.

Nie oznacza to jednak, że programy Zarządu Głównego stały się sztywne i niezmiennie na przeciąg szeregu lat. Przeciwnie — zmiany zdarzały się niejednokrotnie. Świadczą one wszakże o żywotności instytucji i braku w niej biurokratyzmu.

Częstokroć wystarczyło Zarządowi Głównemu podjąć tę lub inną inicyjatywę, żeby w krótkim stosunkowo czasie sprawą zainteresowały się władze państwowe i zajęły się nią same. Rzadziej znacznie trzeba było odstąpić od decyzji mniej trafnej, której uparte wykonywanie prowadziłoby jedynie do marnowania środków materialnych i duchowych.

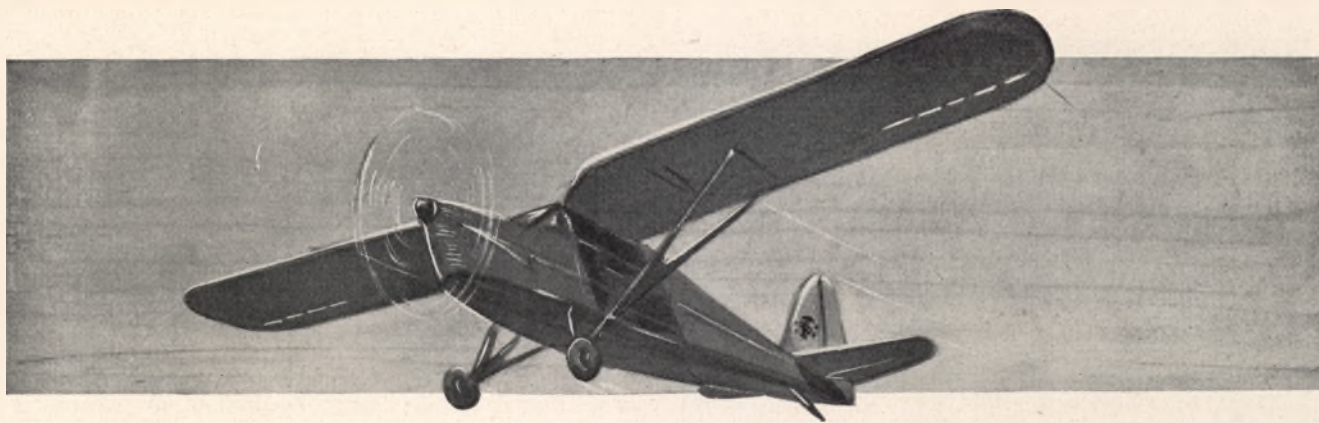
W końcu pierwszego pięciolecia pracy Ligi nastąpiło połączenie jej z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej. Momentem prawnym fuzji stowarzyszeń był dzień 10 lutego 1928 r., w którym połączone ich zarządy główne rozpoczęły działać jako jeden Zarząd Tymczasowy Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Oczywiście, zasadnicza zmiana w organizacji Ligi musiała wywrzeć znaczny wpływ na programy dalszej jej działalności. Przez parę następnych lat nowy czynnik akcji ligowej przejawia się jeszcze w postaci przygotowywania wyłącznie przeciwgazowej obrony ludności. Dalej zadanie to coraz bardziej się rozszerza, obejmując stopniowo prawie całą naziemną obronę przeciwlotniczą.

W tym też roku Zarząd Główny Ligi, opierając się na wniosku plenum Komisji Polityki Lotniczej, skierował do miarodajnych władz memoriał, wskazujący na konieczność upaństwowienia komunikacji powietrznej. Wystosowany w czasie, kiedy w łonie władz państwowych było dyskutowane zagadnienie reorganizacji lotnictwa cywilnego, memoriał ten niewątpliwie przyczynił się do powzięcia przez Ministerstwo Komunikacji decyzji utworzenia przedsiębiorstwa państwowo-samorządowego Polskie Linie Lotnicze „Lot”.

Dziś z całą świadomością możemy ocenić doniosłość i trafność tego wystąpienia Zarządu Głównego Ligi.

Sumując wyniki pracy Ligi w pierwszym dziesięcioleciu jej istnienia, sprawozdanie Zarządu Głównego z r. 1933 mówi, że propaganda L. O. P. P. odbywała się pod hasłem: „Zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo-gazowej nic grozić nie będzie!”



LOTNICTWO



Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej od początku swej działalności miała, jako główne i podstawowe zadanie, a w pierwszych latach jedynie — rozbudowę lotnictwa.

Zarząd Główny Ligi od razu zupełnie trafnie nakreślił linię działania w „popieraniu rozwoju lotnictwa we wszystkich jego przejawach”.

A więc przede wszystkim — stworzenie własnych źródeł zaopatrywania i uzupełniania lotnictwa wojkowego, jako głównego odbiorcy, i cywilnego, jako rezerwy pierwszego. Następnie — „uskrzydlenie” kraju, tj. udostępnienie latania jak najszerszym warstwom społeczeństwa.

Działalność taka wymaga dużych zasobów materialnych, toteż musi być rozłożona na szereg mniejszych akcji i na odpowiednią ilość lat. Wykonanie jednego szło w kilku dziedzinach równolegle i jednocześnie, w innych — kolejno.

W dalszym omówieniu, prace Zarządu Głównego Ligi rozpatrywać będziemy pewnymi dziedzinami, mającymi swe ograniczone cele szczególne.

Zapoczątkowując własny przemysł lotniczy, należało przede wszystkim przygotować ludzi do kierowania nim i wykonywania w nim różnorodnych czynności. Dwie drogi prowadziły do tego celu: pierwsza — kształcenie inżynierów i techników lotniczych za granicą, gdzie nauka lotnicza stała już od lat na wysokim poziomie, i druga — stworzenie placówek

naukowych w kraju, droga być może dłuższa, lecz w ostatecznym wyniku dająca nieporównanie większe korzyści, na dalszą metę tańsza i pozwalająca na stałą własną kontrolę.

Zarząd Główny Ligi poszedł po obydwóch drogach, uważając jednak drugą za o wiele ważniejszą, pierwszą zaś za środek na razie przyspieszający wykonanie zadania, w przyszłości zaś — za przewód, po którym będzie płynęła do nas z zagranicy techniczna myśl obca.

„...Konieczne jest już w roku bieżącym — czytamy w sprawozdaniu z Walnego Zebrania 1925 r. — zapoczątkowanie Instytutu Aerodynamicznego. Każdy samolot przed jego budową musi być poprzedzony przez szereg badań modeli lub ich części w Instytucie. Bez tego nie ma ani pewności konstrukcji, ani jakichkolwiek udoskonaleń. Nadto nie może być żadnych dociekań naukowych, a w tej dziedzinie mamy uczonych europejskiej miary, jak znany prof. Witoszyński, który ma już wiele do powiedzenia w dziale techniki i nauki lotniczej. Nie mają oni jednak środków do rozwinięcia swej pracy. O miejsce nasze w nauce lotniczej, które ustalił kilkanaście lat temu inż. Stefan Drzewiecki, musimy się upomnieć”.

Walne Zebranie Ligi z 1925 r. zleciło Zarządowi Głównemu przystąpić do budowy Instytutu Aerodynamicznego. Dnia 17 lutego tegoż roku ukonstytuował się, jako odrębna jednostka, Komitet Budowy Instytutu Aerodynamicznego.

Przerzucając część pracy i wydatków na komitety wojewódzkie, przede wszystkim na warszawskie: Stołeczny i Wojewódzki, Zarząd Główny znacznie przyspieszył wykonanie tej pierwszej wielkiej akcji Ligi.

Ciekawe są słowa sprawozdania Zarządu Głównego z II Walnego Zgromadzenia: „...Należy stwierdzić z całym naciskiem, że Instytut Aerodynamiczny i jego budowa jest jednym z największych czynów, jakich Liga od początku swego istnienia dokonała. Nawet, gdyby ten jeden fakt udało się było Lidze zrealizować, byłoby to nie tylko dostatecznym usprawiedliwieniem jej egzystencji, ale i dowodem niepospolitej energii i dobrej woli, położonej przez społeczeństwo polskie i jego przedstawicieli“.

Dn. 4 września 1927 r., tj. po dwóch latach i 2 miesiącach pracy, odbyło się uroczyste poświęcenie nowej placówki naukowej i oddanie jej do użytkowania Państwa.

Po wybudowaniu Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, tunel aerodynamiczny Politechniki Warszawskiej przewieziony został do Lwowa. Okazało się konieczne wybudowanie dlań pomieszczenia. Zarząd Główny przekazał na ten cel komitetowi we Lwowie zł 27.000.

W ten sposób zapoczątkowano akcję budowy In-

stytutu Aerodynamicznego we Lwowie, która w r. 1930 dnia 25 maja ukoronowana została uroczystym poświęceniem nowej placówki. Prace jednak nad rozbudową tego Instytutu trwają nadal.

Dając dwóm politechnikom: Warszawskiej i Lwowskiej, laboratoria techniczne, Zarząd Główny Ligi popiera również finansowo wydziały lotnicze tych uczelni, zbyt skromnie zaopatrzone w niezbędne środki przez M. W. R. i O. P.

Wreszcie z inicjatywy i przy pomocy Ligi powstał tunel aerodynamiczny przy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Poza tym Zarząd Główny L. O. P. P. subsydiuje prace Studium Lotniczego Instytutu Techniki Szybownictwa we Lwowie. Między innymi w r. 1934 wydał on na ten cel 55.000 zł.

W latach 1935 i 1936 Zarząd Główny L. O. P. P. subsydiuje również kwotą 150.000 zł budowę Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa na Okęciu pod Warszawą.

Oprócz placówek naukowych, ściśle związanych z budową samolotów, szybowców i motoszybowców, Zarząd Główny Ligi subsydiuje całkowicie lub częściowo inne placówki myśli lotniczej, potrzebne do rozwoju lotnictwa polskiego.



Małi Poleszucy, goście L. O. P. P., na lotnisku w Warszawie

W r. 1935, celem uczczenia pamięci twórcy polskiej siły zbrojnej Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, zdecydowano wybudować na szczycie Rozspiewanym (Pop Iwan) w pasmie Czarnohory Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne Jego Imienia. W r. 1936 wykonano plany oraz zakupiono i przetransportowano materiały budowlane. Ku końcowi tego roku wykonano już budowlę w połowie, w roku zaś 1938 Obserwatorium zostało oddane do użytku nauki polskiej.

Zarząd Główny Ligi subwydiował również Instytut Aerologiczny Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie, który powstał dzięki poparciu finansowemu Wileńskiego Okręgu Wojewódzkiego, oraz Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie.

Obok budowy i popierania rozwoju wielkich instytucji naukowo-lotniczych w Polsce, Zarząd Główny i okręgi Ligi popierały szkolenie personelu latającego oraz udzielały stypendiów niezamożnym kandydatom na inżynierów lotniczych i tworzyły kadry techników do pomocy konstruktorom i obsługi samolotów.

W sprawozdaniu dla I Walnego Zgromadzenia czytamy: „Przechodzę teraz z kolei do najważniejszego naszego zagadnienia, za jakie uznaliśmy, zgodnie z Ministerstwem Spraw Wojskowych, sprawę personelu latającego i personelu mechaników.

Przemysł lotniczy ma zdolność mobilizacyjną. Ma on ramy elastyczne, które pozwolą mu w razie wzmożonego zapotrzebowania wojennego rozszerzyć produkcję i dociągnąć ją do tych potrzeb. Fabrykacja samolotów będzie mogła się odbywać w wymaganym tempie. Wojska lotnicze ze swych kadr będą mogły, jeżeli o tę stronę idzie, rozwinąć się do potrzebnych rozmiarów. Jednej rzeczy będzie tam tylko brak. Brak będzie tylko... pilotów i mechaników. Poza wojskiem w kraju nie ma ani jednych ani drugich. Nieliczni piloci zdemobilizowani, z powodu braku zajęcia lotniczego, tracą swoje zdolności do pilotowania. Na palcach przeliczyć można tych, którzy są na liniach komunikacyjnych lub tych, którzy od czasu do czasu ćwiczą się w tak zwanych sekcjach treningowych. Piloci fabryczni w razie mobilizacji nie tylko pozostaną na fabrykach, ale ich liczba okaże się tam niewystarczająca. Jest to więc zagadnienie wymagające jak najszerzego rozwiązania i nie tylko my zwracamy na to uwagę, ale i inni: niemiecki Deutsche Flugsportverein ma w ciągu najbliższych dwóch lat dać Niemcom dwa tysiące pilotów. W Anglii rząd przystąpił do inicjowania wszędzie aeroklubów, które są przez niego subwencjonowane i które organizują sport na samolotach o małych silnikach. W ten sposób wytwarzają się wszędzie oddziały małych płatowców sportowych, utrzymywane w połowie przez rząd.

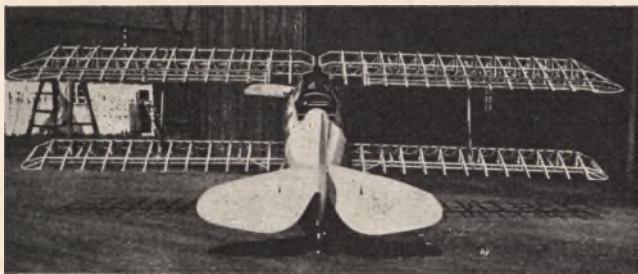
Jeżeli chodzi o mechaników, to dziś w wojsku



I Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w dniu otwarcia 29 lipca 1938 r.

i przemyśle jest zaledwie połowa tej liczby mechaników, jaka jest nam potrzebna. Jest to więc groźna choroba, z którą trzeba natychmiast się uporać, jeżeli bowiem zbudowanie w funkcjonującej fabryce samolotu może być szybkie i szablonowe, to stworzenie pilota lub mechanika wymaga przynajmniej roku czasu. Toteż postanowiliśmy powołać do życia szkoły lotnicze przy wytwórniach, aby ich funkcjonowanie techniczne najtańszym kosztem było zapewnione. W myśl tego projektu umowy będą zawarte z fabryką „Samolot“ i z fabryką na Okęciu na wyszkolenie przez każdą w ciągu roku 1925 pięćdziesięciu pilotów na dyplom zdolności wojskowej do prowadzenia każdego samolotu. Wyszczolenie takie, obejmujące zasadniczo trzy kategorie samolotów, jest niedostępne dla kieszeni kandydatów. Koszt wyszkolenia pilota wojskowego we własnym zakresie armii wynosi około 10.000 złotych; wyszkolenie oparte o handlowe podstawy będzie znacznie tańsze, tym niemniej nie będzie mogło być pokryte przez pilotów. Kontrolę nad wyszkoleniem obiecały kompetentne władze, ale kosztą pokryć musi Liga.

Rząd idzie tu nam na rękę i zastosuje 8-miesięczną ulgę w służbie wojskowej dla naszych pilotów.



Samolot „Skraba“, którego budowę subwencjonowała L. O. P. P.



Sido Józef przy awionetce swej konstrukcji



Awionetka M. Offierskiego z silnikiem Anzani 35 MK



Samolot turystyczny P. W. S.-3



Samolot turystyczny R. W. D.-2

Zagadnienie jednak na tym się nie wyczerpuje. Personel lotniczy cywilny musi znaleźć dla siebie zastosowanie, inaczej nasz nakład byłby w dużym stopniu zmarnowany. Część tych pilotów pozostanie może w wojsku, część nieznaczna znajdzie pracę w przedsiębiorstwach komunikacji, powstających dzięki inicjatywie Ministerstwa Kolei, lub w tworzących się innych przedsiębiorstwach, większość jednak, zanim rozwinie się lotnictwo prywatne, straci swe nabyte zdolności. Aby tego uniknąć, w ramach budżetu stworzymy lotnicze drużyny Ligi Obrony Powietrznej Państwa — z własnych samolotów, pilotów, z własną obsługą lotniczą, we własnych hangarach. Drużyny te wykonywać będą różne zadania, przede wszystkim zaś propagandy i popularyzacji w szeregu imprez pokazowych, które rozbudzą ukochanie lotnictwa oraz dać mogą i poważne fundusze. Samoloty więc dobierane być muszą przede wszystkim ekonomicznie“.

I dalej: „...sprawa mechaników zostanie rozwiązana w sposób analogiczny — przy tych samych wytwórniach powstaną szkoły mechaników, na warunkach pokrycia przez nas kosztów szkolenia stu mechaników. Cyfra ta nie odpowiada potrzebie, lecz jest wynikiem braku środków“.

Sprawę szkolenia mechaników Zarząd Główny przekazał komitetom wojewódzkim, „obserwując bardzo pilnie poszczególne kursy“ i „mając nadzieję, że nabyte tą drogą doświadczenie przyczyni się w rezultacie do powstania racjonalnie pomyślanej szkoły dla mechaników“.

Przewidywania te okazały się słuszne. Kursy dla mechaników w Bydgoszczy przekształciły się w szkołę. Szkoła ta, której budowę rozpoczęto w r. 1925, już w kwietniu roku następnego zaczęła funkcjonować. W r. 1927 Zarząd Główny pisał, że „Szkoła cieszy się doskonałą opinią“. Dowodem tego jest przyjęcie Szkoły przez lotnictwo wojskowe w r. 1930.

Jedna szkoła mechaników już wówczas okazała się niewystarczająca, a więc w r. 1927 zapada postanowienie budowy drugiej, we Lwowie. Na ten cel Zarząd Główny asygnuje w tymże roku ponad 100.000 zł. W kwietniu 1929 r. Szkoła została otwarta.

Oprócz tego Zarząd Główny subsydiował inne instytucje szkolące mechaników, np. w r. 1930 Towarzystwo Kursów Technicznych, w r. 1936, wraz z okręgami, wypłacił 22 stypendia uczniom Rzemieślniczych Kursów Lotniczych Ślusarsko-Monterskich, w innych latach udzielał subwencji Państwowej Szkole Samochodowo-Lotniczej, jak również stypendiów jej uczniom.

Poza tym już w r. 1925 wypłacono 4 stypendia inżynierom, udającym się na studia do Paryża. W roku następnym do liczby tej doszło jeszcze jedno stypendium na praktykę we Włoszech. W r. 1929 sty-

pendystów zagranicznych - inżynierów jest już 9. Kształcenie w kraju popierają komitety wojewódzkie i kolejowe.

Z roku na rok liczba stypendystów Zarządu Głównego Ligi, już nie tylko za granicą, lecz i w uczelniach krajowych, wzrasta, osiągając w r. 1927 — 13, w r. 1928 — 16, w r. 1929 — 13 studentów i 5 uczniów szkół techniczno-lotniczych; w r. 1934 Zarząd Główny zwiększa liczbę stypendystów do 21, w roku zaś 1936 — do 24 w kraju i 2 za granicą. W roku 1937 stypendiów krajowych Zarządu Głównego Ligi było 25, w tym specjalne im. Marszałka J. Piłsudskiego na politechnikach: Warszawskiej i Lwowskiej oraz w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej, im. gen. dyw. G. Orlicz-Dreszera na Politechnice Warszawskiej oraz im. prof. inż. S. Drzewieckiego na Politechnice Lwowskiej. Stypendiów zagranicznych nadal było 2.

Co się tyczy popierania prac konstrukcyjnych, to niemal wszystkie poczynania w tej dziedzinie oparte są na zasobach materialnych Ligi, a w szczególności Zarządu Głównego. Nie wszystkie pierwowzory okazały się w jednakowym stopniu udane. W każdej budowie prototypu istnieje ryzyko, szczególnie w warunkach prawie chałupniczych, w jakich się znajdowała inicjatywa prywatna przy powstawaniu naszego lotnictwa. Trzeba jednak przyznać, że w całości osiągnięto nadzwyczajne wyniki. Niektóre samoloty turystyczne, subwencjonowane przez Ligę, pozwoliły polskiemu lotnictwu sportowemu zająć jedno z czołowych miejsc w tabeli wyczynów międzynarodowych, doskonały zaś sprzęt szkolny postawił nasze przysposobienie wojskowe lotnicze w szeregi przodujących pod tym względem państw świata.

Popieranie konstrukcyj lotniczych w pierwszych latach istnienia Ligi poszło po linii najbardziej ryzykownej, po linii, że tak powiemy, największego oporu, bo budowy silników. Mimo pewnych korzyści doświadczalnych, zagadnienie polskiego silnika do dziś dnia nie zostało całkowicie rozwiązane, gdyż w kraju buduje się przede wszystkim silniki z licencji zagranicznych.

Dopiero później próby budowy silników bardzo małej mocy — 9 do 20 MK, do motoszybowców, subwencjonowane przez Zarząd Główny, dały w ostatnim pięcioleciu istnienia Ligi lepsze wyniki i pozwoliły na skonstruowanie kilku pierwowzorów motoszybowców.

Równocześnie Zarząd Główny udzielał subwencji w materiałach (półfabrykatch i silnikach) konstruktorom samolotów turystycznych, których budowę z kolei subwencjonowały komitety wojewódzkie.

W r. 1928 zdobyto jeszcze jedno doświadczenie, niestety negatywne, gdy Zarząd Główny subsydiował budowę dwóch samolotów komunikacyjnych, które



R. W. D. - 4



R. W. D. - 5



R. W. D. - 6



R. W. D. - 8



R. W. D. - 9

nie znalazły zastosowania na naszych liniach lotniczych.

Od r. 1930 Zarząd Główny Ligi zaczyna sam subwydawać budowę samolotów szkolnych i turystycznych bądź w istniejących wytwórniach lotniczych, bądź przez konstruktorów - amatorów.

Oprócz tego subsydiowane są konstrukcje szybowców, motoszybowców i pewnych przedmiotów sprzętu pomocniczego.

Jedną z najbardziej trafnych decyzji Zarządu Głównego Ligi było poparcie inicjatywy Okręgu Stołecznego budowy Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu pod Warszawą. Nazwiska kierowników tej wytwórni: Rogalski, Wigura i Drzewiecki, a nieco później — Wędrychowski, dawały pełną gwarancję wysokiej jakości jej produkcji. Oprócz moralnego poparcia tej budowy, Zarząd Główny Ligi w 1930 r. przekazał na ten cel Komitetowi Stołecznemu 50.000 zł.

Przewidywania Zarządu sprawdziły się w całej pełni. Z Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych wyszedł szereg samolotów R. W. D., dobrze znanych — dzięki swym sukcesom międzynarodowym — nie tylko w kraju, lecz i na całym świecie.

Jednocześnie z kształceniem personelu technicznego lotnictwa i przygotowaniem warsztatów pracy dla niego, Zarząd Główny, jak już było powiedziane, od razu zwrócił uwagę na konieczność szkolenia rezerw latających.

Podobnie jak w popieraniu twórczości lotniczej, pierwsze poczynania w tej dziedzinie dały szereg doświadczeń negatywnych.

W r. 1924 Zarząd Główny Ligi zawarł umowę z Ministerstwem Spraw Wojskowych na szkolenie pilotów przy poznańskiej wytwórni płatowców „Samolot”. W latach 1925 i 1926 kurs pilotażu ukończyło 46 uczniów, fabryce zaś wypłacono 309.000 zł. Choć koszt szkolenia jednego ucznia wypadł znacznie mniejszy, niż wynosił wówczas w wojsku (6.700 i 10.000 zł), eksperymentu nie można było uznać za udany. Wiele świadczeń dodatkowych poniosło lotnictwo wojskowe, jakoś wyszkolenia nie osiągnęła należytego poziomu, Liga zaś niejednokrotnie musiała dawać „Samolotowi” zaliczki, aby ratować jego zagrożoną egzystencję, jako placówki przemysłowej.

Wówczas to powstaje myśl stworzenia własnej szkoły pilotażu w Łodzi. Tamtejszy Komitet Wojewódzki ofiarowuje się zdobyć potrzebny teren i fundusze na niezbędne budowle.

Myśl ta nie została zrealizowana wobec odmowy magistratu łódzkiego wydzierżawienia odpowiedniego terenu. Wobec tego, w porozumieniu się z państwowymi władzami lotniczymi, wybrano taki teren w odległym o 3—4 km od Radomia majątku Sadkowie, będącym własnością Ministerstwa Rolnictwa. Budowę tę zapoczątkował Komitet Kielecki, później zaś (w r. 1928) przejął ją Zarząd Główny Ligi, który utworzył specjalny Komitet Budowy.



Pierwsze „orły” Szkoły Pilotów L. O. P. P. im. generała Tadeusza Kasprzyckiego w Stanisławowie



Na szybowisku L. O. P. P.

SZYBOWISKA W POLSCE



● PRZEDSZKOLA SZYBOWCOWE

⊖ SZYBOWISKA PODKAT. A ; STOPNIA I

⊕ SZYBOWISKA PODKAT. B ; STOPNIA II

⊗ SZYBOWISKA PODKAT. C i D ; STOPNIA III ; IV

CZARNE POLE ; BIAŁE MEWY - SZYBOWISKA LOPP

BIAŁE POLE ; CZARNE MEWY - SZYB. M.K. i KLUBOWE

Budowę Szkoły, kosztem około 700.000 zł, ukończono w r. 1932 i na życzenie władz lotniczych przekazano ją do użytkowania Departamentowi Aero-nautyki M. S. Wojsk.

Dopiero z wysunięciem hasła „Uczmy się latać“, Liga, pod kierownictwem Zarządu Głównego, przystępuje do szerokiej akcji budowy własnych szkół pilotażu silnikowego. Jeżeli na budowę szkoły w Sadowie trzeba było aż czterech lat, to w ciągu czterech lat późniejszych, od 1935 do 1938 — powstają cztery nowe szkoły: w 1936 — Pierwsza Szkoła Pilotów L. O. P. P. im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Aleksandrowicach koło Bielska na Śląsku, w 1937 — im. gen. dyw. T. Kasprzyckiego w Stanisławowie oraz

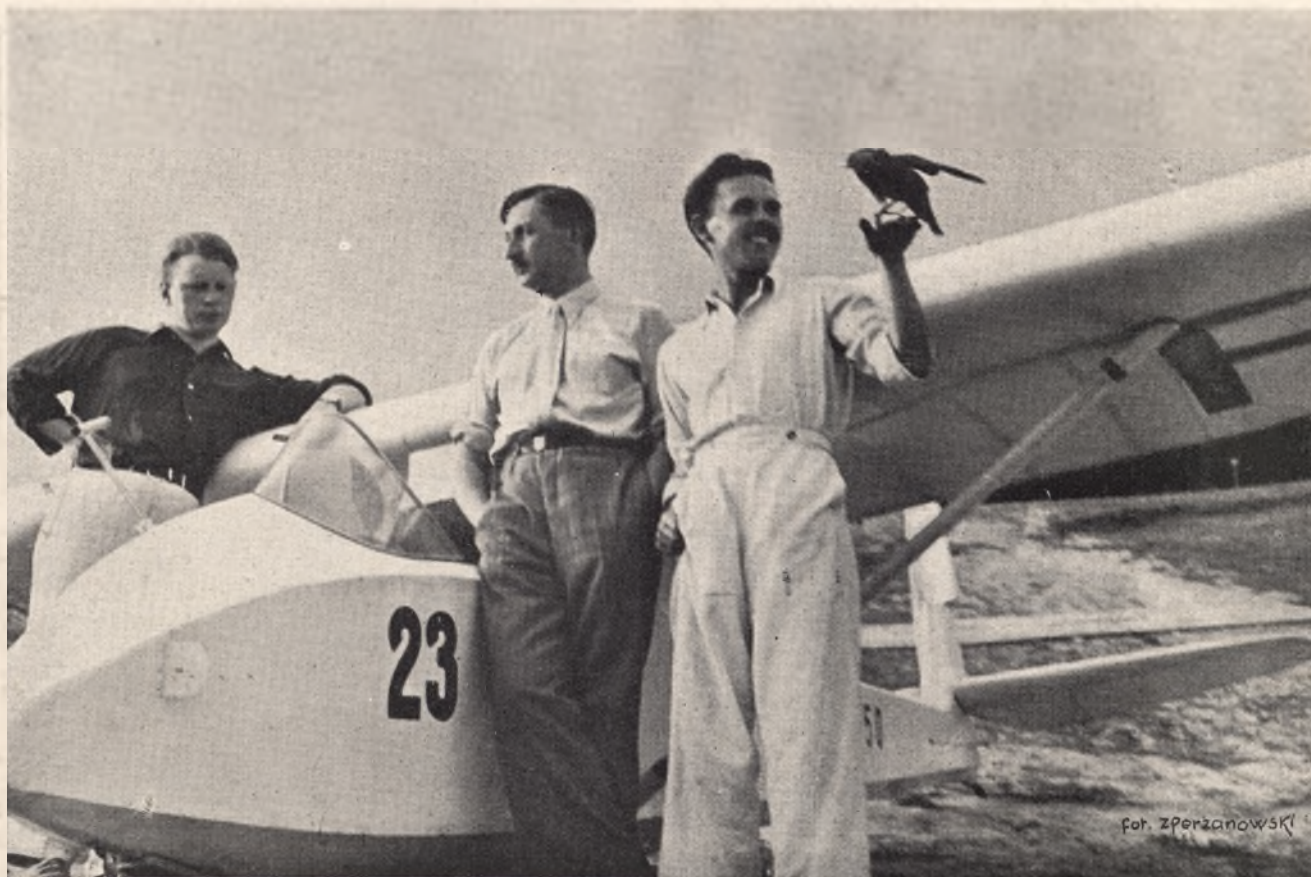


w Masłowie koło Kielc i w 1938 — im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza w Świdniku koło Lublina.

Oprócz szkolenia we własnych szkołach pilotów silnikowych, Zarząd Główny i okręgi Ligi szkolą znaczną liczbę swych kandydatów w aeroklubach i klubach lotniczych afiliowanych do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Aerokluby i kluby te, które w dużej mierze zawdzięczają swoje powstanie i swój obecny rozwój poparciu moralnemu i przede wszystkim finansowemu L. O. P. P., otrzymują od Ligi stałe subwencje w postaci sprzętu, urządzania zawodów, raidów itp.

Po pewnych doświadczeniach, Zarząd Główny L. O. P. P., w porozumieniu z państwowymi władzami



Tęgoborze — Oswojona kawka „Kazia” stale towarzyszy szybownikom

lotniczymi, oparł szkolenie pilotów silnikowych na uprzednim wyszkoleniu szybowcowym. Wysunął więc nowe hasło: „Przez szybownictwo do pilotażu silnikowego”.

Już w r. 1926, gdy szereg komitetów wojewódzkich subsydiował budowę szybowców, Zarząd Główny Ligi, wraz w Państwowym Instytucie Meteorologicznym i Komitetem Lwowskim, zajmuje się wyszukiwaniem odpowiednich szybowisk.

W roku zaś 1935 postanowiono stworzyć na terenie każdego okręgu wojewódzkiego szkołę szybowcową L. O. P. P. Wówczas już 13 okręgów szkoły takie miało, w 4 zaś czyniono poszukiwania odpowiednich terenów. W r. 1936 szkolnych ośrodków szybowcowych jest 16. W tymże roku tylko Zarząd Główny Ligi zakupił z własnego budżetu 129 szybowców, 2 samochody, 4 wozy transportowe uniwersalne i 8 składanych domków z dykty oraz przyznał subwencje na ustawienie 15 hangarów szybowcowych. Wydatek ten najlepiej charakteryzuje stosunek Zarządu Głównego do rozwijającego się w L. O. P. P. szybownictwa.

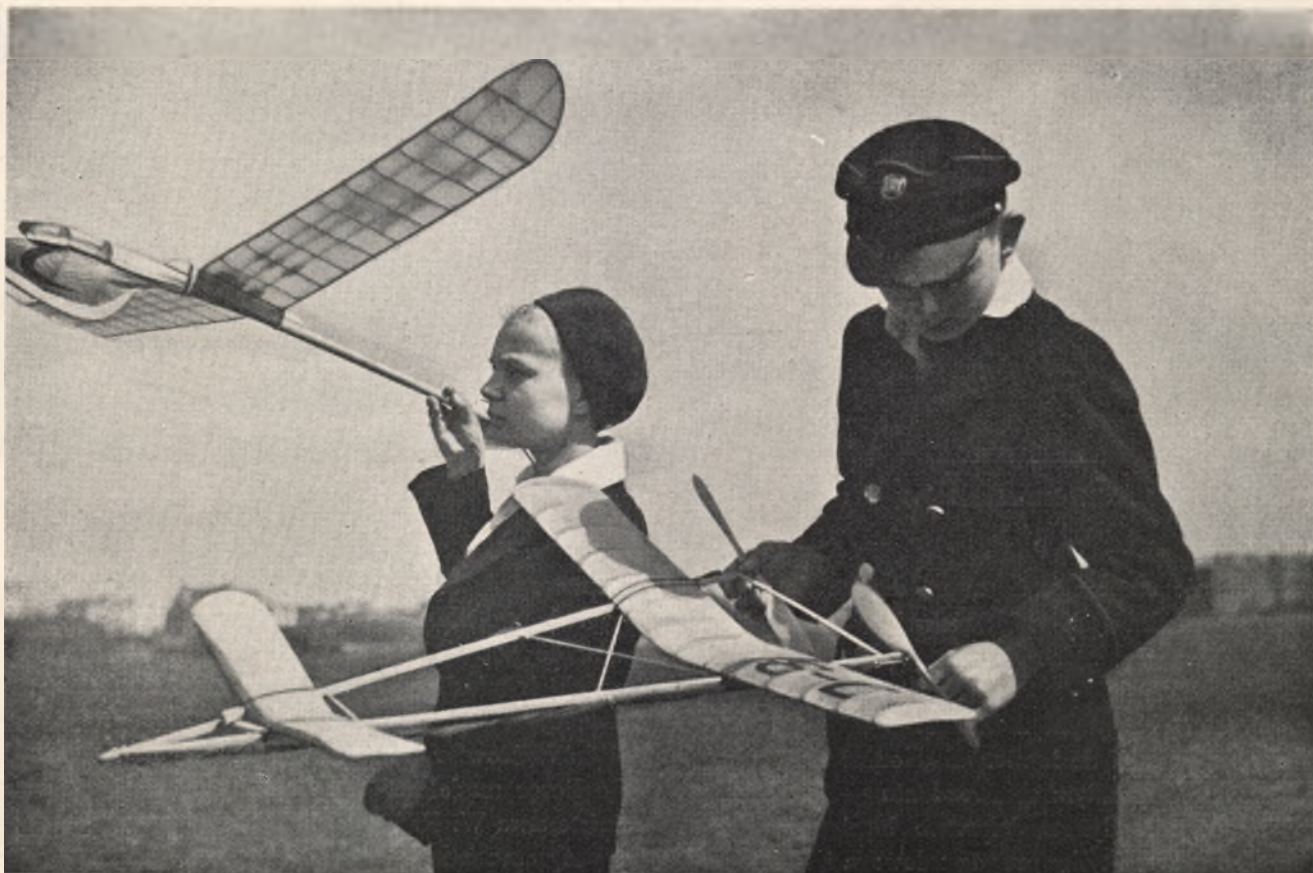
Co więcej — Zarząd Główny krzewił szybownictwo w organizacjach pozaligowych. Tak więc szybowce treningowe otrzymały: Związek Harcerstwa Polskiego oraz aerokluby: Lwowski i Warszawski. Oprócz tego organizujący się sport szybowcowy w szkołach podchorążych poparł Zarząd Główny 25 szybowcami

„Wrona bia” oraz subwencją na wybudowanie 7 hangarów i zakup sprzętu pomocniczego.

Rok 1937 cechuje dalsze udoskonalenie szkolenia szybowcowego i organizacji szybownictwa, jak również ilościowy jego rozwój. W tym czasie istnieje już: 96 kół szybowcowych, 17 szkół szybowcowych, 68 zarejestrowanych szybowisk i 20 zarejestrowanych lotnisk do lotów szybowcowych w terenie płaskim. W Katowicach stworzono zaczątek Wyższej Szkoły Szybowcowej.



Gimnastyka szybowcowa w Szkole Szybowcowej w Krakowie



Zawodnicy przed startem

Co się tyczy modelarstwa, które w trzecim pięcioletniu L. O. P. P. rozwijało się pod hasłem: „Przez modelarstwo — do szybownictwa“, to na początku istnienia Ligi traktowano je jako rodzaj propagandy, a do r. 1926 Zarząd Główny Ligi nie miał na nie nawet żadnej pozycji w swym budżecie.

Jednakże już w r. 1925, „widząc ogromny zapal młodzieży szkolnej i pragnąc, aby zapal ten nie zmarł wśród beużytecznych usiłowań i teoretycznych rozważań i dyskusyj, w porozumieniu z Mini-

sterstwem Oświecenia, Zarząd zwołał do Warszawy kurs, na który zapisało się 45 uczni szkół średnich z całego kraju“.

Następnie jednak sprawę modelarstwa przekazał Zarząd Główny prawie całkowicie okręgom, ustalając w r. 1927 program szkolenia modelarskiego, uzyskując poparcie Ministerstwa W. R. i O. P. i otwierając w Warszawie Centralną Szkołę Modelarską.

W r. 1929 Zarząd Główny urządza I Ogólno-krajowy Konkurs Modeli Latających. Konkursy te powtarzają się nadal rokrocznie, w ostatnich zaś trzech latach piętnastolecia dzielą się na 2 rodzaje zawodów: modeli latających z napędem oraz modeli szybowców.

W tymże czasie Zarząd Główny wyjednał zgodę Ministerstwa W. R. i O. P. na włączenie modelarstwa, jako przedmiotu na razie nie obowiązującego, do programu zajęć Państwowego Instytutu Robót Ręcznych, pokrywając koszty prowadzonych tam kursów instruktorskich.

W r. 1932 przy Instytucie uruchomiono Centralne Wyższe Kursy Modelarstwa Lotniczego dla Nauczycieli, które dały szkołom średnim całego kraju fachowe siły instruktorskie.

Wówczas też zaczyna kielkować myśl, że modelarstwo jest czymś większym, niż samą propagandą. „Praca modelarska — czytamy w sprawozdaniu — jest



Komisja sędziowska



Modelarnia szkolna



Modelarze przed zawodami

jednocześnie etapem ważnym na drodze do szybownictwa oraz dla tych wszystkich, którzy w przyszłości oddadzą się wyłącznie pracy zawodowej lotniczej“.

W roku następnym modelarstwo z działu propagandy przechodzi do lotnictwa. „Koniec 1933 roku — czytamy w ówczesnym sprawozdaniu — jest okresem przełomowym, gdyż modelarstwo lotnicze wychodzi ze swego zakresu tylko propagandowego i, będąc podstawą początkowego nauczania o lotnictwie, przechodzi do zakresu prac wydziałów lotniczych o charakterze wyszkoleniowym“.

Plan pracy na r. 1934 przewiduje: propagowanie i organizowanie przy każdej szkole średniej i powszechnej pracowni modelarskiej na zasadach samowystarczalności lub przy subwencji L. O. P. P., organizowanie lokalnych konkursów eliminacyjnych na koszt L. O. P. P., organizowanie ogólnokrajowych konkursów modeli latających na koszt L. O. P. P., szkolenie instruktorów modelarstwa spośród nauczycieli i członków innych organizacji, popieranie i zakupowanie wydawnictw z dziedziny modelarstwa oraz prowadzenie stałego działu w dodatku dla młodzieży „Lotu Polskiego“.

W r. 1935 Zarządowi Głównemu Ligi udało się

uzyskać zgodę Ministerstwa W. R. i O. P. na wprowadzenie modelarstwa, jako przedmiotu obowiązkowego, do programów nauczania robót ręcznych we wszystkich szkołach powszechnych, średnich i zawodowych.

Ku końcowi r. 1937 ilość modelarni L. O. P. P. (nie licząc modelarni w szkołach, które z polecenia Ministerstwa W. R. i O. P. wprowadziły modelarstwo do programu nauki) wynosiła 266, liczba instruktorów — 1.300, ilość zaś kursów instruktorskich — 35.

Do r. 1938 włącznie Zarząd Główny Ligi przeprowadził 9 ogólnokrajowych zawodów modeli latających z napędem i 3 — modeli szybowców.

Celem ujęcia prac wyszkoleniowych w ogólne i jednolite ramy organizacyjne, Zarząd Główny w r. 1933 przeprowadził w Warszawie lotniczy kurs instruktorski, którego absolwentami obsadził nowe stanowiska instruktorów wydziałów lotniczych okręgów wojewódzkich L. O. P. P.

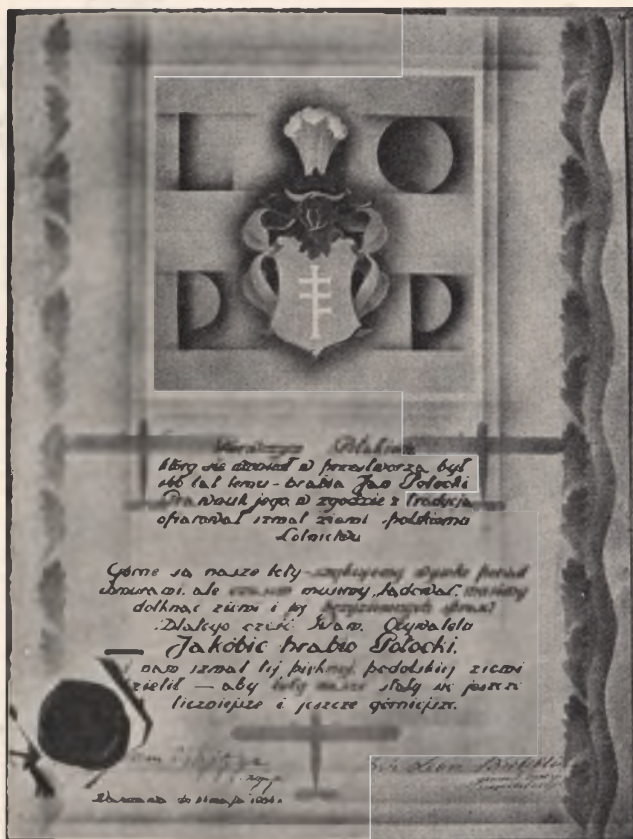
Do prac, wykonywanych bezpośrednio przez L. O. P. P., a kierowanych przez Zarząd Główny, należy rozbudowa w kraju sieci lotnisk. Prace te, zapoczątkowane prawie w chwili powstania Ligi i będące w toku do dziś dnia, są bardzo kosztowne. Bez sieci lotnisk ligowych nie moglibyśmy dorównać innym



Port lotniczy Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Katowicach

LOTNISKA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ





Dyplom uznania za ofiarowany przez Jakóba hr. Potockiego teren pod lotnisko

państwom europejskim, w których sieć ta stała się już tak samo niezbędną cechą kultury ogólnej, jak sieć dróg bitych i żelaznych.

Na początku istnienia Ligi, spory kapitał został włożony w uporządkowanie i rozszerzenie istniejących już, przeważnie budowanych pośpiesznie w czasie wojny światowej, lotnisk wojskowych, które zresztą z biegiem czasu przekształciły się w lotniska cywilno-wojskowe. Dało to możliwość korzystania z nich

zarówno lotnictwu komunikacyjnemu, jak i sportowemu lub szkolnemu.

Nieco później Zarząd Główny Ligi, w porozumieniu z władzami państwowymi, układa plan budowy nowych lotnisk, które miały wypełnić olbrzymie przestrzenie, pozbawione urządzeń lotniczych.

Na skutek tych lub innych zmian politycznych i gospodarczych, jak również ściślejszych badań terenów, plan ten ulegał kilkakrotnie zmianom, stale jednak był wykonywany i dał w ostatecznym, tj. do końca r. 1937, wyniku 25 lotnisk L. O. P. P. otwartych dla ruchu publicznego.

Oprócz tego szereg lotnisk wybudowanych przez L. O. P. P. przekazano Ministerstwu Komunikacji. Szereg innych jest w budowie lub w stadium poszukiwania i badania odpowiednich terenów. Ponadto L. O. P. P. posiada kilka lądowisk, tj. lotnisk o mniejszych wymiarach pola wzlotu i wcale lub prawie bez zabudowań.

Do dziedzin i czynności lotniczych nie należących bezpośrednio do Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, na których powstawanie i rozwój miała ona i ma wpływ niemal decydujący, należą: sport lotniczy i przysposobienie wojskowe lotnicze.

O wpływie Ligi na sport lotniczy „5 lat lotnictwa sportowego w Polsce” — album wydany przez Aeroklub R. P. w r. 1932 — pisze w sposób następujący:

„L. O. P. P. była tą instytucją, która położyła wielkie zasługi przy pierwszych krokach na niwie sportu lotniczego w Polsce. Uświadamiała społeczeństwo, dawała wytyczne tworzącym się organizacjom i subsydiowała wszelkie poczynania, które bezpośrednio wiązały się z lotnictwem.

Powiedzmy otwarcie: jeśli sport lotniczy u nas powstał, o ile doszedł do stanu obecnego i jeżeli w tempie przyśpiczonym rozwija się nadal — jest to w olbrzymiej mierze dziełem L. O. P. P....



Medal ku upamiętnieniu przelotu kpt. pil. S. Skarżyńskiego przez Atlantyk



Medal ku upamiętnieniu zwycięstwa kpt. pil. Bajana w Challenge'u 1934 r.

Wobec ogromnych kosztów, jakie pociąga za sobą opracowanie nowych typów samolotów i silników, a mogąc na ten cel przeznaczyć nie tak stosunkowo wielkie sumy — wybrała sobie Liga, jako teren swej pracy, przyczynienie się do stworzenia polskiego typu samolotu turystycznego oraz przystosowanego do niego silnika słabej mocy. W tym celu pobudza ona wszędzie inicjatywę prywatną i udziela pomocy tworzącej się dopiero kadrze konstruktorów samolotów turystycznych.

W okresie tym powstały m. in. subwencjonowane przez Ligę samoloty braci Działowskich, Skraby, Morrysona, Kozłowskiego, Medweckiego, Drzewieckiego i pierwsze R. W. D.

Po okresie popierania indywidualnych poczynań w konstrukcji samolotów turystycznych, gdy już ruch ten uzyskał dostateczny rozwój i popularność, zmienia Liga stopniowo zasady subwencjonowania — udzielając już swej pomocy prawie wyłącznie tym placówkom, których pierwsze prace pozwalały przewidzieć dalsze dobre rezultaty.

Poza fabrykami lotniczymi, którym Liga daje zamówienia na samoloty turystyczne według warunków przez siebie opracowanych, z poparcia jej w ostatnich latach korzysta głównie Sekcja Lotnicza Studentów Politechniki Warszawskiej. Prawie wszystkie typy wyprodukowane przez Sekcję, a między nimi i słynne R. W. D., zawdzięczają swe powstanie subwencji, udzielonej Sekcji przez Ligę. Ponieważ ta placówka wykazała największą żywotność i rokowala na przyszłość najlepsze nadzieje — przystępuje Liga w 1929 roku do budowy specjalnych warsztatów na Okęciu, w których Sekcja mogłaby bardziej rozwinąć pole swej działalności.

W fabrykach lotniczych na zamówienie Ligi wy-

konane były samoloty turystyczne P. W. S. - 50, M. N. - 4 i jeden z biorących udział w Challenge'u 1932 samolot P. Z. L. - XIX.

Nie było raidu, nie było konkursu w Polsce, któryby — śmiało to rzec można — choć częściowo nie zawdzięczał L. O. P. P. swej realizacji.

Największą jednak pomoc okazała L. O. P. P. przy



Dyplom uznania dla robotników P. Z. L. po Challenge'u 1934 r.

urządzaniu krajowych konkursów turystycznych. Liga opiekowała się i opiekuje konkursami tymi po dziś dzień. Opieka ta polega nie tylko na stronie finansowej, która niemal całkowicie obarczyła Ligę, lecz również na przygotowaniu lotnisk i na spopularyzowaniu tych konkursów. Nawet lokalne, mało zasobne koła L. O. P. P. przyczyniły się do powodzenia konkursów jak mogły, bądź fundując nagrody, bądź udzielając zawodnikom pomocy.

Wszystkie inne konkursy lotnictwa turystycznego były i są również popierane oraz finansowane przez Ligę.

Od samego początku powstania aeroklubów udziela im Liga wybitnej pomocy pieniężnej i w sprzęcie.

Również szybownictwem zajęła się L. O. P. P. od pierwszych jego początków w Polsce, które zbiegły się z datą powstania Ligi, tj. od r. 1923. Przy pomocy Ligi zostały urządzone pierwsze zawody szybowcowe oraz wysłane wyprawy na poszukiwania terenów szybowcowych. Liga, łącznie z państwowymi urzędami lotniczymi, udziela później pomocy dwu organizacjom, nie ustającym w pracy nad rozwojem polskiego szybownictwa — tj. Związkowi Awiacycznemu i Aeroklubowi Akademickiemu we Lwowie. Liga subwencjonuje prace konstrukcyjne Związku i wyprawy szy-

bowcowe, a następnie zamawia same szybowce, szkoli instruktorów szybowcowych L. O. P. P., zawiązuje przy swoich placówkach koła szybowcowe, wreszcie tworzy własną Szkołę Szybowcową w Polichnie pod Kielecami“.

Pięciolecie lotnictwa sportowego zbiegło się z pięcioleciem działalności Ligi. Przytoczony wyżej cytat jest bezstronnym a chlubnym świadectwem pomocy L. O. P. P. w rozwoju naszego sportu lotniczego.

Pomoc ta bodaj że wzmacnia się jeszcze w ostatnim pięcioleciu pracy Ligi. Wiemy np. jak wielką była pomoc Ligi i jej Zarządu Głównego w organizowaniu Challenge'u 1934 r., który polskiemu lotnictwu sportowemu dał ostateczne zwycięstwo w tego rodzaju zawodach.

W roku 1935 aerokluby otrzymały 24 samoloty, z których 9 ufundował Zarząd Główny Ligi, 2 — okręgi i 13 — Komitet Żwirki i Wigury wraz z Komitetem Podoficerskim. Był to dopiero początek akcji zaopatrywania aeroklubów w sprzęt latający. Omówimy ją bardziej szczegółowo w podrozdziale „Komitet Żwirki i Wigury“.

Chociaż cała działalność L. O. P. P. w dziedzinie lotnictwa ściśle się łączy z przysposobieniem wojskowym lotniczym, istnieje właściwe „P. W. Lotnicze“,



Na szybowisku L. O. P. P.

ujęte w inne ramy organizacyjne i podlegające woj-skowym władzom lotniczym. Udział w pokrywaniu kosztów tego P. W. Lotniczego przyjęła na siebie w dużej mierze Liga.

Już w 1930 r. Komitet Łódzki udziela bezpłatnie lotniska i hangarów w Lublinku Szkole Pilotów P. W. Lotniczego. W trzy lata później punkt ciężkości subwencionowania aeroklubów i klubów lotniczych przenosi Zarząd Główny Ligi na loty treningowe członków P. W. Lotniczego w tych klubach. W sprawozdaniu z r. 1933 czytamy: „...sport lotniczy i P. W. lotnicze w Polsce są ześrodkowane w klubach lotniczych, których zadaniem jest szkolenie swych członków w pilotażu silnikowym i umożliwienie im treningu.

Biorąc pod uwagę, że sport lotniczy jest rzeczą kosztowną, zarówno w wydatkach inwestycyjnych, jak i eksploatacyjnych, a kluby lotnicze nie są samowystarczalne, przeto Zarząd Główny L. O. P. P. i okręgi wojewódzkie, wzorem władz lotniczych państwowych, udzielają klubom swego poparcia finansowego lub materialowego. Poparcie to wyraża się w udzielaniu pomocy materialnej na potrzeby klubu lub też w formie opłat za loty treningowe dokonane przez pilotów P. W. Lotniczego oraz za wykonywanie lotów propagandowych na rzecz L. O. P. P.“

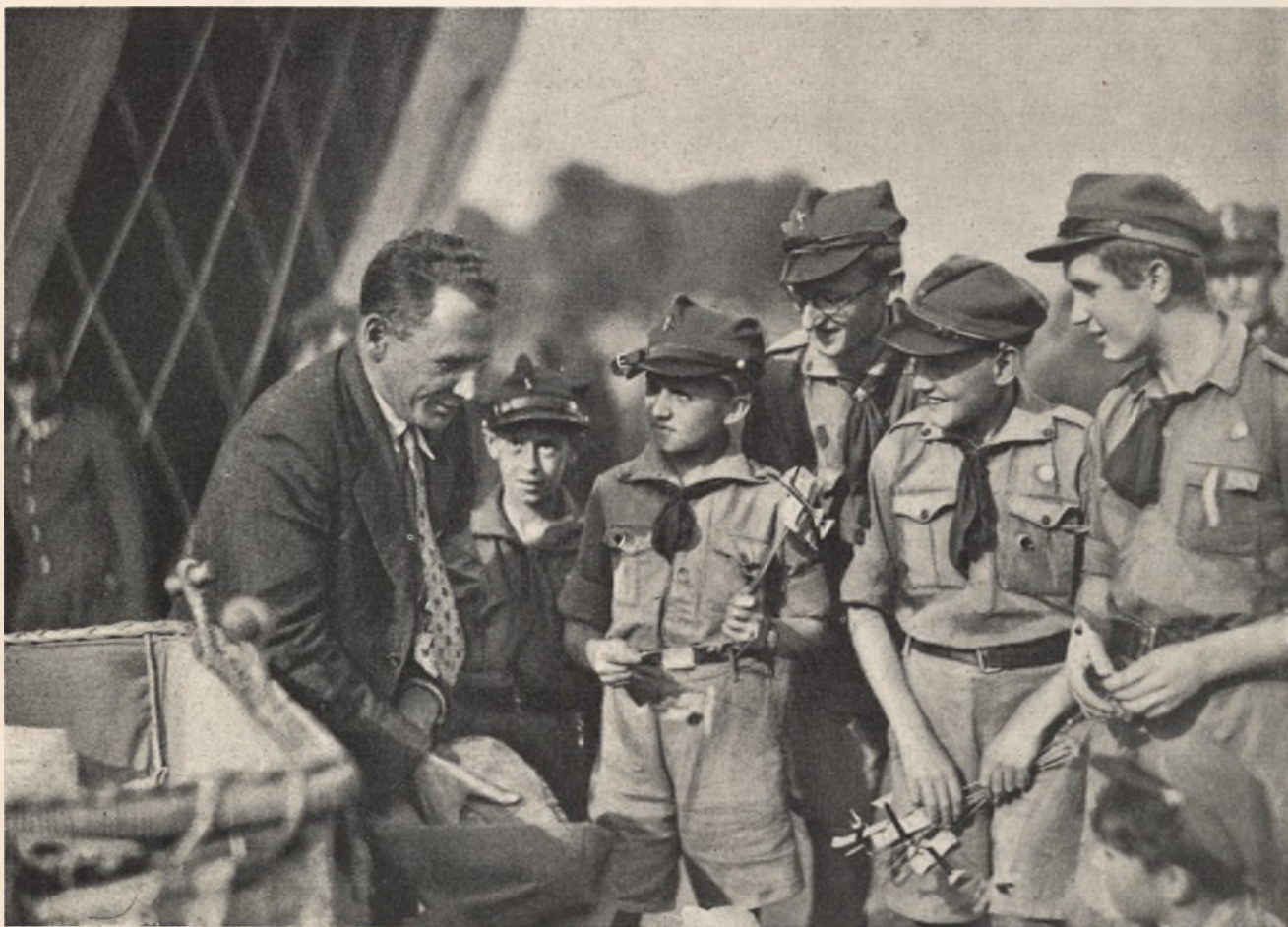
I dalej: „...popierając rozwój sportu lotniczego, L. O. P. P. kładzie wielki nacisk na trening pilotów P. W. Lotniczego w klubach, jako na jeden z głównych punktów naszego programu w dziedzinie szkolenia fachowego personelu lotniczego“.

W następnym roku Zarząd Główny Ligi zakupuje na cele P. W. Lotniczego 52 samoloty z 10 zapasowymi silnikami, okręgi zaś — 6 samolotów. Oprócz tego Komitet Żwirki i Wigury przekazał 20 samolotów, pochodzących z akcji zbiórkowej na Challenge.

W następnych latach Zarząd Główny Ligi wzmógł swój wysiłek w kierunku budowy własnych szkół pilotów, nie przestając jednak wydatnie subsydiować P. W. Lotnicze w aeroklubach i klubach lotniczych.

Wielkim bodźcem w rozwoju sportu lotniczego są wszelkiego rodzaju wyczyny, zawody, raidy itp. loty, wykraczające poza ramy normalnych: treningowych i turystycznych.

Gdy pierwsze potrzeby w sprzęcie zostały przynajmniej częściowo zaspokojone, przystąpiono do organizacji polskich raidów, które, chociaż dokonane na sprzęcie zagranicznego pochodzenia, jednak udowodniły, że lotnicy polscy nie ustępują zagranicznym w wyzaskoleniu i brawurze. Następne zaś raidy, przy użyciu sprzętu krajowego, dały go poznać zagranicy



Kpt. Hyniek opowiada harcerzom o przygodach balonowych



Balon „L. O. P. P.”

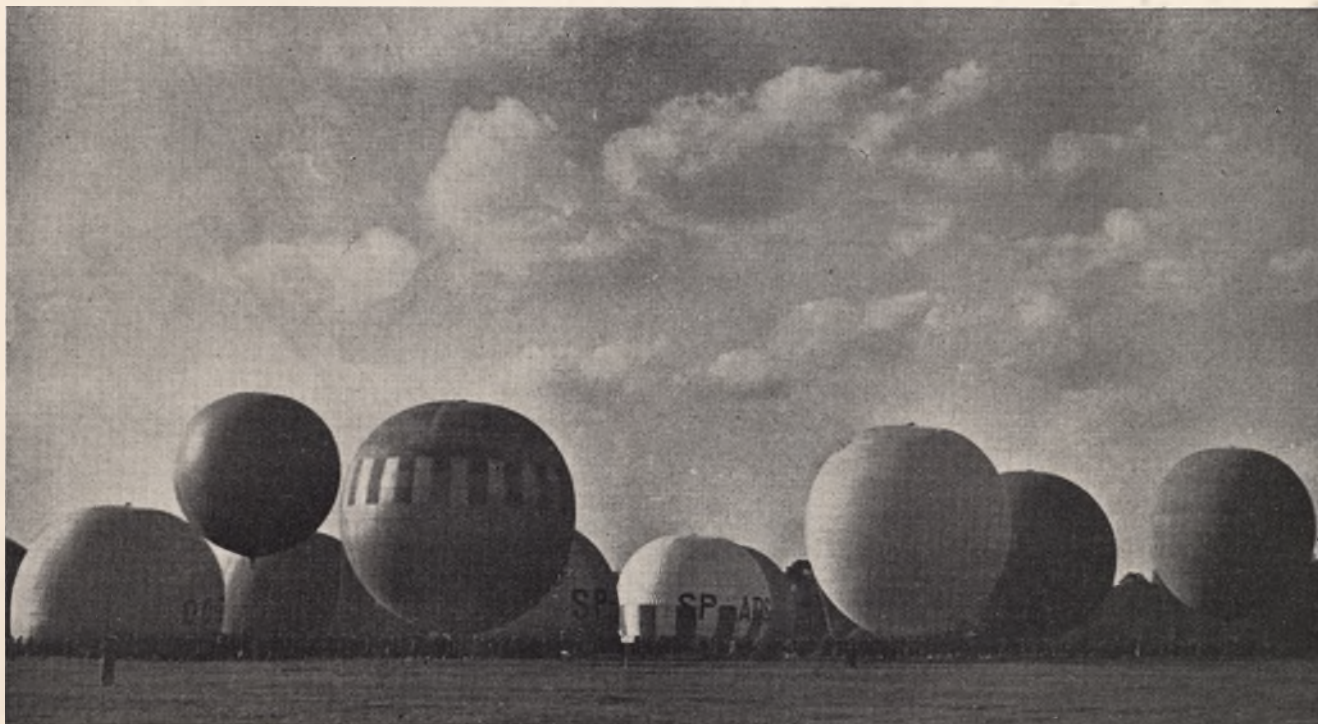
jako zupełnie pełnowartościowy, nie ustępujący w niczym zagranicznemu. Ze względu na duże koszty, ja-

kie pociąga za sobą organizacja i przeprowadzenie każdego długodystansowego raidu, działalność L. O. P. P. w tej dziedzinie była ograniczona jej możliwościami finansowymi, mimo całkowitego uznawania ich wartości. W każdym jednak razie Liga może zapisać na swoje dobro wybitny udział finansowy w raidzie kpt. Orlińskiego do Tokio i z powrotem w 1926 r., którego przeprowadzenie w nadzwyczaj trudnych warunkach atmosferycznych i na uszkodzonym w powrotnej drodze samolocie przyczyniło się wydatnie do propagandy Polski za granicą.

L. O. P. P. udzieliła również pomocy finansowej w organizacji raidu kpt. Skarżyńskiego w 1930 r., którego przelot 25.000 km, w głównej mierze nad kontynentem afrykańskim, dokonany na polskim samolocie, odbił się powszechnie głośnym echem.

Wreszcie z inicjatywy L. O. P. P. i z jej funduszków został w r. 1930 przeprowadzony zimowy raid 4 samolotów na Łotwę i do Estonii, przy czym użyty został również sprzęt polski.

Znacznie większą rolę odegrała L. O. P. P. w organizacji krajowych zawodów lotniczych, jako stosunkowo mniej kosztownych i bardziej odpowiadających programowi jej działalności. Zawody te miały dwójakie zadanie, a mianowicie: praktyczne sprawdzenie sprzętu oraz wyszkolenie i eliminację załóg. Wykonanie w jednakowych warunkach szeregu prób technicznych przez większą ilość typów samolotów daje możliwość porównania ich właściwości technicznych i wybrania typów najbardziej odpowiadających istniejącym potrzebom. W konsekwencji kieruje się



Przed startem do zawodów o Puchar Gordon Bennetta



Po skokach ze spadochronem

wysiłek na dalszy rozwój tylko wybranych typów, unikając dzięki temu nieudanych eksperymentów konstrukcyjnych.

W dążeniu do rozwoju lotnictwa sportowego L. O. P. P. już w roku 1928 organizuje I Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych, do którego stanęło zaledwie 7 maszyn, wybudowanych w kraju i to przeważnie z subsydiów Ligi. Następny konkurs w 1929 r. zgromadził już dużo większą ilość samolotów. Warunki konkursów układane były coraz cięższe i dzisiaj zawody te stanowią bardzo poważną próbę dla załóg i sprzętu. Włączony do zawodów — jako jedna z prób — raid naokoło Polski spełnia dużą rolę propagandową, docierając do najbardziej odległych zakątków i dając miejscowemu społeczeństwu przegląd najnowocześniejszych samolotów. Poza urządzeniem własnych zawodów, Liga udzielała również pomocy organizacyjnej i pieniężnej klubom lotniczym w organizacji miejscowych konkursów lub raidów, jak np. loty południowo-zachodniej Polski, zimowe zawody lubelsko-podlaskie i pierwszy raid naokoło Polski lotniczek polskich.

W r. 1933 Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje V Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych, pokrywając całkowity jego koszt w kwocie 60.000 zł.

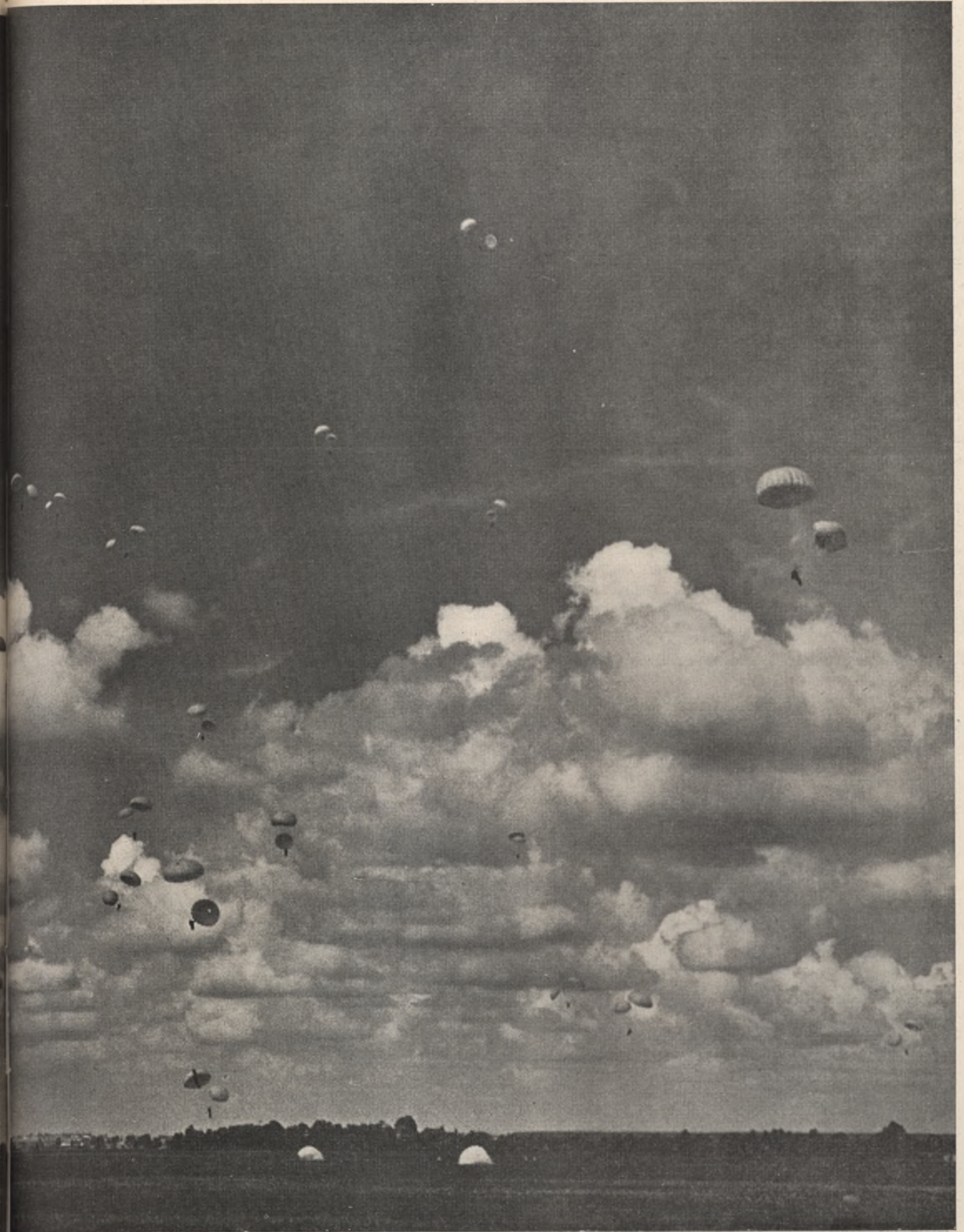
Następnego roku L. O. P. P. wydatnie współdziała w sukcesach Challenge'u 1934 r. W r. 1936 Zarząd



Propaganda sportu spadochronowego



Masowe skoki spadochronowe



Wieliszewie koło Warszawy w 1937 r.

Główny Ligi sfinansował i zorganizował VI Krajowe Zawody Samolotów Turystycznych.

Oprócz zawodów samolotowych, L. O. P. P. organizuje lub bierze udział w organizacji przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej szereg zawodów szybowcowych.

Od początku powstania w Polsce sportu balonowego, L. O. P. P. popiera go moralnie i finansowo, jak np. Krajowe Zawody Balonów Wolnych im. płk. Aleksandra Wańkowicza, Międzynarodowe Zawody o Puchar Gordon-Bennetta, przeznaczając w r. 1935 na ten cel 45.000 zł, a w r. 1936 zakupując dla naszych zawodników balon „L. O. P. P.”, który w zawodach tych zajął II miejsce, oraz fundując szereg nagród.

Ażby skończyć z działalnością Zarządu Głównego L. O. P. P. w dziedzinie lotnictwa, pomijając już szereg drobniejszych akcji, należy wskazać jeszcze na zainicjowanie, zorganizowanie i prowadzenie przez Zarząd Główny i okręgi Ligi nowego sportu powietrznego — spadochroniarstwa.

Zarząd Główny od dłuższego czasu śledził z wielką uwagą rozwój sportu i P. W. spadochronowego za granicą. Obserwowane postępy i doświadczenia przekonały go, że sport spadochronowy nie jest zjawiskiem przejściowym i że posiada tak duże znaczenie obrotne, iż dłużej Polska nie może pozostawać na tym polu w tyle za innymi państwami.

W roku 1936 rzucono nowe hasło: „Polska młodzież na spadochrony”, które zostało przez społeczeństwo przyjęte.

Już w tymże roku wybudowano kilka wież do skoków ze spadochronem, zakupiono kilkadziesiąt spadochronów, szereg pomocniczych przyrządów szkol-

nych oraz zorganizowano przy Wytwórni Balonów i Spadochronów w Legionowie 3 kursy instruktorskie.

Opracowano potrzebne schematy organizacyjne, instrukcje i programy szkolenia; wydano 2 broszury: mjr. inż. St. Mazurka — „Spadochron, jego budowa i zastosowanie” oraz mjr. dypl. Wł. Mizgier-Chojnackiego — „Sport spadochronowy”.

Ponadto udzielono subwencji: Instytutowi Badań Lotniczo-Lekarskich na zorganizowanie opieki lekarskiej i wyszkolenie lekarzy, Związkowi Harcerstwa Polskiego na organizację sportu spadochronowego i Szkole Podchorążych dla Podoficerów na organizację Sekcji Spadochronowej.

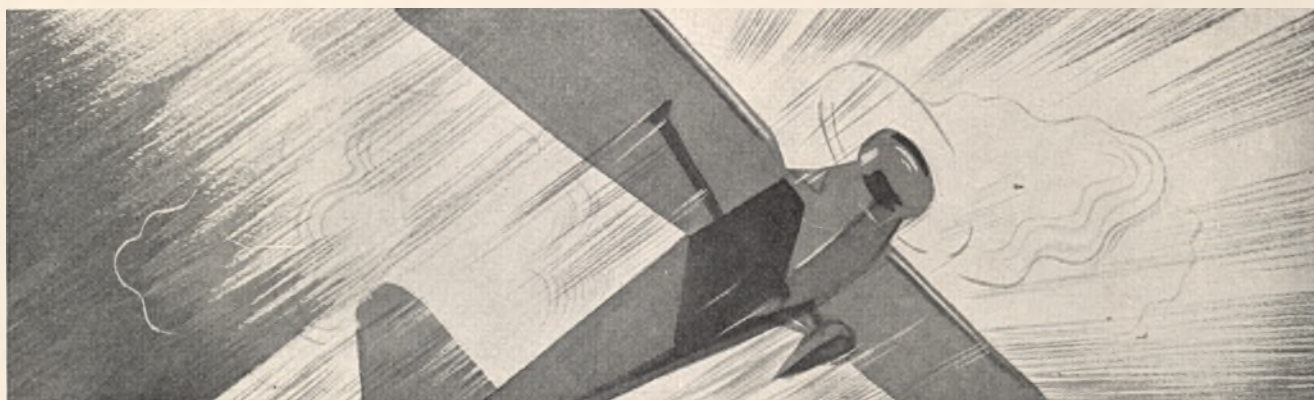
W roku następnym sport spadochronowy osiąga już znaczny poziom rozwoju, czyniąc, jak mówi sprawozdanie, „postępy nieoczekiwane”.

„Uprawianie tego sportu zostało przyjęte z entuzjazmem przez wszystkich, czego dowodem jest, że wśród wyszkolonych znajdujemy oprócz młodzieży szkół średnich — młodzież akademicką, obok robotników — urzędników, podoficerów i oficerów służby czynnej i rezerwy”.

Ku końcowi roku wież spadochronowych jest już kilkanaście. Zorganizowano przy nich ośrodki wyszkoleniowe sportu spadochronowego, obsadzone przez instruktorów absolwentów kursów centralnych w Legionowie — oraz zaopatrzone w odpowiednie sprzęt szkolny i instrukcje.

Ku końcowi r. 1937 instruktorów i wyszkolonych skoczków (I i II stopnia) było ponad 1.500, skoków wykonano: około tysiąca ze statków powietrznych i ponad 30.000 z wież. Między innymi po raz pierwszy w Polsce wykonano 58 skoków grupowych w Wieszewie pod Warszawą.





K O M I T E T Ż W I R K I I W I G U R Y



omitet Żwirki i Wigury, jak instytucję tę w potocznej mowie przyjęto nazywać, został powołany po zwycięstwie Żwirki i Wigury w Challenge'u 1932 r. pod nazwą „Komitet Ufundowania Samolotów dla por. Żwirki i Polskiego Zespołu na Challenge 1934 r.“. Po śmierci zwycięzców, zmienił nazwę na „Centralny Komitet Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. i Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej“.

Działalność Komitetu ściśle łączy się z działalnością Zarządu Głównego L. O. P. P. w dziedzinie lotnictwa.

Początkowo Komitet nie prowadził szerszej akcji propagandowej, ani zbiórkowej. Społeczeństwo polskie, pamiętające niedawne zwycięstwo, zasiłało fundusze Komitetu samorzutnymi ofiarami. W tych warunkach Komitet był jedynie ośrodkiem centralizującym akcję zbiórkową i porządkującym ofiarne odruchy społeczeństwa.

Gdy po kilku miesiącach osłabło wrażenie zwycięstwa i śmierci por. Żwirki i inż. Wigury, osłabło również tempo wpływów. Aby spełnić swoje zadanie, Komitet nie mógł ograniczyć się do przyjmowania ofiar, lecz musiał zorganizować akcję wzmagającą ich napływ.

Toteż od lutego 1933 r. prace Komitetu zostały rozszerzone. Program ich przewidywał następujące etapy: organizacja prowincji, fundowanie stypendiów, wyłączna zbiórka na zakup samolotów.

Podstawą organizacji stały się okręgi wojewódzkie L. O. P. P. oraz aerokluby i kluby lotnicze afiliowane do A. R. P. Okręgi wojewódzkie utworzyły w swoim składzie komisje challenge'owe, które zajęły się zbiórką na rzecz Centralnego Komitetu Fundacji.

W myśl statutu Komitetu do zadań jego należy:

- a) zapewnienie wychowania i wykształcenia synowi ś. p. por. Żwirki,
- b) ufundowanie stypendium im. Żwirki i Wigury,
- c) zbieranie funduszy na zakup samolotów challenge'owych,
- d) działanie w kierunku rozwoju lotnictwa sportowego.

Już w r. 1933 utworzono dwie fundacje stypendialne po 30.000 zł każda. Pierwsza fundacja, z której odsetki przeznaczone są na wychowanie i wykształcenie małoletniego Henryka Żwirki, powołana aktem rejentalnym z dnia 12 kwietnia 1933 roku, nosi nazwę „Fundacji stypendialnej imienia porucznika Franciszka Żwirki“. Druga fundacja, powołana dnia 19 września 1933 r., nosi nazwę „Fundacja stypendialna imienia inżyniera Stanisława Wigury“; dochody płynące z tej fundacji obracane są na stypendium dla studenta Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej.

Po ufundowaniu tych dwóch stypendiów, wszystkie sumy pozostające w rozporządzeniu C. K. F. oraz cała akcja zbiórkowa poszła w kierunku gromadzenia funduszy na zakup samolotów challenge'owych.



Medal ku upamiętnieniu zwycięstwa kpt. Zwirki i inż. Wigury w Challenge'u 1932 r.

W czasie od 2 września 1932 r. do 1 listopada 1934 r., tj. w ciągu 26 miesięcy, Komitet zebrał z ofiar społeczeństwa ponad milion złotych. Zaznaczyć trzeba, że koszty administracyjne Komitetu nie przekroczyły w tym okresie 3,50% zebranej kwoty.

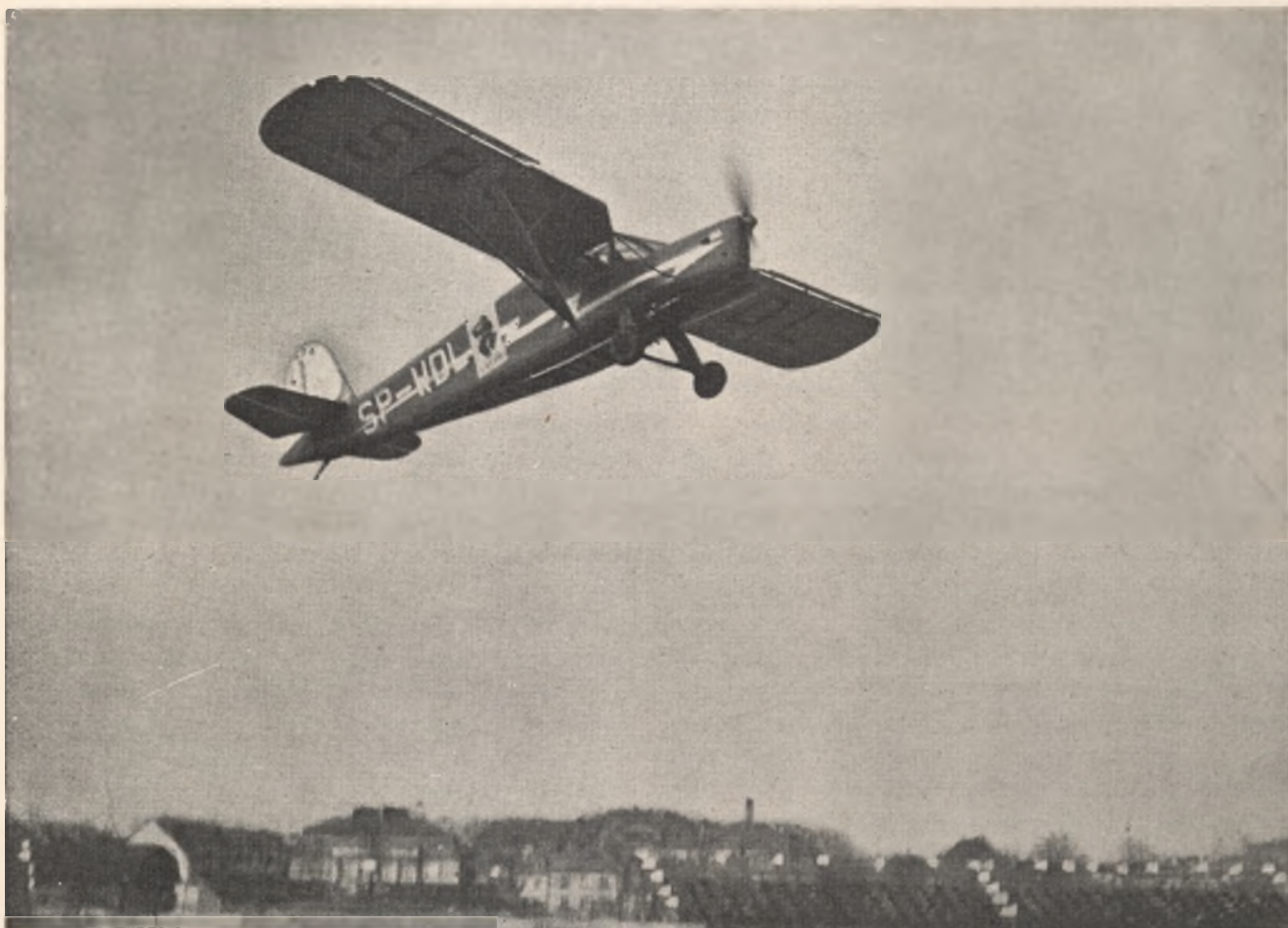
Z początkiem 1935 r. prace Komitetu szły w kierunku zbiórki na samoloty challenge'owe. Hasło fundowania samolotów na Challenge 1936 r. znalazło w społeczeństwie dużą popularność i natychmiast po powtórnym zwycięstwie w 1934 r. zaczęły do Komitetu napływać deklaracje od instytucji i zrzeszeń,

zgłaszających gotowość złożenia znacznych sum na zawody następne.

Rezygnacja Polski z Challenge'u postawiła przed Komitetem trudne zadanie częściowego przynajmniej skicrowania zadeklarowanych sum na cele rozbudowy lotnictwa wazierz. Dzięki panującemu w społeczeństwie zrozumieniu potrzeb lotnictwa, przedstawiciele instytucji i zrzeszeń, które zgłosiły akces do współpracy z Komitetem, a w pierwszym rządzie przedstawiciele korpusu podoficerskiego, zdecydowali skierować akcję zbiórkową na nowe tory. Rzucone przez



Wręczenie nagrody Challenge'u 1932 r. kpt. pil. Zwirce w Zarządzie Głównym L. O. P. P.



Samolot turystyczny, ofiarowany przez firmę Wedel

L. O. P. P. hasło: „Uczmy się latać“ znalazło żywy oddźwięk, a ciężkie warunki, w jakich znajdowało się nasze lotnictwo sportowe, jego braki, a tym samym nikła liczba szkolonych rocznie pilotów — były istotnie przekonującymi argumentami.

Oprócz podoficerów, przystąpiły do akcji i inne zrzeszenia. Poszczególne okręgi L. O. P. P. również rozwinęły ożywioną działalność, uzyskując ze swego terenu dodatkowe sumy na rozbudowę lotnictwa sportowego.



Samoloty zakupione przez Komitet Żwirki i Wigury

Komitet Żwirki i Wigury zdawał sobie sprawę, że wyniki rozpoczętych prac okażą się dopiero po dłuższym okresie czasu. Komitet zupełnie świadomie zrezygnował z poczynañ dających efekt na krótką metę, a nie mieszczących się w ramach ogólnego programu. W tych warunkach poczynania Komitetu w 1935 r. miały na ogół charakter przygotowawczy lub próbny.

W ramach tych poczynañ, uruchomiono szybowisko w Miłosnie pod Warszawą, która w programie przyszłych prac figuruje jako ośrodek sportu szybowcowego. Z zasiłków Komitetu zorganizowano również obóz szybowcowy w Grzegorzewie pod Wilnem.

W kwietniu 1935 r. Komitet przekazał 8 samolotów R. W. D. - 8 okręgom: Pomorskiemu, Śląskiemu, Kieleckiemu, Krakowskiemu, Lubelskiemu i Wileńskiemu Kolejowemu oraz Związkowi Strzeleckiemu. Samoloty te otrzymały następnie do użytkowania odpowiednio aerokluby.

Gdy z końcem roku okazało się, że — pomimo ciężkich warunków gospodarczych — sumy zadeklarowane przez poszczególnych ofiarodawców napływają w preliminowanych wysokościach, rozpoczęto prace mające na celu istotną realizację hasła: „Uczmy się latać“. Zamówiono 60 szybowców typu „Wrona bis“ oraz kilka szybowców wyższej klasy. Przewidziano znaczne sumy na urządzenie nowych szybowisk. Przystąpiono wreszcie do tworzenia ośrodka szkolenia w pilotażu silnikowym w Bielsku. Korpus podoficerski, za pośrednictwem Komitetu Żwirki i Wigury, ufundował dla tego ośrodka 9 samolotów typu R. W. D. - 8 wraz z silnikami.

Samoloty te, zgodnie z wolą ofiarodawców, noszą nazwę I Eskadry Szkolnej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

W roku następnym wykonano wspomniane wyżej zamówienia, a prócz tego przekazano różnym klubom

i organizacjom 17 innych samolotów i zamówiono 40 silników.

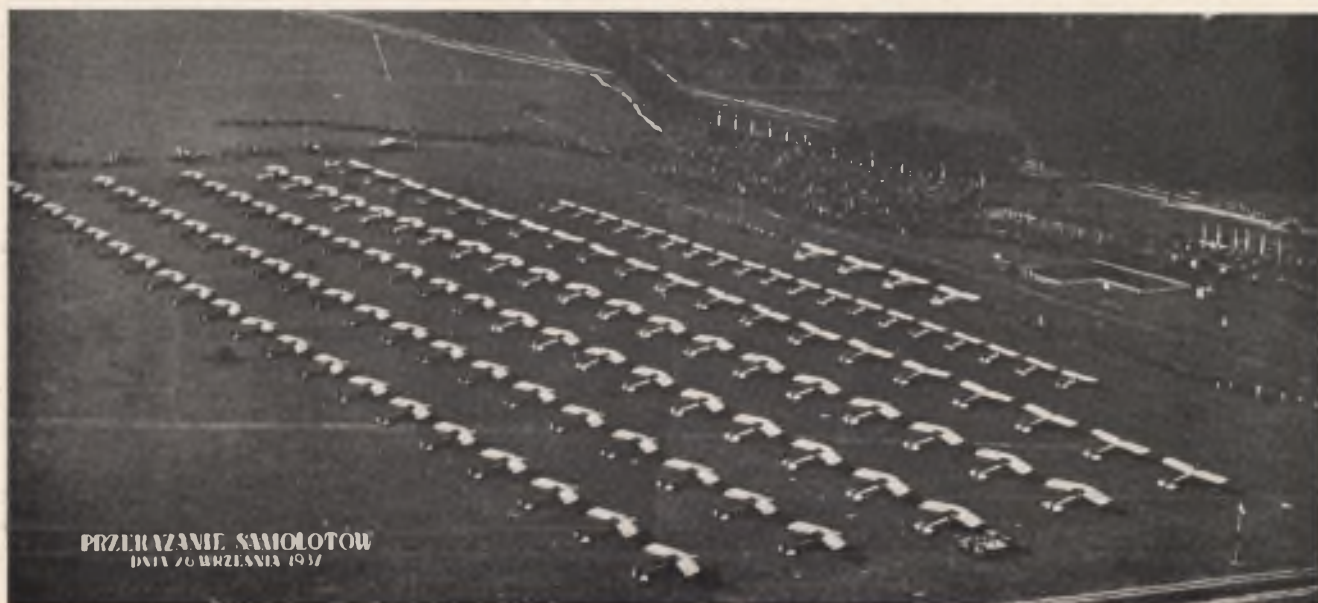
Apel Naczelnego Wodza, wzywającego do składania ofiar na rzecz dozbrowienia, oraz uroczystość otwarcia pierwszej szkoły pilotów i przekazania jej eskadry — sprawiły, iż ofiarność społeczeństwa na rzecz lotnictwa wzrosła jeszcze bardziej.

W r. 1937 Zarząd Główny Ligi, dzięki dotychczasowej akcji Komitetu Żwirki i Wigury, mógł stwierdzić, że zapotrzebowanie szkół pilotażu i aeroklubów na samoloty typu podstawowego szkolenia zostało zaspokojone. Nie tylko przydzielono im poważne kontyngenty, lecz stworzono pewną rezerwę, przeznaczoną dla szkół będących w budowie.

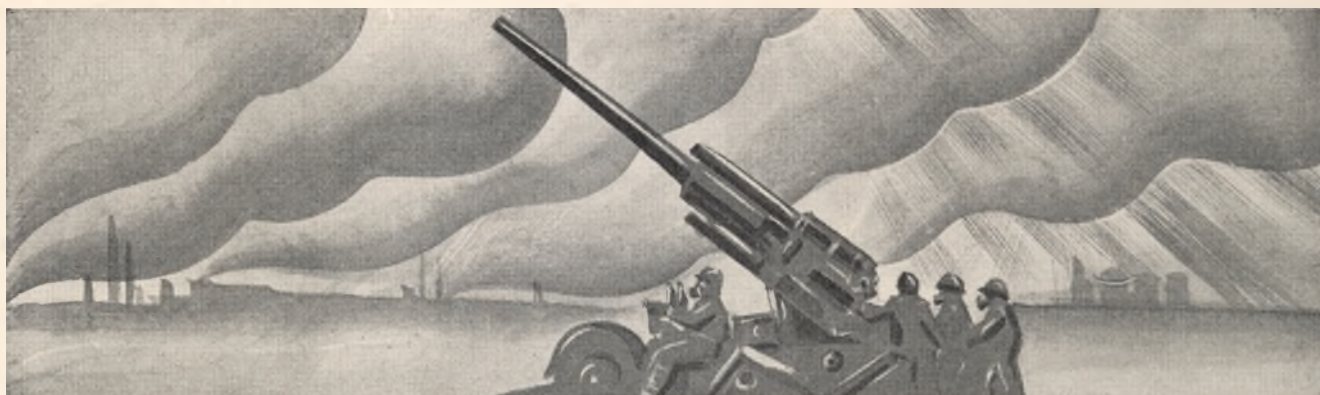
Oprócz samolotów podstawowego szkolenia, w okresie tym zaopatrywano również aerokluby w samoloty turystyczne, potrzebne do zawodów i dalszych przeletów.

Rozpoczęto też wykonywanie programu zmierzającego do zasilenia szkół i aeroklubów w samoloty przejściowe i treningowe. Wykończono prototyp samolotu jednomiejscowego akrobacyjnego i oddano do użytku serię 20 sztuk tych samolotów. Jednocześnie, na zamówienie Komitetu Żwirki i Wigury, wykonano prototyp samolotu szkolno-przejściowego, dwumiejscowego, zdolnego do akrobacji. Wykonanie pierwszej serii tych samolotów nastąpiło na wiosnę 1938 roku. Przeprowadzono również studia i wykonano pierwszą serię pięciu samolotów sanitarnych.

Wyniki pracy 1937 r., ujęte cyfrowo, przekraczają znacznie rezultaty osiągnięte w latach poprzednich. W ciągu 14 miesięcy ufundowano i przydzielono do użytku 126 płatowców, zakupiono 53 silniki, zamówiono i wykonano 2 pierwowzory. Wartość przydzielonego sprzętu wynosi około 2.700.000 zł. Cały ten dorobek został przedstawiony władzom państwowym i cfiarnemu społeczeństwu w dniu 26 września 1937 r.



PRZEKAZANIE SAMOLOTÓW
DNIA 26 WRZEŚNIA 1937



OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA



Obrona przeciwlotniczo-gazowa, jak już było powiedziane, nie od razu stała się obiektem działalności Ligi, a w szczególności jej Zarządu Głównego. Zaznaczyliśmy już, że myśl połączenia dwóch pokrewnych organizacyj — L. O. P. P. i T. O. P. powstała prawie jednocześnie z narodzinami Ligi, w rzeczywistości jednak nastąpiło to dopiero 10 lutego 1928 r.

Jak już z samej nazwy Towarzystwa Obrony Przeciwigazowej wynika, organizacja ta, która weszła w skład Ligi Obrony Powietrznej Państwa (od chwili sfuzjowania stowarzyszeń — Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej), z jednej strony miała zadania i zakres działania bardziej ograniczone, niż obrona przeciwlotnicza w dzisiejszym pojęciu, z drugiej zaś — zajmowała się obroną przed gazami pochodzącymi nie tylko z bomb i rozpryskiwaczy lotniczych (opg oddziałów walczących).

Toteż w rozwoju działu obrony przeciwlotniczo-gazowej widzimy kilka kolejnych etapów, w których ogólne pojęcie obrony powietrznej kraju coraz bardziej się krystalizuje, jak również krystalizują się zadania Zarządu Głównego L. O. P. P.

Z natury samego zagadnienia, gdy chodzi o masowe uświadamianie i szkolenie całej ludności kraju oraz przygotowanie miejscowych środków opl, większa część pracy przypada na lokalne komórki organizacyjne. Cały prawie ciężar pracy wykonawczej spada na obwody powiatowe i nawet koła w dużych

zespółach organizacyjnych. Okręgi wojewódzkie kierują bezpośrednio tą pracą w terenie i przeprowadzają podział sprzętu. Zadaniem Zarządu Głównego Ligi jest ogólne kierowanie przygotowaniem kraju do obrony przeciwlotniczej biernej (po uzgodnieniu swych zamierzeń z władzami państwowymi), szkolenie fachowego personelu wyższych szczebli kierownictwa oraz centralizacja akcji zaopatrywania terenu w sprzęt.

Poza tym Zarząd Główny Ligi, rozporządzając dość znacznymi funduszami na obronę przeciwlotniczą, np. w r. b. około miliona złotych, udziela różnych subwencji i stypendiów organizacjom państwowym, naukowym, osobom studiującym zagadnienie itp.

Jeżeli chodzi o etapy rozwoju opl w ramach Ligi, o których uprzednio była mowa, cały okres dziesięciolecia (1928—1938) podzielić można na 3 podokresy.

Pierwszy — wyłącznie przeciwigazowy — obejmuje nawet lata wcześniejsze, gdy pracowało samodzielnie T. O. P., Liga zaś nieformalnie z nim współdziałała.

Drugi — od roku 1929, gdy władze państwowe zaproponowały Lidze wzięcie na siebie obowiązku przygotowania cywilnej służby obserwacyjno-meldunkowej — jednego z podstawowych czynników obrony przeciwlotniczej naziemnej. Podokres ten ciągnie się do roku 1934.

Wreszcie trzeci podokres rozpoczyna się w roku 1934 dwoma aktami władz państwowych o niezmiernie dużym znaczeniu dla Ligi w ogóle, dla działu

zaś obrony przeciwlotniczo-gazowej w szczególności. Mianowicie dnia 20 stycznia Rada Ministrów nadaje L. O. P. P. charakter stowarzyszenia wyższej użyteczności, dnia zaś 15 marca izby ustawodawcze uchwalają „Ustawę o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej“. Rozporządzenie Rady Ministrów czyni Ligę organizacją wyłączną w kraju do spraw opl (przewidywanych jej statutem). Ustawa zaś daje podstawy prawne dla całej dalszej działalności Ligi i jej Zarządu Głównego w dziedzinie obrony przeciwlotniczej. W tym okresie ukazują się kilka dekrety, rozporządzeń i ogólnych instrukcji, coraz bardziej precyzujących czynności opl różnych władz państwowych i organizacji społecznych, m. in.: 4 lipca 1936 r. — „Dekret o ustanowieniu urzędu inspektora obrony powietrznej“, 29 stycznia 1937 r. — „Rozporządzenie Rady Ministrów o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej Państwa“ i w październiku 1937 r. — „Ogólna instrukcja o organizacji samoobrony ludności, pod względem opl“ (ministra spraw wewnętrznych). Wreszcie z dniem 15 maja 1938 r. weszło w życie rozporządzenie o przygotowaniu w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej w dziedzinach regulacji i zabudowania osiedli oraz budownictwa publicznego i prywatnego.

Z całym naciskiem podkreślić tu trzeba, że zarówno samo ukazanie się Ustawy oraz dalszych, rozwijających ją zarządzeń, jak i bardzo przychylne przyjęcie ich przez opinię społeczną są przede wszystkim zasługą wieloletniej uświadamiającej pracy L. O. P. P. i jej Zarządu Głównego. Inicjatywa i późniejsza propaganda Ligi działały to, że przepisy prawne, obciążające ludność bądź co bądź znacznymi świadczeniami na rzecz Państwa, zostały przez tę ludność uznane za zupełnie słuszne i nie wymagające nawet dyskusji.

Parafrazując przytoczone w podrozdziale „Lotnictwo“ zdanie, że nawet sama budowa Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie mogłaby być dostatecznym usprawiedliwieniem egzystencji Ligi, można powiedzieć, że samo ukazanie się „Ustawy o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej“ mogłoby usprawiedliwić działalność L. O. P. P. w tej dziedzinie, gdyby nawet nic więcej nie zostało zrobione.

Po tych ogólnych uwagach o rozwoju obrony przeciwlotniczo-gazowej w ciągu dziesięciolecia organizowania jej w ramach L. O. P. P., dokonać należy bardziej szczegółowego przeglądu prac Zarządu Głównego w tej dziedzinie.



Kpt. Jerzy Misiński
pierwszy inspektor główny opg
Zarządu Głównego L. O. P. P.

Od samego początku, tj. już w r. 1928 — zaraz po połączeniu się L. O. P. P. z T. O. P. — zwrócono przede wszystkim uwagę na stronę organizacyjną zagadnienia. W ramach Zarządu Głównego Ligi tworzy się organ kierowniczy — Główny Inspektor Obrony Przeciwgazowej. Na stanowisko głównego inspektora opg powołano członka Zarządu Głównego kpt. J. Misińskiego.

Następnym etapem pracy jest stworzenie sieci kierowniczej w terenie; ustanowienie inspektoratów przy komitetach wojewódzkich L. O. P. P. i obaądenie komitetów powiatowych i miejskim instruktorami I kategorii. Na początku jednak akcja ta

napotyka poważne trudności wskutek braku odpowiedniego personelu fachowego. W tymże więc samym roku zorganizowano I Kurs Inspektorów Wojewódzkich OPG. Do r. 1932 włącznie przeprowadzono jeszcze dwa takie kursy i wyazkolono około 100 osób. W terenie w tymże czasie wyszkolono około 6.000 instruktorów różnych kategorii.

W stosunkowo krótkim czasie Zarząd Główny Ligi ustala zasady szkolenia zarówno personelu fachowego dla potrzeb L. O. P. P. jak i ludności oraz podstawy i metody zaopatrywania kursów i szkół w sprzęt ćwiczebny i pomoce naukowe. Ustalono zasady współpracy z Polskim Czerwonym Krzyżem w ten sposób, że L. O. P. P. przyjęła na siebie organizację drużyn odkażających i prowadzenie obrony przeciwgazowej, P. C. K. zaś zajął się szkoleniem personelu potrzebnego do zapewnienia ratownictwa i leczenia ludności zagazowanej.

Poza tymi pracami o charakterze organizacyjno-wyszkoleniowym dokonano szeregu prac natury propagandowej, a mianowicie: przy Zarządzie Głównym Ligi założono muzeum sprzętu obrony przeciwgazowej, zapoczątkowano wydawnictwo „Biuletyn Gazowy“ (obecnie — „Przegląd OPLG“), wydano poważną ilość broszur i podręczników fachowych, wyprodukowano kilka filmów uświadamiających i propagandowych, zorganizowano szereg zawodów i pokazów obrony przeciwgazowej; oprócz tego Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje wystawy krajowe sprzętu przeciwgazowego i bierze udział w wystawie międzynarodowej w Bukareszcie w r. 1930.

W dziedzinie obrony przeciwlotniczej lata 1929 i 1930 wypełnia praca przygotowawcza do rozpoczęcia organizacji sieci służby obserwacyjno-meldunkowej w całym kraju. Ustala się wówczas podstawy współdziałania Ligi z władzami państwowymi, opracowuje się instrukcje, wreszcie szkoli się na pięcio-

tygodniowym kursie w Warszawie 25 kandydatów na stanowiska inspektorów wojewódzkich opl.

Rok 1933 przynosi dalsze postępy w obronie przeciwlotniczej, która ostatecznie zespała się z obroną przeciwgazową. Według ówczesnego sprawozdania, dał on „wyniki rekordowe”. Czytamy tam, że na terenie całej Polski urządzono około 6.500 kursów informacyjnych i elementarnych, na które uczęszczało ponad 180.000 osób ze społeczeństwa starszego, w szkołach zaś około 80.000 młodzieży wysłuchało 5.000 wykładów.

Do istniejącej już umowy o współpracy z Polskim Czerwonym Krzyżem doszła w tym roku umowa ze Związkiem Straży Pożarnych R. P. Współdziałanie z wojskiem i władzami administracji ogólnej całkowicie się krystalizuje. Organizacje ligowe coraz częściej biorą udział w ogólnych ćwiczeniach oplg, poza

tym Zarząd Główny L. O. P. P. zaczyna uruchamiać obozy ćwiczebne i kieruje akcją budowy schronów i komór gazowych. W terenie powstają tzw. komitety domowe opl biernej.

W następnym roku Zarząd Główny Ligi kładzie główny nacisk na wyszkolenie w obozach i na kursach wyższego szczebla, tzw. kategorijskich, wyposażenie w instrukcje fachowe i zestawy sprzętu oraz na budowę wzorowych schronów w miastach, przede wszystkim wojewódzkich. Na kursach inspektorskich i instruktorskich I kategorii Zarządu Głównego L. O. P. P. wyszkolono w tym okresie ponad 200 osób dla potrzeb zarówno Ligi, jak władz państwowych i innych organizacji, m. in. ministerstw: Spraw Wewnętrznych i Komunikacji, Związku Straży Pożarnych R. P., Związku Zawodowego Farmaceutów, Związku Inżynierów-Chemików itd. W szkoleniu wykorzystano jak



W służbie obs.-meld.



Drużyna odkażająca



Marsz w maskach przeciwgazowych

najbardziej metodę ćwiczeń praktycznych, co dało doskonałe wyniki. Aby utrzymać wiedzę własnego personelu fachowego na poziomie jak najwyższym, Zarząd Główny Ligi przeprowadził egzamin kontrolny dla okręgowych inspektorów oplg.

Na przeprowadzenie obozów ćwiczeźnych Zarząd Główny Ligi wydał w tym roku 60.000 złotych, na całą zaś akcję oplg — prawie milion. Między innymi Zarząd Główny wybudował własnym kosztem i wypożyzył szereg wzorowych schronów przeciwgazowych



Sekcja odkażająca na specjalnym parowozie



Propaganda oplg

w: Poznaniu, Toruniu, Krakowie, Lublinie, Białymstoku, Łucku i Warszawie.

Szczególnie dużo zrobiono w tym roku w dziedzinie zaopatrywania w sprzęt: ustalono skład zestawów bojowych i szkolnych służby obs.-meld., warunki techniczne odbioru sprzętu opg i obs.-meld., przydzielono okręgom zestawy sprzętu odkażającego, pochłaniacze schronowe, wprowadzono do użytku i sprzedaży szereg nowych typów polskich masek i pochłaniaczy przemysłowych, dezynfekторы itp.

Wyprodukował też Zarząd Główny Ligi dwa nowe filmy: „Posterunki obs.-meld.” i „Drużyny odkażające”, oraz wydał szereg prac fachowych, instrukcji i wskazówek. Udzielono również szeregu stypendiów studentom chemii i mechaniki oraz słuchaczom Wyższych Kursów OPLG L. O. P. P. W tymże czasie opracowano „Regulamin stypendiów oplg”.

W roku 1935 Zarząd Główny Ligi wydaje na potrzeby obrony przeciwlotniczo-gazowej znowu blisko milion złotych, poświęcając lwia część tych pieniędzy na zaopatrzenie terenu w sprzęt szkolny i bojowy. Wzmacnia się sieć instruktorską w okręgach i obwodach, jako podstawę pracy w terenie, oraz rozwija się dalej organizację służb. Dla inspektorów okręgowych Zarząd Główny, w trosce o jak najwyższy poziom ich wiedzy fachowej, urządza kurs doskonalący. Na szeregu kursów kategoryjnych Zarząd Główny L. O. P. P. wyszkolił ponad 250 kandydatów z instytucji rządowych i organizacji społecznych pozaligowych. W ramach całej Ligi przeprowadzono w tym roku blisko 5.000 kursów dla paruset tysięcy osób oraz wygłoszono około 6.000 odczytów dla prawie 800.000 osób. Praca ta, poza szkoleniem i uświadamianiem ludności, odegrała wielką rolę propagandową na korzyść L. O. P. P.

Kontynuując dzieło budowy wzorowych schronów

przeciwgazowych, Zarząd Główny Ligi wybudował i całkowicie wyposażył schrony takie w: Katowicach, Kielcach, Łodzi, Tczewie, Wilnie, Brześciu n. B., Lwowie, Stanisławowie i Tarnopolu oraz współpracował z innymi instytucjami przy budowie schronów w: Grodnie, Wieluniu, Warszawie i in.

W tym też roku Zarząd Główny L. O. P. P. wziął udział w dwóch wystawach, urządzonych przy Politechnice Warszawskiej: Drogowej, wystawiając stół plastyczny z drogami i innymi obiektami zamaskowanymi celem opl, oraz Międzynarodowej Wystawie Prasy Technicznej i Zawodowej ze stoiskiem „Przeglądu OPLG”.

W latach następnych Zarząd Główny Ligi rozszerza i pogłębia pracę obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej według programów całkowicie już uzgodnionych z władzami państwowymi, kładąc główny nacisk na dalsze wyposażanie terenu w sprzęt oraz na wyszkolenie jak największej liczby instruktorów dla instytucji rządowych, samorządowych i społecznych. Obozy ćwiczebne, zapoczątkowane przed paru laty, które dały doskonałe wyniki, stają się nieodzowną częścią akcji wyszkoleniowej Zarządu Głównego L. O. P. P. Liczba wyszkolonych na różnych kursach przekracza ćwierć miliona ludzi rocznie.

W ciągu ostatnich paru lat wybudował Zarząd Główny Ligi kilkanaście nowych schronów przeciwgazowych, a oprócz tego — schron metalowy na „Wystawę Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego”, która odbyła się w Warszawie w r. 1936.

Ilość stypendiów dla studentów wyższych uczelni wzrasta w r. 1937 do 12, przy czym ustanowiono dwa nowe — Imienia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego — na Politechnice Warszawskiej i na Uniwersytecie Poznańskim.





PROPAGANDA I WYDAWNICTWA



Myśl wciągnięcia całego narodu do pracy nad „uskrzydleniem“ Polski, jak każda myśl nowa i oryginalna, wymagała przede wszystkim jej apopularyzowania. Oczywiście, dopóki Liga nie rozporządzała dostatecznymi funduszami, dopóty posługiwała się najprostszymi środkami propagandy. W pierwszym sprawozdaniu L. O. P. P. (1924 r.) czytamy: „Pracą ta polegała na odczytach, odezwach, broszurach, plakatach, filmach, artykułach i wzmiankach prasowych, uroczystych akademiach oraz na inicjowaniu organizacyjnych zebrań na prowincji z udziałem delegatów Zarządu. W tym celu odbyły się dwukrotnie kursy propagandy, które dały zastęp ofiarnych prelegentów, a aparat propagandy został zaopatrzony w filmy, przezrocza i druki. Udział Ligi w dwóch targach: poznańskich i lwowskich do tej propagandy się przyczynił, liczne wystawy lotnicze w Warszawie, Wilnie, Toruniu, Dąbrowie i innych lotnictwo popularyzowały, jak również szereg lotów pokazowych, wykonanych przez Zarząd Główny na prowincji... Pewną miarę propagandowego wyniku dają nawet niekompletne jeszcze cyfry druków, wydanych przez Zarząd Główny i komitety: około 1.250.000 odezw, około 300.000 egzemplarzy własnych broszur, około 100.000 plakatów, dodajmy około 500.000 znaczków propagandowych i członkowskich, z górą 600 odczytów (do odczytów Zarząd Główny posiada 1.500 rozmaitych przezroczy). W prasie ukazało się około tysięcy artykułów lub notatek, o których biuro prasowe Zarządu informowało komitety w swych rapor-

tach prasowych. Broszurą ludową „Strzeżonego Pan Bóg strzeże“ i artykułami w prasie ludowej Zarząd sięgnął do sfer włościańskich, wśród których liczy już szereg kół ściśle ludowych, a na Górnym Śląsku najżywszy oddźwięk działalności Ligi znalazła w polskich sferach robotniczych.

Koroną działalności organizacyjno-propagandowej była organizacja Tygodnia Lotniczego w Polsce w czasie od 5 do 12 października, którego ideą przewodnią było uzupełnić w ciągu tego okresu organizację przez utworzenie w nowych miejscowościach kół Ligi, korzystając w okresie Tygodnia z patriotycznej współpracy instytucji społecznych i stowarzyszeń...”

Widzimy więc, że nawet przy ówczesnych nikłych środkach materialnych Zarząd Główny Ligi od razu rozwinął bardzo energiczną akcję propagandową. Mimo to, o dziesięć lat późniejsze sprawozdanie stwierdza, że „...w pierwszych latach istnienia Ligi akcja propagandowa nie była ujęta w żadne zasadnicze, ramy, stopniowo zaś, z biegiem czasu, kiedy zaczęto propagować idee L. O. P. P. na terenie różnych warstw społecznych—zaczęła się zarysowywać konieczność ujęcia tej pracy w pewien program i system”.

„Obecnie — pisze sprawozdawca — można wyodrębnić pewne warstwy społeczne, w stosunku do których propaganda była różna i z dużym natężeniem prowadzona. Tymi grupami będą: młodzież, inteligencja, warstwy robotnicze oraz wieś”.

Nie będziemy tu powtarzać omówienia tzw. propagandy rzeczowej, tj. pokazywania społeczeństwu



trwałych wyników pracy - tych lub innych obiektów, dających lotnictwu i obronie przeciwlotniczo-gazowej stałe i ciągle korzyści. Poświęciliśmy jej bowiem dużo miejsca w poprzednich podrozdziałach. Zajniemy się natomiast tą propagandą, zresztą w znacznym skróceniu, o jakiej mówi przytoczone wyżej sprawozdanie z 1924 roku.

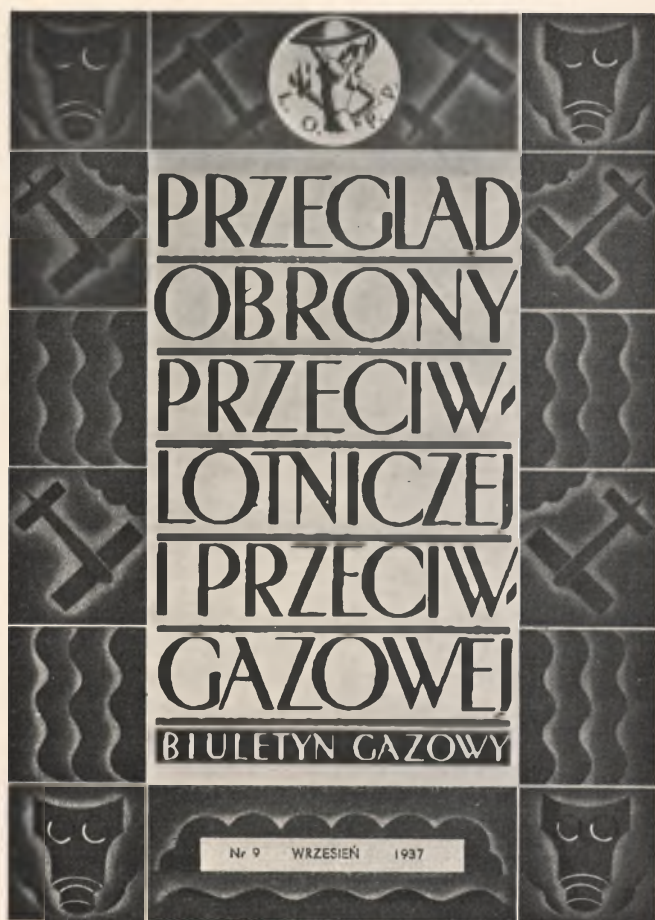
Niewątpliwie, jednym z potężniejszych środków propagandy była od początku i jest po dzień dzisiejszy — prasa. Ustosunkowana od razu bardzo przychylnie do poczynąń Ligi, dawała stałe swych przedstawicieli na wszystkie konferencje prasowe Zarządu Głównego i zarządów w terenie. Z biegiem czasu, nie bez silnego wpływu L. O. P. P., wytworzył się pewien

zastęp dziennikarzy, którzy się wyspecjalizowali w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwlotniczej. W roku 1935, przy wybitnym poparciu Zarządu Głównego Ligi, powstaje w Warszawie nowa placówka dziennikarska — Klub Sprawozdawców Lotniczych, który odtąd ściśle współpracuje z całą Ligą, a w szczególności z jej Zarządem Głównym.

Również radio udzielało zawsze propagandzie ligowej dużego poparcia.

W ciągu 15 lat wykonano szereg krótkometrażowych filmów propagandowych i uświadamiających oraz utrwalających ważniejsze momenty działalności Ligi, jak np. przekazanie 13 samolotów w r. 1936 itp. Filmy sporządzone przez Zarząd Główny L. O.





P. P. wysła się następnie w teren, który z własnych budżetów lub z zasiłków Zarządu Głównego został już wystarczająco zaopatrzonej w odpowiednią aparaturę do ich wyświetlania.

Z propagandą filmową i za pomocą przezroczy ściśle łączy się propaganda objazdowa przez tzw. czołówki propagandowe. Są to przeważnie wagony kolejowe, rzadziej — samochody specjalne. Zarząd Główny rozporządza jednym takim wagonem, stanowiącym rodzaj ruchomej wystawy sprzętu obrony przeciwlotniczo-gazowej. Wagon ten Zarząd Główny wypożycza okręgom, tak, że objeżdża on stopniowo całą Polskę.

W pierwszym dziesięcioleciu Zarząd Główny L. O. P. P. urządzał wielokrotnie różne propagandowe wy-

stawy lotnicze oraz z dziedziny obrony przeciwlotniczej i przeciwigazowej, z końcem zaś tego okresu powstaje w Warszawie tzw. Ośrodek Propagandy, będący jednocześnie stałą wystawą sprzętu obronnego, wydawnictw, materiałów modelarskich itp. oraz placówką handlową, mogącą w każdej chwili zaopatrzyć ludność w sprzęt przeciwigazowy. W latach następnych sieć takich ośrodków stopniowo się rozszerza na wszystkie miasta wojewódzkie i nawet większe powiatowe. W r. 1935 ośrodków okręgowych jest 11, w r. 1936 — 13; w r. 1937 każdy okrąg wojewódzki ma swój ośrodek propagandy, a oprócz tego ma je wiele ohwodów powiatowych.

Zaznaczyć jeszcze należy, że zarówno Zarząd Główny



ny, jak i komitety wojewódzkie, w pierwszych latach pierwszego dziesięciolecia L. O. P. P. z konieczności utrzymywały tzw. eskadry propagandowe. Składały się one z samolotów zakupionych z budżetu Ligi, nie tylko konstrukcji polskich pionierów lotnictwa sportowego, lecz niekiedy nawet sprowadzonych z zagranicy. Na owe czasy, gdy poza lotnictwem wojskowym nie było w kraju innych maszyn latających, a więc z bliska się pokazujących od czasu do czasu szerszym masom ludności, była to impreza niezbędna, chociaż stosunkowo droga. W miarę powstawania aeroklubów i klubów lotniczych, eskadry te ulegały likwidacji, sprzęt zaś ich przekazywano nowym placówkom sportowym i szkolnym.

Ażebym skończyć z działem propagandy Zarządu Głównego Ligi, wspomnieć trzeba o jego wydawnictwach, a przede wszystkim o czasopiśmie: „Lot i opłg Polski“, „Przegląd OPIG“ i „Nowiny L. O. P. P.“.

Pismem najstarszym wśród nich jest „Lot i opłg Polski“, który, jako miesięcznik pt. „Lot“, zaczyna wychodzić z inicjatywy i pod redakcją płk. inż. J. Grzędzińskiego w końcu r. 1921; w dwa lata później zmienia swą pierwotną nazwę na „Lot Polski“, a w marcu 1924 roku staje się organem L. O. P. P.

W ciągu siedemnastu lat istnienia czasopismo niejednokrotnie zmieniał swych kierowników, szatę

zewnątrzną i okresy w jakich się ukazywało, będąc raz miesięcznikiem, a kiedy indziej — dwutygodnikiem. Od stycznia 1937 r. ukazuje się znowu jako miesięcznik, poświęcony propagandzie lotnictwa i obrony przeciwlotniczej, przede wszystkim wśród młodzieży.

Drugi periodyk Zarządu Głównego Ligi został założony pod koniec roku 1929 jako „Biuletyn Biura Dokumentacji Zarządu Głównego L. O. P. P.“ i był rozsyłany do abonentów w formie odbitki maszynopisu. W r. 1931 przekształca się na miesięcznik pod nazwą „Biuletyn Gazowy“, a od stycznia 1934 r. wprowadza u siebie dział artykułów oryginalnych. Wzmoczone tempo prac nad przygotowaniem obrony przeciwlotniczo-gazowej oraz znaczny wzrost liczby zainteresowanych tą dziedziną organów państwowych, organizacji społecznych i sfer fachowych — skłaniają Zarząd Główny Ligi w r. 1935 do dalszego rozszerzenia miesięcznika zarówno objętościowo jak i w zakresie omawianych spraw oraz do przemianowania go na „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej — Biuletyn Gazowy“. Pod tą nazwą wychodzi on i w r. 1938.

Wreszcie najmłodszym pismem Zarządu Głównego Ligi jest „Nowiny L. O. P. P. — Gazetka Ścienna“, ukazująca się od trzech lat, dwa razy tygodniowo.

NOWINY LOPP

Nr. 11 19 Czerwca 1938 GAZETA ŚCIENNA Rok III

KRAJOWA WYSTAWA LOTNICZA

LWÓW 29.V. — 29.VI. 1938

Wielka grupa widzów przy wejściu do Wystawy Lotniczej.

Grupa żołnierzy w mundurach.

Samolot na wystawie.

Grupa ludzi przy wystawie.

Grupa ludzi przy wystawie.

Grupa ludzi przy wystawie.

Grupa panów w garniturach.

Grupa ludzi przy wystawie.

Wielka alfabetyczna wystawa — w tym roku, w dniach 29.V — 29.VI.1938, w Łodzi odbyła się wielka alfabetyczna wystawa lotnicza. Wśród wystawionych samolotów, silników, części i narzędzi, uwagę przyciągał samolot „Polska“ z silnikiem „Polska“.

Wielka alfabetyczna wystawa — w tym roku, w dniach 29.V — 29.VI.1938, w Łodzi odbyła się wielka alfabetyczna wystawa lotnicza. Wśród wystawionych samolotów, silników, części i narzędzi, uwagę przyciągał samolot „Polska“ z silnikiem „Polska“.

Wielka alfabetyczna wystawa — w tym roku, w dniach 29.V — 29.VI.1938, w Łodzi odbyła się wielka alfabetyczna wystawa lotnicza. Wśród wystawionych samolotów, silników, części i narzędzi, uwagę przyciągał samolot „Polska“ z silnikiem „Polska“.



KOMITET ŚCISŁY KÓŁ KOBIECYCH L. O. P. P.



Ścisły Komitet Kół Pań utworzono 13 czerwca 1930 r. Powstanie i przebieg prac tego Komitetu podaje jego przewodnicząca p. Zofia Wróblewska w sposób następujący:

Mija osiem lat od chwili kiedy ś. p. Prezydentowa Michalina Mościcka powołała do życia Koło Pań przy Komitecie Budowy Cywilnej Szkoły Przeciwigazowej, zorganizowanym przy L. O. P. P. z inicjatywy dra Z. Martynowicza.

Celem zawiązania Koła Pań było zebranie potrzebnych funduszy na kontynuowanie i dokończenie rozpoczętej budowy Cywilnej Szkoły Przeciwigazowej.

Koło Pań rozpoczęło prace organizacyjne pod przewodnictwem p. Zofii Wróblewskiej przy współudziale pań: Bobińskiej, Chłuskiej, Starczewskiej, ś. p. Chmielewskiej, Dzieciolowskiej, Florianowiczowej, Huberowej, Janickiej, Kadenacówny, Leśniewskiej, Orzechowskiej, Płodowskiej, Pogorzelekiej, Spokornej, Sągajłło, Neronowicz - Szpilewskiej, Taylorowej, Wawelbergowej, Dunin - Wąsowiczowej, ś. p. Wodzińskiej.

Po zaznajomieniu się z ustrojem i zadaniami L. O. P. P., Koło Pań przeprowadziło przede wszystkim unormowanie swego stosunku do Li-

gi, uzyskując prawną podstawę w ramach jej statutu — z osobnym regulaminem.

Za aprobatą Zarządu Głównego L. O. P. P., Koło Pań zostaje przemianowane w roku 1933 na Komitet Ścisły Kół Kobiectych L. O. P. P. i, prowadząc nadal zbiórkę finansową, rozszerza ramy swej działalności, zgodnie ze statutem i regulaminem, w kierunku popularyzowania wśród kobiet idei Ligi, zwłaszcza w kierunku przygotowania się na wypadek wojny.

Chcąc sięgnąć jak najdalej w głąb społeczeństwa kobiecego, Komitet Ścisły zakłada koła kobiece L. O. P. P. na terenie całej Polski.

Obok szkolenia pod opieką Wydziału O. P. L.-G.,

Komitet Ścisły stara się rozbudzić wśród kobiet zainteresowanie wszelkimi zagadnieniami obrony przeciwlotniczo-gazowej, urządza szereg odczytów, wygłaszanych przez fachowo przygotowane chemiczki z paniami: Starczewską - Chorążyną, Sągajłło, Bobińską, Kadenacówną i Kraszewską na czele. Prócz tego Komitet Ścisły wysyła w teren swą delegatkę, panią Sienkiewiczową, której zadaniem jest organizowanie, przy pomocy miejscowych władz L. O. P. P., nowych kół kobiecych i nadanie ruchowi kobiecemu w Lidzie możliwie szerokiego zasięgu.

Sekcja propagandowa przy Ko-



Zofia Wróblewska
Przewodnicząca Komitetu Ścisłego

mitecie Ścisłym Kół Kobiectych w składzie pań: Wawelbergowej, Janickiej, Dunin-Wąsowiczowej, Hoppe, Taylorowej, zbiera dane o działalności kobiet w dziedzinie przygotowania do obrony przeciwlotniczo-gazowej w innych krajach i na tej podstawie przygotowuje potrzebny materiał do referatów wygłaszanych na różnych zebraniach kobiecych.

W toku prowadzenia kursów oplg dla kobiet, zaczęły się wyłaniać ważne zagadnienia obronności domu. Budzi się przekonanie, że przy obronie ośrodków cywilnych często rozstrzygającym elementem będzie kobieta i że kobieta ta musi mieć kwalifikacje do tego, aby danemu gospodarstwu domowemu umożliwić przetrzymanie ataku gazowego. Toteż dziś poważnie się rozważa myśl opracowania racjonalnego planu odpowiedniego wyszkolenia kobiet.

Oczywiście, dopiero przyszłość stwierdzi, w jakiej mierze okaże się owocną ta praca pionierska, jaką starał się przeprowadzić Komitet Ścisły Kół Kobiectych dla rozbudzenia wśród kobiet zainteresowania zagadnieniem obrony przeciwgazowej oraz dla uświadomienia konieczności przygotowania się ogółu kobiet na wypadek ataku lotniczo-gazowego.

Chociaż koła kobiece L. O. P. P. powstałe przy Komitecie Ścisłym osiągnęły zaledwie cyfrę 150 z 15.000 członkiń, jednak trzeba wziąć pod uwagę, że do pracy tej garnęły się przede wszystkim elementy o wysokim nastawieniu psychicznym, zdolne od razu zrozumieć doniosłość pracy w L. O. P. P.

Element kobiecy, zgrupowany w tych kołach, jest też, dzięki skali uświadomienia społecznego i przejęcia się ideami Ligi, materiałem pełnowartościowym.

Komitet Ścisły Kół Kobiectych, podejmując samodzielną pracę nad ruchem kobiecym w Lidze, nie zaniedbał swego pierwotnego zadania zbiórki pieniędzy, według nakazu ś. p. Prezydentowej Michaliny

Mościckiej. Przez osiem lat Komitet Ścisły zebrał około 350.000 zł, z czego na wydatki organizacyjno-propagandowe i wydatki administracyjno-kancelaryjne obrócono za cały okres 8-letni tylko 27.032 zł.

Sam Komitet Ścisły zebrał z ofiar i subwencji 174.840 zł, koła kobiece L. O. P. P. zaś przekazały mu 88.205 zł. Odsetki od kapitału wyniosły 63.927 zł.

Kapitał netto Komitetu Ścisłego wyniósł zatem ponad 320.000 zł.

Ponieważ Komitet, zgodnie z regulaminem, zakończył swą działalność zbiorczą, Zarząd Główny L. O. P. P. postanowił go rozwiązać, pozostawiając tylko koła kobiece na prawach przewidzianych statutem dla kół miejscowych L. O. P. P.

Wobec zaś odroczenia budowy Domu L. O. P. P., gdzie miała być umieszczona na jednym z pięter szkoła oplg, a zarazem wobec konieczności przeprowadzenia badań bakteriologicznych w związku z działaniem gazów bojowych, które wymagały nieodzwonnie stworzenia i wybudowania Zakładu Technologii Organicznej II przy Politechnice Warszawskiej — Komitet Ścisły, wraz z Zarządem Głównym L. O. P. P., po uzyskaniu aprobaty Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Profesora Ignacego Mościckiego, postanowił zebrany fundusz przeznaczyć na powyższy cel.

Idea powołania takiej placówki naukowej pokrywa się zresztą ściśle z podstawowymi zadaniami pracy kobiecej w obrębie L. O. P. P.

Zakład ten będzie nazwany imieniem Michaliny Mościckiej, Protektorki ruchu kobiecego w L. O. P. P.

Koła kobiece w Lidze, stając się jej szkieletową częścią organizacyjną, mają ważne zadanie w pracy przygotowawczej kobiet do obrony przeciwlotniczo-gazowej; na nie spada obowiązek podjęcia najintensywniejszych wysiłków w zakresie przygotowania skutecznej obrony wnętrza domu.



Przedstawiciele Zarządu Głównego i Komitetu Ścisłego Kół Kobiectych L. O. P. P. u Pani Marszałkowej A. Piłsudskiej

L. O. P. P.



W TERENIE



BIAŁOSTOCKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Pierwsza komórka Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Białymstoku, jako Komitet Wojewódzki i jednocześnie Powiatowy, powstaje z inicjatywy ówczesnego wojewody białostockiego, inż. Mariana Rembowskiego 23 września 1924 r.

1 listopada Komitet Powiatowy wydziela się w jednostkę samodzielną. W tym samym czasie powstają komitety w innych miastach, z początku jako miejskie, później — powiatowe.

Z dniem 5 maja 1928 r. ustępuje pierwszy prezes Zarządu Komitetu Wojewódzkiego. Po nim kolejno sprawują tę godność: wicewojewoda Z. Skrzyński — do 14 lutego 1929 r., następnie — wicewojewoda W. Tyazko — do 27 kwietnia tegoż roku, prezes Sądu Okręgowego Cezary Szyszko — do 11 maja 1930 r., sędzia Sądu Okręgowego Piotr Sołtan — do 15 maja 1931 r., wojewoda Marian Zyndram-Kościałkowski — do 18 kwietnia 1934 r., wicewojewoda Stanisław

Michałowski — do 1 czerwca 1931 r., wicewojewoda ś. p. Alfons Zgrzeźniok — do 16 października 1936 r. i obecnie — ppłk. Zygmunt Szafranski, komendant P. K. U. w Białymstoku.

Mimo pewnych trudności organizacyjnych, już w r. 1933 na terenie województwa białostockiego Liga liczy 13.314 członków rzeczywistych, 23.662 popierających i 3 dożywotnich.

W ubiegłym ciężkim okresie zaznaczył się poważnym dorobkiem, przede wszystkim Grodzieński Obwód Powiatowy Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Bardzo dobrymi wynikami organizacyjnymi pośzczycić się mogą: Łomżyński i Ostrołęcki obwody powiatowe L. O. P. P.

Obecnie Białostocki Okrąg Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ma: 12 obwodów powiatowych i 1 Obwód Dyrekcyjny Leśny w Białowieży; 469 kół, w tym 340 kół członków rzeczywistych i 129 kół szkolnych; 10 członków dożywotnich, 17.887 członków



Płk. Szafranowski Zygmunt
Prezes Okręgu



Fragment uroczystości poświęcenia samolotów w Białymstoku

rzeczywistych, 21.195 członków popierających, razem—45.082 członków. Jest to najlepszy dowód, że cele i hasła L. O. P. P. znajdują żywy oddźwięk w najszerzych warstwach społeczeństwa, przy czym do szeregów Ligi garnie się coraz chętniej młodzież szkolna, a nawet ludność wiejska, w charakterze członków popierających.

W pracach rzeczowych Białostocki Okrąg L. O. P. P. może się poszczycić poważnymi zdobyczami.

W grudniu 1929 r., po paroletnich badaniach i pertraktacjach, Okrąg nabył 56 ha gruntów w majątku Karolin koło Grodna za prawie 80 tys. zł. W następnym już roku rozpoczęto poważną pracę niwelacji lotniska. Wykonana częściowo (23 ha) — pozwoliła ona na otwarcie lotniska do użytku publicznego w r. 1933.

W r. 1936 zwiększono zniwelowany teren o dalsze kilka hektarów, doprowadzono do zabudowań lotniskowych drogę bitą od szosy Grodno — Suwałki oraz wykonano szereg robót gospodarczych.

W ub. r. Ministerstwo Komunikacji usunęło pod ziemię zawadzające niezmiennie przewody telegraficzne, które biegły tuż na skraju pola wzlotów. Praca ta podniosła znacznie wartość lotniska.

Na lotnisko Karolin Okrąg poświęcił ponad 130 tysięcy zł.

Następną pracą lotniskową było urządzenie lotniska na z górą 41 ha gruntów państwowych w Suwałkach.

Roboty niwelacyjne trwały do r. ub., objęły powierzchnię 37 ha i — wraz z wybudowaniem drogi dojazdowej — kosztowały Okrąg około 60 tys. zł.

Poza tym Okrąg otrzymał od miasta Bielsk Podlaski lądowisko, które własnymi siłami doprowadził do stanu używalności. Urządził Okrąg — na zlecenie Zarządu Głównego L. O. P. P., który finansował tę pracę — lotnisko w Łomży.

W dziedzinie szybownictwa, na przeszkodzie należytemu rozwojowi tego sportu stoją trudności finansowe. W r. 1936 istniało 7 kół szybowcowych: w Augustowie, Białymstoku, Grodnie, Łomży, Ostrołęce, Suwałkach i Wolkowsku. Dziś jednak rzeczywiście czynnych jest tylko dwa: w Białymstoku i Grodnie.

W r. 1937 Okrąg przystąpił do reorganizacji tego działu, zwracając uwagę przede wszystkim na zdobycie odpowiednich funduszy.

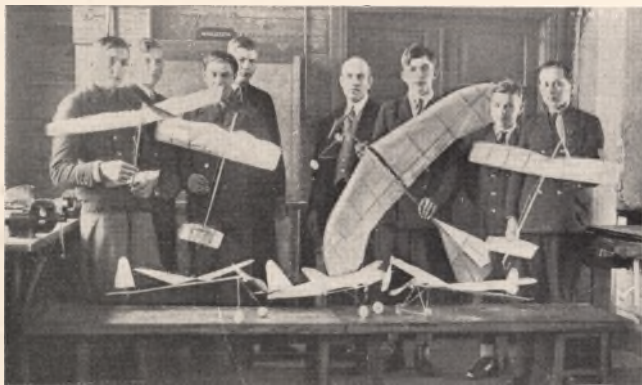
Zarząd Okręgu zwrócił się z apelem do społeczeństwa i osiągnął już następujące wyniki: w 1936 roku



Jeden z samolotów, ufundowanych dla armii przez społeczeństwo woj. białostockiego



Przed hangarem Kół Szybowcowego w Grodnie



Kurs modelarski w Wołkowysku

kierownik szkoły powszechnej w Pieślech, gm. Indurra, zebrał 1.220 zł na zakup szybowca; w 1937 roku: właścianie gm. Hoża, pow. grodzieńskiego ofiarowali 3½ ha gruntu na szybowisko Dziewatówka; Koło nr 31 w Białymstoku ze składek 21 obywateli zakupiło i ofiarowało Białostockiemu Kołu Szybowcowemu szybowiec Wrona-bis; właściciele fabryki dykt br. Konopaccy ofiarowali 2 szybowce Wrona-bis oraz materiał drzewny na budowę 6 szybowców. Jak widać apel nie pozostał bez echa.

Koło szybowcowe L. O. P. P. w Białymstoku posiada zarejestrowane w 1937 roku szybowisko „Karolkowa Góra” z hangarem szybowcowym, 3 szybowcami Wrona-bis i sprzętem szkolnym.

Koło Szybowcowe L. O. P. P. w Grodnie ma własne, zarejestrowane w 1937 r. szybowisko „Dziewatówka” z hangarem, 4 szybowcami i sprzętem szkolnym.



Wieża spadochronowa w Białymstoku

Personel instruktorski w tych dwóch kołach pracuje honorowo; wyszkolił już on około 200 pilotów kat. A.

Ogólnie na szybownictwo Okrąg wydał do końca r. 1937 około 25.000 zł.

Modelarstwo — przedszkole lotnictwa i szybownictwa, dzięki usilnym staraniom Okręgu, zostało już zorganizowane. Wszystkie obwody L. O. P. P. mają czynne modelarnie powiatowe. Dwie modelarnie zostały zorganizowane w r. 1936, osiem — w r. 1937 i trzy — w styczniu 1938 r. Prawie wszystkie szkoły średnie zorganizowały modelarnie szkolne, szkoły zaś powszechne wykazują coraz większe zainteresowanie się modelarstwem.

Chcąc utrwalić i rozszerzyć zdobycze osiągnięte w tej dziedzinie, Okrąg zorganizował w 1937 roku kurs dla instruktorów modelarstwa lotniczego i wyszkolił 28 instruktorów spośród nauczycielstwa szkół powszechnych i średnich, wzmacniając w ten sposób teren nowymi siłami.

Nie zapomniano też o zaopatrzeniu modelarni w sprzęt i materiał. W roku 1937 Zarząd Okręgu przydzielił sprzęt ośmiu modelarniom i udzielił subwencji w materiale wszystkim modelarniom powiatowym.

W roku 1937 Białostocki Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. wybudował w Białymstoku, w parku Zwierzynieckim, wieżę 28-metrowej wysokości. Przy wieży wybudowano skocznię, następnie zmontowano trapez treningowy, zakupiono sprzęt, potrzebny do szkolenia, wyszkolono instruktorów, przeprowadzono 1 kurs nadzwyczajny dla 150 osób i 1 kurs normalny dla 24 osób.

Celem spopularyzowania tego sportu, zorganizowano dwa pokazy skoków ze spadochronem. Jeden w Białymstoku — podczas uroczystości przekazania samolotów, drugi — w Suwałkach w czasie „XIV Tygodnia L. O. P. P.” Skoczkowie Okręgu skaczą z samolotów na wszystkich imprezach spadochronowych.

Ogółem na sport spadochronowy wydano około 20.000 zł.



Powrót z ćwiczeń drużyny odkażającej

Realizując hasło Komitetu Żwirki i Wigury „Młodzieży dajmy skrzydła” — Okręg Wojewódzki L. O. P. P. w Białymstoku zorganizował w roku 1937 akcję zbiórki na zakup samolotów.

Spółeczeństwo województwa białostockiego doceniło wartość tej akcji. Poszczególne obwody powiatowe L. O. P. P. przystąpiły do zbiórki. Do dnia 1 stycznia 1938 r. zebrano ponad 72 tys. zł.

Za część zebranych funduszy zakupiono w 1937 r. 2 kompletne samoloty R. W. D.-8, które dnia 19 września 1937 r. Zarząd Okręgu uroczystie przekazał Aeroklubowi Gdańskiemu. Jest to nasza straż nad polskim Bałtykiem. W dobre ręce, jak widać, samoloty te się dostały, bo w raidzie 1937 r. pilot jednego z nich otrzymał pierwszą nagrodę indywidualną.

Jeśli dziedziny: lotnictwa, szybownictwa, modelarstwa i spadochroniarstwa — obfitują w momenty błyskotliwe, namacalne i pociągające, to dziedzina oplg jest szarą codziennością, jest ciągłym i trwałym wysiłkiem, przyjmowanym przez władze i społeczeństwo jakby nieświadomie. Mało jest wśród społeczeństwa osób, które potrafią ocenić ogrom pracy dokonanej w obronie przeciwlotniczej i przeciwigazowej.

Obecnie na terenie całego Okręgu istnieje sieć instruktorska. Zorganizowanie tej sieci wymagało dużo pracy i zachodów, ale wysiłek ten opłacił się, bo instruktor w terenie jest żywym słowem, które sięga do najdalszych zakątków województwa, organizuje społeczeństwo w kołach L. O. P. P., a następnie szkoli to społeczeństwo dla potrzeb obronnych Państwa.

W roku bieżącym kadra instruktorska szkoli tysiące komendantów bloków i domów, którzy ze swej strony będą organizowali obronę przeciwlotniczo-gazową na terenie domów mieszkalnych.

Akcja szkolenia trwa od dawna. Każdy obwód posiada magazyn oplg, a w nim sprzęt szkolny. Obwody zaopatrzone są ponadto w biblioteki.

Dla celów szkoleniowych, w 1930 roku wybudowano wzorową komorę gazową w Białymstoku,

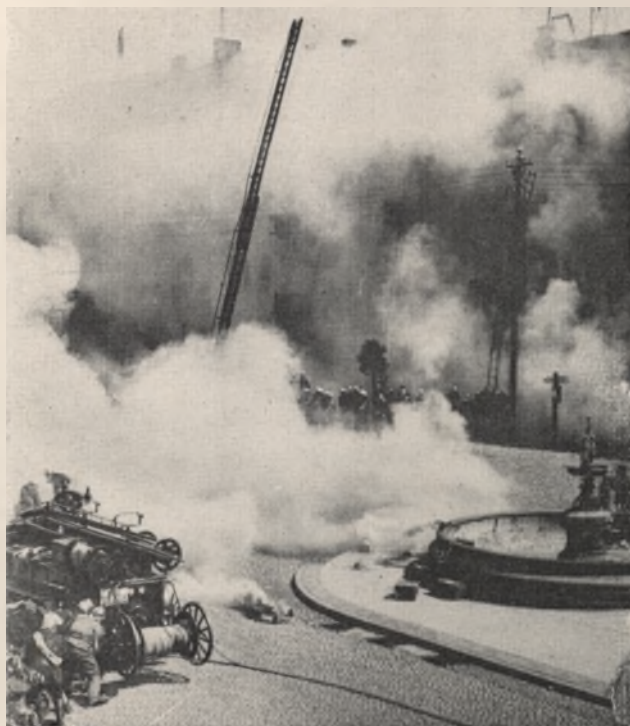


Poświęcenie płyty, ufundowanej przez Koło Szkolne L. O. P. P. w Michałowie powiatu białostockiego, na grobie dwóch żołnierzy poległych w obronie Ojczyzny w 1920 roku

w rejonie koszar pułku piechoty, kosztem około 15 tys. zł.

W roku 1935 w gmachu Sądu Okręgowego w Białymstoku wybudowano schron przeciwigazowy, a w roku 1937 — wzorowy schron i kąpielisko w Grodnie, w nowym „Domu Strzelca”. Budowę schronów finansował Zarząd Główny L. O. P. P. Schrony są dostępne dla wszystkich wycieczek.

Wysiłek szkoleniowy L. O. P. P. na terenie Okręgu ilustrują dane z jednego tylko obwodu w okresie 1934—1937 r. Urządzono tam 150 wykładów publicznych dla 30.000 osób, w szkołach wygłoszono około 250 pogadek dla 50.000 uczniów, przeprowadzono 4 kursy oplg II kat., 6 kursów specjalnych i 100 kursów informacyjnych. Na kursach tych wyszkolono około 5.000 osób.



Pokaz zudymiania podczas XIV Tyg. L. O. P. P. w Białymstoku



Grodno — Fragment pochodu propagandowego

KIELECKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



undamenty pod organizację Okręgu kładł w latach 1923—1929 pierwszy jego prezes, generał brygady, wówczas pułkownik, Jerzy Narbutt-Łuczyński. Mozolną pracą dążył do scementowania różnych organizacji, mających na celu popieranie lotnictwa lub samoobronę ludności przed atakami lotniczo-gazowymi, i doprowadził do powstania w dniu 24 września 1924 r. „Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa” z siedzibą w Kielcach. Komitet Wojewódzki objął całe województwo kieleckie z wyłączeniem istniejącego samodzielnie Komitetu Zagłębia Dąbrowskiego.

Od tej daty rozpoczyna się właściwy rozwój Okręgu. Okrąg Kielecki z końcem roku 1927 liczy 8.200 członków zgromadzonych w 144 kołach i 18 ohwodach.

W roku 1928, na skutek formalnego połączenia się L. O. P. P. z T. O. P., rozszerzono działalność Okręgu przez utworzenie wydziału opl. Liczne kursy oplg, kursy modelarstwa lotniczego, zorganizowanie samochodowej ekspedycji odczytowej i ruchomej wystawy oplg, zakup samolotu propagandowego — spowodowały powstanie dalszych ohwodów powiatowych, a liczba członków wzrosła do 21.300. Wspominając o tym pomyślnym w historii Kieleckiego Okręgu Wojewódzkiego okresie, należy nadmienić, że jednym z najgorliwszych współpracowników gen. Łuczyńskiego był sekretarz Okręgu — płk. Ocetkiewicz.

W tym pomyślnym stanie rzeczy opuszcza gen. Łuczyński stanowisko prezesa Okręgu, które obejmuje płk. Olbrycht. Krótki, bo niespełna roczny okres prezesury puł-

kownika Olbrychta charakteryzuje dalsze wzmacnianie i usprawnianie maszyny administracyjnej, szczególnie zaś — energiczna praca wydziału oplg oraz akcja propagandowo-odczytowa.

W połowie roku 1930 prezesem Okręgu został cm. wicewojewoda dr Adam Kroehl. Trzyletnia ofiarna praca dra Kroehla na tym stanowisku przypada na okres wielkich triumfów polskiego lotnictwa, osiągniętych na zawodach międzynarodowych, które zjednały dla L. O. P. P. żywsze poparcie społeczeństwa. Wykorzystanie tych pomyślnych momentów i rozbudowa wszystkich dziedzin pracy L. O. P. P. jest szczególną zasługą tego prezesa Okręgu, który cały swój wolny czas poświęca Lidze.

Miarą jego zasług jest szybki i silny wzrost liczby członków, która do końca 1933 roku zwiększyła się prawie czterokrotnie, osiągając pokątną cyfrę 90.000.

W okresie od połowy 1933 do końca 1935 r. prezesem Okręgu był komendant wojewódzkiej Policji Państwowej insp. Czesław Grabowski. Ujednolajniono wówczas strukturę L. O. P. P. na terenie całego województwa przez zlikwidowanie Komitetu L. O. P. P. Zagłębia Dąbrowskiego i utworzenie na jego miejsce Ohwodu Powiatowego Będzińskiego i dwóch ohwodów miejskich: Sosnowieckiego i miasta Dąbrowy Górniczej.

W ostatnich dwóch latach piętnastolecia, do września 1937 roku, prezesem Okręgu był wicewojewoda Stefan Bieniewski, obecnie zaś piastując tę godność p. Otmar Kwieciński.



Otmar Kwieciński
Prezes Kieleckiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.

Już z końcem r. 1927 Kielecki Okrąg



Lotnisko na Kucelinie pod Częstochową

Wojewódzki może przystąpić do konkretnych prac związanych z obroną Państwa.

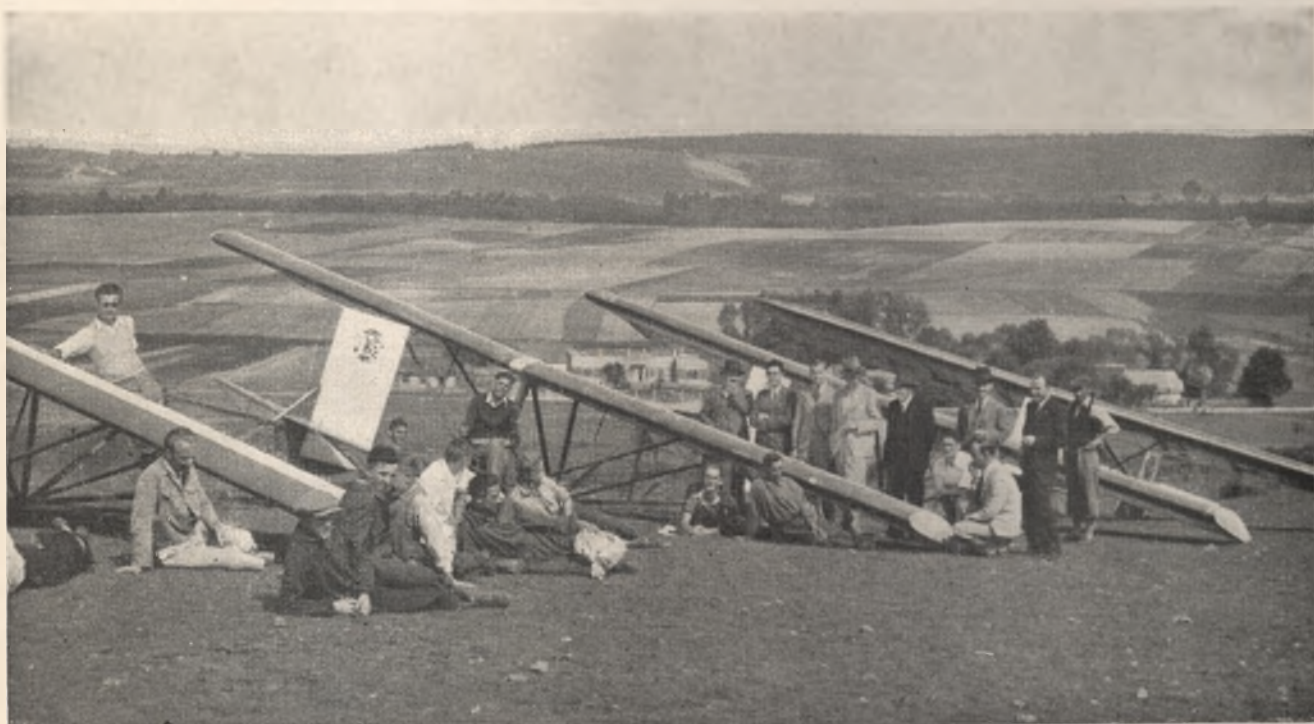
W dniu 16 października 1928 r. oddaje do użytku lotnisko z hangarem i stacją benzynową na Kucelinie pod Częstochową, zbudowane przy udziale finansowym Komitetu L. O. P. P. Zagłębia Dąbrowskiego i przy wydatnej pomocy ówczesnego prezesa Obwodu Częstochowskiego p. Baranowskiego.

Drugim wielkim etapem pracy w Okręgu było rozpoczęcie w r. 1928 budowy Szkoły Lotniczej w Sadkowie pod Radomiem. Koszty budowy tej szkoły pokryto częściowo ze specjalnych ofiar. Lwią część tych ofiar złożyli pracownicy Radomskiej Dyrekcji Kolej Państwowych. Na ten sam cel zorganizowano wielką loterię fantową. Duszą Komitetu Budowy szkoły w Sadkowie był p. Falkiewicz, prezes Obwodu Radomskiego L. O. P. P. Dziś szkoła w Sadkowie, oddana wojsku, jest chlubnym świadectwem pracy

Okręgu, o czym głośni napis „Dar L. O. P. P.“, umieszczony na froncie jej budynku.

Z ważniejszych osiągnięć Okręgu w okresie 1930—33 wymienimy otwarcie w dniu 3 czerwca 1931 roku lądowiska w Sandomierzu, do którego powstania przyczynił się dr Pracki, prezes Obwodu Sandomierskiego, oraz uruchomienie w roku 1931 Szkoły Szybowcowej w Polichnie. Szkoła ta, rozszerzona w roku 1933 przez utworzenie kursu wyższego stopnia w Pińczowie, istnieje do dziś dnia. W roku 1932 przystąpiono do budowy lotniska i Szkoły Lotniczej w Masłowie pod Kielcami.

W następnych latach sprawę tej, którą kierował osobiście wiceprezes Okręgu p. Otmar Kwieciński, poświęcono bodaj że najwięcej energii. Wreszcie, w połowie ub. r. praca została ukończona. Uroczystość poświęcenia lotniska Szkoły w dniu 27 czerwca 1927 roku zbiegła się szczęśliwie z przylotem nań



Polichno. — Szybowce na starcie w oczekiwaniu na wiatr



Zabudowania Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Polichnie

pierwszej eskadry szkolnej i rozpoczęciem pierwszego turnusu szkoleniowego. Uruchamiane jeden po drugim, wypuszczają odtąd po kilkudziesięciu sportowych pilotów silnikowych.

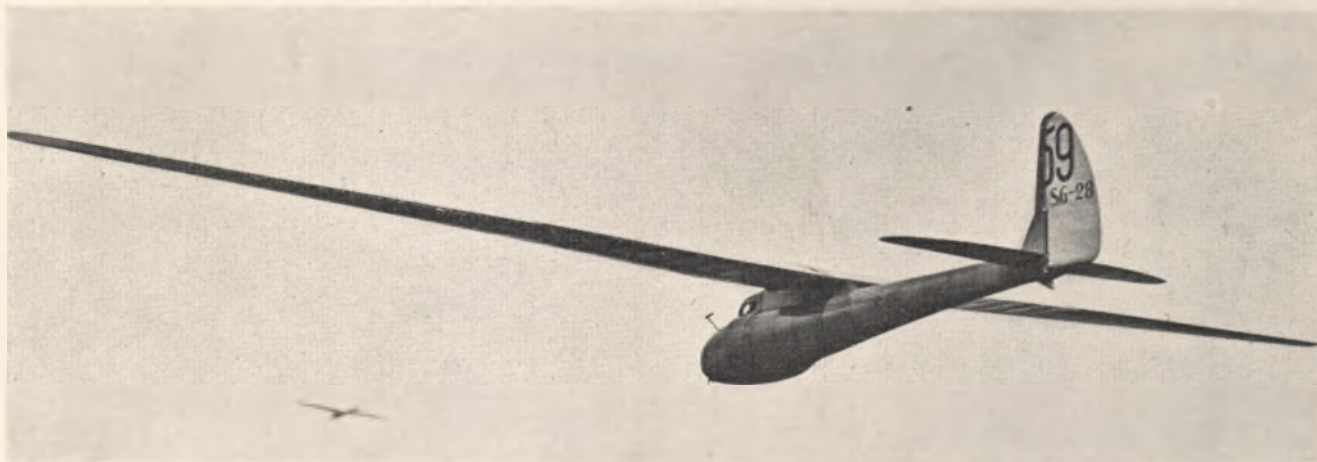
Rozwój szybownictwa w województwie kieleckim objawia się w istnieniu kilku „przedszkoli”: „Barycz” pod Końskimi, „Parcina” koło Grodźca, „Połagicw” koło Starachowic, „Kurk” pod Skarżyskiem, „Pomorska Góra” koło Olkusa, „Brzostów” koło Pionek, „Chełmicka Góra” koło Strzemieszyc i in., które dostarczają świeżego narybku początkujących pilotów do Szkoły Szybowcowej Okręgu Polichno — Pińczów.

Szkoła ta zajmuje czołowe miejsce wśród tego rodzaju placówek sportu lotniczego na terenie Rzeczypospolitej. Wypuszcza ona corocznie po kilkuset pilotów wszystkich kategorii szybowcowych. Ogółem od początku istnienia, tj. w ciągu 6 lat — szkoła ta wypuściła z górą 1.000 pilotów, którzy wykonali około 60.000 lotów w ciągu ponad 2.500 godzin. Absolwenci szkoły pochodzą nie tylko z całej Polski ale i z zagranicy.

Uzyskanie z końcem roku 1936 wieży spadochronowej, wybudowanej w Kielcach przez Zarząd Główny



Zakończenie pierwszego turnusu w Obozie P. W. Lotniczego na lotnisku L. O. P. P. w Masłowie.



Loty żaglowe nad Pińczowem

ny L. O. P. P., umożliwiło masowe szkolenie skoczków spadochronowych, które prowadzi specjalnie zaangażowany instruktor.

Modelarstwo lotnicze, jako najlepszy środek propagandy lotnictwa wśród najmłodszych — zapoczątkowane za czasów prezesury insp. Grabowskiego — zostało już zaszczerpione trwale we wszystkich obwodach. Przyczyniły się do tego liczne kursy instruktorskie, organizowane w ubiegłych trzech latach przez Okrąg i założenie licznych modelarni wzorowych.

Niezależnie od prac normalnych, szereg obwodów

podjął w ostatnim czasie zbiórkę na samoloty dla Szkoły w Małowie.

Pierwszy samolot, przydzielony dla lotów holowanych do Szkoły Szybowcowej w Polichnie, ufundował Okrąg głównie dzięki zbiórce, przeprowadzonej przez Obwód L. O. P. P. Policji Państwowej Województwa Kieleckiego.

Z własnej inicjatywy duchowieństwo Diecezji Kieleckiej ufundowało samolot sanitarny.

Większym wynikiem zbiórki poszczycić się mogą obwody w Olkusz i Końskich, które posiadają już sumy potrzebne na kupno samolotu. W pozostałych obwodach zbiórka trwa.



Dzieci wiejskie w pochodzie propagandowym podczas XIV Tygodnia L. O. P. P.



Fragment pracy w modelarni

Akcja propagandowa, zapoczątkowana z chwilą powstania Okręgu, staje się szczególnie intensywna po zorganizowaniu w r. 1933 nowych obwodów powiatowych i należytym ułożeniu programu pracy. Wiele z obwodów powiatowych i miejskich zdobywa się na własne lokale, wykorzystywane jednocześnie jako powiatowe lub miejskie ośrodki propagandy. Zorganizowano Składnicę Okręgową, z zadaniem dostarczania sprzętu oplg dla fabryk i miast oraz materiału propagandowego, modelarskiego i druków dla coraz liczniejszych kół L. O. P. P. Celem ułatwienia obwodom pracy organizacyjnej i propagandowo-werbunkowej, uruchomiono czołówkę samochodową, która jesienią 1934 r. rozpoczęła objazd osad i wsi całego województwa. Do końca roku 1937 czołówka dokonała 335 wypraw propagandowych, obsługując 256 miejscowości przy ogólnej frekwencji około 100.000 młodzieży i 44.000 osób dorosłych.



Ćwiczenia drużyn odkażających

W dziedzinie oplg, już w okresie lat 1930-33 rozwinięto poważną pracę. Do szkolenia ludności zaangażowano niemal do wszystkich obwodów instruktorów obwodowych oplg oraz utworzono przy Okręgu specjalny referat oplg przemysłu i górnictwa.

W okresie prezesury insp. Grabowskiego zapoczątkowano urządzanie corocznie obozów ćwiczebnych oplg celem doskonalenia komendantów i członków



Widok Sandomierza nad Wisłą

służb przeciwgazowych dla miast i fabryk oraz instruktorów dla projektowanej akcji masowego szkolenia ludności w obronie przeciwlotniczo-gazowej.

Z końcem roku 1937 dział oplg uzyskał podstawy prawne do dalszego rozwinięcia swej pracy w postaci ustawowego obowiązku przygotowania się ludności do samoobrony. Do tej ważnej akcji przystąpił Okrąg, na wezwanie władz, w pełni przygotowany, mając zorganizowaną zawczasu kadrę instruktorów rejonowych i obwodowych oraz zastęp podinstruktorów oplg.

W piętnastym roku pracy Okrąg Kielecki liczy ponad 100.000 członków, zrzeszonych w około 1.100 kołach L. O. P. P., podlegających 22 obwodom powiatowym i miejskim (w tym Obwód L. O. P. P. Policji Państwowej). Obwody ściśle współpracują z Okręgiem, mając zawsze na uwadze konieczność zwiększania dochodów, pozyskiwania nowych członków i rozwoju wszystkich dziedzin swej działalności w imię idei L. O. P. P.

Ta wydlatna i ambitna praca obwodów i kół L. O. P. P. oraz nieustanna tendencja zwyżkowa wpływów pieniężnych, obserwowana z roku na rok na całym terenie województwa kieleckiego, pozwala Okręgowi na coraz śmielej i donioślej dla obronności Państwa poczynania i projekty.



Zbiórka szmiec na zakup samolotu



KRAKOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Krakowski Okrąg Wojewódzki zorganizował się w niespełna rok po narodzinach Ligi Obrony Powietrznej Państwa, bo 21 marca 1924 r. Cały ubiegły okres piętnastoletni historii Okręgu podzielić można na trzy zasadnicze etapy pracy.

Pierwszy — od powstania Okręgu do końca roku 1927 — poświęcony był pracom organizacyjnym, tworzeniu komitetów powiatowych, szeroko zakreślonej akcji propagandowej, zbieraniu funduszy, szczególnie w czasie „Tygodni Lotniczych”, zapoczątkowaniu modelarstwa i budowy lotnisk.

Etapem drugim były lata 1928 do końca 1931, gdy propaganda dała realne wyniki w postaci znacznego zwiększenia ilości kół L. O. P. P. i członków stowarzyszenia. W tym też czasie dokonano szeregu inwestycji w dziedzinie lotnisk i sportu lotniczego.

Wreszcie lata od roku 1932 do chwili obecnej cechuje praca programowa, oparta na mocnych podstawach finansowych.

Od powstania Okręgu przewodniczyli mu: wojewoda Władysław

Kowalikowski — w r. 1924, wojewoda Ludwik Darowski — od lipca 1925 do marca 1929 roku, wojewoda dr. Mikołaj Kwaśniewski — do roku 1935, gdy prezesurę objął dowódca O. K. V generał brygady Aleksander Narhutt-Luczyński. W 1936 i 1937 r. (do 17 października) pracą Okręgu kierował komisarz Zarządu Głównego L. O. P. P. inspektor Czesław Grabowski, obecnym zaś prezesem Zarządu jest wicewojewoda krakowski dr Piotr Małaszyński.



Dr. Piotr Małaszyński
Wicewojewoda krakowski, prezes
Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Rozwój Okręgu charakteryzuje przede wszystkim wzrost liczby członków stowarzyszenia. W roku 1924 było ich 500, w następnym — liczba ta już się potroiła. Do roku 1928 przyrost wynosił rocznie prawie sto procent i osiągał liczbę 8.959. W tym też roku zjawiają się pierwsi członkowie popierający w liczbie 430. Mimo, że na wiosnę 1929 r. powstaje obok Okręgu Wojewódzkiego — Okrąg Kolejowy, w roku tym liczba członków rzeczywistych i popierających wzrasta znowu prawie w dwukrotność, bo osiąga z górą 16 tysięcy. Jeżeli w latach następnych wzrost liczby



członków rzeczywistych ulega pewnemu zahamowaniu, to liczba członków popierających podnosi się prawie do 16 tysięcy. Przenikanie idei ligowej w sfery niezamożne i szkolne jest zjawiskiem nader charakterystycznym i pocieszającym. W roku ubiegłym członków popierających było już prawie 75 tysięcy, co

razem z ponad 34 tysiącami członków rzeczywistych stanowi z górą 109 tysięcy obywateli województwa krakowskiego czynnych w szeregach L. O. P. P.

Ponadto Okrąg ma 180 członków dożywotnich. Obwodów powiatowych na terenie Okręgu jest obecnie 21, kół zaś miejscowych i szkolnych — 1.126.



Kraków z lotu ptaka



Wręczenie „Proporca L. O. P. P.” szkole męskiej w Mielcu za wydatną pracę dla Ligi

Uzyskując prawie od początku istnienia solidną podstawę finansową, już w roku 1926 Okręg rozpoczął niezmiernie w owym czasie ważną akcję lotniczą. W pierwszej kolejności, kosztem ponad 16 tysięcy zł, zniwelowano 35.000 m² terenu lotniska, kładąc mocne podwaliny pod budowę dzisiejszego portu lotniczego Krakowa.

Następnym etapem prac lotniskowych było zbliznienie do prastarej stolicy Polski pięknych terenów górskich za pomocą lotnictwa. Na początek subwencjonowano lądowisko w Nowym Targu.

W dalszych pracach nad rozbudową lotnisk na terenie Okręgu Krakowskiego oraz okęgów: Kieleckiego i Śląskiego, powołano w r. 1929 wspólną Komisję Porozumiewawczą dla lotnictwa słabosilnikowego, która położyła duże zasługi na polu rozwoju polskiej turystyki powietrznej i sportu lotniczego. Zbadała ona obszar całego województwa oraz województw: kieleckiego i śląskiego i zaewidencjonowała 55 terenów, nadających się na lotniska.

W wyniku tych prac rozbudowano w Okręgu sieć lotnisk turystycznych. Dnia 3 sierpnia 1930 roku



Pierwsze zawody modeli latających w Limanowej



Odkazanie mechaniczne — Aparat „Mira” w zastosowaniu do odkazywania terenu przy pomocy wapna chlorowanego

otwarto lotnisko w Nowym Targu, które Okrąg, wspólnie z nowotarskim zarządem miejskim, obecnie drenuje. 5 lipca 1931 roku Okrąg oddał do użytku turystów powietrznych lotniako w Dębicy. W latach następnych Okrąg łoży dalsze fundusze na wykończenie i konserwację lotnisk turystycznych w Nowym Targu, Dębicy i Mielcu.

W zakresie popierania konstrukcyj lotniczych, Okrąg już w zaraniu swego istnienia subsydiuje bu-

dowę samolotów turystycznych Działowskiego i Siddy - pionierów turystyki lotniczej.

Od stycznia 1928 roku sport lotniczy przechodzi w ręce nowopowstałego Aeroklubu Krakowskiego, który rozwija się dalej pod nieustanną opieką materialną i moralną Okręgu. Do roku 1933 na rozwój lotnictwa słabosilnikowego Okrąg wydał 81.600 zł.

Na Challenge 1934 roku Okrąg Wojewódzki, wspólnie z Okręgiem Kolejowym, fundują samolot, na któ-



Naprawa przewodu elektrycznego, uszkodzonego wyluchem bomb

rym mjr Bajan zdobywa zaszczytne laury zwycięzcy i rozśławia imię Polski.

Lata 1935 i 1936 — to okres budowy podwalin pod szybownictwo krakowskie. Okręg przejmując od Krakowskiego Koła Szybowcowego szkołę szybowcową i dokonywa w niej poważnych inwestycji. Obecnie szkoła ta, pod nazwą „Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. w Bodzowie“, szkoli kadry pilotów spośród młodzieży Krakowa i województwa krakowskiego. Wielu absolwentów Szkoły pełni służbę w szeregach lotnictwa wojaskowego.

W Białej, Żywcu, Jasle, Mościcach i Zakopanem powstają koła szybowcowe i rozpoczynają żmudną pracę organizacyjną i wyszkoleniową. Pierwsze trzy koła przystąpiły już do praktycznego nauczania swych członków pilotażu szybowcowego. Koła szybowcowe liczą obecnie około 1.000 członków. W Bodzowie w roku 1937, na 62 zgłoszonych kandydatów, wyszkolono na trzech kursach: 48 pilotów kategorii A i 46 kategorii B. Oprócz tego szkolili się tam członkowie Harcerskiej Eskadry Szybowcowej Aeroklubu Krakowskiego.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego Okręg Krakowski kładł główny nacisk na rozwój modelarni powiatowych i równorzędnych, których obecnie

jest 22. Sześć z nich uruchomiono w roku 1937. Każdy obwód ma swoją modelarnię powiatową, z której korzysta młodzież szkolna i pozaszkolna, przeważnie zaawansowana w budowie modeli latających. Poza modelarniami, naukę modelarstwa w mniejszym zakresie prowadzą prawie wszystkie szkoły na terenie Okręgu w czasie normalnych zajęć praktycznych.

Ażeby skończyć z lotnictwem — podkreślić jeszcze należy inicjatywę Okręgu Krakowskiego w zorganizowaniu na terenie województwa, przy krakowskim pułku lotniczym, lotnictwa sanitarnego. Początek tej akcji sięga roku 1927. Lotnictwo sanitarne — oprócz działalności samarytańskiej — odegrało na terenie województw krakowskiego i kieleckiego dużą rolę propagandową.

Akcja propagandowa, rozpoczęta w chwili powstania Okręgu, tj. w roku 1924, prowadzona jest stale i bardzo intensywnie. Oprócz ogólnych środków propagandy, wygłaszano odczyty i komunikaty L. O. P. P. przez Radio Krakowskie.

W czasie „Tygodni Lotniczych“ od roku 1925 urządzano stale wystawy eksponatów lotniczych i gazowych. Wystawy te cieszyły się znaczną frekwencją. Zdjęcia z wystawy gazowej, zorganizowanej w roku



Kraków — Fragment zamku Wawelskiego



Fragment dawnych murów obronnych Krakowa: Barbakan i brama Floriańska

1928, były demonstrowane na wystawie gazowej we Włoszech.

W okresie pierwszego dziesięciolecia Okrąg miał już 15 filmów treści lotniczej, gazowej i sprawozdawczej L. O. P. P. Były one stale wyświetlane przez wszystkie placówki Ligi na terenie województwa krakowskiego.

Pracę w dziedzinie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej podzielić można na kilka okresów: do roku 1928, gdy obroną przeciwgazową zajmowało się samodzielne Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej (T. O. P.), od chwili połączenia się T. O. P. z L. O. P. P. do roku 1931 i dalej — do dnia dzisiejszego, gdy Okrąg prowadzi przygotowanie ludności cywilnej do obrony zarówno przeciwgazowej, jak i przeciwlotniczej.

W dwu pierwszych okresach akcja miała charakter prawie wyłącznie propagandowo-uświadamiający, chociażby z braku wytycznych, określających poszczególne zadania obrony przeciwlotniczej biernej. Jednak już wówczas wyszkolono pewną kadrę instruktorów powiatowych. Rozwijano też żywą działalność na terenie szkół. W tym czasie Okrąg zorganizował szereg kursów dla: instruktorów powiatowych, nauczycieli szkół średnich, studentów-chemików Uniwersytetu Jagiellońskiego i straży pożarnych. W powiatach organizowano kursy instruktorskie III kategorii.

W dziedzinie obrony przeciwlotniczej na początku trzeciego okresu należy wspomnieć o pierwszym kursie służby obserwacyjno-meldunkowej z roku 1932,

kiedy w obozie ćwiczebnym w ciągu czterech tygodni wyszkolono 18 komendantów posterunków.

Lata następne wykazują zdecydowany postęp. Wydanie przez Zarząd Główny L. O. P. P. szeregu instrukcyj przyczyniło się do skryształowania pojęć dotąd niezupełnie jasnych, stworzenia nowych metod pracy i skoordynowania wysiłków Okręgu, które od tej chwili uzyskują jasno określony cel.

Naczelnym hasłem Okręgu staje się: wyszkolenie kadry instruktorów obrony przeciwlotniczo-gazowej, przydzielenie możliwie każdemu obwodowi oddzielnego instruktora oraz zaopatrzenie obwodów w niezbędny sprzęt wyszkoleniowy i pomoce naukowe. Zadanie to zostało wykonane w całej rozciągłości.

Prace wyszkoleniowe Okręgu ruszyły żywo naprzód. Przeprowadzono szereg kursów II kategorii, zarówno dla kandydatów na instruktorów, jak i dla komendantów obrony przeciwlotniczej obiektów i zakładów przemysłowych. Oprócz tego odbyło się wiele kursów III kategorii dla służb odkażających i dozoru oraz dla pogotowi technicznych. Zorganizowano szereg obozów ćwiczebnych obrony przeciwlotniczo-gazowej celem wyszkolenia komendantów posterunków dozoru oraz komendantów drużyn odkażających i ich zastępców.

Prace te wykonano w ścisłym porozumieniu z władzami administracji ogólnej i według ich wskazówek.

Rok 1937 przyniósł nowe zadanie — szkolenie komendantów obrony przeciwlotniczej domów i bloków domów, dla którego uruchomiono cały rozporządzalny aparat instruktorski i odpowiednie fundusze.



KRAKOWSKI OKRĄG KOLEJOWY



Na terenie Krakowskiej Dyrekcji Kolejowej Okrąg Kolejowy L. O. P. P. istnieje od roku 1928. Pomyślny swój rozwój i dotychczasowe wyniki pracy zawdzięcza swoim prezesom, niezmordowanym krzewicielom idei L. O. P. P. wśród szerokich mas pracowników kolejowych: inż. A. Bohowskiemu, wiceministrowi komunikacji, dyrektorom departamentów w Ministerstwie Komunikacji — inż. Stodolickiemu i inż. Wołkanowskiemu oraz obecnemu prezesowi Okręgu, inż. Czerniewskiemu, dyrektorowi K. P. Członkami L. O. P. P. są wszyscy pracownicy Okręgu Dyrekcji Kolejowej Kraków.

Do celów propagandy, dzięki życzliwemu stanowiisku Dyrekcji Kolei, otrzymuje Okrąg wagon szkolny opłg, wyposażony we wszystkie nowoczesne pomoce naukowe, aparat filmowy itp. Wagon ten w okresie „Tygodni L. O. P. P.” objeżdża teren Okręgu. W tym czasie — oprócz rodzin pracowników kolejowych — korzystają z niego szerokie rzesze społeczeństwa.

W dziedzinie szybownictwa pierwszą placówką, która zajęła się lotnictwem bezsilnikowym w Okręgu Krakowskim, był Nowy Sącz. Inicjatywa wyszła od ówczesnego prezesa Sekcji Lotniczej w Nowym Sączu, inż. A. Błaszczyka, który w roku 1932 nawiązał kontakt z Warsztatami Studentów Politechniki Lwowskiej. Przez organizację, budowę szybowców, odczyty i propagandę — stworzono w Okręgu podwaliny dla szybownictwa.

Jesienią 1932 r. wspólnie z Kolejową Sekcją Lotniczą Aeroklubu

Krakowskiego, zorganizowano wyprawę szybowcową do Biegonie k. Nowego Sącza. Kierownikiem i instruktorem wyprawy był znany wówczas pionier Ustianowej por. pilot T. Kurowski. Uczestników wyprawy było 53; wyszkolono z nich do kategorii A — 39 i do kategorii B — 17. Lotów wykonano 6.116 w czasie ponad 14 godzin.

Następne lata — to okres wytężonej pracy organizacyjnej i borykania się z różnymi przeszkodami. Wynikiem tych żmudnych wysiłków jest obecna Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w miejscowości Tęgoborze k. Nowego Sącza. Po dokładnym oblataniu terenu i zatwierdzeniu go przez Ministerstwo Komunikacji — teren ten wydzierżawiono, zakupiono dla Szkoły w Tęgoborzu samochód i 9 morgów gruntu, na których wybudowano 2 oświetlone elektrycznie hangary o pojemności 22 szybowców, mieszkania na 40 osób przy dużym hangarze na górze Jodłowiec i kasyno z kuchnią.

Warsztaty Szkoły do końca r. 1937 wyprodukowały 14 szybowców typu C. W. J., Wrona, Czajka i Komar, przeprowadzały wszelkie naprawy szybowców, wykonały nową karoserię dla samochodu i zbudowały dwa wozy transportowe dla szybowców. Wszystkie urządzenia mieszkaniowe wykonano również w warsztatach szybowcowych. Obecnie wartość majątku Szkoły przekracza 140 tys. zł.

Od roku 1933 do 1936 szkolenie prowadzone było tylko w okresie letnim lub jesiennym. Szkolono przeważnie młodzież przedpoborową ze szkół średnich, organizacyj harcerskich, strzeleckich itp. W roku



Inż. Czerwiński
Dyrektor Kolci,
Prezesa Krakowskiego Okr.
Kolej. L. O. P. P.

1937 Szkoła w Tęgorzynie czynna była przez okres 6 miesięcy, a wydajność jej wzrosła w dwójnasób.

Ilość szybowców, która w r. 1936 wynosiła 9, wzrosła do 23. Uczniów do kat. A i B w latach 1933—1936 było razem 88, w r. 1937 — 112; uczniów do kat. C w latach 1933—1935 nie było wcale, w r. 1936 — 11, a w r. 1937 — 116. Trenowało się w pierwszym okresie czteroletnim 28 pilotów, w roku zaś 1937 — 91. W całym okresie pięcioletnim wykonano 8.803 loty, w czasie ponad 560 godzin; wyszkolono do kategorii A — 86 osób, B — 30, C — 93 i D — 2.

Maksymalne wyczyny Szkoły stawiają ją w rzędzie czołowych w Polsce. Wykonano: przelot w linii prostej — 182 km (Jan Skalski), wysokość ponad start — 1.500 m (L. Kwiatkowski), lot trwający 6 godzin 38 minut (P. Czartolomny), wysokość ponad 1.000 m — 20 razy, loty ponad 5 godzin — 17 razy, przeloty ponad 50 km — 4 razy itd.

W pierwszym kwartale roku 1936 uruchomiono pierwszą modelarnię Okręgu. Od tego czasu rozpoczęła się planowa praca nad rozwojem modelarstwa. Modelarnię wyposażono w pomoce naukowe, wzory i tablice, które wykonano we własnym zakresie pod kierownictwem fachowego instruktora. Jednocześnie pracowano nad modelami, które miały reprezentować Okrąg na VI Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających. Na zawodach tych model kadłubowy Okręgu wykonał rekordowy lot w czasie 6 minut 13 sekund. W sumie zdobył Okrąg na tych zawodach, w grupie seniorów: dwie pierwsze, jedną drugą i jedną trzecią nagrodę, w modelach kadłubowych za wykonanie — jedną drugą nagrodę; w grupie zaś instruktorów — dwie trzecie nagrody. W ogólnej punktacji Okrąg zdobył czwarte miejsce.

Na VII Zawodach Ogólnokrajowych osiągnięto następujące wyniki: w grupie amatorów, w modelach kadłubowych — dwie pierwsze nagrody za czas

z ziemi i za odległość z ziemi oraz drugą i trzecią nagrodę za czas; w grupie instruktorów, w modelach kadłubowych — pierwszą nagrodę za odległość z ziemi i w modelach szybowcowych — drugą i szóstą nagrodę za czas.

Model rekordowy instruktora Farkasa, który uzyskał drugą nagrodę, znikł w powietrzu po 21 minutach 15 sek. Miejsca lądowania, mimo dwugodzinnego poszukiwania przez samolot R. W. D.-8, nie udało się ustalić. Model miał rozpiętość 2 m, kadłub zaś długości 180 cm.

W ogólnej punktacji uzyskał Krakowski Okrąg Kolejowy L. O. P. P. trzecie miejsce.

Oprócz budowy modeli ziemnych, prowadzi Okrąg pracę nad modelami wodnymi, w których — po szeregu prób — osiągnięto czas 35 sekund, dobry w porównaniu z wynikami zagranicznymi.

Obecnie prowadzone są również próby modeli z silniczkami spalinowymi.

W zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej prowadzi Okrąg kursy katégoryjne oplg dla kadry instruktorskiej Okręgu i Dyrekcji Kolejowej i szkolenie służby odkażającej w specjalnych obozach oplg.

W roku 1937, na polecenie Zarządu Głównego L. O. P. P. i przy poparciu Ministerstwa Komunikacji, przeprowadził Okrąg centralny obóz komendantów kolejowych drużyn odkażających dla wszystkich dyrekcji kolejowych.

Ponadto — przy pomocy 80 instruktorów oplg — Okrąg prowadzi szkolenie szerokiej mas pracowników kolejowych i ich rodzin oraz organizuje samobronę kolejowych domów mieszkalnych.

Na specjalne podkreślenie zasługują minimalne wydatki administracyjne Okręgu, które nie przekraczają 2% ogólnego budżetu.



Kurs oplg II kat. — Przy łącznicy polowej L. P. 10



Obóz oplg — Odkażanie obrotnicy



LUBELSKI OKRĘG WOJEWÓDZKI



Lublin — Plac Łokietka i Brama Krakowska



Pierwsze poczynania organizacyjne L. O. P. P. na terenie Lublina i województwa lubelskiego przypadają na koniec roku 1923. Dzięki inicjatywie szeregu działaczy społecznych — w jesieni tego roku zawiązał się „Zarząd Tymczasowy Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie“, który podjął się przeprowadzenia odpowiedniej propagandy na terenie Lublina i województwa. Po roku wytężonej pracy — w dniu 28 listopada 1924 r. odbył się pierwszy zjazd delegatów placówek prowincjonalnych L. O. P. P., na którym wybrano Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Pierwszym prezesem Okręgu został dr Stanisław Bryła. Nowy Zarząd postawił sobie jako cel — dalsze prowadzenie prac propagandowych i organizacyjnych. Rok 1924 dał dość poważny wynik finansowy. Wpływy wyniosły około 16.000 zł. Była to pierwsza suma, jaką społeczeństwo Lublina i województwa lubelskiego złożyło na cele obrony Państwa za pośrednictwem L. O. P. P.

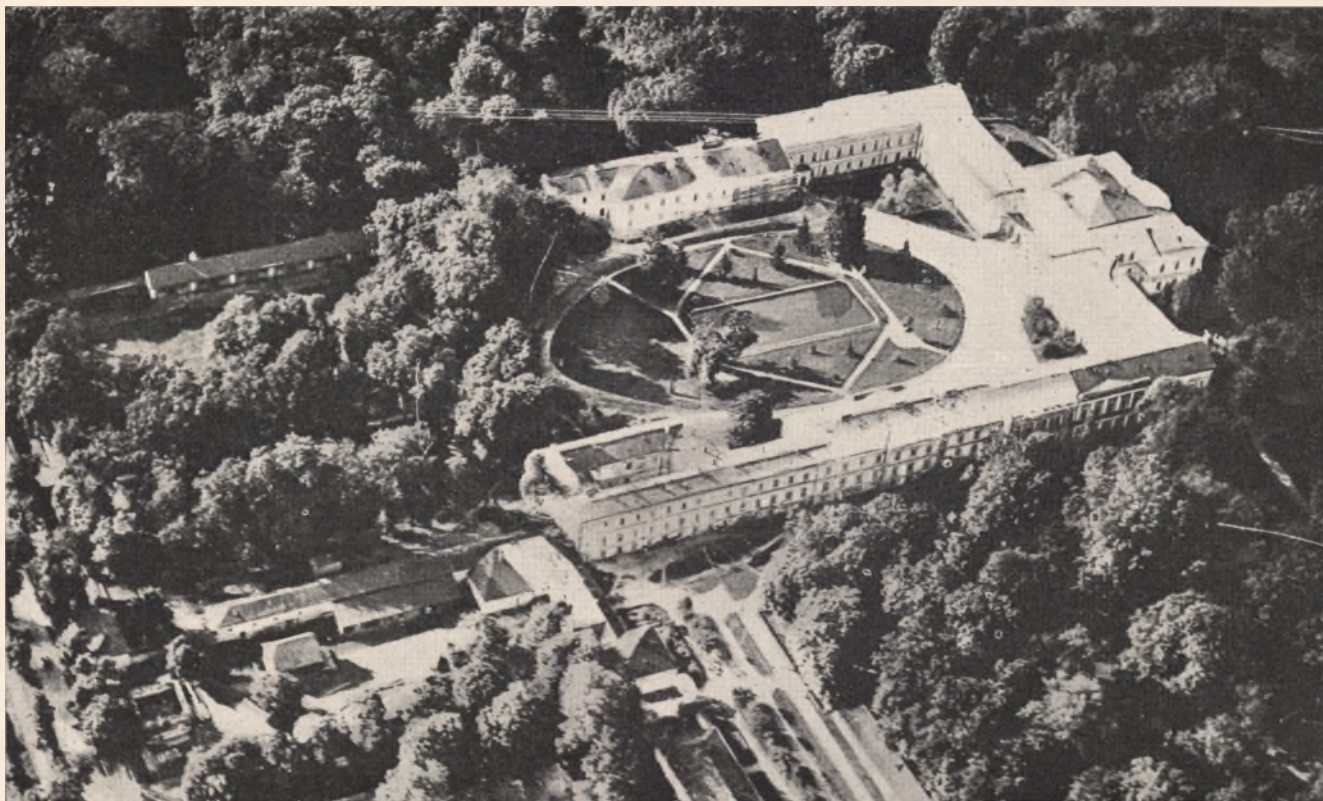
Intensywna propaganda przyniosła w latach następnych spodziewane rezultaty, czego najlepszym dowodem jest, iż rok następny zamknięto sumą wpły-

wów około 72.000 zł, co postawiło L. O. P. P. w rzędzie najsilniejszych organizacji społecznych na terenie województwa lubelskiego. Na koniec roku 1937 wpływy ogólne Okręgu sięgają kwoty 320.000 zł.

Organizacyjnie Okręg składa się z 18 obwodów powiatowych i 1 obwodu miejskiego oraz z 1.200 kół miejscowych i szkolnych, w których zorganizowano blisko 100.000 członków L. O. P. P. ze wszystkich warstw społeczeństwa.

Trudności gospodarcze, w jakich znajdowało się województwo lubelskie w latach kryzysu, bynajmniej nie przeszkodziły stałemu rozwojowi prac organizacyjnych i programowych, zwolniły jedynie ich tempo. Teren województwa lubelskiego, jako wybitnie rolniczy, szczególnie dotkliwie odczuwał skutki kryzysu gospodarczego.

W okresie piętnastoletniego istnienia L. O. P. P. na terenie województwa lubelskiego prezesami Okręgu wybierani byli kolejno: dr Stanisław Bryła (1924—1927), Walerian Karasiński (1928—1931), b. wojewoda lubelski Bolesław Świdziński (1932), prezes Sądu Apelacyjnego w Lublinie Bolesław Sekutowicz (1933), dyrektor Izby Skarbowej w Lubli-



Instytut Naukowy Gospodarstwa Wiejskiego w Puławach (b. pałac X. X. Czartoryskich)

nie Jan Grabski (1934—1935) i prokurator Sądu Apelacyjnego w Lublinie dr Jan Markowski, który godność tę piastuje do chwili obecnej.

Lubelski Okrąg Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej może się poszczycić dużą pracą rzeczową, wykonaną w okresie piętnastolecia.

W chwili obecnej na terenie Województwa istnieją 2 lotniska, zakupione i oddane do użytku przez L. O. P. P. Pierwsze z nich powstało w latach 1928—31 w Zamościu. Koszta zakupu i niwelacji terenu częściowo pokrył Zarząd Główny L. O. P. P., częściowo zaś — Zarząd Okręgu. Ogólna powierzchnia tego lotniska wynosi 36 ha. Jest ono lotniskiem szlakowym na linii Warszawa — Lwów. Drugie lotnisko — w Świdniku pod Lublinem — zbudował Zarząd Główny. Powierzchnia jego wynosi 146 ha. W jesieni roku 1937 rozpoczęto na nim budowę Szkoły Pilotów Cywilnych L. O. P. P. im. Marszałka Śmigłego-Rydza.

W latach 1926—27 Okrąg posiadał własną propagandową eskadrę samolotów. W skład eskadry wchodził — ufundowany w latach 1925—26 ze składek młodzieży szkolnej — je-

den z pierwszych polskich samolotów sportowych P. W. S. - 3 z silnikiem Walter.

Za zgodą P. Prezydenta Rzeczypospolitej, samolotowi temu nadano nazwę „Prezydent Ignacy Mościcki”. W tym samym okresie społeczeństwo województwa lubelskiego zakupiło drugi samolot typu amfibii z silnikiem Hispano-Suiza 180 MK, który, po spełnieniu zadań propagandowych, przekazany został wojsku. Samolot ten nazwano „Lubliniak”.

Samolot „Prezydent Ignacy Mościcki” oddano Klubowi Lotniczemu P. W. S. ¹⁾ w Białej Podlaskiej.



Jerzy Albin de Tramcourt
Wojewoda Lubelski
Prezes Lub. Okr. Woj. L. O. P. P.

W roku 1934 na terenie Okręgu przeprowadzono zbiórkę ofiar na ufundowanie samolotu na Challenge 1934. Za zebrane ponad 30.000 zł zakupiony został samolot R. W. D. - 9, który otrzymał nazwę „Jan Śniadecki”. W Challenge’u przydzielono go załodze w osobach kapitana Bajana i sierżanta Pokrzywki. Jak wiadomo, załoga ta zdobyła pierwsze miejsce.

Spółeczeństwo województwa lubelskiego postanowiło ufundować dla Szkoły im. Marszałka Śmigłego-Rydza „Eskadrę Samolotów Ziemi

¹⁾ Podlaska Wytwórnia Samolotów.



Skoki z wieży spadochronowej w Lublinie

Lubelskiej i Podlaskiej". Pozwoliło to Zarządowi Okręgu na wstawienie do preliminarza budżetowego na rok 1938 sumy 100.000 zł, za którą zakupione będą samoloty szkolne i treningowe.

Szybownictwo zapoczątkował Okrąg Lubelski w roku 1935, po zarejestrowaniu szybowiska Sławinek — jednego z pierwszych na terenie województwa. Po otrzymaniu z Zarządu Głównego L. O. P. P. szybowców szkolnych typu „Wrona” — rozpoczęto w Sławinku pierwsze loty.

W roku 1936, gdy znaleziono nowy, bardziej do-

godny teren, Okrąg Lubelski zorganizował pierwszą na terenie Okręgu szkołę w Trześniowie pod Lublinem, która w roku 1937 rozporządzała 7 szybowcami szkolnymi typu „Wrona” i „Wrona-bis”.

Dzięki subwencji Zarządu Głównego L. O. P. P., w Trześniowie wybudowano hangar i ustawiono 2 domki przenośne, co pozwoliło na zorganizowanie planowego szkolenia szybowcowego. Z funduszy Okręgu Szkoła wyposażona została w potrzebny sprzęt pomocniczy oraz warsztat, pozwalający na wykonywanie wszelkich potrzebnych napraw na miejscu. To wszystko wpłynęło, oczywiście, na usprawnienie wyszkolenia. Ponieważ tereny szybowcowe w Trześniowie dają możliwość szkolenia jedynie do kategorii A pilota szybowcowego, Zarząd Okręgu nie ustaje w poszukiwaniach terenów, nadających się do szkolenia wyższego.

Ostatnio Okrąg zorganizował dział szkolenia spadochronowego, budując w Lublinie pierwszą na terenie Okręgu wieżę spadochronową. Uroczyste poświęcenie wieży w obecności przedstawicieli władz i społeczeństwa odbyło się dnia 28 listopada 1937 r. Po wybudowaniu wieży — rozpoczęto szkolenie skoczków spadochronowych w Lublinie i Dęblinie. Dzięki pomocy władz wojskowych — pierwszy kurs w Dęblinie został przeprowadzony do stopnia II. Kurs ten ukończyło 27 osób obojga płci, odbywając skoki z samolotu nad lotniskiem. Dalsze wyszkolenie II stopnia przewidziane jest w Lublinie.

Sport spadochronowy cieszy się wielką popularnością zarówno wśród młodzieży jak i społeczeństwa starszego, czego najlepszym dowodem jest liczny udział w kursach, organizowanych przez L. O. P. P.

W okresie piętnastoletniego istnienia Okręgu propaganda prowadzona była w najrozmaitszych for-



Kurs skoczków spadochronowych w Dęblinie



Przygotowania przed startem

mach i wśród wszystkich warstw społeczeństwa, przy czym szczególną uwagę zwrócono na należyte spopularyzowanie idei L. O. P. P. wśród młodzieży szkolnej i ludności wiejskiej. W latach 1926—27 Okręg przy pomocy wspomnianej już własnej eskadry samolotów, organizował na szeroką skalę loty propagandowo-pasażerskie, w czasie których wygłaszane były odpowiednie przemówienia, uświadamiające ludność o celach i zadaniach Ligi. Loty te przyczyniły się niezwykle do spopularyzowania idei L. O. P. P., gdyż samoloty Okręgu docierały często do zapadłych miejscowości, lądując na przygodnych lądowiskach. Na tle tych lotów propagandowych, staraniem Zarządu Głównego, nakręcony został wówczas na terenie województwa lubelskiego pierwszy film propagandowy L. O. P. P. pt. „Silne lotnictwo — to silna Polska”. Wyświetlany na terenie Okręgu przez propagandową ekspedycję samochodową, film ten cieszył się olbrzymim powodzeniem.

Po zlikwidowaniu eskadry propagandowej, staraniem Okręgu Wojewódzkiego zakupiono specjalny samochód, wyposażony w wystawę ruchomą oplg, aparat kinowy i filmy. Samochód ten objeżdżał teren województwa, przyczyniając się skutecznie do propagowania L. O. P. P.

Na dział obrony przeciwlotniczo-gazowej Zarząd Okręgu zwrócił szczególną uwagę, organizując wielką ilość kursów oplg różnego rodzaju, pogadanek z tego zakresu i odczytów, mających na celu ogólne uświadomienie ludności.

Zarówno w Okręgu jak i w obwodach powiatowych L. O. P. P. ilość sprzętu szkolnego oplg jest wystarczająca dla prowadzenia forsownego szkolenia, jakie obecnie Liga podjęła.

Celem wyspecjalizowania obserwatorów posterunków dozoru, Okręg Lubelski organizował w latach 1935 i 1936 obozy oplg dla uczestników, pochodzących z terenu 5 województw. Dzięki poparciu



Posterunek służby dozoru

władz wojskowych, obozy te osiągnęły zamierzony cel w zupełności.

Ponadto kilkakrotnie Okręg organizował wystawy fachowe, które stale cieszyły się ogromną frekwencją młodzieży i starszego społeczeństwa.

Wykonanie zadań oplg stało się możliwe dzięki szeroko rozbudowanej sieci instruktorów oplg. Dziś na terenie Okręgu jest 20 stałych instruktorów oplg, tj. po jednym na każdy obwód L. O. P. P. i dwóch — na teren miasta Lublina. Poza tym kilkuset instruktorów oplg pomaga Okręgowi w wyszkoleniu doraźnie.



Fala „gazowa” na ulicach Lublina



Fragment wystawy L. O. P. P. w Garwolinie

LWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Prace organizacyjne nad utworzeniem we Lwowie Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa spotkały się z serdecznym przyjęciem kresowego społeczeństwa. Gorące umiłowanie kraju i głębokie zrozumienie potrzeb obrony Państwa przez społeczeństwo województwa lwowskiego stanowiły gotowe podłoże do działalności, podjętej pod koniec 1923 r. we Lwowie przez grupę pracowników społecznych i lotników, a uwieńczoną założeniem Komitetu w dniu 27 czerwca 1924 r. Komitet ten objął również agendy oddziałów Towarzystwa Obrony Przeciwdziałowej na województwo lwowskie.

W skład zarządu nowoutworzonej organizacji weszli wybitni działacze społeczni Lwowa na czele z inż. Stanisławem Rybickim, emerytowanym dyrektorem Kolei Państwowych we Lwowie, jako prezesem Komitetu. Inżynier Stanisław Rybicki kierował pracami Komitetu nieprzerwanie przez z górą lat dziesięć, ustępując zaś — otrzymał na podstawie uchwały Walnego Zgromadzenia L. O. P. P. zaszczytną godność członka honorowego Ligi za zasługi położone dla jej rozwoju. Od roku 1934 do 1936 godność prezesa Okręgu piastował inżynier Stanisław Łaguna, obecny dyrektor De-



Widok Lwowa w XVI wieku

partamentu Ruchu Kolejowego w Ministerstwie Komunikacji, a od roku 1936 prezesem Okręgu jest dyrektor Kolei Państwowych Otton Grosser.

Zarządy Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie stawiały sobie za cel swych prac zorganizowanie w Lidze jak największej ilości mieszkańców województwa, pozyskanie dla niej młodzieży szkolnej, uświadczenie społeczeństwa o znaczeniu lotnictwa i potrzebie przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej, stworzenie we Lwowie silnego ośrodka życia lotniczego, objęcie działalnością lotniczą terenu całego województwa, wreszcie — pracę w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej w ramach programu ustalonego przez Zarząd Główny L. O. P. P.

Udział Lwowskiego Okręgu Wojewódzkiego w ogólnym dorobku Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest znaczny, w niektórych zaś dziedzinach Okrąg zajmuje miejsce przodujące. Dzięki silnym zrywom organizacyjnym i pracom, opartym o najszersze warstwy społeczeństwa, każdy rok działalności Okręgu zamyka się przyrostem kół, zwiększeniem liczby członków, powiększeniem funduszy i zdobyczami w dziedzinie lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Prace organizacyjne Okręgu charakteryzuje troska o należytą dyscyplinę wewnętrzną i sprężystość działania placówek, podległych Okręgowi. Lwowski Okrąg Wojewódzki grupuje obecnie około 192.000



Otton Grosser
Dyr. Kolei Państw.
Prezes Lwowskiego Okręgu
Wojew. L. O. P. P.

członków, zajmuje przez to drugie miejsce w Rzeczypospolitej.

Na terenie województwa lwowskiego Liga obejmuje niemal wszystkie warstwy społeczeństwa. Szczególną uwagę poświęcił Okrąg młodzieży, celem zjednania jej dla idei L. O. P. P., rozbudzenia w niej zapału do lotnictwa i przysposobienia jej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Już od początku istnienia Okręgu prace te — dzięki znacznemu poparciu władz szkolnych i życzliwej współpracy nauczycielstwa — dawały dobre wyniki przez organizację tzw. kół przyjaciół L. O. P. P. Od roku 1925 koła te zasilają szeregi L. O. P. P. licznymi zastępami młodzieży szkolnej. Przekształ-

czone następnie w koła szkolne L. O. P. P. — jednoczą dziś około 140.000 młodzieży, wykazującej nie tylko zrozumienie dla celów Ligi, ale i gorący entuzjazm dla wszystkiego, co jest związane z rozwojem lotnictwa.

Ilość placówek L. O. P. P. w województwie lwowskim wynosi ponad 2.225, w tym około 1.700 kół szkolnych.

Co roku przybywa na terenie Okręgu około 25.000 członków L. O. P. P., stosunek zaś procentowy członków Ligi do ilości mieszkańców województwa wynosi 6,15. Roczne wpływy Okręgu przewyższają pół miliona złotych, z których około 300.000 złotych pochodzi ze składek członkowskich, stanowiących najtrwalsze podstawy finansowe działalności Okręgu.

Największy udział w powiększaniu dochodów



Tydzień L. O. P. P. we Lwowie — Poświęcenie samolotów



Przekazanie szybowców w Ustrzykach Dolnych



Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Czerwonym Kamieniu

Okręgu biorą obwody: Kolejowy, Lwowski Miejski, Drohobycki, Lwowski Policyjny, Rzeszowski i Przemyski.

Prace organizacyjne Okręgu wspomaga planowa i intensywna propaganda, posługująca się wszystkimi dostępnymi Okręgowi środkami.

Roczna ilość imprez propagandowych dochodzi na terenie Okręgu do siedemnastu tysięcy. Najbar-

dziej skutecznymi środkami propagandy są: imprezy czołówki samochodowej i wagonów kolejowych obrotu przeciwigazowej oraz urządzenie „Tygodni L. O. P. P.”, dorocznych wystaw na lwowskich Targach Wschodnich, kursów prelegentów, odczytów i wieców, dalej pokazy filmów oraz propaganda samolotowa.

Znaczne usługi oddawały propagandzie wydawnictwa Ligi, szczególnym zaś zainteresowaniem czytelników, cieszyły się wydawnictwa propagandowe



Z życia obozu szybowcowego L. O. P. P. w Ojcowie



Zahudowania L. O. P. P. w Skniłowie koło Lwowa



Z życia obozu modelarskiego w Bezmiechowej

„Biblioteki Przyjaciół L. O. P. P.“, ukazujące się nakładem Okręgu od roku 1925.

Prace lotnicze Lwowskiego Okręgu Wojewódzkiego zmierzały konsekwentnie do utworzenia we Lwowie silnego ośrodka lotniczego dla ziem południowo-wschodnich Rzeczypospolitej.

Predystynowały do tego Lwów jego tradycje lotnicze i Politechnika Lwowska, ześrodkowująca całe życie techniczne Małopolski Wschodniej.

Pierwszym etapem tych prac było rozbudzenie zainteresowania młodzieży szkolnej dla lotnictwa. Modelarstwo lotnicze, które miało spełnić to zadanie, rozwijało się od początku istnienia Okręgu zarówno na terenie Lwowa jak i całego województwa.

Młodzież gromadziła się do modelarstwa ochotczo, budując modele wszystkich typów. Specjalnością zaś terenu lwowskiego stały się modele szybowców.

Rokrocznie odbywało się w województwie lwowskim około 115 kursów, na których naukę modelar-



Wojewódzki konkurs modeli latających we Lwowie



Szyb naftowy w Boryslawiu

stwa lotniczego pobierało około 2.400 uczniów. Oprócz tego naukę modelarstwa prowadzono w ramach szkolnych lekcji robót ręcznych.

Liczne konkursy lokalne, obwodowe oraz eliminacyjne modeli latających i redukcyjnych, a także konkursy modeli szybowców — pozwalały młodzieży na szlachetne współzawodnictwo w dziedzinie modelarstwa lotniczego.

Drugim etapem prac lotniczych Okręgu było popieranie rozwoju szybownictwa. Prace konstrukcyjne Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej i wyprawy szybowcowe Aeroklubu Lwowskiego znajdowały w Okręgu pełne poparcie moralne i materialne, nieraz wbrew nieprzychylniej jeszcze wówczas opinii o szybownictwie.

Sport szybowcowy, rozwijany stale i systematycznie, obejmuje na terenie województwa coraz szersze zastępy młodzieży. Zorganizowano ją w 10 kołach szybowcowych, które liczą około 1.500 członków, w tym około 350 pilotów. Na terenie Okręgu znajduje się 7 zarejestrowanych szybowisk, które umożliwiają członkom kół szybowcowych L. O. P. P. wstępne szkolenie.

Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Czerwonym Kamieniu, należąca do najstarszych w Polsce, prowadzona była początkowo przez Aeroklub Lwowski. Później przejął ją Zarząd Okręgu, umożliwiając

szkolenie pilotów szybowcowych do kategorii B. Co roku opuszcza Szkołę około 120 pilotów.

Nad rozwojem techniki szybowcowej czuwa Instytut Techniki Szybownictwa, powstały staraniem Okręgu, a utrzymywany przez Zarząd Główny L. O. P. P. Ostatnio zasięgiem swych prac objął Instytut również motoszybownictwo.

W dziedzinie sportu i wojskowego przysposobienia lotniczego Zarząd Okręgu współpracuje z Aeroklubem Lwowskim.

Przy pomocy finansowej Lwowskiego Obwodu Kolejowego L. O. P. P. szkoleni są w Aeroklubie Lwowskim piloci motorowi.

Zarząd Główny L. O. P. P., wspólnie z Politechniką Lwowską i Zarządem Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie, rozpoczął zbieranie funduszy na wybudowanie Instytutu Aerodynamicznego. Lwowski Instytut Aerodynamiczny uzupełni istniejące we Lwowie lotnicze placówki naukowe.

W ostatnich latach podjął Okrąg rozległą akcję na rzecz Komitetu Żwirki i Wigury. Dała ona nieoczekiwane duże wyniki finansowe i umożliwiła zakup 7 samolotów, ofiarowanych Aeroklubowi Lwowskiemu. Dzięki ofiarom, złożonym przez Grupę Polsko-Francuskich Towarzystw Naftowych, Przemysłowych i Handlowych „Małopolska“, zakupiono 5 samolotów. Z ofiar kolejarzy, członków Lwowskiego Obwodu Kolejowego L. O. P. P., zakupiono 1 samolot. Również 1 samolot został zakupiony z ofiar Spółki Akcyjnej „Branka“. Zbiórka na Fundusz Żwirki i Wigury trwa w Okręgu w dalszym ciągu, a prowadzi ją nauczycielstwo Obwodu Lwowskiego oraz obwody: Lwowski Miejski, Niżański, Rzeszowski i Sokalski.

Staraniem społeczeństwa krośnieńskiego wybudowała Liga lotnisko w Krośnie, a Okrąg Wojewódzki wybudował przy lotnisku lwowskim hangar, budynki gospodarcze i budynek administracyjny. Staraniem i wysiłkiem finansowym Okręgu, kosztem około 350.000 złotych, została wybudowana we Lwowie Szkoła Mechaników Lotniczych, w której szkolono mechaników w latach od 1929 do 1932.

Aby młodzieży Ziemi Południowo-Wschodniej umożliwić uzyskanie wykształcenia technicznego w dziedzinie lotnictwa, Zarząd Okręgu Wojewódzkiego, wspólnie z władzami Politechniki Lwowskiej, rozpoczął starania o utworzenie przy Politechnice studium lotniczego i laboratorium aerodynamicznego.

Dzięki pomocy Ministerstwa Komunikacji i Zarządu Głównego L. O. P. P., laboratorium aerodynamiczne wybudowano już w roku 1930 i oddano do

użytku Politechniki Lwowskiej. Odtąd prowadzi ono badania naukowe przy poparciu finansowym Ligi.

Studium lotnicze Politechniki Lwowskiej, powstałe przy wyłącznym poparciu finansowym Ligi, umożliwia młodzieży opanowanie nauk technicznych lotniczych i co roku — dzięki subwencjom L. O. P. P. — oddaje przemysłowi lotniczemu nowe zastępy inżynierów specjalistów.

W roku 1937, przy poparciu Ministerstwa Komunikacji, Warszawskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. i Lwowskiego Obwodu Kolejowego L. O. P. P., wybudowano dla Politechniki Lwowskiej laboratorium silników lotniczych. Pod budowę laboratorium Zarząd Główny Ligi oddał teren w Skniłowie.

Utworzeniem przy wydziale prawa na Uniwersytecie Jana Kazimierza studium prawa lotniczego umożliwia L. O. P. P. przygotowanie prawników dla administracji lotniczej. Ażeby młodzi konstruktorzy mogli uzupełniać swe studia lotnicze za granicą, wychowankowie Korpusu Kadetów nr 1 im. Marzałka Józefa Piłsudskiego we Lwowie utworzyli specjalny fundusz, którego odsetki stanowią stypendia na studia zagraniczne.

Okrąg wybudował również we Lwowie wieżę do ekoków spadochronowych. Wybudowanie wieży zapewni rozwój sportu spadochronowego w województwie lwowskim.

Dział obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej prowadzony jest od początku istnienia Okręgu, kiedy to w roku 1924, ówczesny Komitet Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej Państwa objął również agendy Oddziału Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej.

Początkowo akcja w tej dziedzinie miała na celu głównie szerzenie propagandy obrony przeciwgazowej. Od roku 1928 prace te są prowadzone na podstawie programu ogólnego, ustalonego przez Zarząd Główny Ligi.

Na znacznej ilości kursów instruktorskich Zarząd Okręgu wyszkolił liczne zastępy personelu fachowego, należycie przygotowanego do prowadzenia prac w terenie. W myśl programów, ustalanych z władzami administracji ogólnej i wojskowymi, Zarząd Okręgu Wojewódzkiego, przy pomocy instruktorów służby opl, w pierwszym rzędzie szkolił drużyny odkażające i posterunki dozoru. W szkoleniu tych służb Okrąg żywo współpracował z Polskim Czerwonym Krzyżem i Związkiem Straży Pożarnych.

Dla wyszkolonych służb prowadzone były stałe ćwiczenia, komendanci zaś służb, wraz z kadrą instruktorów, brali udział w corocznych obozach. Staraniem Okręgu przygotowano sprzęt ćwiczebny dla potrzeb szkoleniowych Okręgu i obwodów.

Bardzo szerokie kręgi zataczało coroczne szkolenie informacyjne ludności cywilnej i młodzieży. Społeczeństwo ochoczo korzystało z tych świadczeń Ligi, tak że obecnie na terenie Okręgu wyszkolono już około 200.000 osób.

Zarząd Okręgu rozwinął znaczną propagandę na rzecz budowy schronów, składnica zaś Okręgu umożliwiała zaopatrzenie się w sprzęt obrony przeciwgazowej samorządom, zakładom przemysłowym i ludności cywilnej. Szczególnie szeroko propagował Okrąg zagadnienia obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej przy pomocy zawodów marszowych, wystaw sprzętu, ćwiczeń, pokazów, wykładów informacyjnych i odczytów.

Oparcie działalności Okręgu na zrozumieniu obywatelskim i na dobrej woli społeczeństwa kresowego pozwala żywić uzasadnioną nadzieję, że — tak jak dotychczas — prace Lwowskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. będą się rozwijały nadal. Na każdy apel Ligi, społeczeństwo odpowiada życzliwie, udzielając jej pełnego poparcia moralnego i materialnego oraz współpracy najbardziej wypróbowanych działaczy, których poświęceniu i bezinteresowności zawdzięcza Okrąg wyniki dotychczasowej akcji.



Miasto Krosno w XVI wieku



ŁÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



wielkim dorobku piętnastoletniej działalności Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — Łódzki Okrąg Wojewódzki uczestniczy poważnym swym udziałem.

Działalność Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na terenie województwa łódzkiego rozpoczęta została w drugiej połowie 1924 roku. Zawiązano Komitet Organizacyjny, oddając przewodnictwo ówczesnemu wojewodzie łódzkiemu drowi Garpichowi.

Po ukonstytuowaniu się w tymże roku Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, w stosunkowo krótkim czasie utworzono we wszystkich miastach powiatowych tzw. komitety powiatowe, które z kolei przystąpiły do tworzenia kół miejscowych Ligi w szeregu miast, miasteczek i drobnych osiedli.

W ten sposób cały teren województwa łódzkiego pokrywa się gę-

stą siecią placówek Ligi, które zaczynają szerzyć jej idee wśród szerokich warstw społeczeństwa. W tym czasie przewodnictwo Komitetu Wojewódzkiego obejmuje adwokat Alfred Biłek.

W latach 1928—1930 rozwój organizacyjny uległ pewnemu zahamowaniu na skutek zbliżającego się kryzysu. Przyjęcie jednak w roku 1931 nowych metod organizacyjnych, stworzenie stałej sieci instruktorskiej oraz wyeliminowanie z programu pracy momentów i czynników opartych jedynie na chwilowych nastrojach i odruchach społeczeństwa, pozwoliło stosunkowo szybko pełnić sprawę dalszego rozwoju organizacyjnego na właściwe tory.

W lipcu 1936 r. prezes A. Biłek, powołany na wojewodę lwowskiego, opuszcza Okrąg Łódzki. Kierownictwo Zarządu Okręgu Wojewódzkiego obejmuje płk. dypl. Marian Bolesławicz i dotychczas je sprawuje.



Plk. dypl. Marian Bolesławicz,
Prezes Łódzkiego Okręgu Wo-
jewódzkiego L. O. P. P.

Zamykając okres piętnastoletni pracy organizacyjnej, należy podkreślić, że, mimo powszechnego zubożenia ludności wiejskiej, akcja Okręgu ogarnia powoli lecz stale i wieś polską, trafiając do jej najniższych komórek, tj. gromad. Jednocześnie z powolnym procesem zdobywania dla działalności Ligi ludności wiejskiej — zaobserwować można niewspółmiernie szybsze opanowywanie rzesz robotniczych i ogółu ludności miejskiej.

Pozwala to wyrównać straty poniesione w szeregach młodzieży, która, na skutek zarządzenia Ministerstwa W. R. i O. P. o opłatach członkowskich, traci dotychczasowy charakter masowego członka Ligi.

Pozostaje nadal sprawą otwartą zjednanie dla Ligi rzesz niezorganizowanych, wolnych zawodów itp., w stosunku do których dotychczasowe metody propagandy nie dają dużych wyników pozytywnych.

Obecnie Okrąg liczy 12 obwodów powiatowych, 3 obwody miejskie, z łączną liczbą członków: dożywotnich — 91, rzeczywistych — 40.654 i popierających 58.703.

W dniu 13 września 1925 r. odbyło się uroczyste otwarcie lotniska i oddanie go do użytku publicznego. Zakup gruntów pod lotnisko, położonych w odległości 5 km od miasta, we wsi Lublinek, przeprowadzenie niwelacji, budowa szosy, hangaru i budynku portowego, łącznie z kosztami instalacji, pochłonęło kwotę 270.000 zł, pokrytą całkowicie z funduszy Okręgu Łódzkiego.

Z końcem 1925 roku Towarzystwo Lotnicze „Aero“ uruchomiło stałą komunikację lotniczą, łączącą Łódź z Poznaniem i Warszawą. W paździer-

niku roku 1926, dzięki staraniom Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., Łódź uzyskuje komunikację lotniczą na szlaku Warszawa — Łódź — Kraków — Wiedeń, eksploatowaną przez Polskie Linie Lotnicze „Aerolot“. Niestety jednak dnia 1 stycznia 1928 r. — w związku z reorganizacją lotnictwa cywilnego w Polsce — komunikacja lotnicza z Łodzią zostaje zawieszona.

Z lotniska łódzkiego zaczynają jednak korzystać władze wojskowe, urządzając tam rokrocznie, w miesiącach letnich, bazę lotniczą na czas manewrów.

W roku 1930 powstaje na lotnisku w Lublinku Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego, w którym pierwszym kierownikiem był nieodżałowanej pamięci kpt. pil. Franciszek Żwirko. Poza tym z lotniska i jego urządzeń korzysta Aeroklub Łódzki.

Zarząd Powiatowy L. O. P. P. w Piotrkowie zakupuje w r. 1926 duży obszar gruntu w bezpośredniej bliskości miasta i urządza na nim lądowisko z hangarem.

Doceniając w pełni znaczenie modelarstwa, Zarząd Okręgu Wojewódzkiego od początku swego istnienia dążył do jego rozwoju.

W obecnej chwili na terenie Okręgu modelarstwo uprawia około 800 modelarzy; wyniki ich pracy, mierzone rezultatami osiągniętymi na zawodach okręgowych i ogólnopolskich, przysporzyły Okręgowi szereg pięknych sukcesów.

Dalszy etap przysposobienia lotniczego, którym jest szybownictwo, ze względu na absolutny brak terenów szybowcowych w województwie łódzkim oraz na zaniechanie przez władze wyższe szkolenia przy po-



Przekazanie Aeroklubowi Łódzkiemu na lotnisku w Lublinku pod Łodzią samolotu R.W.D.-13, ufundowanego przez społeczeństwo łódzkie



Z Tygodni L. O. P. P.

mocy tzw. autowindy, dotąd nie ma w Okręgu większych szans rozwojowych.

Jedynie Obwód Kaliski ma zarejestrowany teren pod nazwą Szybowisko Kościelna Wieś. To też cały wysiłek Okręgu zmierzał dotychczas w kierunku teoretycznego przygotowania młodzieży do szybownictwa, a następnie — po pewnej selekcji — wysyłania jej na praktyczne szkolenie do obozów i kursów szybowcowych w Ustianowej, Polichnie i Goleśzowie.

W roku bieżącym Zarząd Okręgu usiłuje zorganizować teren szybowcowy między Łodzią a Brzezianami oraz początkową szkołę szybowcową na płaskim terenie tuż pod Łodzią.

Staraniem Zarządu Okręgu została w r. 1937 zbudowana i oddana do użytku w Łodzi 48-metrowa wieża spadochronowa najnowszej konstrukcji polskiej. Zaprawiać będzie do lotnictwa młodzież przedpoborową, wojskową i P. W.

Organizowanie licznych wycieczek na lotnisko w Lublinku i do schronów przeciwgazowych, uruchomienie w Łodzi w październiku 1936 r. ośrodka propagandy i sprzedaży L. O. P. P., wieży spadochronowej oraz rozpowszechnianie licznych wydawnictw L. O. P. P. budzą i podtrzymują stałe zainteresowanie społeczeństwa.

Planowe szkolenie i uświadamianie ludności cywilnej, wobec braku odpowiednich programów i sił fachowych, ograniczono początkowo do wygłaszania odczytów z dziedziny gazoznawstwa. Dopiero w roku 1930 i 1931, po ustaleniu przez miarodajne czynniki należytych wytycznych, akcja szkolenia ludności wchodzi na tory bardziej realne i konkretne. Zorganizowanie stałej sieci instruktorskiej umożliwiło równomierne rozłożenie celowej i planowej pracy na wszystkie placówki Okręgu i wyzbycie się wszelkich elementów dorywczych i przypadkowych.



Poświęcenie i otwarcie Ośrodka w r. 1936

Modelarstwo



Drużyna odkażająca w zakładach „Campe-Albrecht“



Drużyna odkażająca przy pracy

W krótkim stosunkowo okresie czasu przeprowadzono znaczną ilość kursów natury informacyjnej i instruktorskich celem przygotowania fachowców dla potrzeb różnych instytucji, zakładów przemysłowych, zarządów miast, organizacji społecznych itp.

Rozpoczęta w 1937 r. masowa akcja szkolenia komendantów opl domów i bloków realizuje się bez przeszkód dzięki posiadanej kadrze instruktorskiej, przygotowanej od szeregu lat przez Zarząd Okręgu.

Jednocześnie z kursami informacyjnymi i instruktorskimi, uruchomiono znaczną ilość kursów specjalnych, a więc — dla drużyn odkażających, pogotowi technicznych, służby alarmowo-rejestracyjnej i obserwacyjno-meldunkowej.

Znaczną ilość kursów poświęcono również uświadamieniu młodzieży szkolnej.

W r. 1933 Okrąg patronował budowie pierwa-

go schronu przeciwgazowego w Kaliszu, później zaś — w Łodzi, Pabianicach, Wieluniu, Zgierzu i poszczególnych fabrykach.

W trosce o jak najwydatniejsze rezultaty pracy, Okrąg rokrocznie powiększa stan posiadania sprzętu szkolnego i pomocy naukowych. Najbliższe zaś zamierzenia Okręgu idą w kierunku zorganizowania wojewódzkiej czołówki samochodowej, wyposażonej w bogaty dział propagandy, sprzęt szkolny i aparaturę kinową.

Przy takim jak dotychczas życzliwym ustosunkowaniu się do Ligi, zarówno władz wojskowych i administracyjnych, jak też i organizacji społecznych i szerokiego ogółu ludności województwa łódzkiego, można przy dalszej dobrze zorganizowanej, solidnej i wytrwałej pracy zapewnić coraz lepszą i głębszą realizację szczytnych zadań naszej wielkiej Instytucji na terenie Okręgu Łódzkiego.

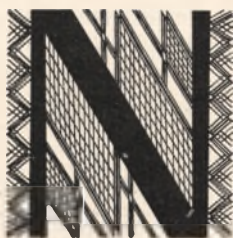


Młodzież szkolna w komorze gazowej L. O. P. P.



Koło miejscowe

NOWOGRÓDZKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



a wezwanie do budowy Mocarstwa woj. Polski Lotniczej i przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej, społeczeństwo Ziemi Nowogródzkiej odpowiedziało całym sercem. Odpowiedziało natychmiast, gdyż już w r. 1923 przystąpiło do zakładania zrębów organizacyjnych: kół, obwodów i Okręgu.

W roku 1924 Ziemia Nowogródzka może się już poszczycić 9 placówkami, grupującymi 1.365 członków, których składki wynoszą ponad 35.000 zł.

Lata następne wykazują na tym terenie duży rozmach organizacyjny. W roku 1926, trzecim w kolei swego istnienia, Okrąg jednoczy 59 kół i 8 obwodów z 2.500 członków.

Okres pierwszego pięciolecia zamyka się bilansem 154 placówek, grupujących 7.364 członków, z rocznym dochodem w kwocie ponad 75 tysięcy złotych.

Na dziesięciolecie Ligi, przypadające w r. 1933, stan organizacyjny Okręgu wyrażał się liczbami: obwodów — 10, kół 243, członków 14.446. Wpływy gotówkowe w cią-

gu dziesięciolecia wyniosły ogółem ponad pół miliona złotych.

Okres piętnastolecia Ligi Okrąg Nowogródzki zamyka liczbami: obwodów — 9, kół — 320, członków — 21.756. Włościanie przystąpili do Ligi pojedynczo i gromadami. Majątek L. O. P. P. na terenie Okręgu stanowią dwa lotniska i jedno lądowisko wartości 200.000 zł, w ruchomościach zaś i sprzęcie — ponad 100.000 złotych.

Dochód Ligi na terenie Okręgu w okresie piętnastolecia osiągnął cyfrę 1.165.000 złotych.

Jeżeli do osiągnięć powyższych dodamy żywy udział społeczeństwa Ziemi Nowogródzkiej w akcji zbiorów, prowadzonych poza budżetem, na Challenge oraz w ufundowaniu w r. 1937 trzech samolotów kosztem przeszło 60.000 zł, to z całym obiektywizmem musimy stwierdzić, że Ziemia Nowogródzka w ogólnym wysiłku budowy Polski Lotniczej i obrony przeciwlotniczo-gazowej dzielnie podążyła za Macierzą, zdając egzamin celująco.



Wicewojewoda nowogródzki
Alojzy Kaczmarczyk
Przes Nowogródzkiego Okręgu
L. O. P. P.

Rok ubiegły zapisał się złotymi zgłoskami w historii L. O. P. P. Ziemi Nowogródzkiej. Społeczeństwo kresowe ufundowało dla wojska 3 szkolne samoloty R. W. D. Jeden samolot ufundował ordynat na Nieświeżu, ks. Leon Radziwiłł, drugi — ludność powiatu nieświeckiego, trzeci — ludność innych powiatów województwa nowogródzkiego.

Poświęcenie i przekazanie samolotów odbyło się dnia 3 października 1937 roku.

Poświęcenia samolotów dokonał J. E. ks. biskup Niemira. Uroczystość, która była świętem Ligi Ziemi Nowogródzkiej, uświetnił swoją obecnością prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki oraz przedstawiciele miejscowych władz i społeczeństwa.

Na wojskowym placu ćwiczeń pod Nieświeżem wylądowało 15 samolotów oraz szybowiec „Sokół”. Od wczesnego rana ściągaly tłumy publiczności ze wszystkich zakątków sąsiednich powiatów, zapelniając drogi na ów plac, by ujrzeć stalowe ptaki, ufundowane z ich groszowych ofiar. Przybyły również grupy ludności w strojach regionalnych, wzbudzając powszechne zainteresowanie. Widzów było około 30 tysięcy.

Po uroczystej mszy świętej polowej, J. E. ks. biskup Niemira dokonał aktu poświęcenia samolotów. Z okazji tak wielkiej uroczystości piękne przemówienia wygłosili prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki oraz prezes Zarządu Okręgu L. O. P. P. w Nowogródku wicewojewoda Alojzy Kaczmarczyk. Następnie odbyła się defilada wojska, organizacyj Ligi, organizacyj współpracujących z L. O. P. P. oraz drużyn odkażających oplg na samochodach ciężarowych, które przybyły z sześciu obwodów powiatowych L. O. P. P.

O godzinie 12 nadleciał z Warszawy „Fokker“, z którego odbyły się skoki spadochronowe skoczków,

wyszkolonych przez L. O. P. P. Nieklamany podziw wzbudziło wylądowanie tych 9 rycerzy przestworza, którzy z uśmiechem na twarzy opowiadali ciekawymi o emocjonujących przeżyciach skoku.

Z wielkim zainteresowaniem obserwowała publiczność ewolucje akrobacyjne R. W. D.-10 i holowanego szybowca „Sokół“.

Uroczystość ta zakończyła się tradycyjnymi lotami pasażerskimi, na które z niecierpliwością oczekiwali entuzjaści lotnictwa, by z lotu ptaka oglądać najbardziej ofiarny w akcji zbiórki na samoloty powiat nieświecki.

W powiecie tym składki na zakup samolotów dla wojska pochodziły od wszystkich warstw społeczeństwa, poczynając od ordynata na Nieświeżu, a kończąc na drobnych rolnikach.

Modelarstwo, będące przedszkolem lotniczym, rozwija się na terenie Okręgu pomyślnie.

Początkowe wykształcenie w modelarstwie otrzymują uczniowie w szkołach powszechnych. Wykładowcami są tam nauczyciele robót ręcznych.

Zdolniejsi i bardziej zaawansowani uczniowie przyjmowani są do modelarni powiatowych L. O. P. P., które prowadzą nauczyciele robót ręcznych, wyszkoleni na specjalnych kursach modelarstwa lotniczego. Modelarnie powiatowe istnieją i rozwijają się w miastach powiatowych: Baranowiczach, Lidzie, Nowogródku, Slonimie, Wołożynie i Szczuczynie.

W roku 1936 w modelarniach powiatowych L. O. P. P. pracowało ogółem 218 uczniów, którzy wykonali 240 modeli różnych kategorii. Po przeprowadzeniu zawodów powiatowych, w konkursie wojewódzkim wzięło udział 36 uczniów.

Czterech uczniów, których modele uzyskały najlepsze wyniki na konkursie wojewódzkim, wzięło udział w Ogólno-krajowych Zawodach Modeli Latających w Małowie pod Kielcami.



Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki w rozmowie z ordynatem na Nieświeżu ks. Leonem Radziwiłłem podczas uroczystości przekazania samolotów w Nieświeżu



Podczas uroczystości przekazania samolotów w Nieświeżu, ufundowanych przez społeczeństwo województwa nowogródzkiego, gen. dyw. inż. Leon Berbecki w otoczeniu władz przyjmuje defiladę młodzieży



Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Ogrodnikach

W roku 1936 została zorganizowana i otwarta Szkoła Szybowcowa Nowogródzkiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Ogrodnikach. Na szybowisku, zarejestrowanym przez Ministerstwo Komunikacji do szkolenia w zakresie I stopnia, wybudowano hangar szybowcowy konstrukcji „Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej”, w którym umieszczono skromny sprzęt szybowcowy, składający się z dwóch tylko szybowców, liny startowej, szubienicy oraz drobnych narzędzi warsztatowych. W roku tym wyszkolono w Szkole 35 kandydatów na pilotów szybowcowych kategorii A.

W roku 1937 oblatano tereny sąsiadujące ze Szkołą. Próby te dały dobre wyniki. Teren szybowiska



Tabor szkolny przed hangarem

„Ogrodniki” Ministerstwo Komunikacji podciągnęło do kategorii szybowisk, pozwalających na szkolenie w zakresie II stopnia.

W tymże roku tabor Szkoły powiększył się o 3 nowe szybowce typu „Wrona-bis”. Szkoła otrzymała 3 przenośne domki na pomieszczenia dla uczestników kursów oraz komplet narzędzi warsztatowych. Drobne uszkodzenia szybowców naprawiał mechanik szybowcowy, zaangażowany na czas trwania kursów.

Szkoła była czynna w miesiącach lipcu i sierpniu. 28 kandydatów wyszkoliło się do kategorii A, 19 zaś do kategorii B.

Teren Szkoły położony jest w malowniczej okolicy Nowojelni i ma bardzo dogodne połączenie komunikacyjne.

Na terenie Okręgu znajdują się dwa lotniska: w Baranowiczach i w Słonimie oraz lądowisko w Nowogródku.

Lotnisko w Baranowiczach, z którego korzystają samoloty wojskowe i aeroklubów, zajmuje obszar 44 ha. Nawierzchnię jego splantowano w 80%.



Grupa w strojach regionalnych podczas uroczystości w Nieświeżu 3.X.1937 r.



Szkola Szybowcowa w Ogródnikach

Lotnisko znajduje się pod stałym dozorem i jest corocznie znakowane.

Lotnisko w Słonimie, o powierzchni około 52 ha, znajduje się w odległości 6 km od m. Słonima. Jest to płaszczyna, nie wymagająca specjalnych robót ziemnych, ze wszystkich stron otwarta, pozwalająca na lądowanie samolotów wojskowych i turystycznych.

Lądowisko w Nowogródku, o powierzchni 24 ha, jest w znacznej części porośnięte krzakami. Leży w terenie faliastym, wymagającym wielkiego nakładu pracy, by doprowadzić go do stanu lotniska, dobrze spełniającego swoje zadanie.

Każdego roku Okrąg odnawia granice tych lotnisk i troskliwie je konserwuje.

Planowe prace w dziedzinie oplg Okrąg prowadzi od r. 1933. W ciągu pięciu lat, na wszelkiego rodzaju kursach przeszkolono około 15.000 osób.

Na kursach kategoriowych Okrąg szkolił służby oplg dla całego terenu, na informacyjnych zapoznawał społeczeństwo ze środkami napadu, jakie będą stosowane w przyszłej wojnie oraz ze sposobami i środkami obrony przed nimi. Wyszukanie oplg prowa-

dziane było pod kątem widzenia potrzeb terenowych i na podstawie programów ustalonych przez odnośne władze.

Zadania Ligi w zakresie oplg są realizowane pod ogólnym kierownictwem okręgowego inspektora oplg i przez fachowych instruktorów w obwodach powiatowych.

Od kilku lat Okrąg przeprowadza obozy celem doskonalenia służb oplg.

W ostatnich latach w jednym z obwodów powiatowych zbudowano dla celów wyszkoleniowych nowoczesny wzorowy schron przeciwgazowy.

Na prace te i zakup sprzętu Okrąg wydatkował około 120 tysięcy złotych.



Fragment z obozu oplg



Fragment z akcji Tygodnia Lotniczego w Wulożynie

POLESKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Działalność L. O. P. P. na terenie Polesia datuje się od roku 1924. Wówczas to, dzięki inicjatywie grona osób i przy poparciu władz, powstał „Komitet Tygodnia Lotniczego“, który po ukończeniu akcji rozwiązał się. Rzucona myśl została podjęta przez społeczeństwo z całym zapalem. W roku 1925 powstaje „Tymczasowy Wojewódzki Komitet Ligi Obrony Powietrznej Państwa“. Prezesem wybrano prezydenta m. Brześcia n. B. Leopolda Dmowskiego, członkami Zarządu — zastępcę dowódcy Okręgu Korpusu IX gen. Pachuckiego, starostę Kossobudzkiego, pp. Walewskiego, Downar-Zapolskiego, inż. Szymkiewicza i Mazurkiewicza.

Troską pierwszego Zarządu było opanowanie całego województwa pod względem organizacji placówek L. O. P. P. Praca ta okazała się trudną, przede wszystkim ze względu na to, że teren województwa ma specjalnie niedogodne warunki, jak znikomy odsetek inteligencji, nie urządzoną komunikację itp.

W roku 1927 Leopold Dmowski zostaje komisarzem wojewódzkim, by w roku następnym — po zorganizowaniu Komitetu Wojewódzkiego — przekazać swe obowiązki pierwszemu prezesowi — wojewodzie poleskiemu inż. Janowi Krahelskiemu.

Następnymi prezesami Zarządu Komitetu Wojewódzkiego byli: Leopold Dmowski, od 1929 r. wicewojewoda poleski Zygmunt Samhorski, od 1933 r. zaś wojewoda poleski Kostek-Biernacki.

Lata od roku 1931 do 1938 są okresem stałego rozwoju Ligi na Polesiu.

Rozpatrując dotychczasową działalność Poleskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P., można zauważyć 3 odrębne okresy organizacyjne: I okres trwa od pierwszych poczynąń propagandowych (tzw. „Tygodnie Lotnicze“) do chwili zorganizowania się Okręgu Wojewódzkiego, tj. do sierpnia 1928 r.; w tym okresie ilość obwodów od jednego w 1925 r. wzrasta do 10, liczba zaś członków przekracza 3.000. II okres przypada na czas, kiedy Okrąg po utrwaleniu swego bytu, przystąpił do prac konkretnych. Ilość obwodów powiększa się tylko o jeden, natomiast liczba członków wzrasta trzykrotnie. Rok 1930 rozpoczął okres III. W r. 1937 Okrąg się składał z: 10 obwodów, 187 kół rzeczywistych i 115 szkolnych przy około 30 tys. członków. Wpływy tego roku poważnie przekraczają kwotę 100.000 zł.

Już „Tymczasowy Komitet Wojewódzki L. O. P. P.“ początkową swą działalność skierował na dziedzinę budowy lotnisk i popularyzowanie lotnictwa. W roku 1934 zakres tej pracy został rozszerzony i objął modelarstwo, szybownictwo, sport silnikowy i sport spadochronowy.

W roku 1928, kosztem 10.000 zł, zniwelowano lotnisko w Brześciu n. B. Odtąd Brześć brany jest pod uwagę przy układaniu tras zawodów lotniczych.

Od roku 1931 Okrąg dąży do wciągnięcia w ruch lotniczy dalekich kresów. W tym celu wyszukiwano odpowiednie tereny w Łunińcu i Pińsku. Po wykupie-



Wojewoda Poleski
Wacław Kostek-Biernacki
Prezes Poleskiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.

niu lotniska w Łunińcu, na wiosnę 1938 roku rozpoczęto roboty ziemne.

Zgodnie z hasłem: „przez modelarstwo i szybownictwo — do silnego lotnictwa“, Zarząd Okręgu subwencjonuje modelarnie szkolne, szerząc w ten sposób zamiłowanie do lotnictwa wśród młodzieży. Organizuje też rokrocznie zawody obwodowe i okręgowe oraz deleguje zawodników na zawody ogólnokrajowe.

Na polecenie Zarządu Głównego L. O. P. P., Zarząd Okręgu zorganizował w roku 1936 VII Ogólnokrajowe Zawody Modeli Latających w Brześciu n. B. Zawodnicy z Polesia zdobyli 8 nagród. Zawody te przyczyniły się do wybitnego podniesienia poziomu modelarstwa na Polesiu. Na zawodach zaś w Kielcach w ub. r. modelarze z Polesia zdobywają 9 nagród i czwarte miejsce wśród wszystkich okręgów.

Obecnie na terenie Okręgu istnieje modelarnia okręgowa w Brześciu n. B., obwodowa — w Pińsku i 47 modelarni szkolnych.

W dziedzinie sportu lotniczego Zarząd Okręgu pomógł w dużej mierze do zorganizowania w r. 1932 Oddziału (szybowcowego) Klubu Lotniczego P. W. S.¹⁾, który prowadził wyszkolenie szybowcowe w Brześciu n. B., dalsze zaś szkolenie silnikowe — w Białej Podlaskiej.

W r. 1934 Oddział przekształcił się na Koło Szybowcowe L. O. P. P., które prowadzi wyszkolenie i propagandę szybownictwa na terenie całego Okręgu.

Nie mając na swym terenie odpowiednich szybowisk, Zarząd Okręgu zwrócił specjalną uwagę na szkolenie w terenie płaskim. W ciągu lat 1934—35 w szkoleniu za samochodem, a następnie — za wydźwigarką, osiągnięto doskonałe wyniki i poczyniono szereg spostrzeżeń, które z kolei wykorzystano w szkoleniu za boczkiem przy pomocy samochodu. Zapo-

czątkowanie lotów za wydźwigarką należy do pionierskich prób w Polsce.

Celem szerszego zapoznania społeczeństwa z szybownictwem, Zarząd Okręgu zorganizował w roku 1936 uroczyste otwarcie sezonu szybowcowego z masą polową, poświęceniem i chrztem 8 szybowców, lotami szkolnymi i włączonymi za samolotem oraz lotami pasażerskimi.

W ciągu roku 1936 wykonano 1.875 lotów w ogólnym czasie 23 godzin.

W czerwcu 1937 roku odbyła się piękna uroczystość poświęcenia i przekazania Aeroklubowi P. W. S. w Białej Podlaskiej 3 samolotów R. W. D.-8, ufundowanych przez społeczeństwo poleskie. Samoloty otrzymały nazwy: „Polesie“, „Poleszuk“ i „Łunińiec“. Podczas uroczystości odbyły się — po raz pierwszy na Polesiu — skoki spadochronowe, wykonane przez 8 skoczków, wyszkolonych przez L. O. P. P.

Chociaż najbiedniejsze, zawsze jednak ofiarne społeczeństwo Polesia i tym razem pośpieszyło na apel Naczelnego Wodza, dając dowód swego wysokiego wyrobienia obywatelskiego.

Licząc się ze szczególnymi warunkami pracy na terenie województwa kresowego, Okrąg ani na chwilę nie zapomina o propagandzie idei L. O. P. P. Już w roku 1924 odbył się „I Tydzień Lotniczy“. Od tego czasu rokrocznie programy „Tygodnia L. O. P. P.“ i ilość miast, które „Tydzień“ organizują — stale rosną.

W roku 1928 Zarząd Okręgu urządził w Brześciu n. B. pierwsze loty pasażerskie oraz pokaz napadu lotniczego i obrony przeciwlotniczej w mieście. Imprezę tę zorganizowano na wielką skalę, przy udziale eskadry lotniczej i artylerii przeciwlotniczej, oddziałów technicznych, piechoty i sanitariatu. Pokaz ten był pierwszym tego rodzaju na terenie Polski.

Ponadto Zarząd Okręgu i obwody organizują własne wystawy i stoiska, które cieszą się wielkim po-



Z uroczystości poświęcenia samolotów



Tabor szybowcowy Okręgu



Bomba lotnicza w Pińsku

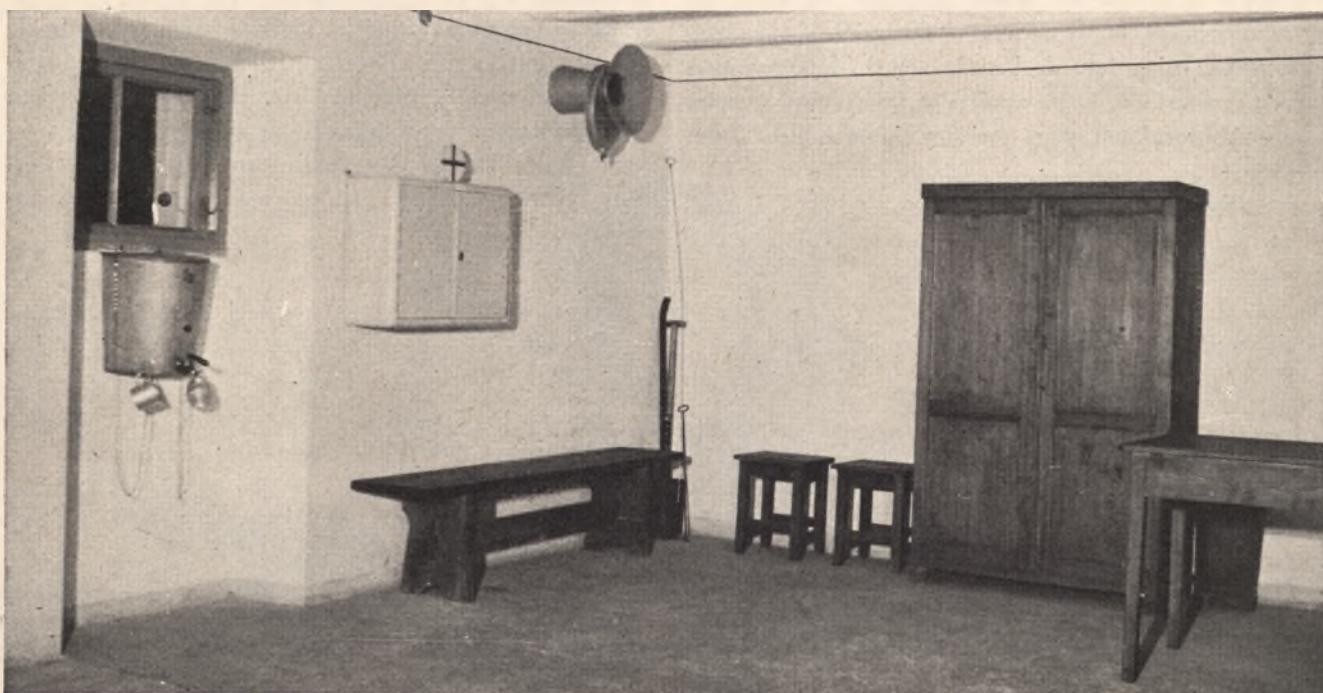
wodzeniem u zwiedzających. W roku 1937 Obwód Powiatowy L. O. P. P. w Pińsku urządził stoisko L. O. P. P. na Jarmarku Poleskim.

Obwód Miejski L. O. P. P. w Brześciu n. B. w roku 1937 organizował po raz drugi zawody „Mały Gordon-Benett“.

W tymże roku przy pomocy Zarządu Głównego L. O. P. P. otwarto „Ośrodek Propagandy L. O. P. P.“ w Brześciu n. B.

Planowa organizacja obrony przeciwlotniczo-gazowej oraz związana z nią akcja wyszkoleniowa na terenie Polskiego Okręgu Wojewódzkiego rozpoczęta została w roku 1929. W poprzednich latach oplg nie była ujęta w programowe ramy i miała charakter jedynie pracy uświadamiającej.

Akcję rozpoczęto w lutym 1930 r. od wyszkolenia po jednym instruktora dla każdego obwodu na kursie opl I kat. w Brześciu n. B. Ze względu na brak odpowiednich funduszy, zawarto umowę ze Związkiem Straży Pożarnych, na mocy której Związek delegował na kurs swoich instruktorów powiatowych. Instruktorzy ci, po ukończeniu kursu, mieli prowadzić wyszkolenie w terenie z ramienia L. O. P. P. Spółka ta jednak nie dała pożądaných wyników, cały więc wysiłek Okręgu został skierowany na uzyskanie funduszy, które by pozwoliły na utrzymanie instruktorów własnych. Poza tym przeprowadzono kursy oplg dla kandydatów na instruktorów honorowych, dla służb oplg oraz informacyjne dla ludności. Jedno-



Schron przeciwgazowy — Główna sala.

częśnie zakupywano sprzęt wyszkoleniowy oplg dla obwodów.

W roku 1933 budżet Okręgu pozwolił już na zaangażowanie 6 rejonowych instruktorów oplg.

Przewidywania Zarządu, że własni instruktorzy przyczynią się do ogólnego rozwoju Ligi, okazały się słuszne, gdyż od tej chwili budżet Okręgu z roku na rok poważnie wzrasta. W następnym roku Zarząd zaangażował dalszych 5 instruktorów i w ten sposób obsadził wszystkie obwody instruktorami obwodowymi oplg. W tym też czasie Zarząd zaopatrzył obwody w najpotrzebniejszy sprzęt wyszkoleniowy.

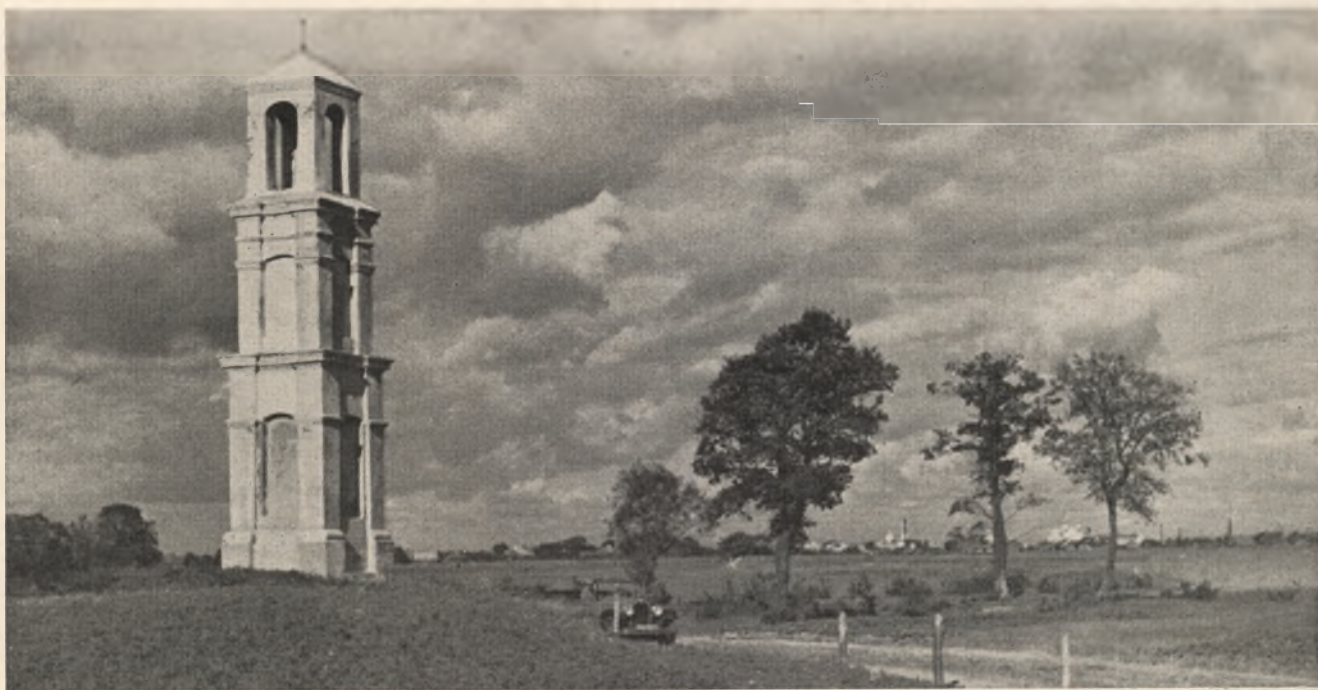
Dzięki temu, że instruktorzy — poza swoją pracą fachową — objęli również inne działy pracy swego obwodu, ogólny poziom finansów i innych działów pracy ligowej stale się w granicach możliwości terenowych podnosi. Większe wpływy umożliwiły Okręgowi dalsze zaopatrywanie obwodów w sprzęt wyszkoleniowy, urządzenie większej ilości kursów oraz podjęcie szerszej akcji organizacyjnej w zakresie oplg.

Celem ułatwienia prowadzenia kursów centralnych, Zarząd Okręgu urządził i wyposażył specjalny lokal na salę wykładową, a w roku 1935 — dzięki finansowemu poparciu Zarządu Głównego L. O. P. P. — zbudował pokazowy schron przeciwgazowy.

Już w roku 1936 Okrąg zapoczątkował akcję samoobrony ludności cywilnej przez organizację komitetów blokowych, która, jak się okazało obecnie, zupełnie się zgadza z akcją samoobrony ludności, nakazaną przez władze państwowe.



Wielka Głusza — Dzwonnica drewniana



Charakterystyczny krajobraz z województwa pułskiego

POMORSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Dnia 8 października 1938 roku mija 15 lat, kiedy grono osób w Toruniu przystąpiło do prac, związanych z organizacją Pomorskiej Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Tworzy się wówczas Komitet Wojewódzki, na pierwszym zaś zjeździe zostają wybrani do Zarządu: wojewoda pomorski Jan Brejski, starosta krajowy dr Józef Wybicki, nacz. Walerian Zapala, ks. dziekan Pełka, Ignacy Ollech, ppłk. dypl. Stanisław Wecki, ppłk. Roman Florer, mjr. Jan Wolszlegier, dr Wojciech Jakobson, dr Jan Riemer, Lucjan Basiński, gen. dyw. Leon Skierski, Michał Bulmerincz i dr Kazimierz Junk.

Przez kilka pierwszych lat działalność Komitetu idzie w kierunku szerzenia idei organizacji oraz powiększenia ilości członków. Mozolna, systematyczna — zasięgiem swym obejmuje stopniowo miasta i powiaty Pomorza, gdzie powstają obwody i koła L. O. P. P. Skromne z początku fundusze powiększają się z roku na rok. Początkowo działalność L. O. P. P. skupia się, poza pracą organizacyjną

i propagandową, na jednej dziedzinie — popieraniu rozwoju lotnictwa.

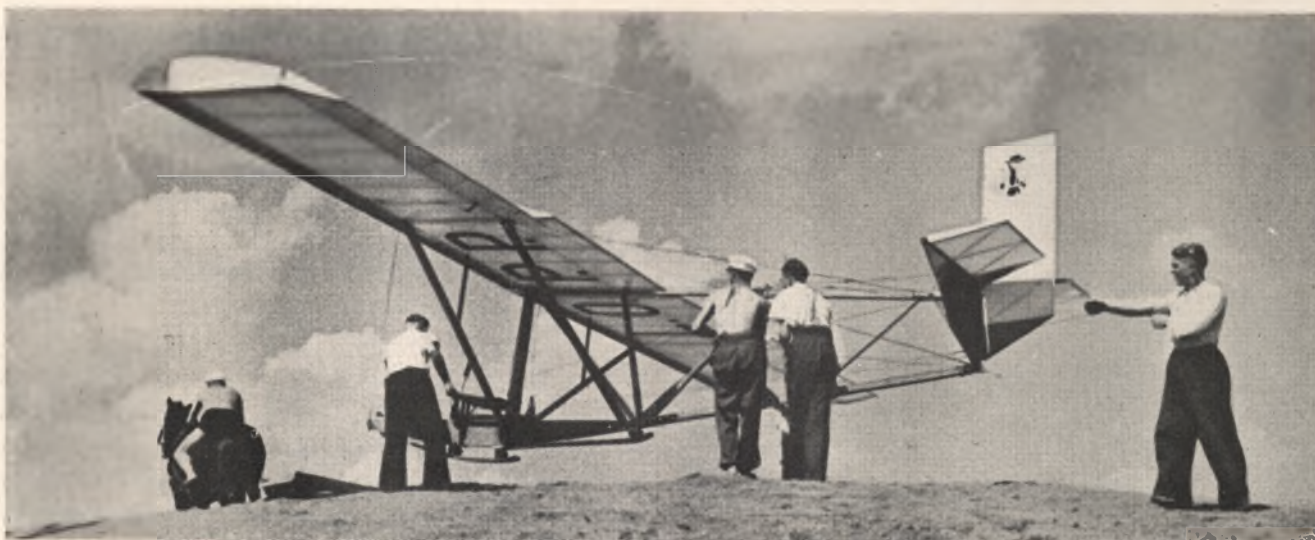
Lotnictwo sportowe w dzisiejszym pojęciu wówczas nie istniało, to też nawiązuje się współpraca z lotnictwem wojskowym w postaci fundowania nagród na wojskowe zawody lotnicze, urządzenia lotów pasażerskich, lotów propagandowych nad osiedlami, wygłaszania odczytów przez oficerów lotnictwa. Poza tym udzielono stypendiów celem umożliwienia kształcenia się młodym inżynierom lotnictwa.

Następnym wydarzeniem o ogólniejszym znaczeniu organizacyjnym było połączenie się Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej z Ligą Obrony Powietrznej Państwa pod wspólną nazwą — Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Zmiana ta powoduje podział pracy na: popieranie rozwoju lotnictwa oraz tworzenie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Zespolenie dwu organizacji przyciąga do Ligi samodzielny dotąd Komitet Obrony Państwa Dyrekcji Ko-



Gen. bryg. Wiktor Thommée
Prezes Pomorskiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.



Praca na starcie

lei w Gdańsku z poważnym dorobkiem finansowym około 100.000 zł. Kwotę tę Komitet Kolejowy przeznacza na budowę gmachu Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, za co pracownicy koleiwi uzyskują zaszczytny tytuł „Fundatorów Szkoły”.

Upływają lata, a z nimi zmieniają się ludzie na kierowniczych stanowiskach w Okręgu. W roku 1926 prezesem Komitetu Wojewódzkiego jest dowódca O. K. gen. Hubiaszta; następnie przez rok kieruje pracami Komitetu gen. dr Ferdynand Zarzycki, a po jego ustąpieniu przez lata 1927 i 1928 — ś. p. inż. Szepetyś. W ostatnich zaś latach prezesem Zarządu Okręgu był gen. Wiktor Thommée.

Dorobek organizacyjny Komitetu Wojewódzkiego w tym okresie jest już poważny; liczba obwodów i kół stale wzrasta, co świadczy o zainteresowaniu się ludności pracami Ligi i o życzliwym poparciu tej organizacji moralnym i materialnym.

W roku 1929 rozpoczyna się gruntowna reorganizacja prac Komitetu. W Zarządzie zasiadają ludzie, którzy pracy w L. O. P. P. poświęcili już lat kilka: ś. p. inż. Szepetyś, ppłk Wolszlegier, dr Łukowicz, sędzia Herman, sędzia dr Pikor. Na czele Komitetu staje ówczesny dowódca O. K. gen. Stefan Paślawski.

Opracowany wówczas plan ciągłych i trwałych



Pomorska Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Gostomiu



Pomorska Szkoła Szybowcowa — Po starcie

prac Komitetu, daje w następnych latach wspaniałe wyniki. Ilość członków wzrosła wówczas z 17.100 w r. 1929 — do 99.600 w r. 1937, wpływy zaś z 63.000 do prawie 350.000 złotych.

Na okres ten przypada także reorganizacja Komitetu L. O. P. P. w Gdyni i zawiązanie Komitetu Pocztowego przy Dyrekcji Poczty i Telegrafów w Bydgoszczy. Prezesem Obwodu Pocztowego jest obecnie dyrektor poczty i telegrafów inż. Włodzimierz Kozubek.

Obecny Obwód Morski powstał przez połączenie Obwodu Powiatowego w Wejherowie z Obwodem Miejskim w Gdyni. Reorganizację L. O. P. P. na wybrzeżu przeprowadził sędzia dr Pikor. Przewodnictwo Zarządu objął admirał Józef Unrug, w ostatnich zaś 4 latach prezesem jest komandor Stefan Frankowski.

Obwód Pomorski objął swą działalnością również i Polaków w Gdańsku.

W latach 1929—1930, inicjatywa studentów Politechniki w Gdańsku stworzenia Aeroklubu spotkała się z poparciem finansowym Komitetu Kolejowego i Zarządu Okręgu L. O. P. P. Moralne poparcie prezesa Obwodu inż. Wł. Gruetzmachera, zasiłki pieniężne oraz ufundowanie przez Okrąg samolotu P. Z. L.-5 — stały się podwaliną dzisiejszego Aeroklubu Gdańskiego. Od tego czasu datują się także dwa stałe stypendia Okręgu dla studentów Politechniki Gdańskiej. Ugruntowany w swej działalności Aeroklub Gdański rozwija się dalej samodzielnie. Po kilku latach Okrąg przychodzi znów z pomocą inicjatorom utworzenia Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Bieg rzeczy jest podobny. Okrąg oddaje Aeroklubowi dwa samoloty: R. W. D.-5 i R. W. D.-8.

Po dwóch latach, skromne to wyposażenie urasta do dwóch eskadr o najbardziej nowoczesnym sprzę-



Na morzu...

cie. Wśród licznych samolotów jest jeszcze jeden R. W. D. - 13 z tabliczką: „Ufundowany przez Obwód L. O. P. P. w Świeciu“.

W latach udziału lotnictwa polskiego w Challenge'ach rozpoczyna się w Okręgu zbiórka na samolot challenge'owy „Pomorze“. Ludność Pomorza, składając przeszło 42.000 zł, dopomaga do wystawienia challenge'ówki P. Z. L.-26. W uznaniu tej ofiary, Minister Komunikacji przeznacza dla Okręgu dwa samoloty R. W. D.-8. „Osemiki“ te oddano aeroklubom.

W 1937 r. miasto Toruń przeznacza 30.000 zł na ufundowanie samolotu. Dzięki staraniom Zarządu Okręgu, dar ten otrzymuje Aeroklub Pomorski. Jednocześnie Aeroklub rozpoczyna budowę własnego domu, który staje się ośrodkiem życia lotniczego województwa pomorskiego.

Udzielenie przez Okrąg pomocy finansowej na oświetlenie lotniska i na budowę próbowni silników w Toruniu oraz urządzenie lądowiska w Lidzbaraku – zamykają listę większych poczynąń Okręgu w tej dziedzinie.

Jednocześnie z tymi pracami rozpoczyna Okrąg działalność od dołu. Na dwóch kursach dla instruktorów modelarstwa kształci się kilkadziesiąt osób spośród nauczycielstwa. Rozdawany przeważnie bezpłatnie materiał modelarski, zainteresowanie się



Modelarnia L. O. P. P. w Toruniu

modelarstwem nauczycieli — powodują powoli skupianie się młodzieży wokół modelarni. Z roku na rok powiększają się zastępy przyszłych lotników; do- roczne zawody modeli latających wskazują na nadzwyczaj pomyślny rozwój modelarstwa wszere i wwyż. Na ogólnokrajowych zawodach modelarze



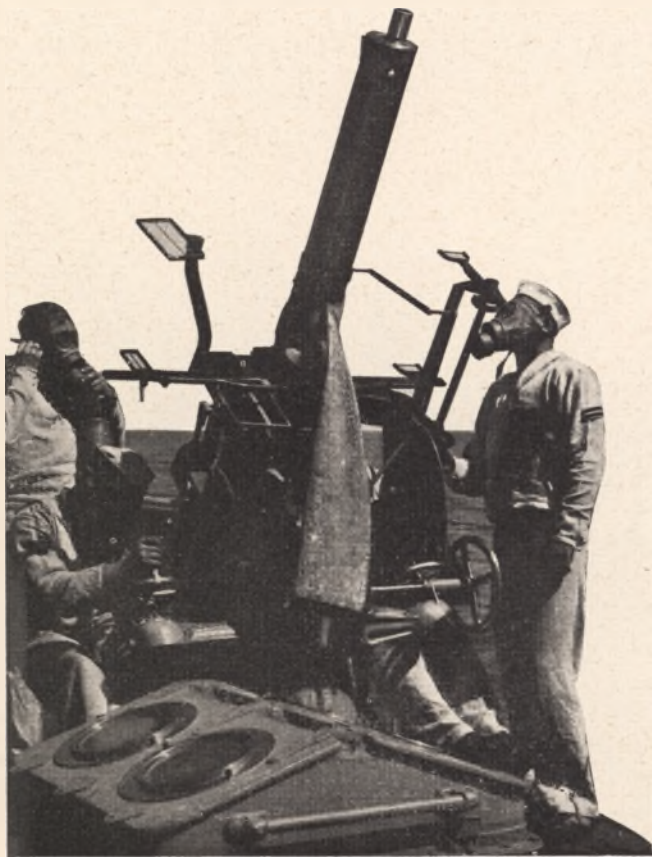
Zatłumianie na morzu

z Pomorza zajmują kilka pierwszych miejsc. Postępy w tej dziedzinie skłaniają Okrąg do utworzenia w Toruniu Modelarni Okręgowej L. O. P. P. o wyższym poziomie. Ilość zgłaszających się modelarzy przerasta możliwości skromnej modelarni. Podobna modelarnia powstaje również w Gdyni.

Po zaspokojeniu potrzeb w tych dziedzinach pomyślano o szybownictwie. Początkowo akcja poszła w kierunku tworzenia kół szybowcowych. Udzielona kołom pomoc finansowa i zaopatrzenie ich w sprzęt — pozwalają na szkolenie praktyczne w Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Gdańskiego oraz w kołach szybowcowych L. O. P. P. w Toruniu, Grudziądzu i Chojnicach.

Wreszcie w r. 1936 Okrąg postanawia zorganizować szkołę szybowcową w Gostomiu. W następnym roku, znacznym wysiłkiem pracy i poważnym nakładem pieniędzy, szkołę całkowicie ukończono i wyposażono w sprzęt.

Nie poprzestając na działalności lotniczej, Okrąg dopomaga do utworzenia gimnazjalnego Klubu Balonowego w Toruniu. Pomoc pieniężna Okręgu pozwala jego członkom na częstsze loty ćwiczebne balonem wolnym.



Artyleria przeciwlotnicza na pokładzie ORP

Z pojawieniem się nowego sportu, pokrewnego lotnictwu — skoków ze spadochronem, Okrąg wystawia w Toruniu wieżę. Oprócz tego ludność cywilna i młodzież m. Grudziądza korzysta z wieży spadochronowej należącej do wojska.

Obrona przeciwlotniczo-gazowa, w ścisłym tego słowa znaczeniu, zaczyna się kształtować dopiero od jesieni 1929 r. Przeprowadzono wówczas pierwsze kursy instruktorskie dla pionierów akcji oplg w terenie.

Po ukończeniu ich, zorganizowano przy ówczesnym Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P. inspektorat opl i opg. Następnie wyznaczono 4 rejony instrukcyjne, do których w 1931 r. przydzielono stały personel instruktorski. Praca tych pierwszych instruktorów jest wprawdzie prowadzona dorywczo, bez przewidywań na dalszą metę, daje ona jednak pozytywne rezultaty, gdyż ogólne zainteresowanie obroną przeciwgazową stopniowo wzrasta.

W roku 1932 w Okręgu zostaje stworzony specjalny Wydział, który łączy zagadnienia opl i opg w jedno, tworząc plany wyszkoleniowe, mające objąć całe Pomorze.

Powiększona kadra instruktorska zaczyna przeprowadzać kursy z dziedziny oplg w szkołach średnich. Każdy obwód L. O. P. P. otrzymuje mały zestaw sprzętu i kilka podręczników.

Dalszy rozwój prac oplg zaznacza się w r. 1933. Kadra pracowników stałych wzrasta do 12 instruktorów oplg I kategorii.

W Toruniu przeprowadzono kurs 40-godzinny dla komendantów opl miast. Na kursie tym przechodzą wyszkolenie burmistrzowie wszystkich miast województwa.

Stopniowo realizuje się plan zaopatrzenia w sprzęt szkolny, odkażający i dozorowania. Prócz kursów informacyjnych, prowadzone są kursy dla referentów opl zakładów przemysłowych oraz kursy III kategorii dla komendantów posterunków dozorowania i drużyn odkażających.

Nowe formy szkolenia wymagają ćwiczeń praktycznych. Okrąg więc organizuje w r. 1934 pierwszy obóz wyszkoleniowy w Solcu Kujawskim, gdzie szkoli się personel służb: dozorowania, odkażającej i ratowniczo-sanitarnej. Obozy te organizowano również w latach 1935 i 1936.

Obecnie — rozbudowana sieć instruktorska obejmuje całe Pomorze. Wszystkie obwody są zaopatrzone w szkolne zestawy odkażające, a większość obwodów — w zestawy służby dozorowania. Pracę instruktorów oplg ujęto w dokładne instrukcje.

Z własnej inicjatywy Okrąg wprowadza do swej pracy nowy dział — „planowanie i opiniowanie w dziedzinie budownictwa oplg“.



Zahangarowanie wodnosamolotu

Dział ten szybko się rozwija. Wydział oplg, ulegając potrzebom chwili, organizuje i przeprowadza specjalne kursy z dziedziny budownictwa opl dla inżynierów i techników.

Obok prac fachowych, należało prowadzić propagandę. W tej dziedzinie olbrzymie usługi oddała Okręgowi cała prasa pomorska. Ponadto korzystano z usług wagonu Dyrekcji Kolejowej, wyposażonego w sprzęt obrony przeciwgazowej. Zwiedzanie wagonu, fachowe pogadanki prelegentów na każdej sta-

cji — ogromnie przyczyniły się do spopularyzowania idei. Uzupełnieniem wagonu oplg jest samochód propagandowy L. O. P. P., który objezdża miejscowości położone zdala od kolei, mając jako główne zadanie uświadamianie młodzieży w szkołach na wsi przy pomocy filmu L. O. P. P. i pogadanek.

Z pomocą Zarządu Głównego uruchomiono w Toruniu ośrodek propagandy, który spełnia rolę wynikającą z jego nazwy, a przy tym jest składnicą sprzętu oplg, materiału modelarskiego oraz literatury fachowej.



Ogólny widok Torunia z Kępy Bazarowej

POZNAŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



rganizacja placówki poznańskiej przypada na rok 1923. Właściwie tutaj powstał pierwszy Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, na którego czele stanęli: J. E. ks. kardynał dr Dalbor, kurator Chrzanowski, prezydent Zychliński, poseł Brownsford i wielu innych.

Obok Ligi powstało Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej, na którego czele stanęli, jako założyciele: gen. broni Raszewski, inż. dypl. Sławiński, p. Dunin, płk. Lubański, dyr. Malce i inni.

L. O. P. P. położyła wielkie zasługi na ziemi wielkopolskiej, uświadamiając szerokie rzesze obywateli w dziedzinie lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Celem usprawnienia działalności, stworzono we wszystkich miastach powiatowych obwody powiatowe, w miastach zaś wydzielonych — obwody miejskie. Obwodów powiatowych i miejskich początkowo było 38, oprócz tego istniały obwody: Kolejowy i Skarbowy — razem 40.

Wraz z reorganizacją województwa i likwidacją szeregu powiatów, liczba obwodów powiatowych spadła do 32. Ponadto Obwód Kolejowy w roku 1937 otrzymał prawa Okręgu. Ze zmniejszeniem ilości powiatów zmniejszyły się również i wyniki materialne prac w terenie. Należało walczyć z trudnościami,

stworzyć nowe komórki organizacyjne, szukać nowych źródeł środków materialnych na wykonanie stale rosnącego programu pracy.

W pracach organizacyjnych Okręgu, na przestrzeni 15 lat, oddali niezapomniane dla Ligi usługi: dyr. Gruczinacher, senator Adolf hr. Bniński, dyr. Ruciński, ś. p. gen. Frank, wojewoda Raczyński i obecny prezes gen. bryg. Knoll-Kownacki. Zasługi tych osób, w piętnastolecie istnienia L. O. P. P. muszą być specjalnie podkreślone.

Po 15 latach pracy — L. O. P. P. w Wielkopolsce może się poszczycić wysokim stanem posiadania 32 obwodów, 1.826 kół zwykłych i 75 kół kobiecych.

Członków rzeczywistych i popierających — około 120 tysięcy.

Dzięki wysiłkom organizacyjnym, wpływy Okręgu, pomimo trudności gospodarczych i terenowych, wynikających z administracyjnej reorganizacji obszaru województwa, przedstawiają się poważnie.

Gdy w r. 1924 wpływy te niewiele przekroczyły 123 tys. zł, w następnych latach wahają się one w granicach od 300 do 450 tys. zł, a w okresie piętnastolecia przekroczyły 5 milionów złotych.

Celem osiągnięcia odpowiednich wyników organizacyjnych musi być prowadzona bardzo intensywna



Prezes Pozn. Okr. Wojew. L. O. P. P. gen. bryg. Edmund Knoll-Kownacki
Dea O. K. VII

propaganda przy wyzyskaniu wszelkich możliwych środków i sposobów: za pomocą żywego słowa, filmu, wystaw i ćwiczeń.

Propaganda rzeczowa, przez budowę lotniska, szkoły, schronu, wieży spadochronowej, zakup samolotów, sprzętu opłg, szkolenie w obydwóch dziedzinach na kursach i obozach — daje bardziej jeszcze wydajne rezultaty.

Czołówka samochodowa dociera do wszystkich, nawet najbardziej odległych miejscowości, a ułatwienie lokomocji instruktorom przez dostarczenie im motocykli — dało świetne wyniki.

Duży nacisk kładł Okrąg i kładzie na propagandę lotnictwa przez pracę w tej dziedzinie.

Od roku 1930 krzewi Okrąg modelarstwo lotnicze i rozwija je w poszczególnych ośrodkach, w których samorzutnie powstaje. Drukowano plany i broszury, udzielano zapomóg hądz w materiale, hądz w gotówce.

Instruktor modelarstwa lotniczego z Okręgu wyjeżdżał do poszczególnych ośrodków, gdzie wygłaszał wykłady i instruował. W zawodach krajowych, zawodnicy Okręgu Poznańskiego stale zajmowali jedno z czołowych miejsc.

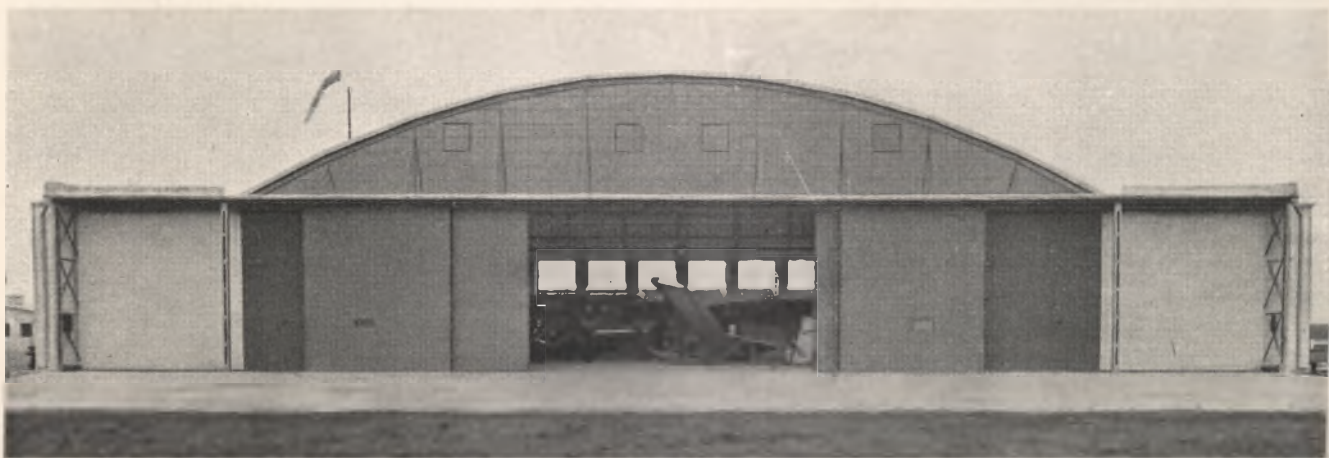
W ostatnich latach położono duży nacisk na wyszkolenie w modelarstwie lotniczym nauczycielstwa. W 1936 roku wyszkolono prawie wszystkich nauczycieli szkół średnich. W 1937 roku, w porozumieniu z inspektorami szkolnymi, w modelarniach obwodowych rozpoczęto szkolenie nauczycieli szkół powszechnych.

Z końcem 1936 roku znajdowało się na terenie Okręgu 20 modelarni L. O. P. P. Poza tym pracowano w 20 z górą ośrodkach szkolnych i różnych organizacyj przy pomocy instruktorów L. O. P. P. Od początku r. 1938 każdy obwód posiada własną modelarnię, większe obwody — nawet dwie. Urządzono modelarnię okręgową, zaopatrzoną w pomoce

naukowe, jak ciała opływowe, tunel aerodynamiczny itp.

Od chwili powstania ruchu szybowcowego, popierał Okrąg na swoim terenie wszelkie poczynania z tej dziedziny sportu lotniczego. W latach 1931—1935 poparto budowę pierwszego na terenie Okręgu szybowca w gimnazjum Mickiewicza, udzielając na ten cel subwencji w kwocie 1.500 zł. Popierano finansowo powstałe na terenie Okręgu Koło Szybowcowe w Bydgoszczy i jego szkołę w Fordonie oraz Sekcję Szybowcową Szkoły Podchorążych w Bydgoszczy. W latach 1934—35 udzielono im subwencji w kwocie 3.616 zł. W roku 1935 i 1936 wysłano kandydatów Okręgu na przeszkolenie w lotach żaglowych. Od roku 1936 przejął Okrąg Szkołę Szybowcową w Fordonie, która stała się Szkołą Okręgową L. O. P. P. i szkoliła kandydatów z Okręgu. W r. 1936 wyszkolono 187, w 1937 — 306 osób. Na terenie Okręgu istnieją koła szybowcowe L. O. P. P. w: Bydgoszczy, Gnieźnie, Inowrocławiu, Obornikach, Ostrowie oraz w Poznaniu — Koło przy Obwodzie Pocztowym L. O. P. P. i sekcje: przy Szkole Dokształcającej Zawodowej i Szkole Rzemieślniczo-Przemysłowej. W roku 1937 25 pilotów otrzymało zapomogi na wyjazd do innych szkół szybowcowych celem wyszkolenia się w lotach żaglowych, dla treningu i na loty holowane. W roku 1938 w szeregu obwodów urządza się przedszkola szybowcowe.

Lotnictwo sportowe na terenie województwa poznańskiego, dzięki pomocy finansowej Okręgu, rozwijało się pomyślnie. Subwencje otrzymali wszyscy konstruktorzy, wykonywający swe prace na terenie Wielkopolski. Należeli do nich w roku 1930: Grzmilas, Melwecki i Nowakowski, Moryson oraz Stelmasyk. Zakupywano niektóre części do samolotów, np. śmigła, pokrywano koszty obliczeń, kontroli i oblatywania, wysyłano samoloty na zawody krajo-



Hangar na lotnisku L. O. P. P. w Inowrocławiu



Kobieca służba doznrowania w obozie oplę w Szamotułach

we na koszt Okręgu. Subwencji udzielono także konstruktorowi świecy silnikowej inż. Wawrzyniakowi i wydawnictwu „Lotnik”.

Dla zwiększenia kadr inżynierów lotniczych, udzielano stypendiów studentom politechnik krajowych i Politechniki Gdańskiej.

Aeroklub Akademicki, a później Poznański, subwencjonował Okrąg rokrocznie. Ogólna suma, wypłacona do końca 1937 roku, wynosi z górą 48 tysięcy złotych. Ofiarowano również Aeroklubowi Poznańskiemu 5 samolotów typu R. W. D. - 13, R. W. D. - 8 i R. W. D. - 10. W roku 1935 i 1936 pokryto koszty szkolenia 4 pilotów silnikowych. Rokrocznie organizował Okrąg na terenie wszystkich obwodów loty propagandowe z wożeniem pasażerów dla popularyzacji lotnictwa sportowego i wykazania bezpieczeństwa latania.

Na inwestycje lotniskowe wydał Okrąg: w Poznaniu — 550.000 zł i w Inowrocławiu — 250.000 zł.

Na Challenge w roku 1934 przekazał Poznański Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. 38.831 zł.

Jedną z ostatnich poważnych inwestycji Okręgu jest zakup wieży spadochronowej i wykonanie urządzeń do uprawiania sportu spadochronowego, kosztom około 30.000 zł.

Z początkiem roku 1933, staraniem Zarządu Okręgu Wojewódzkiego i Zarządu Obwodu Miejskiego, został otwarty Ośrodek Propagandy i Sprzeda-



Odkazanie w instalacji gazowej przerwy, spowodowanej wybuchem pocisku

ży, jako drugi po Warszawie na terenie Polski. Krótko po otwarciu, prowadzenie Ośrodka przejął na swój rachunek Zarząd Okręgu Wojewódzkiego i nakreślił mu program pracy w dziedzinie zaopatrzenia i propagandy. W r. 1937 obrót Ośrodka osiągnął 137 tysięcy złotych.

W polityce zaopatrzenia starano się o to, aby w ramach prac Ośrodka scentralizować możliwie jak największą ilość sprzętu, wchodzącego w skład wyposażenia opl. W związku z tym Ośrodek zawarł umowy na prawach zastępstwa z poszczególnymi firmami. Ten sposób uregulowania spraw zaopatrzenia do celów opl ułatwił pracę zakupującym, którzy mogą nabywać wszystko w jednym źródle. Pozwolił on również na ustalenie pewnej kolejności zaopatrywania placówek terenowych, jak i na uzgadnianie tych prac z zainteresowanymi władzami.

Specjalnym działem pracy zaopatrzenia Ośrodka jest dział sprzętu modelarstwa lotniczego. W tym dziale kierowano się zawsze potrzebami zawodów modelarskich w danym roku. Po otwarciu w 1936 r. przez Okrąg modelarni obwodowych, Ośrodek zorganizował na ich terenie składnice pomocnicze sprzętu i narzędzi. Ośrodek zajmuje się także sprzedażą gotowych modeli latających.



Z XIV Tygodnia L. O. P. P. w Bydgoszczy — Drużyna odkażająca

W dziale prac propagandowych Ośrodek w okresie sprawozdawczym przepracował plan szkolnych i propagandowych wystaw okiennych. Tematy wystaw obejmowały wyszkolenie ogólnoinformacyjne i niektóre specjalne działy, jak: pomieszczenia uszczelnione, schrony przeciwlotnicze, prace kół ko-



Widok z lotu ptaka — Zadymianie terenów



biecych, obozy służby odkażania, dozoru i itp. Poza tym drogą wystaw podkreślano każdorazowo udział L. O. P. P. w uroczystościach, rocznicach i świętach państwowych, jak również wszystkie momenty zawodów lotniczych i balonowych. W okresie „Tygodni L. O. P. P.” organizowano specjalne wystawy propagandowo-sprawozdawcze.

W dziale oplg od szeregu lat prowadzi się metodyczną pracę w kierunku właściwego obeluzienia terenu. Do roku 1929 wyszkolenie ograniczało się tylko do cyklów wykładów z działu obrony przeciwgazowej, prowadzonych przez członków Zarządu i dorywczo — przez oficerów z oddziałów wojskowych. W roku 1929 stan ten uległ radykalnej zmianie dzięki zorganizowaniu pierwszego miesięcznego kursu dla kandydatów na instruktorów oplg. Od czerwca tegoż roku na obszarze województwa poznańskiego ustanowiono instruktorów oplg przy każdym obwodzie. Oprócz prac oplg instruktor musiał zajmować się organizacją propagandy, a nieraz — i administracją obwodu.

Praca i ofiarność instruktorów, którzy — co należy podkreślić specjalnie — żadnych wynagrodzeń, oprócz zwrotu kosztów, nie otrzymywali, dały doskonałe wyniki. Zainteresowanie społeczne Ligą wzro-

Wieża spaduchronowa w budowie

Kompania żeńska w obozie oplg



sło, wzrosły też i obowiązki instruktorów. Stało się konieczne angażowanie instruktorów stałych, którzy by mogli pracy tej poświęcić cały swój czas. Tysiące kursów dały setki tysięcy obywateli uświadomionych o konieczności tworzenia obrony. Dzięki tej pracy w terenie wytworzyła się odpowiednia atmosfera i logicznie z tego wypływająca konieczność ujęcia zagadnień opłg w normy prawne.

Całokształt prac opłg na obszarze województwa polega na wyszkoleniu, zaopatrzeniu i współpracy z władzami.

Wyszkolenie dało już fachowe kadry we wszystkich instytucjach, urzędach, fabrykach, zakładach itp.

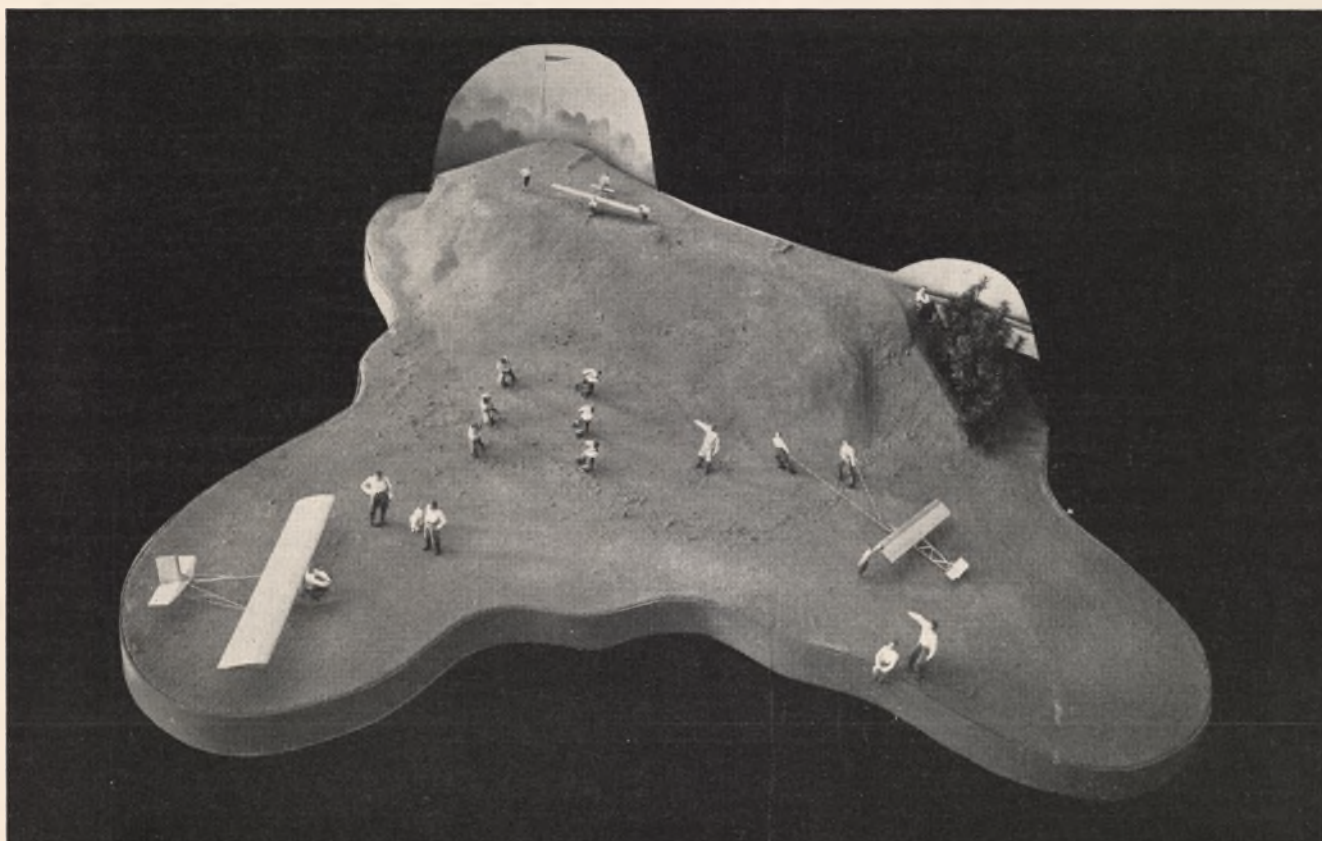
W dziale zaopatrzenia Okrąg w ciągu piętnastu lat swego istnienia wydał krociowe sumy na sprzęt szkolny, niezbędny do ćwiczeń. Niezależnie od tego, od szeregu lat odbywa się stale zaopatrywanie w zapasy sprzętu niezbędnego do rzeczywistej obrony. Racjonalnie prowadzona propaganda polskiego sprzętu opłg toruje mu drogę i zdobywa w Wielkopolsce coraz liczniejszych nabywców.

Współpraca z władzami administracyjnymi i wojskowymi, prowadzona od szeregu lat, pozwoliła tym władzom osiągnąć wydatne rezultaty w terenie, szczególnie w dziedzinie stworzenia jednolitej polityki działania we wszystkich dziedzinach opł.

Fragment wystawy L. O. P. P.



Wystawa okienna „Szyhowisko”





POZNAŃSKI OKRĄG KOLEJOWY



Poznański Okrąg Kolejowy L. O. P. P. został powołany do życia z dniem 1 stycznia 1937 r.

Pierwszym i dotychczasowym prezesem Zarządu Okręgu jest dyrektor Kolei Państwowych w Poznaniu inż. Włodzimierz Krzyżanowski, gorący propagator idei L. O. P. P.

W zakresie prac organizacyjnych zasługuje na podkreślenie fakt zorganizowania 4 obwodów i 28 kół kolejowych, które w znacznej mierze ułatwiają wykonanie zadań Okręgu na terenie Dyrekcji Okręgu Kolejowego Poznań.

Szczególnym zainteresowaniem pracowników kolejowych cieszą się sprawy związane z lotnictwem.

Na terenie Poznańskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. istnieją już 4 modelarnie, a mianowicie 1 okręgowa w Poznaniu i 3 obwodowe: w Inowrocławiu, Ostrowie Wlkp. i Kępnie. Modelarnie te cieszą się tak wielką frekwencją, że trudno wprost pomieścić wszystkich chłopców, którzy z niezmordowaną wytrzymałością pracują nad budową modeli latających do późnych nawet godzin wieczornych. Owocem tej żmudnej pracy były zaszczytne wyniki, osiągnięte przez modelarzy Okręgu kolejowego w Poznaniu na VIII Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających w Masłowie pod Kielcami.

Modelarnia Okręgowa mieści się w Poznaniu na Dworcu Zachodnim i jest wyposażona w najnowsze urządzenia i sprzęt.

W Rzadkowie pod Chodzieżą czynna jest Szkoła Szybowcowa Poznańskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. W roku 1937 odbyły się w Szkole tej 3 kursy do kategorii A i B. Kursy te ukończyło z wynikiem dodatnim kilkadziesiąt osób. W czasie kursów wykonano 2.546 lotów ślizgowych w ciągu 18 godzin 4 minut.

Na własnych terenach wybudowano dwa hangary typu „Związku Awiatycznego“, mieszkanie dla stróża, garaż i stajnię dla koni. W bieżącym roku wzniesiono dom administracyjno-mieszkalny, wyposażony w elektryczne oświetlenie, wodociąg i kanalizację.

Szkoła posiada 10 szybowców szkolnych, 1 szybowiec treningowy i 1 wyczynowy. Ponadto ma Szkoła 4 własne konie do transportowania szybowców oraz samochód-dźwigarkę.

Jeżeli wyniki prób, przeprowadzanych w bieżącym roku, wypadną korzystnie, Szkoła będzie zaliczona do rzędu szkół wyższych ze szkoleniem do trzeciego stopnia włącznie.

W celu zaopatrywania Szkoły Szybowcowej w odpowiedni sprzęt szkolny, Zarząd Okręgu Kolejowego w Poznaniu prowadzi Warsztaty Szybowcowe, w których wybudowa-



Inż. Włodzimierz Krzyżanowski
Prezes Okręgu



Warsztaty szybowcowe w Poznaniu



Szkolenie na chwiejnicy

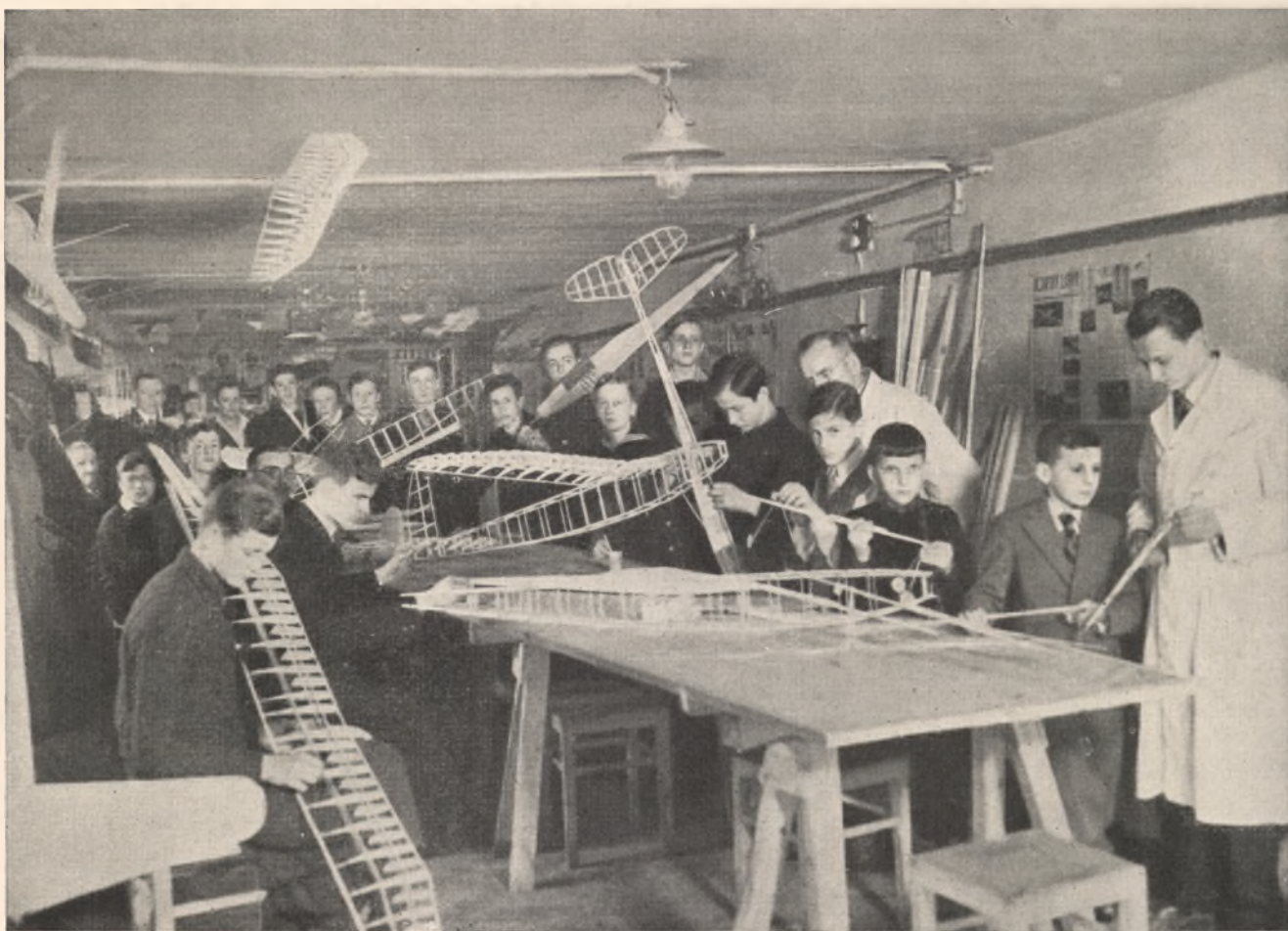
no dotychczas ponad 20 szybowców szkolnych, treningowych i wyczynowych.

Corocznie w miesiącach zimowych organizuje Okrąg teoretyczne kursy szybowcowe, które również cieszą się bardzo dużą frekwencją; w każdym z nich bierze udział około 100 osób.

Praca w dziedzinie oplg na terenie Poznańskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. rozpoczęła się od

stworzenia kadry instruktorów przez zorganizowanie kursów instruktorskich oplg II kategorii, które ukończyło 85 pracowników kolejowych.

Wysiłki Okręgu zmierzają przede wszystkim w kierunku przygotowania do obrony przeciwlotniczo-gazowej rodzin pracowników kolejowych. W chwili obecnej przeprowadza się szkolenie komendantów oplg domów mieszkalnych i bloków domów.



W modelarni okręgowej w Poznaniu na Dworcu Zachodnim



R A D O M S K I O K R ą G K O L E J O W Y



Wielkie Zgromadzenie L.O.P.P. w roku 1934 uchwaliło powołać do życia z dn. 1 stycznia 1935 r. samodzielny Radomski Okrąg Kolejowy, obejmujący teren Dyrekcji, z siedzibą w Radomiu.

Na czele pierwszego Zarządu stanął dyrektor kolei w Radomiu ś. p. inż. Władysław Rogiński, który z całym poświęceniem oddał się tej akcji, pociągając za sobą szereg pracowników kolejowych. Po śmierci ś. p. inż. Rogińskiego w kwietniu 1936 r., prezesem Okręgu został inż. Ignacy Czerniewski, dotychczasowy wiceprezes Okręgu i wicedyrektor kolei w Radomiu.

Po przeniesieniu inż. Czerniewskiego do Krakowa, w grudniu 1936 r. godność prezesa Okręgu objął dyrektor kolei inż. Stanisław Tarwid.

Pierwsze posunięcia organizacyjne polegały na utworzeniu 8 obwodów, które rozpoczęły prace w terenie. Siedziby zarządów obwodów ustalono na stacjach węzłowych, skupiających większą ilość pracowników kolejowych, a mianowicie w: Kielcach, Skarżysku-Kamiennej, Radomiu, Lublinie, Chełmie, Kowlu, Równem i Sarnach.

W roku 1936, w związku z rozwijającą się działalnością Okręgu, wyłoniła się potrzeba zorganizowania przy poszczególnych obwodach kół, w celu usprawnienia pracy w terenie. Powstało wówczas we wszystkich obwodach 55 kół.

W końcu 1935 r. przystąpiono do organizacji modelarni obwodowych: w Kielcach, Skarżysku-Kamiennej, Kowlu i Sarnach. Zaangażowano 4 instruktorów: trzech nauczycieli

robót ręcznych w szkołach i jednego pracownika kolejowego. Modelarnie umieszczono w budynkach kolejowych i wyposażono je w potrzebny sprzęt, narzędzia i materiały. Materiału do budowy modeli dostarcza Okrąg bezpłatnie. W roku 1936 uczęszczało do modelarni 76 uczni. Najzdolniejsi z nich brali udział w ogólnokrajowych zawodach modeli latających.

W roku 1937 wyszkolono na instruktorów modelarstwa 3 pracowników kolejowych, którzy odtąd prowadzą pracę w modelarniach. Ilość uczni w modelarniach zwiększyła się do 100, poziom zaś prac, wykonywanych przez modelarzy, podniósł się znacznie. W marcu 1938 r. Radomski Okrąg Kolejowy uruchomił modelarnię okręgową dla młodzieży zaawansowanej już w modelarstwie. Modelarnię wyposażono w potrzebny sprzęt i narzędzia.



Inż. Stanisław Tarwid
Dyrektor Kolei w Radomiu
Prezes Okręgu Kolejowego
w Radomiu

Nie posiadając własnej szkoły szybowcowej, a chcąc umożliwić dzieciom pracowników kolejowych — członków L. O. P. P. szkolenie się w lotach szybowcowych, Zarząd Okręgu wysyłał swoich kandydatów do szkół szybowcowych, istniejących w innych okręgach L. O. P. P., pokrywając koszty ich szkolenia. Korzystano ze szkół szybowcowych: na Sokolej Górze k. Krzemieńca, w Polichlinie, Pinczowie i Bezmiechowej. W ciągu trzech lat wyszkolono ogółem 157 osób, z których kategorię A uzyskało — 80, kategorię B — 47, kategorię C — 22 i przeszło trening po kategorii C 8.

W końcu 1936 r., wspólnie z miejskim Obwodem L. O. P.

P., zorganizowano Koło Szybowcowe w Kowlu. Wybudowano hangar, zakupiono 2 szybowce „Wrona-bis”, wóz transportowy oraz potrzebne narzędzia i materiały do naprawy szybowców. W roku 1937 Zarząd Okręgu wyszkolił własnego instruktora.

Sport spadochronowy na terenie Okręgu zapoczątkowano w roku 1937. Przewidując wybudowanie 2 wież spadochronowych: w Radomiu i Kowlu, Zarząd Okręgu wyalał dwóch kandydatów z tych miejscowości na kurs instruktorów spadochronowych oraz dwóch lekarzy na specjalny kurs przy Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie. Jednocześnie Okrąg zamówił dwie wieże do skoków spadochronowych 28-metrowej wysokości, które zmontowano w wymienionych wyżej miejscowościach i w listopadzie roku 1937 oddano do użytku. Wieże te wykorzystywano do masowych skoków ludności.

Celem zaznajomienia szerszych warstw społeczeństwa kolejowego z lotnictwem, w czasie trwania „Tygodni L. O. P. P.” urządzano na terenie Okręgu propagandowe loty pasażerskie. Loty te cieszyły się dużym powodzeniem; chętnych do latania było bardzo wielu, lecz nie wszyscy mogli latać. W roku 1936 urządzono loty tylko w Radomiu, natomiast w roku 1937 — w Radomiu, Kielcach, Lublinie i Sarnach.

W myśl odezwy Zarządu Głównego L. O. P. P., zorganizowano zbiórke na zakup samolotu przez pracowników kolejowych. Pracownicy opodatkowali się na przeciąg 4 miesięcy $\frac{1}{4}\%$ poborów miesięcznych. Ze składek tych zakupiono kosztem 25.000 zł

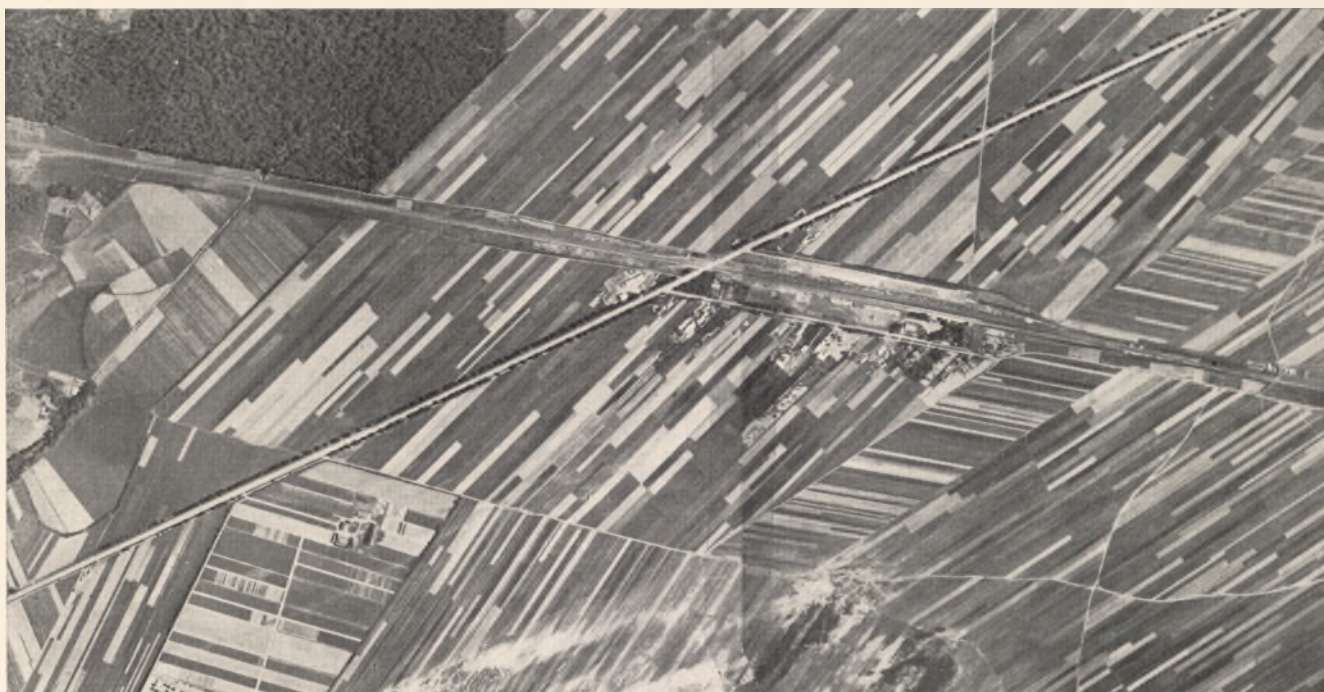
samolot szkolno-wyczynowy, który w dniu 26 września 1937 r., łącznie ze 126 samolotami, zakupionymi przez pozostałe okręgi L. O. P. P., został przekazany do użytku wojska. Pozostałe ze zbiórki 1.200 zł, oddano Komitetowi Lotu Stratosferycznego.

Akcję oplg prowadziła Dyrekcja Kolejowa już od r. 1927 przy pomocy jednego instruktora, który szkolił pracowników kolejowych w obchodzeniu się z maszką przeciwgazową oraz zaznajamiał z gazami bojowymi, ich właściwościami i obroną przed nimi.

W ostatnich dopiero latach, w związku z powstaniem Okręgu Kolejowego L. O. P. P. i większym rozwojem dziedziny oplg, prace znacznie posunęły się naprzód, obejmując wszechstronne przygotowanie do obrony przeciwlotniczej już nie tylko pracowników kolejowych, lecz i ich rodzin.

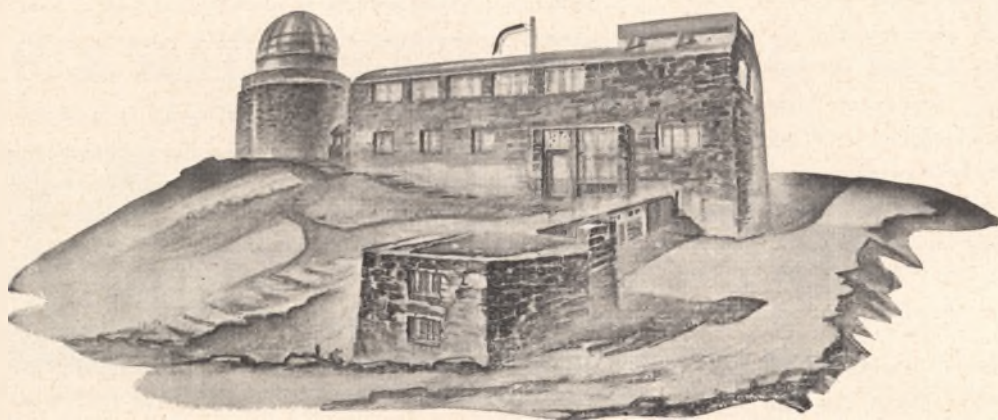
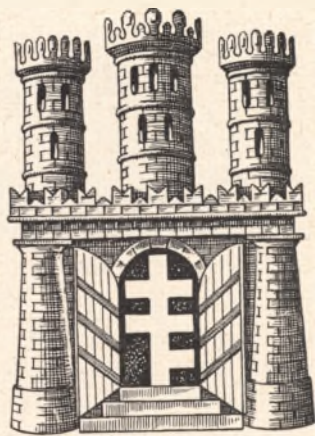
Po przeprowadzeniu prac organizacyjnych, dotyczących ustalenia placówek L. O. P. P. w terenie, uruchomiono pierwszy kurs dla instruktorów oplg II kategorii, na który Dyrekcja powołała 28 pracowników z różnych służb i miejscowości, pokrywających się ze wszystkimi obwodami kolejowymi L. O. P. P. W roku 1936 uruchomiono drugi taki kurs, na którym wyszkolono jeszcze 33 instruktorów. W związku z brakiem instruktorów, uruchomiono przy Okręgu w roku 1938 trzeci z kolei kurs oplg II kat. Ponadto z roku na rok odpowiedni pracownicy wysyłani byli na koszt Okręgu na kursy I kategorii w Warszawie.

Dotychczas Okrąg posiada tylko jeden pokazowy schron przeciwgazowy w Kowlu, projektuje zaś budowę jeszcze 6 schronów.



Zdjęcie lotnicze małej stacji kolejowej i przyległego terenu

STANISŁAWOWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



stanisławowski Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. powstał z inicjatywy p. Kazimierza Lityńskiego, prezesa Dyrekcji Skarbowej, który w roku 1924 zorganizował pierwszy w Stanisławowie „Tydzień Lotniczy”. Komitet, zarządzający ten „Tydzień”, na posiedzeniu 11 marca 1925 roku wyłonił z siebie zarząd tymczasowy Komitetu Wojewódzkiego Ligi.

Pierwszym prezesem Zarządu Wojewódzkiego został ś. p. inż. Stefan Wiktor, prezes Dyrekcji Kolejowej. W końcu roku 1931 zastąpił go inż. Leon Kuźmiński, wiceprezes Dyrekcji Kolejowej. Następnymi prezesami byli: inż. Józef Wołkanowski i p. Alojzy Kaczmarczyk. Obecnym prezesem jest wicewojewoda stanisławowski dr. Mieczysław Seydlitz.

Układ narodowościowy województwa stanisławowskiego, które liczy prawie półtora miliona mieszkańców, a w tym tylko 16 procent rzymsko-katolików, nie ułatwia wysiłku organizacyjnego Okręgu. Jednakże liczba członków i kół stale i poważnie rośnie.

Ku końcowi roku 1925 na terenie województwa było już 15 komitetów powiatowych, 37 kół miejsco-

wych i około 8.000 członków. W trzy lata później, liczba komitetów powiatowych osiąga swe maksimum — 17, liczba zaś kół miejscowych i szkolnych dochodzi do 113, przy z górą 11 tysiącach członków. W następnych latach na obszarze województwa zachodzą znaczne zmiany organizacyjne, mianowicie: powiat Turka przyłączono do województwa lwowskiego, powiaty zaś: Peczeniżyn, Boharodczany i Skole — zniesiono. Wskutek tego liczba komitetów powiatowych spada do 13, a od roku 1935 — do 12. Jednakże liczba kół i członków nadal wzrasta. W porównaniu z rokiem 1928, ilość kół zwiększyła się sześciokrotnie i wynosi obecnie 647, ilość zaś członków prawie się potroiła i osiągnęła 27.494.

Ten stan rzeczy pozwolił Okręgowi, nawet w trudnych warunkach lokalnych, zebrać w ciągu lat 1924—1936 ponad milion złotych.

Myśl budowy lotniska w Stanisławowie, podjęta przed dwunastu laty, została wreszcie w roku ubiegłym zrealizowana. Okrąg wydzierżawił od miasta 30 ha ziemi na Dąbrowie, w odległości dwóch i pół kilometra od centrum, pod lotnisko oraz zakupił

3 morgi na własność pod zabudowania portowe. Pole wyrównano, zdrenowano i ekanalizowano. Następnie wybudowano stylowy dworzec lotniczy, hangar, składnicę benzyny, garaż itp. oraz — wielki budynek internatu dla uczniów Szkoły pilotów. Całość wydatków na lotnisko stanisławowskie przekroczyła 400.000 zł. Lotnisko jest zarejestrowane i otwarte do użytku publicznego.

Największą dumą Okręgu Stanisławowskiego jest jednak własna szkoła pilotów silnikowych im. gen. Tadeusza Kasprzyckiego, która zawdzięcza swe powstanie — oprócz ofiarności społeczeństwa stanisławowskiego — również hojnemu darowi Ziemi Śląskiej, Śląskiemu Okręgowi Wojewódzkiemu L. O. P. P. oraz wojewodzie śląskiemu Grażyńskiemu. Kresy zachodnie ofiarowały kresom wschodnim kadry szkolną, złożoną z 11 samolotów R. W. D.

Szkoła została uroczystie otwarta w dniu 20 kwietnia 1937 roku. Ku końcowi tegoż roku wyszkolono już, w trzech turnusach, 58 pilotów, którzy zasilą kadry naszych akrydlatych rycerzy.

Szybownictwo na terenie Okręgu Stanisławowskiego zostało zapoczątkowane już w roku 1932, gdy Okrąg wybudował pierwszy własny szybowiec. Właściwe szkolenie zaczęło się w roku następnym. Obecnie istnieją na obszarze województwa trzy koła szybowcowe: w Dolinie, Kałuszu i Stanisławowie.

Okrąg finansuje Szkołę Szybowcową L. O. P. P. w Wygodzie koło Doliny (góra Kiczka), gdzie szkoli pilotów szybowcowych pierwszego i drugiego stopnia (kategorie A i B).

W roku 1937 — trzecim istnienia Szkoły — wy-



Wicewojewoda stanisławowski
dr Mieczysław Seydlitz
Prezes Stanisławowskiego
Okręgu Wojew. L. O. P. P.

niki pracy były następujące: wykonano lotów około 10.000 w ciągu 40 godzin, dyplomów wydano: kategorii A — 98 i kategorii B — 72. Oprócz tego posiada Okrąg 8 pilotów kategorii C, wyszkolonych w innych szkołach szybowcowych L. O. P. P. Sprzęt latający Szkoły w tym czasie składał się z 11 szybowców: Wrona, Skaut, C. W.-3 i C. W.-8.

Jedną z największych trosk Okręgu jest podniesienie Szkoły w Wygodzie na poziom szkolenia do kategorii C. Brak odpowiednich środków materialnych zmusza jednak Okrąg do odłożenia tej sprawy na przyszłość.

Prócz Szkoły w Wygodzie w organizacji znajduje się druga —

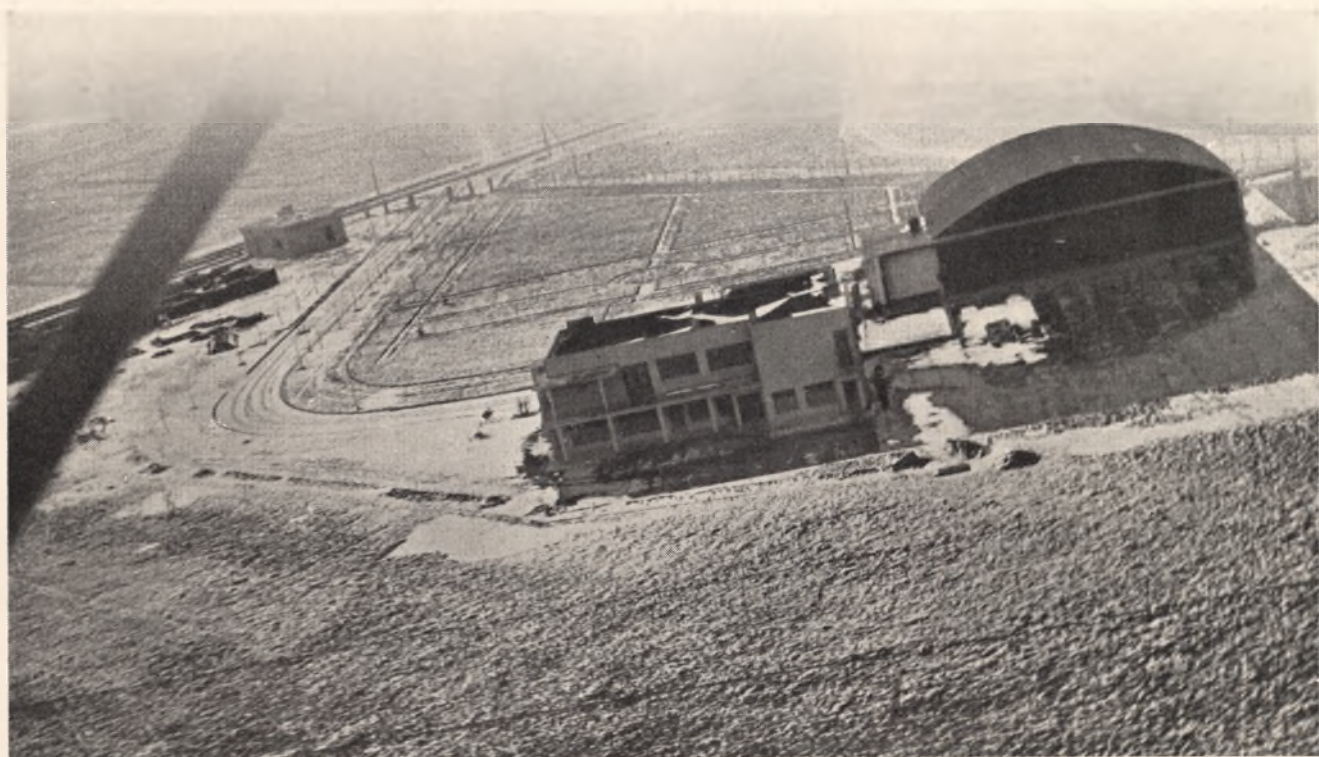
w Oskrzysiu, o której uruchomienie zabiega usilnie Obwód Kołomyjski, wykazujący w tej dziedzinie dużą żywotność. Okrąg bada tereny w Jabłonicy, gdzie zamierza stworzyć stałą szkołę szybowcową, zorganizowaną na dużą skalę.

Sport spadochronowy został zapoczątkowany w roku 1936, gdy Okrąg wyszkolił w Warszawie, na specjalnym kursie, instruktora tego działu. Zadaniem tego instruktora jest zorganizowanie — zgodnie z intencją władz centralnych L. O. P. P. — odpowiednich komórek sportu spadochronowego i prowadzenie wyszkolenia skoczków.

Modelarstwo prowadzi Okrąg w ramach dość skromnych, chociaż z dobrym wynikiem. Właściwy poziom tego działu będzie osiągnięty dopiero po utworzeniu szeregu modelarni obwodowych, co Okrąg ma w swym programie prac. Na razie modelarnie obwodowe są zorganizowane w Stanisławowie, Kołomyi i Stryju.



„Kiczka” — Szkoła Szybowcowa Wojewódzkiego Okręgu L. O. P. P., w Stanisławowie



Widok lotniska w Stanisławowie — Port lotniczy i hangar

Ponadto Okrąg prowadzi rocznie 22 kursy modelarskie w szkołach średnich i powszechnych, opłacając instruktorów i dostarczając materiałów.

Urządzane corocznie zawody eliminacyjne w obwodach i w Okręgu, jak również udział zawodników w konkursach ogólnokrajowych — wykazują stały rozwój modelarstwa na terenie Okręgu.

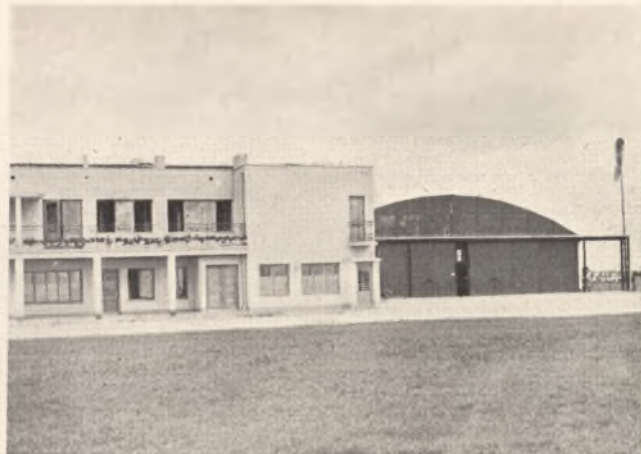
Propaganda prowadzona jest wśród szerokiego społeczeństwa za pośrednictwem prasy, za pomocą broszur, ulotek, odczytów, wieców, objazdów wagonu obrony przeciwlotniczo-gazowej Dyrekcji Kolejowej Lwowskiej z wyświetlaniem odpowiednich filmów, przez loty propagandowe itp.

W Stanisławowie Okrąg prowadzi własny „Ośro-

dek Propagandy“, zwiedzany licznie przez młodzież i starszych.

Dużą popularnością u młodzieży cieszą się „Nowiny L. O. P. P.“, które Okrąg prenumeruje dla wszystkich kół miejscowych i szkół. Oprócz tego prenumeruje Okrąg dla swych obwodów „Lot i opłg Polski“ oraz „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej“.

Praca w dziedzinie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej obejmuje działy: organizacyjny, wyszkoleniowy i zaopatrzenia. Praca organizacyjna oparta jest na ścisłym współdziałaniu Okręgu z władzami państwowymi i samorządowymi, przemysłem i stowarzyszeniami pokrewnymi. Podstawą pracy są pro-



Szkola Pilotów L. O. P. P. im. gen. Tadeusza Kasprzyckiego w Stanisławowie



Widok ze Szkoły Szybowcowej w Wygodzie

gramy i wytyczne, ustalone przez władze państwowe i Zarząd Główny L. O. P. P.

Do prac wyszkoleniowych Okręg rozporządza, poza inspektorem okręgowym, trzema instruktorami rejonowymi I kategorii, siedmioma instruktorami oplg I kategorii, pracującymi w różnych urzędach i około pięciuset instruktorami opg I kategorii, oplg i opg II i III kategorii oraz podinstruktorami.

Różnych specjalistów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, jak komendantów drużyn odkażających i dozoru oraz pracowników tych drużyn, central i posterunków, ku końcowi roku 1937 wyszkolono ponad 1.200 ludzi.

Szkolenie informacyjne przeszło około 35 tysięcy osób na około 750 kursach.

Oprócz tego, w roku 1937 przeprowadzono specjalne kursy dla komendantów opl domów i bloków domów w Stanisławowie, Kołomyi i Stryju oraz szeregu kursów oplg dla młodzieży szkolnej.

Przedmiotem dużego zainteresowania społeczeństwa jest schron przeciwgazowy w gmachu Urzędu Wojewódzkiego w Stanisławowie. Schron ten zbudowano kosztem 15.000 zł przy poparciu materialnym Zarządu Głównego L. O. P. P.

Dużą pomoc i ułatwienie w poczynaniach Okręgu okazują wszystkie obwody powiatowe L. O. P. P. na terenie województwa oraz władze państwowe i samorządowe. Trwale i gorące poparcie Ligi przez całe kresowe społeczeństwo polskie daje Zarządowi Okręgu otuchę do dalszej pracy.



Wystawa podczas Tygodnia L. O. P. P.



Z XIV Tygodnia L. O. P. P. w Stanisławowie

ŚLĄSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Szkoła Lotnicza L. O. P. P. w Aleksandrowicach k. Bielska — Budynek portowy



Śląsk pod wielu względami zajmuje w Rzeczypospolitej stanowisko przodujące. Szczególnie wyróżnia się rozmachem i skalą podejmowanych prac, a równie często zajmuje pierwsze miejsce tam, gdzie w grę wchodzi ofiarność na cele społeczne, gdzie wyteżoną pracą i darem pieniężnym trzeba złożyć dowód czynnego i żywego patriotyzmu.

W tych wypadkach społeczeństwo śląskie wykazuje rzadko spotykaną gotowość do ofiarnego wysiłku i wyjątkową solidarność. Zamierzenia, których realizacja daje konkretną korzyść dla Państwa, spotykają się tu z poważnym i powszechnym zrozumieniem.

Dzięki temu L. O. P. P. na tym terenie posiada doskonałe warunki rozwoju, znajduje dla swej działalności szerokie i mocne oparcie w społeczeństwie, którego ambicją jest, by każda dziedzina życia na Śląsku stała na jak najwyższym poziomie, by wszyst-

kie zamierzenia o doniosłym znaczeniu państwowym znalazły na Śląsku jak najlepsze formy wykonania. W pracach zaś L. O. P. P. nie tylko tego rodzaju postawa społeczeństwa rozstrzyga. Do nich bowiem — poza ofiarnością członków i sympatyków — trzeba jeszcze zastępów zdolnych i doświadczonych działaczy społecznych. Województwo śląskie, które odznacza się wysokim poziomem i dużym nasileniem życia organizacyjnego, działaczy takich posiada wielu.

Dziś Okrąg Śląski na swoje niezaprzeczone dobro może zapisać nie tylko największą w całej Polsce liczbę członków, czy najwyższe dochody, ale również najlepsze wyniki w akcji zbiorkowej na samoloty i w szeregu prac o znaczeniu pionierskim. Przeszło 200 tysięcy członków (co stanowi blisko $\frac{1}{4}$ członków L. O. P. P. w Polsce), budżet przekraczający w pozycji wpływów milion złotych, to właśnie podstawa do takich osiągnięć, jak założenie

pierwszej w Polsce cywilnej Szkoły Pilotów L. O. P. P., jak wspierała rozbudowa szybownictwa, jak zebranie funduszy na zakup 65 samolotów i blisko 40 szybowców.

Pierwsze kroki w kierunku objęcia województwa śląskiego siecią organizacyjną L. O. P. P. poczyniono w roku 1924. Na pewne nieznaczne opóźnienie tych prac wpłynęły ówczesne stosunki polityczne na niedawno wcielonej w granice Rzeczypospolitej górnośląskiej części województwa.

Z inicjatywy ówczesnego wojewody śląskiego dr Konckiego, zwołano zebranie organizacyjne na dzień 24 stycznia 1924 r., na którym prace nad utworzeniem Ligi na terenie Śląska powierzono dr Józefowi Potyce, ówczesnemu staroście w Świętochłowicach. Pierwszy etap działalności, w którego wyniku powstały komitety powiatowe we wszystkich powiatach z wyjątkiem Cieszyńska, komitety miejskie w Katowicach i Chorzowie (dawn. Królewska Huta) oraz Wojewódzka Sekcja Kolejowa, obejmująca teren Katowickiej Dyrekcji K. P., zakończono w październiku tego samego roku. Komitety te niezwłocznie przystąpiły do organizacji kół miejscowych, dążąc do pozyskania jak największych rzesz członków, którzy mogliby stworzyć podstawy finansowe dzia-



Wojewoda śląski
Dr Michał Grażyński,
Prezes Śląskiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.

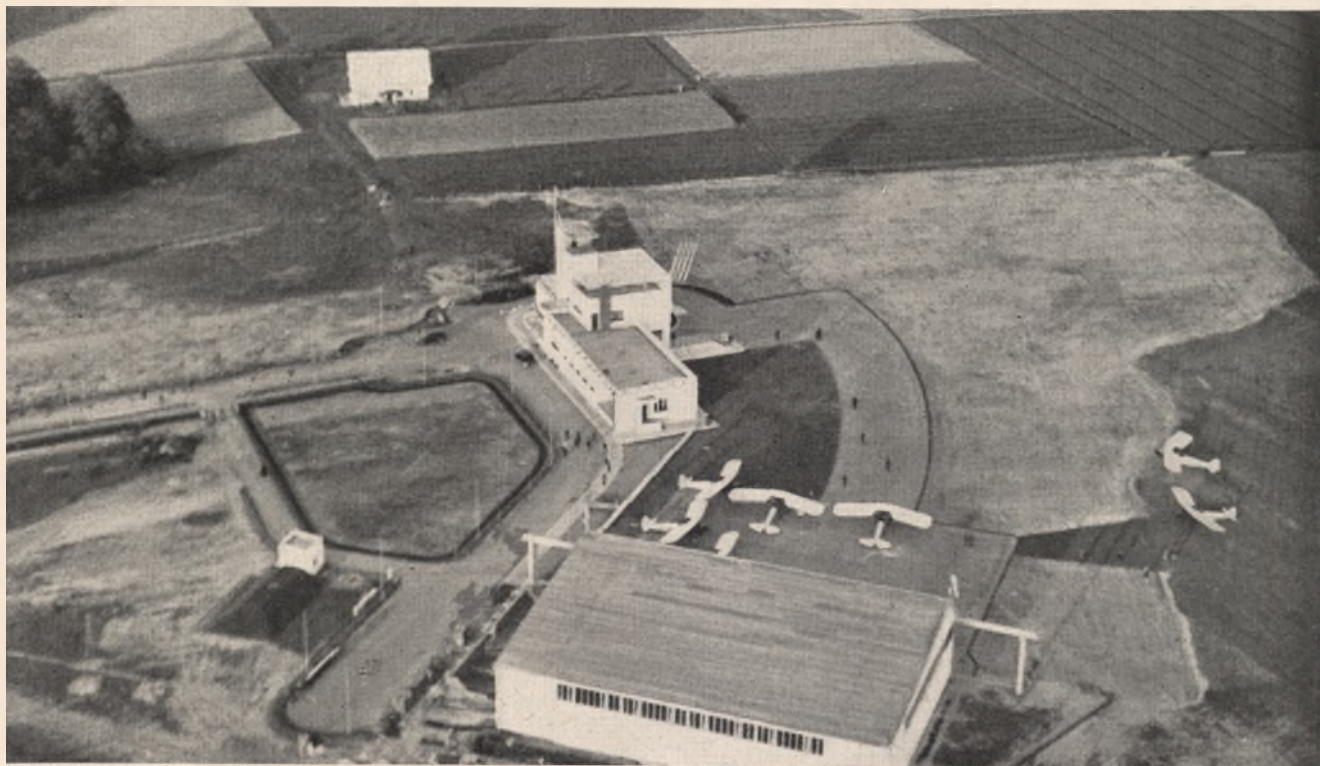
łalności Ligi na Śląsku. Pomimo trudności, na jakie tego rodzaju praca na Śląsku musiała wówczas napotykać, rezultaty stają od razu na wysokim poziomie, o czym najlepiej świadczy fakt, że już w roku 1925 zapada decyzja podjęcia budowy lotniska w Katowicach.

Po trzech latach pracy — w r. 1927 Okręg liczył już 31.443 członków rzeczywistych, skupionych w 209 kołach. Bardzo poważne stanowisko zajmował wówczas w Okręgu Obwód Kolejowy, którego członkowie stanowili przeszło 50% ogólnej liczby członków L. O. P. P. na Śląsku. Wpływy Okręgu zbliżały się do kwoty pół miliona zł. W dochodzie tym

ówczesna Sekcja Kolejowa uczestniczyła kwotą blisko 90 tysięcy zł, za którą kroczy Obwód Powiatowy w Katowicach z dochodem blisko 53.000 zł.

Zwrócenie uwagi na rezultaty trzechletniej pracy Okręgu jest o tyle konieczne, że rok 1927 rozpoczyna nowy okres szybkiego rozwoju Ligi na Śląsku.

W roku 1928 Walne Zgromadzenie Okręgu powierza godność prezesa wojewodzie śląskiemu drowi Michałowi Grażyńskiemu. Autorytet jego, energia i inicjatywa, żywe i stałe zainteresowanie wszystkimi dziedzinami pracy L. O. P. P. sprawiają, że od tej chwili Okręg zaczyna nowy okres działalności, który zazna-



Lotnisko w Aleksandrowicach z lotu ptaka



R. W. D.-8 na lotnisku w Katowicach

cza się wybitnym postępem na wszystkich odcinkach pracy. Coraz szybciej i wyraźniej rosną cyfry członków i wpływów, sieć placówek L. O. P. P. staje się coraz gęstsza, intensywność pracy nieustannie wzrasta. W ciągu pięciolecia, a więc do r. 1933, przybywa 42.840 członków, co w stosunku do r. 1928 oznacza przyrost niemal 150%. Liczba kół wzrasta w tym okresie z 247 do 611. Pod względem ilości członków Okrąg Śląski znajduje się wówczas wprawdzie na szóstym miejscu w Polsce, wysokością jednak wpły-

wów ze składek członkowskich wysuwa się na drugie, a wykonaniem budżetu na pierwsze miejsce.

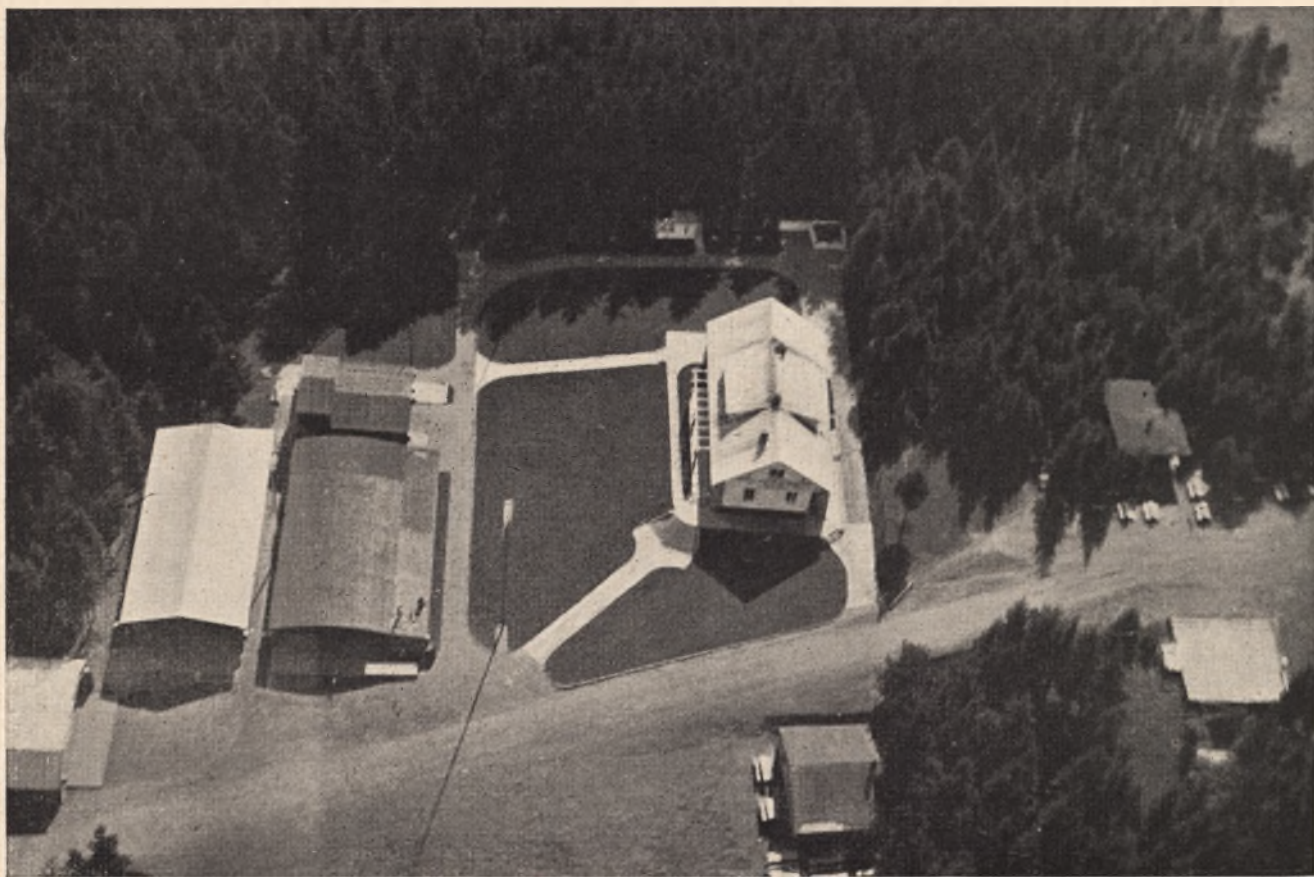
W roku tym wykazuje Śląsk również najlepsze wyniki finansowe w przeprowadzeniu „Tygodni L. O. P. P.” i imprez oraz w przedsiębiorstwach dochodowych.

Jakkolwiek w bilansie dziesięciolecia prac Ligi w r. 1933 Okrąg Śląski zajął już bardzo wysokie stanowisko, najświetniejszym okresem jego rozwoju są ostatnie lata — 1934 do 1937.

W tym etapie roczny przyrost członków wyraża się dziesiątkami tysięcy. W r. 1936 liczba członków w Okręgu przekracza 200.000, wpływy roczne wynoszą ponad milion złotych.

Z roku na rok przybywają nowe zadania i w zasięg działalności L. O. P. P. wchodzi nowe dziedziny pracy. Rozwija się wspaniałe modelarstwo i szybownictwo, powstaje nowe lotnisko, a na nim pierwsza w Polsce Szkoła Pilotów L. O. P. P., zaczyna się organizować sport spadochronowy, prace w dziedzinie uplg stają na wysokim poziomie i dają pierwszorzędne wyniki. Ukoronowaniem tych sukcesów jest nienotowany gdzie indziej wynik zbiórki na samoloty.

W piętnastym roku istnienia Ligi, a w czterestym roku jej pracy na Śląsku, Wojewódzki Okrąg



Śląska Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Goleszowie

L. O. P. P. w Katowicach liczy około 215.000 członków, skupionych w blisko 900 kołach. Jednocześnie w swoich szeregach około 16% ludności Śląska. Znajdując najsilniejsze oparcie w masach urzędniczych i robotniczych, już nie ma bowiem na Śląsku zakładu przemysłowego lub urzędu, którego pracownicy nie należeli do Ligi.

Każdy nowy sukces i każda nowa zdobycz Śląskiego Okręgu L. O. P. P. jest zatem równoznaczna z sukcesem śląskiego świata pracy, który w działalność L. O. P. P. wniósł najpoważniejszy udział.

Modelarstwo — pierwszej formie głębszych zainteresowań lotniczych młodzieży — Śląski Okręg L. O. P. P. poświęcał zawsze dużo uwagi i starań.

Obok dążenia do jak najszerszego spopularyzowania modelarstwa, zwracano z równą troską do podniesienia jego poziomu przez popieranie prac modelarzy szczególnie zaawansowanych i uzdolnionych.

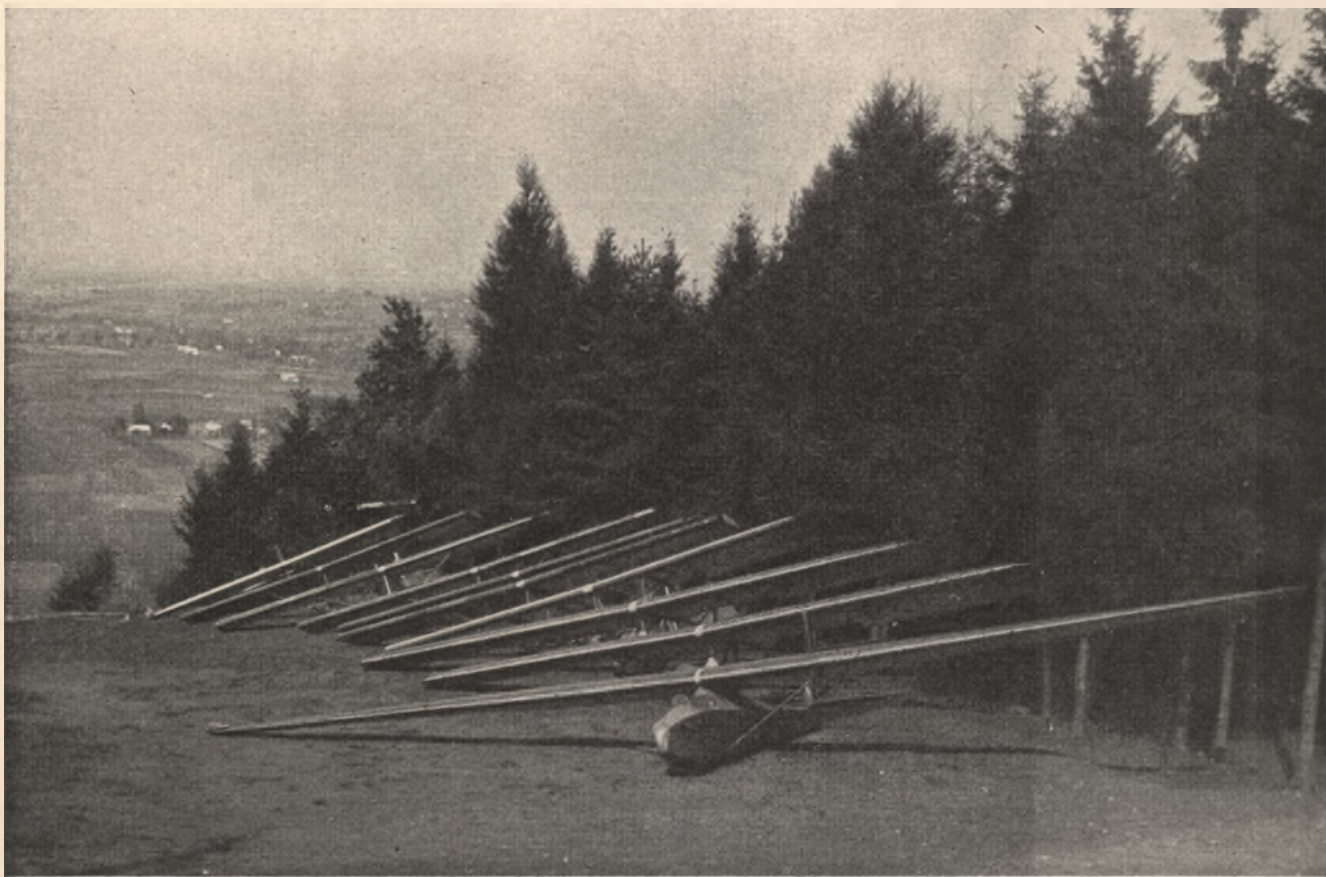
Na kursach instruktorskich wyszkolono przeszło 100 instruktorów modelarstwa lotniczego.

Organizacja pracy modelarskiej na Śląsku przedstawia się następująco: zainteresowano się przede wszystkim młodzieżą szkolną, kładąc duży nacisk na rozwój modelarstwa w szkołach średnich. W licznych



Popisowe loty na szybowcu szkolnym

modelarniach szkolnych pracują instruktorzy — nauczyciele, przy czym działalność ta znajduje całkowite poparcie władz szkolnych. Młodzież pozaszkolna pracuje w modelarniach centralnych (powiatowych i miejskich), których na terenie Okręgu jest 7, oraz w modelarniach prowadzonych przez większe koła L. O. P. P., w modelarniach przy zakładach przemysłowych i w modelarniach kolejowych, które prowadzi Obwód Kolejowy. Przez modelarnie te przechodzi około 4.000 modelarzy rocznie.



Szybowce na starcie w śląskiej Szkole Szybowcowej L. O. P. P. w Golezowie

Oznaką żywego tempa prac modelarskich są liczne konkursy lokalne i powiatowe. Na zawodach modeli napędowych, mających charakter eliminacji przed zawodami krajowymi, już od kilku lat zjawia się około 150 modelarzy. Okręgowe zawody modeli szybowcowych gromadzą na starcie ponad 250 zawodników.

W obydwu działach pracy modelarskiej wyniki są dobre. Modelarze śląscy zdobyli już kilka czołowych nagród na zawodach krajowych.

Historia szybownictwa śląskiego jest krótka, lecz urozmaicona i bogata, świadcząca o niezwykle intensywnej pracy Ligi na tym polu.

Właściwe szybownictwo śląskie rozpoczyna się dopiero z dniem 15 maja 1934 r., czyli z dniem otwarcia Szkoły Szybowcowej na górze Chełm w Goleiszowie. Szkołę tę organizował jeszcze Okręgowy Komitet Szybowcowy, jednak przy wydatnej pomocy finansowej Ligi, która przede wszystkim wyposażyła ją w sprzęt. Pod kierownictwem O. K. S. Szkoła pozostawała przez rok 1935. Ponieważ znaczną część kosztów jej utrzymania i szkolenia uczniów pokrywał Śląski Okrąg L. O. P. P., nie było więc celu w kontynuowaniu tej dwójki. Toteż z początkiem roku 1936 O. K. S. uległ rozwiązaniu, całość zaś prac szybowcowych na Śląsku przeszła w ręce Ligi.

Jest to w szybownictwie śląskim moment przeło-

my. Rok 1936 stał się okresem szczególnego natężenia prac organizacyjnych, dlatego też wyniki rzeczowe przyniósł dopiero rok następny. W r. 1936 szkolenie było znacznie utrudnione długotrwałymi niepomyślnymi warunkami atmosferycznymi, wskutek czego wielu pilotów nie mogło dokończyć szkolenia.

Szkolono wówczas 306 uczniów, z których 128 uzyskało dyplom kat. A, 78 zaś — B. Ogólny czas lotów wyniósł około 163 godzin.

W r. 1937 ilość szkolonych wzrosła niewiele, bo do 320, znacznie natomiast powiększyła się liczba wydanych dyplomów i czas latania. Kat. A uzyskało 204 uczniów, kat. B — 208 i C — 6. Ogólny czas lotów prawie się podwoił, przekraczając 303 godziny.

Prace inwestycyjne w szkole były bardzo poważne.

W ciągu roku 1936 Śląski Okrąg L. O. P. P. wybudował: dwa nowe obszerne hangary oraz magazyn na sprzęt i uszkodzone szybowce, budynek administracyjno-mieszkalny, doskonale wyposażony i celowo rozplanowany, w którego suterenuch pomieszczono warsztaty. Przeprowadził budowę szosy z Goleiszowa na szczyt Chełmu, zaopatrzył budynki Szkoły w urządzenia wodociągowo-kanalizacyjne i sieć elektryczną. W końcu dokonał niwelacji terenów szczytowych i ostatecznie je uporządkował.

Celem przystosowania Szkoły na Chełmie do no-



Szkoła Szybowcowa Związku Strzeleckiego przy Śląskim Okręgu Wojewódzkim L. O. P. P. w Libiążu Małym

wych, coraz większych zadań, powiększono znacznie wyposażenie jej w sprzęt szybowcowy. Nie poprzestano na zakupie szybowców do szkolenia wstępnego; wyposażono Szkołę również w sprzęt żaglowy, użytkowany wspólnie z ośrodkiem lotów nad terenami płaskimi w Katowicach. Dziś rozporządza Szkoła około 30 szybowcami typów: Wrona-bis, Czajka, Salamandra, Sroka i Komar. Nad przygotowaniem sprzętu do pracy w sezonie pracują dobrze zorganizowane i wyposażone warsztaty, czynne przez cały rok.

Obecne wyposażenie i urządzenie Szkoły stawia ją w rzędzie czołowych szkół szybowcowych w Polsce.

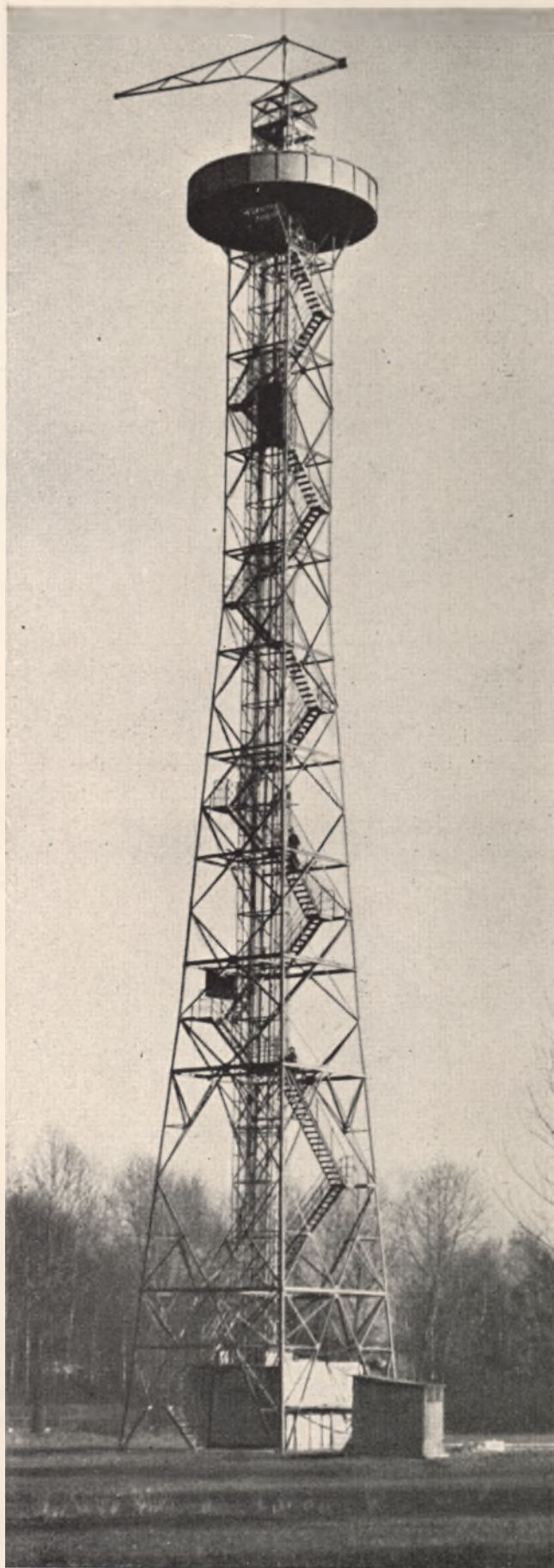
Szkoła na Chelmie nastawiona jest przede wszystkim na szkolenie młodzieży przedpoborowej, odpowiadającej warunkom wymaganym przez P. W. Lotnicze. Dzięki takiemu zorganizowaniu pracy, w r. 1937 Okrąg zgłosił 142 pilotów szybowcowych na kursy pilotażu silnikowego.

Śląskim ośrodkiem szkolenia wstępnego w szybownictwie jest Szkoła Szybowcowa w Libiążu Małym, zorganizowana w r. 1937. Prowadzi ją Klub Szybowcowy Związku Strzeleckiego przy Śląskim Okręgu L. O. P. P., finansuje zaś całkowicie Liga. Szkoła pracuje sprawnie, jest dobrze zorganizowana i wyposażona. W pierwszym sezonie swej działalności wydała 80 dyplomów kat. A i 68 — kat. B.

Szkolenie do kat. C. w większym zakresie organizuje Okrąg na szybowiskach poza Śląskiem. W r. 1935 sfinansowano wyszkolenie do kat. C 11 pilotów, w 1936 — 37, w r. 1937 — 62.

W roku 1937 podjął Okrąg dzieło o szczególnym znaczeniu. W Katowicach stworzono pierwszy w Polsce ośrodek szybowcowy lotów nad terenami płaskimi, o charakterze wyższej szkoły szybowcowej. W zakres jego działalności wchodzi szkolenie teoretyczne instruktorów, szkolenie praktyczne w lotach holowanych za samolotem oraz akrobacja na szybowcach i trening wyczynowy. Poza kursem nawigacyjno-meteorologicznym, który ukończyło 20 instruktorów i kierowników szkół szybowcowych, przeprowadzono 4 kursy lotów holowanych, które ukończyło 73 pilotów, zapoczątkowano szkolenie w akrobacji oraz przeprowadzono trening, w którego wyniku 5 pilotów wykonało wszystkie warunki do kat. D. Na specjalnym treningu przygotowano również harcerską grupę szybowcową na zlot do Holandii oraz zespół śląski na V Krajowe Zawody Szybowcowe. Zespół ten, mimo że się składał tylko z 4 pilotów, zajął drugie miejsce. W r. 1938 ośrodek ten zorganizował I Śląski Szybowcowy Lot Okrężny.

W terenie prace szybowcowe prowadzą 14 kół szybowcowych L. O. P. P., które rozwijają ożywioną i pożyteczną działalność. Cztery z nich posiadają własne ośrodki początkowego szkolenia praktycznego.



Wieża do skoków spadochronowych w Katowicach



Start bezogonowca na zawodach modeli szybowcowych w Goleszowie

Jednym z najpoważniejszych dzieł L. O. P. P. na Śląsku jest budowa 2 lotnisk: w Katowicach i w Bielsku. Są to jedyne lotniska na Śląsku i z tego względu mają dla województwa wielkie znaczenie.

Lotnisko w Katowicach jest lotniskiem komunikacyjnym, którego budowę zapoczątkowano w r. 1925 a ukończono w 1933; ponadto korzysta z niego Aero-

klub Śląski i P. W. Lotnicze. Wyposażone jest w dwa hangary, stację radiową i duży budynek portowy. W r. 1938 prowadzona jest dalsza rozbudowa lotniska dla potrzeb Szkoły Szybowcowej.

Drugie lotnisko śląskie — w Aleksandrowicach koło Bielska, powstało w latach 1934—1936. Jest lotniskiem sportowo-turystycznym, a przede wszystkim lotniskiem Szkoły Pilotów, prowadzonej przez Okrąg.

Urządzone nowocześnie i celowo, posiada 2 hangary, piękny budynek portowy, dwupiętrowy budynek mieszkalny dla personelu i uczniów, warsztaty, stację benzynową. Położone jest w zdrowej i pięknej okolicy podbeskidzkiej.

Szkoła Lotnicza L. O. P. P. im. Marszałka Piłsudskiego, która mieści się na tym lotnisku, jest chlubą Śląskiego Okręgu L. O. P. P. Powstała w maju 1936 r., jako pierwsza tego rodzaju szkoła w Polsce.

Szkoła pracuje przez 6 miesięcy w roku i w czasie tym przeprowadza 3 dwumiesięczne kursy. Na każdym kursie szkoli się 20 uczniów.

Szkoła posiada 18 samolotów R. W. D. - 8, 2 samoloty R. W. D. - 10, 2 samoloty R. W. D. - 17, 3 samoloty R. W. D. 13 i 1 samolot sanitarny R. W. D. - 13 S.

Najnowsza dziedzina Pracy L. O. P. P. — sport spadochronowy — na terenie Śląska stawia pierwsze kroki.



Ślązaczki w strojach regionalnych



Zawody modeli w Goleiszowie. Sport ten na Śląsku znajduje licznych zwolenników wśród młodzieży. Okręgowe Zawody gromadzą na starcie ponad 250 zawodników

Z początkiem 1938 roku uruchomiono dwa ośrodki wykształcenia w zakresie II stopnia. W tym celu już w r. 1937 wyszkolono na kursach Zarządu Głównego L. O. P. P. pięciu instruktorów i wybudowano wieże spadochronowe w Bielsku i Katowicach wraz ze wszystkimi niezbędnymi do szkolenia urządzeniami. Wieża katowicka jest najwyższa w Polsce i liczy 50 m, wieża w Bielsku ma 40 m wysokości.

Ponadto w Szkole Lotniczej w Aleksandrowicach zorganizowano i wyposażono przewijalnię spadochronów.

Jednym z najpoważniejszych osiągnięć Okręgu w pracach nad rozbudową lotnictwa był wynik zbiórki na zakup samolotów. Akcja ta, zapoczątkowana przez prezesa Okręgu, wojewodę dra Michała Grażyńskiego, przyniosła w ciągu roku z górą milion złotych. Śląsk znów znalazł się na czele. Z ofiarami na ten cel pośpieszyło całe społeczeństwo śląskie, wszystkie stany i zawody, a przede wszystkim świat pracy, zwłaszcza robotnicy. Również nie poskąpiły grosza samorządy i przemysł, jeśli zaś chodzi o wartość wewnętrzną ofiary, na pierwsze miejsce wysunąć trzeba dar robotników huty „Florian” w Świętochłowicach, którzy samorzutnie złożyli blisko 70.000 zł, stając się fundatorami 5 samolotów.

Dnia 26 września ub. r. na polu Mokotowskim

w Warszawie stanęło w ogólnej liczbie 126 samolotów 51 samolotów śląskich, w tym: 42 R. W. D.-8, 4 R. W. D.-10, 2 R. W. D.-17, 2 R. W. D.-13 i 1 samolot sanitarny.

Z tych samolotów wyposażono całkowicie Szkołę Lotniczą L. O. P. P. w Stanisławowie, 8 samolotów przeznaczono dla czwartej szkoły pilotów, zaopatrzone w nie szkołę w Aleksandrowicach, Aeroklub



Śląski oraz aerokluby: Wileński, Krakowski, Pomorski i Lwowski.

Ze zbiórki na samoloty zakupiono również: 21 szybowiec Wrona-bis, 3 szybowce Sroka, 3 Komar-bis, 3 Orlik, 3 Sokół-bis, 2 Salamandra, i 1 motoszybowiec Bąk. Pozwoliło to na doskonale wyposażenie szybowisk śląskich.

W ostatecznym wyniku zbiórka umożliwi zakup 65 samolotów i 40 szybowców.

Prace nad przygotowaniem Śląska do obrony przeciwlotniczo-gazowej na szerszą skalę zapoczątkowano w r. 1930.

W sferze działań Okręgu leżą zasadnicze zadania z zakresu wyszkolenia i zaopatrzenia w sprzęt. Są to zadania wymagające dużych funduszy i poważnego wysiłku organizacyjnego.

Pracom tym Śląski Okrąg Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej poświęcał zawsze dużo uwagi i starań, toteż uzyskane wyniki są poważne.

Wszystkie formy propagandy oplg są stale i szeroko na Śląsku stosowane. Od kilku lat liczba odczytów i wykładów przekracza 500 rocznie, większość ich łączy się z pokazami filmów lub przeżrocz. Pokazy obrony przeciwlotniczo-gazowej stosowane są przy każdych uroczystościach i obchodach L. O. P. P. Cieszą się one dużą popularnością.



Ćwiczenia drużyn odkażających oplg w Wesołej na Śląsku

Z prasą i radiem współpraca w tym zakresie jest bardzo ścisła.

Najwybitniejszym osiągnięciem i sukcesem propagandowym była I Ogólno-polska Wystawa Obrony Przeciwlotniczo-gazowej, zorganizowana przez Okrąg w Katowicach pod koniec r. 1934.

Wystawę tę urządzono na wzór wielkich wystaw zagranicznych. Wzięły w niej udział: cały przemysł polski, którego produkcja wchodzi w zakres oplg oraz władze, instytucje i organizacje prowadzące prace w tej dziedzinie. Tym samym wystawa zobrazowała całkowity dorobek kraju w dziele przygotowań do wojny lotniczo-gazowej. Szczególnie szeroko i dokładnie potraktowano pracę L. O. P. P. na tym polu. Wystawa trwała miesiąc. Zwiedziło ją przeszło 90.000 osób z całej Polski.

Prace wyszkoleniowe, prowadzone były na Śląsku szczególnie intensywnie i przyniosły doskonałe wyniki ilościowe i jakościowe.

Początkowo wyszkolenie było prowadzone przez instruktorów, dla których praca ta była zajęciem dodatkowym. Jednak wzrastająca stale konieczność zwiększenia nasilenia działalności wymagała stworzenia aparatu wyszkoleniowego z instruktorów, poświęcających się temu zawodowi. Śląsk był jednym z pierwszych okręgów, który system ten przyjął i dzięki temu osiągnął doskonałe wyniki. Od kilku lat wszystkie obwody powiatowe i równorzędne posiadają swych stałych instruktorów oplg.

Wraz z przyjęciem tego systemu, stworzono ośrodki wyszkoleniowe, bogato wyposażone w sprzęt i pomoce naukowe. Dalsze postępy prac oplg doprowadziły do stworzenia takich ośrodków poza sie-

dziłami obwodów, w większych miejscowościach. Kierownictwo w nich objęli instruktorzy niezawodowi, pracujący pod ścisłym nadzorem instruktorów obwodowych.

Ostatnio akcja wyszkoleniowa objęła również szerokie rzesze kobiet. Szczególnie dużo pracy poświęca Okrąg pracom oplg w zakładach przemysłowych i górniczych.

W miarę postępowania akcji uświadamiania ludności i szkolenia służb, rozwijano pracę nad zaopatrzeniem terenu w sprzęt oplg.

Poza odpowiednim wyposażeniem w sprzęt szkolny i ćwiczebny ośrodków wyszkolenia, prowadzona jest akcja sprzedaży sprzętu dla instytucyj Państwa, samorządów i przemysłu. Koncentruje się ona w składnicy okręgu, w terenie zaś opiera się o 4 ośrodki propagandy, z których największy znajduje się w Katowicach. Wspomnieć też należy, że staraniem Okręgu i jego kosztem wybudowano na terenie Śląska kilka schronów przeciwigazowych, o charakterze pokazowym.

Poza swą przydatnością na wypadek wojny spełniają one rolę schronów wzorowych dla tych, którzy podejmują budowę własnych schronów.



Ofiarni górnicy śląscy na uroczystości przekazania 126 samolotów

TARNOPOLSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



roku 1924, na mocy uchwały zebrania obywatelskiego reprezentującego wszystkie warstwy społeczeństwa, powołano do życia Komitet Tymczasowy Ligi w Tarnopolu. Z początkiem r. 1926 Komitet Tymczasowy został przekształcony na statutowy Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Na czele zarządu Komitetu stanął ówczesny wojewoda tarnopolski Zawistowski. Z początkiem następnego roku przewodnictwo Komitetu obejmuje

wicewojewoda Stanisław Siedlecki, a w marcu 1930 — wicewojewoda Kazimierz Gintowt-Dziewałtowski. Obecnym prezesem Zarządu Okręgu jest wicewojewoda Hipolit Niepokuleczycki.

Warunki demograficzne województwa tarnopolskiego nie są sprzyjające dla pracy Ligi ze względu zarówno na wybitnie (80%) rolniczy charakter zajęć mieszkańców, jak i na wielki odsetek mniejszości narodowych. Mimo jednak tych niesprzyjających



Pomnik Marszałka Piłsudskiego przed kościołem Dominikańskim w Tarnopolu

warunków i mimo długotrwałego kryzysu gospodarczego, Okrąg Tarnopolski stale się rozwija i rozszerza zakres swej działalności.

Już w r. 1926 powatało 17 komitetów powiatowych, tj. tyle ile powiatów obejmuje województwo tarnopolskie. Liczba ta utrzymała się bez zmiany do dnia dzisiejszego. Natomiast liczba kół miejscowych wzrosła dziesięciokrotnie — ze 100 do prawie 1.000, liczba zaś członków — z 24.000 do 53.000. Wpływy ogólne oczywiście również wzrosły — z 50 tys. zł w r. 1926 do 320 tys. w r. 1938, majątek zaś Okręgu w tym samym czasie — z 15 tys. zł do 435.000 zł.

Jednakże, ze względu na wspomniane wyżej warunki demograficzne województwa tarnopolskiego, Okrąg musiał uelastyczyć pewne normy organizacyjne i godzić się z istnieniem kół o mniejszej od przewidzianej statutem ilości członków rzeczywistych, przyjmowaniem na członków Ligi deklarujących składkę miesięczną w wysokości 25 gr itp.

Okoliczności te zmusiły również Okrąg do oparcia swej akcji organizacyjnej przede wszystkim na szeroko rzuconej sieci instruktorskiej.

Oprócz pracy wyszkoleniowej, propagandowej, starania się o maksymalne wykorzystanie istniejących i odnalezienie nowych źródeł wpływów, Okrąg powierzył instruktorom obowiązek pełnienia funkcji sekretarzy obwodów. Wpłynęło to nader dodatnio z jednej strony na usprawnienie pracy obwodów, z drugiej zaś — na ogólne zmniejszenie wydatków administracyjnych. I odwrotnie — Okrąg wykorzystuje swój personel biurowy w pracy wyszkoleniowej.

W ostatnich latach, z inicjatywy prezesa Okręgu, zapoczątkowano specjalną akcję organizacyjno-propagandową, opartą na przeprowadzaniu zebrań informacyjno-dyskusyjnych, najpierw w siedzibach obwodów powiatowych, następnie zaś w gminach zbiorowych. Zebraniom w obwodach przewodniczył prezes Okręgu wicewojewoda H. Niepokulczycki, w gminach zaś — prezesi odpowiednich obwodów powiatowych, którzy otrzymywali z Zarządu Okręgu wyczerpujące materiały dyskusyjne.

Zebrania informacyjno-dyskusyjne dały Zarządowi Okręgu obfity materiał do wykorzystania w dalszej pracy organizacyjnej.

W roku ubiegłym Okrąg wysunął następujące hasła: „O 10% zwiększamy wpływy — zmniejszamy wydatki“, „Kobiety na front opłg“, „Wzmocnić nasilenie pracy na terenie wsi“, „Fundujemy samoloty dla armii“.



Wicewojewoda tarnopolski
Hipolit Niepokulczycki
Prezes Tarnopolskiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.

Od początku swego istnienia Okrąg starał się dotrzeć do wsi. W tym celu uruchomił wyprawę filmową, która, objeżdżając teren województwa, wyświetlała filmy propagandowe, zaznajamiając ludność wiejską z rodzajem działalności Ligi. W wyniku tej akcji zorganizowano szereg kół wiejskich z kilkoma tysiącami członków.

W r. 1933, w wyniku propagandy przeprowadzonej wśród ludności żydowskiej, 71 gmin wyznaniowych żydowskich zadeklarowało przystąpienie na członków zbiorowych Ligi, wzamian za co Okrąg Wojewódzki dostarczył tym gminom sprzętu opłg na kwotę około 4.000 zł.

Duże znaczenie propagandowe miały pokazy napaду gazowego i obrony przeciwlotniczej miast. Pokazów takich urządzono 2: w Złoczowie i Brzeżanach, wciągając do akcji obronnej całą ludność miejską.

Poza tym urządzono wystawy lotnictwa i opłg w Czortkowie, Brzeżanach i Trembowli.

Rok 1934 zaznaczył się wielkim ożywieniem akcji propagandowej. Sprzyjał temu szereg wydarzeń — zwycięstwo w Challenge'u, zawody o puchar Gordon-Bennetta, przelot braci Adamowiczów. Wszystkie te okazje zostały odpowiednio wykorzystane.

W ostatnich latach, szczególnie warunki miejscowe (zwłaszcza skład narodowościowy ludności) zmusiły Okrąg do wprowadzenia pewnych zmian w metodach propagandy. Zainicjowano wiece. W 260 wiecach wzięło udział około 50 tys. ludzi, gdy na 1.700 odczytach było 160 tys. słuchaczy. Przeciętna frekwencja na wiecach okazała się dwukrotnie większa, niż na odczytach.

W r. 1936 Okrąg wprowadził graficznie opracowany plakat sprawozdawczy, zawierający porównawcze dane statystyczne o pracy obwodów i całego Okręgu. Plakat ten, rozlepiany w miejscach publicznych, placówkach Ligi, urzędach i instytucjach, cieszył się dużym zainteresowaniem społeczeństwa.

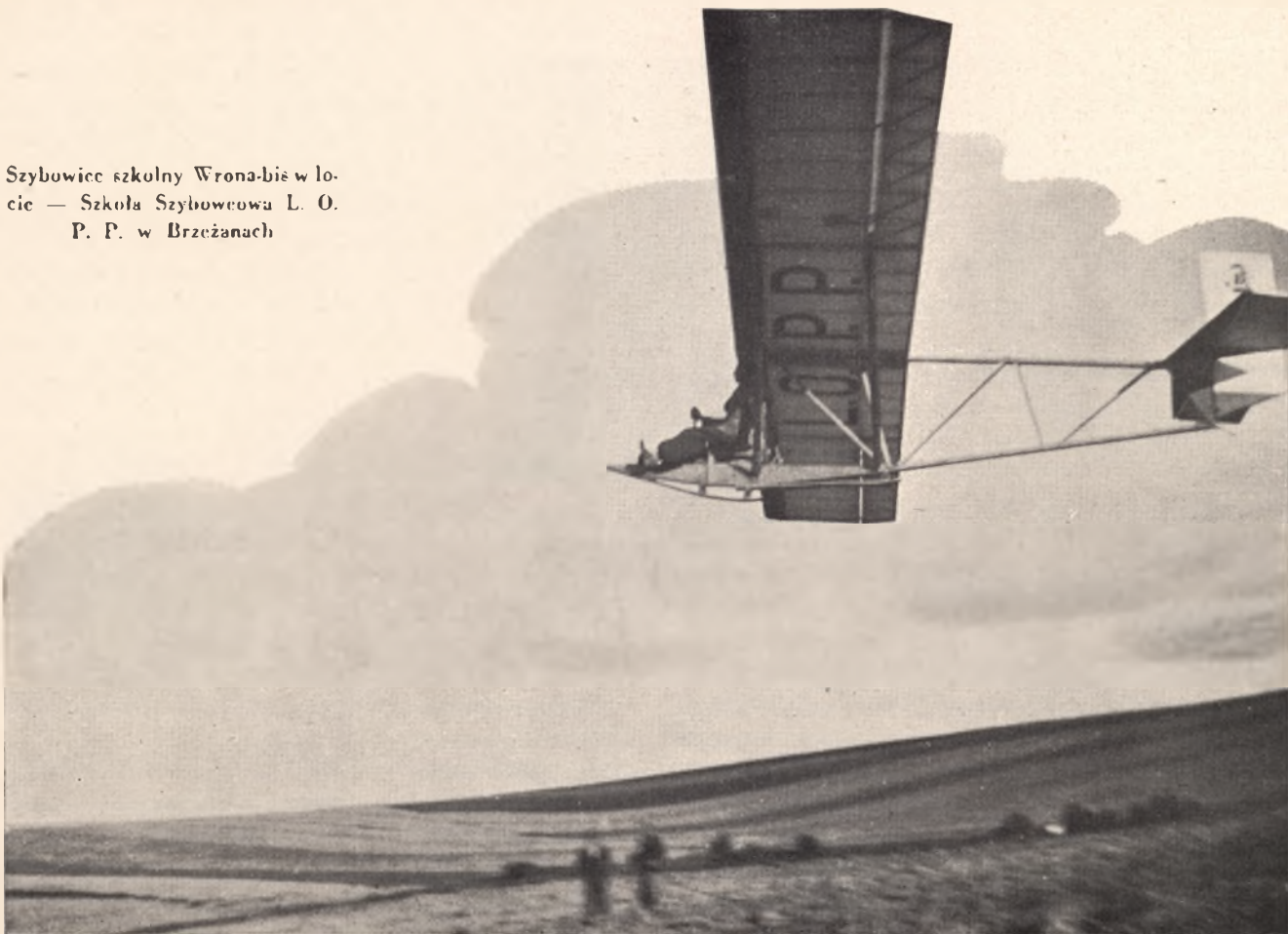
Poza tym prowadzono propagandę prasową przez zamieszczenie około 300 artykułów i wzmianek w dziennikach. Szkoły i organizacje społeczne zaopatrzono w około 1.200 kompletów wydawnictw opłg. Około 25.000 broszur rozdano bezpłatnie.

Do akcji propagandowej wciągnięto nauczycielstwo szkół średnich i powszechnych.

Od r. 1935 istnieje w Okręgu Ośrodek Propagandy, cieszący się stale wzrastającym zainteresowaniem społeczeństwa. W r. 1936 odwiedziło Ośrodek około 2.000 osób, w roku zaś 1937 — prawie 3.000.

Prowadzona przy Ośrodku kolektura Loterii Pań-

Szybowiec szkolny Wrona-bie w locie — Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Brzeżanach



stwowej daje obecnie około 1.500 zł czystego zysku rocznie, co pokrywa częściowo koszt utrzymania Ośrodka.

Innym źródłem dochodu, poza składkami członkowskimi, są datki na L. O. P. P. przy ściąganiu opłat na rzecz Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych. Jednocześnie zniesiono wszelkiego rodzaju listy ofiar i nalepki. Dążeniem Okręgu jest podniesienie wpływów przez datki na L. O. P. P. przy kwitach P. Z. U. W. do maksymalnej kwoty 70.000 zł rocznie. Wpływy z tych datków w całości przeznaczone są na organizację samoobrony ludności przed niebezpieczeństwem powietrznym.

Fundusz rezerwowy, wydawkowany tylko na inwestycje lotnicze, mimo ogólnego kryzysu gospodarczego w r. 1936 osiągnął kwotę 146.000 zł.

Wydatki administracyjne nie przekraczają 7% ogólnej kwoty wydatków Okręgu.

Wpływy Okręgu w ciągu całego czasu jego istnienia przekroczyły półtora miliona zł.

Praca Okręgu Tarnopolskiego w dziale lotniczym polegała przede wszystkim na budowie lotnisk.

Realizacja planów Okręgu w tym dziale musiała być rozłożona na szereg lat z uwagi na niekorzystną



Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. w Brzeżanach



Kurs modelarski dla nauczycielek w Buczaczu



Obóz oplg w Buczaczu



Widok ogólny obozu i wymarsz na ćwiczenia

konfigurację terenów i daleko posunięte rozdrobnienie własności rolnej.

Obecnie na terenie Okręgu istnieje 3 lotniska (w Brodach, Brzeżanach i Tarnopolu), wartości około 200.000 zł, przy czym tereny lotnisk w Brodach i Tarnopolu zostały zakupione przez Okrąg, teren zaś lotniska w Brzeżanach — ofiarowany przez Jakuba hr. Potockiego. W projekcie jest nabycie terenów pod kilka dalszych lotnisk oraz zabudowanie lotniska w Tarnopolu.

Poza budową lotnisk, Okrąg dążył do rozwoju szybownictwa, który zaczął się uwidaczniać dopiero od r. 1934 — z chwilą uruchomienia Szkoły Szybowcowej w Brzeżanach. Posiada ona tereny, umożliwiające szkolenie do kategorii B włącznie; tabor składa się z 10 szybowców.

W roku bieżącym Okrąg przystępuje do wyposażenia tej Szkoły w nowe budynki, co pozwoli na wykorzystanie jej do szkolenia szybowcowego przez cały rok.

Od 1935 do 1937 r. wyszkolono na 17 kursach — około 200 pilotów szybowcowych.

Istniejące na terenie Okręgu koła szybowcowe (650 członków) nie mogły dotychczas przejawiać peł-

nej działalności, gdyż Okrąg ma nader szczupły tabor szybowcowy.

Natomiast rozwój modelarstwa jest coraz intensywniejszy ponieważ Okrąg Tarnopolski — uważając modelarstwo za I stopień wyszkolenia lotniczego — przywiązuje dużą wagę do stworzenia jak najgęstszej sieci modelarni.

Celem zwiększenia kadr instruktorów modelarstwa, Okrąg organizuje rokrocznie specjalne kursy w obozie w Buczaczu. W pracy tej Okrąg nie ogranicza się tylko do szkolenia instruktorów dla swego terenu, kandydaci bowiem na te kursy rekrutują się spośród ogółu nauczycielstwa całego Okręgu Szkolnego Lwowskiego.

Obecnie Okrąg posiada około 50 modelarni (w tym 5 powiatowych). Wszystkie modelarnie prowadzone są przez instruktorów — absolwentów kursów organizowanych przez Okrąg. Szkołą one około 2.000 uczniów.

Dążeniem Okręgu jest dalsze zwiększenie ilości modelarni (w organizacji są obecnie 3 modelarnie powiatowe) i wciągnięcie do pracy modelarskiej jak największej ilości młodzieży szkolnej.



Wystawa sprzętu oplg w Kopyczyńcach



Obóz z oplg w Buczaczu — Odkazanie łąki

Ogólny stan wydatków na lotnictwo — w ciągu całego czasu istnienia Okręgu — wyniósł łącznie około 250.000 zł.

Poza pracami normalnymi, przewidzianymi statutem Ligi i zleconymi do wykonania przez Zarząd Główny L. O. P. P. oraz władze państwowe — Okrąg Tarnopolski przeprowadził w okresie 1936—1937 dwie akcje zbiórkowe, a mianowicie na zakup „Samolotów Podola“ dla wojska, uzyskując kwotę około 220.000 złotych (za którą zakupiono 5 samolotów R. W. D. - 17) oraz na cele ogólne Funduszu Obrony Narodowej (w charakterze Wojewódzkiego Komitetu F. O. N.), uzyskując kwotę około 150.000 zł.

Pomimo stale zwiększanej ilości instruktorów oplg, organizacja wyszkolenia w terenie napotykała na trudności, spowodowane zarówno brakiem większych skupień ludności, jak i biernością pewnych warstw społeczeństwa. Wpływało to ujemnie na liczbowe wyniki szkolenia (słaba frekwencja na kursach) i powodowało konieczność specjalnego organizowania szeregu kursów dla szkolenia pewnej ilości ludzi, odpowiadającej potrzebom danej miejscowości.

Praca z młodzieżą szkolną, która — w przeciwieństwie do starszego społeczeństwa — chętnie się garnie do wyszkolenia — prowadzona była wyłącznie w godzinach zajęć szkolnych, gdyż duża ilość młodzieży musi na naukę dojeżdżać.

Celem zneutralizowania ujemnych wpływów szczególnych warunków terenowych, Okrąg Tarnopolski postanowił zwiększyć kadrę instruktorską, tak aby już w r. 1938 każdy obwód powiatowy miał swego własnego instruktora oplg.

Poza normalnymi pracami programowymi, działalność Okręgu w dziale oplg objęła centralne przeszkolenie całego nauczycielstwa oraz zapoczątkowanie szkolenia w oplg kobiet wiejskich.

W r. 1936 od Wydziału Powiatowego w Buczaczu

wydzierżawiono na okres 10-letni kompleks budynków poszpitalnych, które przystosowano do celów i wymagań Centrum Szkolnego.

Okrąg zorganizował — z polecenia Zarządu Głównego L. O. P. P. — obóz oplg służby odkażającej dla 3 województw: lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego. W Obozie przeprowadzono ćwiczenia z wyszkolonymi już służbami oplg.

Dążąc do dalszego zcentralizowania wyszkolenia oplg dla tych 3-ch województw w Centrum Szkolnym w Buczaczu, w roku 1937 Okrąg Tarnopolski nawiązał kontakt z okręgami biorącymi udział w corocznych obozach dla służby odkażającej i — korzystając z uzyskanych możliwości finansowych — wykonał szereg inwestycji w Centrum, jak urządzenie wzorowego punktu odkażającego z prysznicami, rozszerzenie sieci wodociągowej, zakup obuwia ćwiczebnego itp.

Staraniem Zarządu Głównego L. O. P. P. został wybudowany w Tarnopolu i oddany do użytku publicznego wzorowy schron przeciwgazowy

Liczbowy dorobek w dziale oplg na 1 stycznia 1938 przedstawia się następująco: na 1.500 kursach wyszkolono około 52 tys. osób, w Obozie Szkolnym w Buczaczu wyszkolono około 700 komendantów drużyn odkażających, zaopatrzone obwody w sprzęt oplg kosztem ponad 300.000 zł, przydzielono sprzęt innym organizacjom na sumę około 20.000 zł. Stan kadry instruktorskiej wynosi 12 osób.

Ogólna suma wydatków w dziale oplg w ciągu całego czasu istnienia Okręgu wyniosła około 590.000 zł.

Z krótkiego przeglądu działalności Tarnopolskiego Okręgu Wojewódzkiego wynika, że dotychczasowa jego praca — chociaż prowadzona w szczególnie niekorzystnych warunkach terenowych — wykazuje duży wysiłek i daje rękojmię, że dalszy jej rozwój spotykać będzie coraz większe i gorętsze poparcie miejscowego społeczeństwa.



Ćwiczenia żeńskiej drużyny oplg w Zaleszczykach



Ogólny widok Trembowli z lotu ptaka



Fragment dzwonnicy romańskiej w Zhurazhu



OKRĄG L.O.P.P. M. ST. WARSZAWY



roku 1923 powstaje Komitet Organizacyjny przyszłej Ligi Obrony Powietrznej Państwa. W niespełna pięć miesięcy później, bo 4 sierpnia 1923 r., ukonstytuowały się centralne władze Ligi, jak również zorganizował się — jeden z pierwszych w Polsce — Komitet Stołeczno-Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Warszawie.

Teren działania Komitetu obejmował początkowo obszary trzech dzisiejszych okręgów warszawskich: Stołecznego, Wojewódzkiego i Kolejowego. Praca Komitetu miała wówczas charakter wyłącznie propagandowy i organizacyjny. Dopiero od 1 stycznia 1925 r., na podstawie wyborów władz z dn. 23 listopada 1924 r., komitety: Stołeczny i Wojewódzki zaczęły pracować samodzielnie i niezależnie od siebie. Komitet Kolejowy, który przez pewien czas jeszcze wchodził w skład Komitetu Stołecznego na prawach powiatowego, uzyskał samodzielność w r. 1927.

Z chwilą nadania Lidze tytułu stowarzyszenia wyższej użyteczności (r. 1934) zadania Okręgu, jak zresztą i całej L. O. P. P. niezmiennie wzrosły.

Dzięki poparciu i ofiarności społeczeństwa warszawskiego, Okrąg wywiązuje się w miarę swych możliwości z włożonych nań nowych zadań. W ciągu

trzech lat wpływy Okręgu prawie się podwoiły: z 456 tys. zł w r. 1933 wzrosły do 822 tys. zł w r. 1937. Aczkolwiek rokrocznie przewidywania budżetowe były znacznie i stale podwyższane (390 tys. w r. 1933 i 790 tys. zł w 1936), Okrąg w ciągu ostatnich lat osiągnął nadwyżkę rzeczywistych wpływów nad preliminowanymi w ogólnej kwocie około pół miliona zł. Nadwyżka zaś wpływów nad wydatkami pozwoliła na stworzenie poważnych rezerw w wysokości około 150 tys. zł, przeznaczonych na inwestycje lotnicze i przeciwgazowe. Wobec takiego stanu rzeczy, również i wydatki Okręgu w ciągu ostatnich lat prawie się podwajają: w 1933 r. — 456.102 zł, a w 1936 r. 818.789 zł.



Inż. Mieczysław Dębski
Przesz. Zarządu Okręgu L. O. P. P.
m. st. Warszawy

Już w pierwszym programie prac Ligi na pierwszym miejscu postawiono stworzenie własnego laboratorium lotniczej myśli technicznej. Postanowiono zbudować pierwszy w Polsce instytut aerodynamiczny dla Politechniki Warszawskiej. Wprowadzenie tego postanowienia w czyn Zarząd Główny Ligi powierzył Komitetowi Stołecznemu. W dniu 7 lipca 1925 r., w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, poświęcono kamień węgielny pod gmach Instytutu Aerodynamicznego przy ul. 6 Sierpnia (d. Nowowiejska).

Po dwóch latach — 4 września 1927 r. — odbyło się uroczyste poświęcenie tej nowej placówki naukowej i oddanie jej przez Komitet Stołeczny Państwu do użytkowania.

Komitet Stołeczny pokrył przeszło połowę kosztów budowy Instytutu Aerodynamicznego (ponad 550.000 zł).

Dalszym konsekwentnym rozwinięciem myśli popierania rodzimej twórczości lotniczo-technicznej stało się dążenie do umożliwienia budowy własnych prototypów samolotów.

W r. 1925 Komitet Stołeczny subsydiował budowę pierwszego polskiego samolotu sportowego przez ówczesnego studenta, a dziś znanego konstruktora, inż. Jerzego Dąbrowskiego.

W tym samym czasie gimnazja żeńskie zebrały z groszowych składek kilkanaście tysięcy zł, za które w Poznańskiej Wytwórni Płatowców wykonano samolot Henriot H. D. 14.

W następnym, tj. 1926 r., Komitet Stołeczny zwraca uwagę na Sekcję Lotniczą Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, grupując przyszłych polskich inżynierów lotniczych.

Idea popierania własnej twórczości lotniczej znajduje najlepsze zastosowanie w subsydiowaniu kosztownych prac młodzieży, budującej szybowce i płatowce bądź w Centralnych Warsztatach Lotniczych

(Obecnie P. Z. L.), bądź w mniej jeszcze odpowiednich przygodnych pomieszczeniach Politechniki.

Pomoc ta, która w tej czy innej formie trwa do dnia dzisiejszego, jak wykazało piętnastoletnie doświadczenie, dała doskonale wyniki w postaci naszych światowej sławy konstrukcji samolotów turystycznych i szybowców.

Komitet Stołeczny umożliwił ówczesnemu studentowi, a późniejszemu inżynierowi i utalentowanemu współtwórcy R. W. D., J. Drzewieckiemu budowę samolotu sportowo-szkolnego.

W roku 1927 pomoc konstruktorom lotniczym zatacza szersze koło. Subsydiowano wówczas budowę dwóch samolotów sportowych przez studentów, późniejszych inżynierów: St. Rogalskiego i nieodżałowanej pamięci St. Wigury. Oprócz tego umożliwiono budowę samolotu szkolnego inż. St. Praussowi, jak również wsparło finansowo skonstruowanie pierwszego w Polsce ślizgowca rzeczno-

Zadziwiająca jest trafność ówczesnych decyzji Ligi, a przede wszystkim rozpoczęcia przez Komitet Stołeczny w r. 1927 zbiórki na budowę Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, które w parę lat później wypuszczą w świat samoloty R. W. D. Samoloty, które zwyciężą wiele maszyn zagranicznych pochodzących z najstarszych i najzasłużeńszych zakładów niemieckich, francuskich, angielskich, włoskich i innych.



Instytut Aerodynamiczny w Warszawie



Doświadczalne Warsztaty Lotnicze

Doświadczalne Warsztaty Lotnicze stały się dalszym ciągiem subsydiowanych już przez Komitet Stołeczny warsztatów Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, które mieściły się w podziemiach tej Politechniki. W tych podziemnych warsztatach powstawały, przy wydatnej pomocy Komitetu, samoloty utalentowanej spółki studentów, a później inżynierów: Rogalskiego, ś. p. Wigury i Drzewieckiego — R. W. D. - 1 (1928 r.), R. W. D. - 2, R. W. D. - 3 i R. W. D. - 4 (1929 r.).

Zaznaczyć trzeba, że w r. 1929 Komitet Stołeczny subsydiował też budowę samolotu sportowego inż. J. Dąbrowskiego J. D. - 2.

W sierpniu 1930 r. budowę Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu pod Warszawą ukończono i oddano je do użytkowania konstruktorom R. W. D. Na ten cel poświęcił Komitet Stołeczny 350.000 zł.

W ostatnich latach Okrąg subsydiował budowę motoszybowca „AMA” i częściowo motoszybowca „Smyk”, Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej, budowanego przez Harcerskie Warsztaty Szybowcowe.

Z akcją popierania twórczości lotniczej ściśle się łączy pomoc Komitetu Stołecznego w tworzeniu lotniczych kadr technicznych.

Pierwszym, dość nieśmiałym poczynaniem w tej dziedzinie było utworzenie już w r. 1924 12-miesięcznego kursu mechaników, zakończonego 30 czerwca 1925 r. W następnym roku Komitet udzielił Miejskiej Szkole Rzemieślniczej im. Konarskiego subdydium w kwocie 10.000 zł, które zużyto na utworzenie wydziału lotniczego.

Co się tyczy studiów wyższych, to udzielono stałego stypendium naukowego konstruktorowi pierwszego

polskiego samolotu szkolnego, studentowi Politechniki Warszawskiej J. Dąbrowskiemu.

W r. 1927 ogólna kwota stypendiów, wypłaconych studentom politechnik: Warszawskiej, Gdańskiej i Lwowskiej wyniosła już około 12 tys. zł. W następnym roku kwota ta nieznacznie wzrosła; ze stypendiów korzystało wtedy 10 studentów. W r. 1929 liczby te się podwoiły. Był to rok rekordowy w tej dziedzinie; po tym ilość stypendyatów i ogólna kwota stypendiów stopniowo maleje i ku końcowi dziesięciolecia pracy Ligi spada do poziomu r. 1927.

Dalej akcja stypendialna była prowadzona wzorem pierwszego dziesięciolecia. W roku 1934 z pomocy Okręgu korzystało 6 studentów Politechniki Warszawskiej i 3 uczniów Państwowej Szkoły Lotniczo-Samobodowej, w r. 1935 — 4 studentów i 3 uczniów i w r. 1936 — 4 studentów i 5 uczniów.

Do przygotowania najmłodszego narybku dla przyszłych kadr technicznych i latających zastosowano przede wszystkim modelarstwo.

Już ku końcowi r. 1925 na terenie Warszawy istniało 10 modelarni, prawie wyłącznie szkolnych, do których uczęszczało około 700 uczniów. Niezależnie od tego, Komitet Stołeczny prowadził w owym czasie jeszcze 28 modelarni na prowincji.

Z początkiem r. 1926 zorganizowano pierwszy kurs instruktorów modelarstwa, na który uczęszczało około 30 nauczycieli szkół warszawskich. Ilość modelarni, jak i liczba uczni, uczęszczających do nich, w ciągu r. 1926 podwoiła się.

W następnym, 1927 r., liczba modelarni wzrosła o dalsze 6, uczniów zaś — do z górą 1.700. Od 3 marca do 20 czerwca odbył się II Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego, na który uczęszczało 56 osób.

W r. 1928 modelarni było już 22. Modelarze stołeczni biorą po raz pierwszy udział w zawodach mo-

deli, urządzonych przez Aeroklub Akademicki. Opracowano program zawodów ligowych w r. 1929.

Zawody te odbyły się 9 czerwca 1929 r. przy udziale 169 modeli.

W następnym roku ilość modelarni nieznacznie wzrosła — do 23; jest to liczba w pierwszym dziesięcioleciu rekordowa. Dalej ilość modelarni stołecznych zaczyna się kurczyć: w r. 1931 jest ich 18, w roku zaś 1932 i 1933 tylko 15.

W latach 1933—1936 ilość modelarni, utrzymywanych przez Okrąg, z 15 doprowadzono do 24, poprzestając na razie na tej liczbie z tym, żeby zwrócić całą uwagę na podniesienie ich jakości.

W r. 1937 w zakresie modelarstwa Okrąg prowadził wykłady w 20 modelarniach, zatrudniając 7 instruktorów. Ogółem wyszkolono około 700 modelarzy.

W dniu 17 maja Okrąg zorganizował Eliminacyjne Zawody Modeli Latających. Udział w zawodach wzięło 124 zawodników, osiągając bardzo dobre wyniki. Na VIII Ogólno-krajowych Zawodach Modeli Latających modelarze Okręgu uzyskali grupowo I miejsce i zdobyli 13 nagród — w tym 4 pierwsze.

W czasie feryj Bożego Narodzenia Okrąg zorganizował obóz modelarski (czwarty z kolei) w Mogiel-

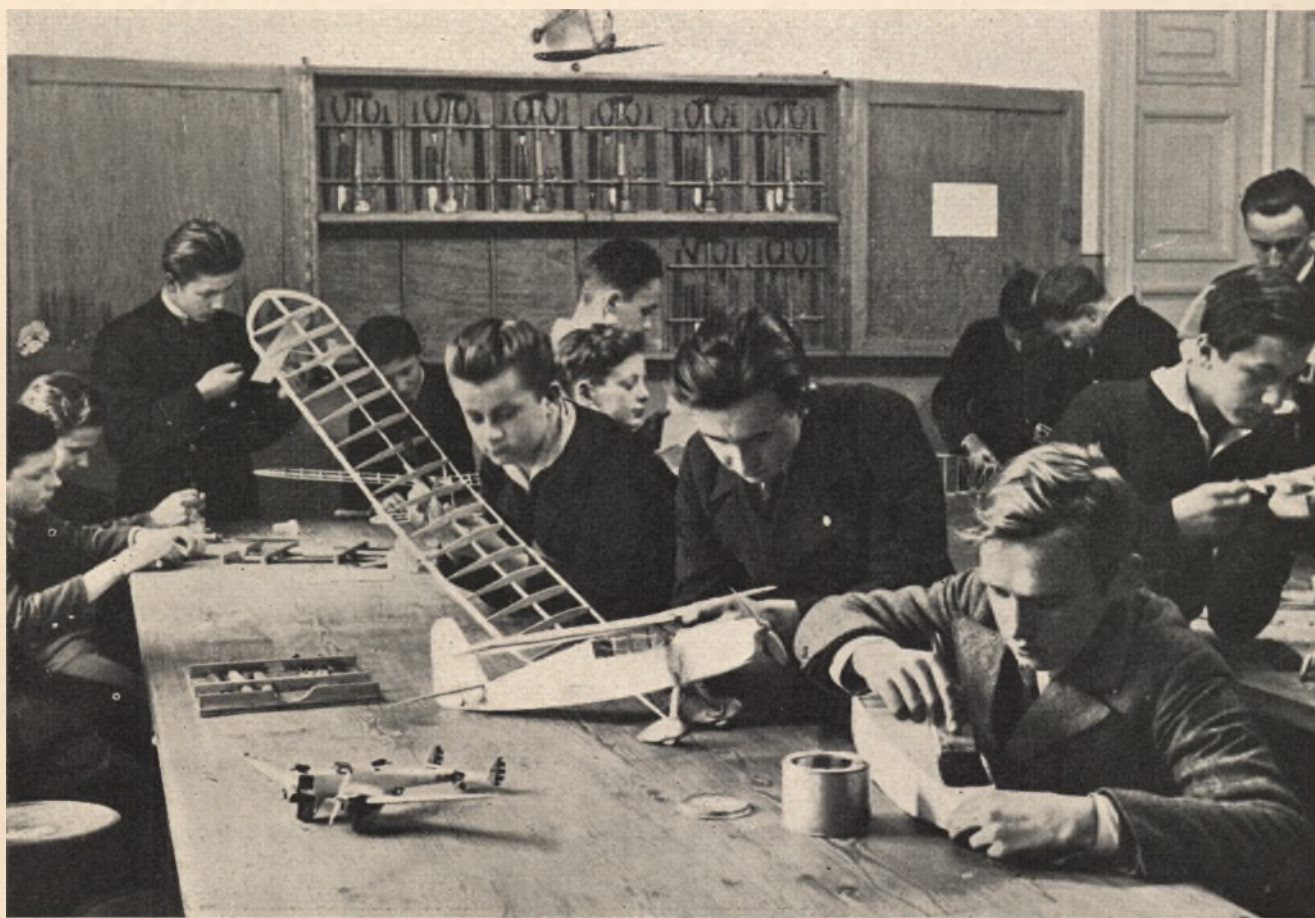
nicy dla 25 chłopców, w czasie zaś wakacyj letnich, od 2 do 14 lipca, na piątym obozie modelarskim wyszkolono 40 modelarzy.

Celem podniesienia poziomu modelarstwa, Okrąg sprowadził z zagranicy silniczki do modeli latających.

Dla modelarzy otwarto przy al. Jerozolimskiej 6 świetlicę, cieszącą się wielkim powodzeniem u młodzieży.

Następnym ogniwem w łańcuchu wykształcenia lotniczego jest sport szybowcowy i silnikowy. Na terenie stolicy głównym ośrodkiem sportu lotniczego od 19 października 1927 r. był Aeroklub Akademicki, którego powstanie ułatwił w znacznej mierze Komitet Stołeczny.

Kolebka Aeroklubu Akademickiego w Warszawie, a również i całego ruchu sportowo-lotniczego w Polsce (bo warszawski Aeroklub Akademicki był pierwszym aeroklubem w kraju), stała się redakcja Młodego Lotnika, która już w r. 1924 mieściła się w lokalu Komitetu Stołecznego i korzystała z jego poparcia finansowego. Od początku 1926 r. do połowy 1934 r. wydawcą tego czasopisma jest Komitet Stołeczny L. O. P. P.



Praca w modelarni



„Orlik” w powietrzu

Wielkie zadania, jak budowa Instytutu Aerodynamicznego, Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych itd., nie pozwoliły Komitetowi od razu wydatnie subsydiować sportu lotniczego i Aeroklubu Akademickiego. Ale już w r. 1929 Komitet buduje przy hangarze L. O. P. P. w Mokotowie pomieszczenie na warsztaty dla Akademickiego Koła „Start” i w tymże roku subwencjonuje budowę przez to Koło szybowca oraz samolotu turystycznego konstrukcji Wł. Kozłowskiego.

W roku zaś 1931 Komitet udziela subwencji: Ae-

rokłubowi Akademickiemu — na pierwszą wyprawę szybowcową do Pilichna, Koło „Start” — na wyszkolenie dwóch jego członków w Szkole Szybowcowej w Bezniechowej oraz Klubowi Lotniczemu „Skody” — na wyszkolenie dwóch członków w pilotażu silnikowym.

W następnym roku Warszawski Aeroklub Akademicki i Koło „Start” otrzymują od Komitetu Stołecznego, tytułem subwencji na sport motorowy i szybownictwo, około 20 tys. zł.

W r. 1933 te same organizacje oraz sekcje lotnicze przy Związku Strzeleckim i Związku Harcerstwa Polskiego są subwencjonowane w wysokości łącznie około 25.000 zł.

W latach następnych Okrąg, nie mając własnej szkoły pilotażu, subsydiował przede wszystkim stołeczne kluby lotnicze, jak Aeroklub Warszawski, sekcję lotniczą klubu „Skoda” i nowopowstałe kluby: Polskiej Y. M. C. A., Państwowych Zakładów Lotniczych (P. Z. L.) i Państwowych Zakładów Inżynierii (P. Z. Inż.). Udzielał również pomocy materialnej jednemu z aeroklubów poza Warszawą.

W końcu r. 1936 zapoczątkowano akcję zbiórkową na zakup samolotów, która w roku 1937 przyniosła



Na szybowisku w Miłosinie



Naciąganie gum

około 275 tys. zł i pozwoliła na zakup 10 samolotów, 1 silnika, 3 szybowców i 1 samochodu.

Zaznaczyć trzeba, że pod wpływem propagandy Okręgu, różne instytucje przemysłowe i handlowe zakupiły aż 7 samolotów, z których korzysta Aeroklub Warszawski. 1 samolot ofiarowali pracownicy tramwajów miejskich Aeroklubowi Gdańskiemu.

Szczególną uwagę zwrócono na szybownictwo, które stanowi dziś zasadniczy fundament pilotażu silnikowego.

Do r. 1935 Okrąg korzystał z szybowiska w Starej Miłośnie wspólnie z Warszawskim Okręgiem Wojewódzkim, szkoląc tam swoich kandydatów. Z końcem zaś roku następnego Okrąg Stołeczny przejął tę Szkołę całkowicie na własność i zaopatrzył ją w dobrze wyposażony warsztat naprawczy.

Poza tym Okrąg rozpoczął szeroko zakrojoną akcję zbiorczą na budowę własnej szkoły szybowcowej.

W czasie od 1 maja do 31 grudnia 1937 roku, we własnej już Szkole Szybowcowej L. O. P. P. w Starej Miłośnie wyszkolono 223 pilotów, w tym kategorii A — 125 i kategorii B — 98.

Wykonano 11.679 lotów, w tym też 432 loty treningowe.

Ogólna ilość posiadanych przez Szkołę szybowców wynosi — 19 sztuk.

W warsztacie Szkoły Szybowcowej przeprowadzono 98 napraw szybowców; do naprawy fabrycznej nie oddano żadnej maszyny. Oprócz tego Szkoła posiada 3 samochody: „Ford” — półciężarówkę, która przewozi uczniów do Szkoły Szybowcowej w Miłośnie, „Chrysler” i „Fiat” do szkolenia na bločku za samochodem. Poza tym — 3 konie do transportu szybowców na miejsce startu.

Wreszcie w r. 1936 przybyło Okręgowi zupełnie nowe zadanie — szkolenie skoczków spadochronowych.

Okrąg zmontował na Stadionie Wojska Polskiego wieżę spadochronową, przeniesioną z terenów Wy-

stawy Przemysłu Metalurgicznego i Elektrotechnicznego. Dla szkolenia zaś teoretycznego i nauki obsługi się ze spadochronem — uruchomił Ośrodek Spadochronowy przy al. Jerozolimskiej 6.

W dziedzinie wyszkolenia spadochronowego w roku 1937 Okrąg zorganizował 32 kursy I stopnia oraz 4 II stopnia.

Ogółem wyszkolono na kursach I stopnia 627 osób i II stopnia — 99 oraz 19 instruktorów na kursach centralnych w Legionowie.

Skoków z wieży wykonano ogółem 13.440, w tym



Warsztaty szybowcowe



Skok z wiczy

12.000 wyszkoleniowych oraz 1.440 propagandowych i płatnych dla publiczności.

Absolwenci wyszkolenia spadochronowego II stopnia wykonali ogółem 292 skoki z samolotu, w tym 120 skoków zorganizowanych przez Okrąg Stołeczny, a 172 — na imprezach i treningach, urządzanych przez Zarząd Główny.

Kompania skoczków spadochronowych w sile 100 ludzi reprezentowała L. O. P. P. na rewii w dniu 11 listopada oraz w manifestacji dnia 8 grudnia przed gmachem poselstwa bułgarskiego, w celu wyrażenia wdzięczności dla narodu bułgarskiego za pomoc okazywaną przy poszukiwaniu szczątków samolotu pasażerskiego po katastrofie w górach Pirynu.

Okrąg posiada niezbędny do szkolenia sprzęt spadochronowy.

W celu usprawnienia szkolenia spadochronowego zorganizowano 19 kół spadochronowych.

W okresie pierwszego dziesięciolecia Komitet Stołeczny organizował również zawody balonowe o puchar im. płk. A. Wańkowicza.

Opierając swą akcję propagandową głównie na czynach trwałych, dających wyniki materialne, Okrąg Stołeczny bynajmniej nie zaniechał wykorzystania wszelkich innych sposobów uświadamiania społeczeństwa o istocie i zadaniach Ligi.

Jednym z najbardziej trafnych posunięć Okręgu, które dało doskonałe wyniki, było zainicjowanie i ułatwienie — w formie udzielenia lokalu w Zarządzie Okręgu — stworzenia Klubu Sprawozdawców Lotniczych.

W roku 1935 powstała nowa placówka dziennikarska, skupiająca przedstawicieli wszystkich piśm stołecznych i agencji prasowych, jako jeden z klubów Syndykatu Dziennikarzy Warszawskich.

W r. 1934 Okrąg przyjął od Zarządu Głównego Ośrodek Propagandy, przy ul. Świętokrzyskiej 12.

W roku 1936 przy Ośrodku stworzono nową instytucję — poradnię modelarską, która wśród młodzieży cieszy się dużą popularnością.

Z innych ważniejszych poczynąń propagandowych w omawianym okresie wymienić należy szereg imprez w dziedzinie obrony powietrznej.

W roku 1935 Okrąg wziął udział w Wystawie Budowlanej R. G. K.

W roku zaś 1936 Okrąg, wspólnie z Zarządem Głównym L. O. P. P., zorganizował w ramach Wystawy Przemysłu Metalurgicznego i Elektrotechnicznego specjalny pawilon ze wszelkiego rodzaju sprzętem obrony powietrznej, w tym też produkcji polskiej. Wybudowano tam również wzorowy schron przeciwgazowy w kilku wariantach oraz pokazano różne sposoby zabezpieczenia budowlanego przed bombami zapalającymi.

Dziedzina obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, niezmiernie ważna dla Warszawy, jako stolicy Polski i największego miasta w kraju, w pierwszych latach istnienia Ligi nie była objęta jej działalnością.

Ale już w roku 1928 Komitet Stołeczny przeprowadził szereg kursów obrony przeciwgazowej.

Również w owym czasie wyszkolono 14 hufców szkolnych organizacji przysposobienia kobiet do obrony kraju i wykonano 4 masowe pokazy (7.000 osób) dla dozorców domów.

Miała też wtedy stolica pewne atrakcje, zapowiadające późniejsze większe ćwiczenia obrony przeciwlotniczej. W czasie „V Tygodnia Lotniczo-Gazowego” — 6 września — urządzono na placu J. Piłsudskiego pokazy zadymiania, ratownictwa, psa i konia w maskach itd. W dziesięć zaś dni później — zadymonowano świecami dymnymi, umieszczonymi na brzegach i pływakach na wodzie, most Poniatowskiego.

W latach następnych szerzej jeszcze rozwinięto akcję informacyjną i wyszkoleniową. W r. 1929 szczególny nacisk położono na szkolenie młodzieży i kobiet. W „VI Tygodniu Lotniczo-Gazowym” — 5 października — zorganizował Komitet, wspólnie z Komisariatem Rządu m. st. Warszawy, próbny alarm przeciwlotniczy, połączony z nalotem eskadry bombardującej.

Jednocześnie z objęciem przez wyszkolenie elementarne coraz szerszych mas ludności stolicy, Komitet urządza kursy instruktorów różnych kategorii, a w r. 1930 przystępuje do organizacji specjalnych drużyn obrony przeciwgazowej.

W tymże roku — 9 listopada — odbył się I marsz w maskach przeciwgazowych na trasie Belweder — plac J. Piłsudskiego i z powrotem. W latach następnych marsze powtarzano z coraz większym powodzeniem.

W ostatnim roku dziesięciolecia praca obrony powietrznej stolicy wchodzi w ramy planowej organizacji. W grudniu 1933 r. Komitet, w porozumieniu z Komisarjatem Rządu, przydziela do każdego starostwa grodzkiego swego stałego instruktora oplg. W ciągu tylko tego roku sformowano w Warszawie 43 drużyny odkażające, z których 35 wyposażono w komplety sprzętu. W porozumieniu z sekcją motocyklową W. K. S. „Legia“, stworzono zmotoryzowany pluton (35 maszyn) oplg. Znacznie też zwiększono zapasy materiałowe oplg. Powtórzono pokaz zadymiania mostu — tym razem nowego kolejowego. Również powtórzono alarm lotniczy w mieście.

W r. 1934 zwrócono szczególną uwagę na przygotowanie fachowego personelu i uświadamianie ludności.

Ogółem na takich lub innych kursach w 1934--1936 latach słuchało wykładów o obronie powietrznej około 100.000 osób, czyli około 10% ludności stolicy. Szczególną też uwagę zwrócono na szkolenie młodzieży w szkołach i organizacjach, jak Związek Strzelecki, Harcerstwo, Przysposobienie Wojskowe Kobiet itp.

Wciągnięto również do pracy fachowców, ludzi nauki i praktyki, z różnych dziedzin, mających styczność z oplg. Tak w r. 1935 powstały sekcje opl inżynierów chemików, inżynierów elektryków i architektów. W r. 1936 Okrąg zorganizował dla nich oraz dla farmaceutów, drogistów, właścicieli piekarni itd. specjalne kursy o bardzo poważnym programie.

Przeprowadzono szereg kursów instruktorskich oraz wyszkoleniowych dla komendantów obiektów, dozorców domów, komendantów i członków drużyn odkażających itd. Szkolono też personel zakładów przemysłowych i instytucji użyteczności publicznej dla ich własnych potrzeb.

Personel instruktorski Okręgu dwukrotnie obsadzał obozy oplg na prowincji, jako kadra stała.

Najpoważniejszym jednak krokiem w dziedzinie wyszkolenia oplg było stworzenie w r. 1936 własnego Ośrodka Wyszkożenia w wydzierżawionym od skarbu państwa osiedlu Belweder pod Mogielnicą w powiecie grójeckim.

W samym tylko roku 1936 zorganizowano tam 10 obozów oplg i wykorzystano 105 dni pracy.

Znacznie się rozwinęła na terenie stolicy sieć in-

struktorska. W r. 1934 utworzono 4 obwody instruktorskie w granicach starostw grodzkich, obsadzone przez stałych pracowników Ligi — instruktorów I kategorii. W roku następnym instruktorów obwodowych zamianowano p. o. komendantami rejonów opl biernej.

W tym też czasie zorganizowano sieć komendantów dzielnicowych opl biernej dla utworzonych przez Komisarjat Rządu na m. Warszawę dzielnic opl biernej. Przystąpiono również do sformowania dzielnicowych drużyn odkażających i komitetów domowych opl biernej.

Od r. 1935 komendy rejonów i dzielnic otrzymują własne pomieszczenia, zaopatrzone w niezbędny sprzęt kancelaryjny i wyszkoleniowy. Obecnie Okrąg administruje już 25 lokalami tego rodzaju.

Jednocześnie z rozszerzeniem sieci instruktorskiej pomyślano o udoskonaleniu jej kadr. W 1936 r. powstaje przy Okręgu specjalna Sekcja Instruktorska, która stawia sobie za zadanie podniesienie wiedzy fachowej instruktorów i przyciągnięcie ich do czynnej pracy w sieci oplg stolicy.

Aby ułatwić wykonanie tego zadania, jak również umożliwić instruktorom życie towarzyskie we własnym środowisku, urządzono przy ul. Piwnej 11 Świetlicę Pracowników Obrony Przeciwlotniczej.

Zapoczątkowano też organizację laboratorium chemicznego w specjalnym lokalu, gdzie inżynierowie-chemicy, nie zatrudnieni w L. O. P. P. mogą pogłębiać swą wiedzę w dziedzinie obrony przeciwgazowej.

Zwiększono znacznie ilość schronów i pomieszczeń uszczelnionych. Przy ul. Łeczno urządzono komorę gazową. Podniesiono poważnie stan posiadania sprzętu przeciwlotniczego i przeciwgazowego. Dokonano dokładnej rejestracji i klasyfikacji domów.

W wyniku tych prac powstał układ organizacyjny sieci opl stolicy, złożony z komend: rejonów, dzielnic, obwodów oraz obiektów i domów mieszkalnych.



Składanie spadochronu



W r. 1937 Okręg wykonał jeden z kolejnych etapów swej pracy, wykończając sieć przewidzianych planem komend opl dzielnic. Obecnie wszystkie komendy dzielnic mają obsadę personalną przygotowaną fachowo do pełnienia swych funkcji oraz własne, wyposażone w niezbędny sprzęt lokale.

Specjalną uwagę zwrócono na zaopatrzenie komend rejonów i dzielnic we własny sprzęt i pomoce szkolne. Zwiększono również ilość sal wykładowych na terenie miasta. Biblioteki Wydziału oplg: ogólna i instruktorska, zostały w roku 1937 poważnie uzupełnione przez zakup większej ilości fachowych wydawnictw w językach obcych. Poza tym nabywano wszystkie tego rodzaju wydawnictwa, ukazujące się w języku polskim. Przy komendach opl dzielnic stworzono podręczne biblioteczki, zawierające literaturę niezbędną dla instruktorów.

W Ośrodku Wyszkożenia oplg w Mogielnicy dokonano dalszych prac inwestycyjnych.

W roku też 1937 wykonano szereg prac przygotowawczych do stworzenia kadry komendantów opl domów.

W ciągu roku przeprowadzono następujące kursy: instruktorskie III kategorii ogólne, które przysporzyły pewną ilość dostatecznie przygotowanych kandydatów na stanowiska komendantów opl obwodów i dzielnic; instruktorskie dla służby odkażającej, na



Marz w maskach



Klub Sprawozdawców Lotniczych

których wyszkolono kilkuset komendantów i zastępców komendantów drużyn odkażających; kursy dla komendantów obrony przeciwlotniczej obiektów.

Zapoczątkowano również z polecenia władz masowe szkolenie komendantów opł domów mieszkalnych. W ramach przygotowania organów wykonawczych dla komend opł domów przeprowadzono w dzielnicach szkolenie 4.000 dozorców domów.

W kategorii kursów specjalnych przeprowadzono kursy dla farmaceutów, pomocników aptekarskich i drogistów.

Obok tej akcji w dalszym ciągu prowadzono uświadamianie obywateli o istocie niebezpieczeństwa powietrznego i samoobronie przed nim na około stu kursach informacyjnych, które objęły kilka tysięcy ludzi.

W czasie „XIV Tygodnia L. O. P. P.” rejon praski opłg zorganizował wystawę sprzętu i urządzeń opłg w lokalu domu parafii św. Floriana na Prudze. Oprócz tego koło L. O. P. P. nr 4 zorganizowało wystawę sprzętu opłg na terenie Sejmu.

Subwencji udzielono w r. 1937: na opł bierną m. st. Warszawy — około 60.000 zł, aeroklubom zaś — głównie przez ofiarowanie samolotów.



Młodzież szkoli się w opłg

WARSZAWSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



o dnia 20 listopada 1934 r. działalność L. O. P. P. na terenie województwa warszawskiego i stolicy prowadzona była przez Komitet Stołeczno-Wojewódzki Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Odrębny charakter teren stolicy a województwa i wynikająca stąd konieczność zastosowania różnych metod pracy w Lidze, spowodowały podział Komitetu na dwie organizacje. Od dnia 20 listopada 1924 r. istnieje samodzielny Warszawski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Od roku 1925 na czele Zarządu Okręgu stali kolejno: wojewoda warszawski Władysław Sołtan, wicewojewoda warszawski Zygmunt Beczkowicz, naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego Franciszek Godlewski, naczelnik Wydziału Samorządowego Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego Józef Przybyszewski, komisarz z ramienia Zarządu Głównego L. O. P. P. płk. inż. Kazimierz Moniuszko, wicewojewoda warszawski Władysław Włoskowicz, wicewojewoda warszawski Franciszek Godlewski (powtórnie) i wicewojewoda warszawski Mieczysław Myśliński (obecny prezes).

W dniu 31 grudnia 1937 r. na terenie Okręgu istniały 23 obwody powiatowe i 2 obwody miejskie L. O. P. P., razem 25 obwodów, skupiających 552 koła miejscowe i 252 oddziały szkolne Ligi.

Członków rzeczywistych było 34.138, popierających i szkolnych 27.439, dożywotnich 19, razem 58.606. Podany stan członków nie odzwierciedla stanu faktycznego na terenie Okręgu Warszawskiego, wielu bowiem członków mieszkających na terenie Okręgu, z uwagi na zatrudnienie w Warszawie, wpłaca składki do Okręgu Stołecznego L. O. P. P.

W okresie piętnastoletnim zarządy Okręgu współpracowały ściśle z władzami państwowymi, samorządowymi i pokrewnymi organizacjami społecznymi.

Chociaż liczba członków na terenie Okręgu w ciągu lat stale i wydatnie wzrasta, Okrąg Wojewódzki ma przed sobą jeszcze duże możliwości rozwoju. Na terenie województwa warszawskiego do Ligi należy zaledwie około 2,30% mieszkańców. Szczególnie niewyzyskany terenem jest wieś, gdzie wskutek małego uświadomienia obywatelskiego praca organizacyjna Ligi rozwija się bardzo wolno.

Okresem najintensywniejszej propagandy były lata 1925—1933, gdy istniała konieczność apolaryzowania haseł Ligi w szerokich masach społeczeństwa. W następnych latach działalności Okręgu za najistotniejszą formę propagandy L. O. P. P. uznano prace rzeczowe w dziedzinie lotnictwa i oplg.

W prasie Okrąg zamieścił ogółem ponad 2.750 artykułów, komunikatów i odczw, ponadto wydał 720.000 egzemplarzy własnych druków i odczw do społeczeństwa.

Odczytów propagandowych ogłoszono ponad 4.000 z ogólną frekwencją ponad pół miliona osób. Niezależnie od tego, propagandowa czołówka samochodowa objechała ponad 300 miejscowości, gdzie ogłoszono 284 odczyty dla 114.500 słuchaczy. Dla celów propagandy wyzyskano również kolejowe czołówki propagandowe, które zwiedziło ponad 20.000 osób.

W latach od 1925 do 1929 Warszawski Okrąg Wojewódzki L. O. P. P. utrzymywał, specjalnie dla celów propagandy, eskadrę lotniczą, złożoną z 10 samolotów. Ogółem dokonano około 670 lotów pro-



Wicewojewoda warszawski
mgr. Mieczysław Myśliński,
Prezes Warszawskiego Okręgu
Wojewódzkiego L. O. P. P.



Szybowiec „Franek”, wykonany przez młodzież Gimnazjum Włocławskiego

pagandowych i ponad 2.700 pasażerskich, w łącznym czasie 856 godzin.

W celach propagandowych Okrąg zorganizował dla około 7.500 osób kilkudziesiąt wycieczek na lotniska warszawskie, do Instytutu Aerodynamicznego, schronów przeciwgazowych itp.

Poza środkami propagandowymi, przeznaczonymi dla szerokich mas, Okrąg Wojewódzki stosował też pewne środki specjalne, jak odezwy do społeczeństwa żydowskiego, konkursy literackie dla młodzieży szkolnej itp.

Ogólny dorobek finansowy Okręgu w ciągu jego istnienia wyraża się kwotą około 3 milionów zł.

Do chwili połączenia się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, działalność Komitetu Wojewódzkiego polegała wyłącznie na propagowaniu idei rozwoju lotnictwa i zbieraniu na ten cel funduszy. Kierownictwo tą akcją nie było zcentralizowane.

Równocześnie z Komitetem Wojewódzkim, który zakupywał samoloty, subwencjonował budowę lotnisk i Instytutu Aerodynamicznego, poszczególne komitety powiatowe (Włocławek, Płock, Rypin) ze swych budżetów również fundowały samoloty, tak że

w latach od 1925 do 1930 Komitet Wojewódzki dysponował własną eskadrą lotniczą, złożoną z 3 samolotów typu Hanriot, 1 — typu Aviata, 1 — konstrukcji Skrabys i 2 — Moranów. W 1930 r. 5 samolotów przekazano Aeroklubowi Warszawskiemu. Wartość ich i sprzętu pomocniczego przekracza 60 tys. zł. Dwa Morany ofiarowano pułkowi lotniczemu w Warszawie. Samoloty te ufundował Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Rypinie kosztem ponad 72 tys. zł.

W latach 1926—1929 Komitet Wojewódzki prowadził roczne kursy mechaników lotniczych dla absolwentów szkół rzemieślniczych. Razem przeprowadzono 4 takie kursy, na które uczęszczało ogółem 210 słuchaczy.

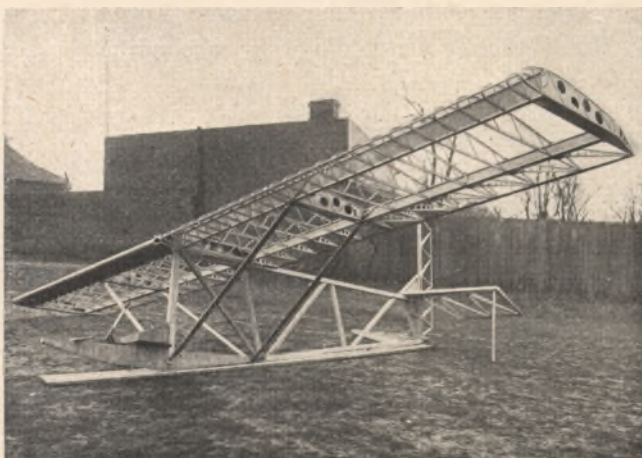
116 słuchaczy ukończyło powyższe kursy z wynikiem dodatnim i znalazło niezwłocznie zatrudnienie w przemyśle lotniczym.

W r. 1925 na szkolenie pilotów silnikowych Komitet wydał ponad 54.000 zł.

W latach 1925—1927 Komitet pokrył część kosztów budowy Instytutu Aerodynamicznego, wydając na ten cel około 150.000 zł.



Kurs pomocników mechaników lotniczych



Szybowiec budowany przez Koło L. O. P. P. w Kutnie



Loty propagandowe nad Sochaczewem



Ośrodek propagandy w Płocku

W latach 1927 i 1928 wyasygnowano pewną kwotę na budowę pomnika ku czci poległych lotników w Warszawie

W latach 1925—1927 udzielono konstruktorom lotniczym subwencji na sumę ponad 27.000 zł.

Komitet Wojewódzki brał czynny udział w budowie lotnisk i lądowisk. Na budowę lotniska w Okęciu w latach 1926—1927 wydatkowano 40.000 zł. Na budowę lądowiska w Krubinie pod Ciechanowem w latach 1927—1929 Komitet wypłacił ponad 16.000 zł.

W roku 1931 rozpoczęto budowę lotniska w Płocku. Zarząd miejski wydzierżawił Lidze na dogodnych warunkach i na dłuższy termin teren o obszarze 66 ha, położony w pobliżu miasta, na Kostrogaju. Dzięki wytężonej pracy Okręgu, w ciągu 2 lat wykończono całkowicie pole wzlotów o powierzchni 55 ha kosztem około 84.000 zł. Uroczyste poświęcenie lotniska i przekazanie go do użytku publicznego odbyło się w dniu 6 listopada 1932 r.

Już po oddaniu lotniska do użytku został na nim zainstalowany w budynku postawionym przez L. O. P. P. posterunek meteorologiczny, obsługiwany przez wojsko.

W okresie piętnastolecia prowadzono szereg kursów modelarstwa lotniczego w szkołach i przy obwodach powiatowych Ligi, w modelarniach powiatowych. Na dzień 31 grudnia 1937 r. na terenie Okręgu czynnych było 10 modelarni powiatowych, w których pracowało 337 uczniów, rekrutujących się przeważnie spośród młodzieży szkolnej.

W latach 1935—1936 Okrąg Wojewódzki prowadził Szkołę Szybowcową L. O. P. P. w Starej Miłośnie

pod Warszawą. W roku 1937 szkołę tę Okrąg Wojewódzki przekazał Okręgowi Stołecznemu.

W województwie warszawskim czynne są koła szybowcowe L. O. P. P. w Kutnie i Żyrardowie, liczące razem 126 członków, w tym 18 pilotów szybowcowych kat. B i C.

Od chwili przekazania eskadry lotniczej Aeroklubowi Warszawskiemu, Okrąg Wojewódzki w okresach „Tygodni L. O. P. P.” korzysta z pomocy Aeroklubu przy urządzaniu lotów propagandowych. Ze swej strony Okrąg corocznie udziela subwencji na sport lotniczy i funduje nagrody na wszelkie odbywające się zawody lotnicze.

Z chwilą połączenia się Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, przed Zarządem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. stało nowe zadanie: uświadamianie ludności cywilnej w zagadnieniach obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Wobec rozległości Okręgu, przy słabo rozwiniętej komunikacji, zaszła potrzeba stworzenia stałej sieci instruktorskiej, mogącej objąć swoją działalnością wszystkie jednostki organizacyjne Ligi na terenie Okręgu. Przez pierwsze 5 lat zadanie to przerastało możliwości finansowe Okręgu i wykonane zostało dopiero w latach 1933—1936.

Jednocześnie z rozwojem sieci instruktorskiej zwiększyły się potrzeby w dziale zaopatrzenia obwodów powiatowych w szkolny sprzęt oplg. Jednakże utworzenie sieci instruktorskiej spowodowało z kolei rozwój organizacyjny Okręgu, wyrażający się wzrostem ilości członków i wpływów ze składek członkowskich o 60%.

Organizacja sieci instruktorskiej postępowała stopniowo. W r. 1933 czynny był 1 instruktor, tylko w jednym powiecie, w roku następnym — 9 instruktorów, pracujących w 14 powiatach, w r. 1935—

12 instruktorów w 18 powiatach i wreszcie w r. 1936 — 19 instruktorów, obejmujących swoją działalnością wszystkie obwody Okręgu.

W dniu zaś 31 grudnia 1937 r. było już czynnych na terenie Okręgu 23 instruktorów oplg.

W tym też okresie Okrąg zdołał całkowicie zaspokoić potrzeby obwodów powiatowych w dziale zaopatrzenia w sprzęt ćwiczebny oplg.

Do końca 1937 r. na terenie Okręgu przeprowadzono ogółem 84 kursy katégoriejne oplg przy łącznej liczbie absolwentów 3.176. Kursów informacyjnych dla ogółu ludności cywilnej przeprowadzono 1.618 z ogólną frekwencją około 70.900 osób.

Ponadto w szkołach przeprowadzano corocznie po 150 wykładów i ćwiczeń dla młodzieży, uświadamiając o zagadnieniach oplg ponad 1.000 uczennic i uczniów.

Okrąg Wojewódzki brał czynny udział we wszystkich ćwiczeniach oplg organizowanych przez władze państwowe, jak również organizował takie ćwiczenia z inicjatywy własnej. Udział Okręgu w tych ćwiczeniach wyrażał się w oddaniu do dyspozycji władz, organizujących ćwiczenia, instruktorów oplg, posterunków dozoru, drużyn odkażających oraz sprzętu oplg.

Jako akcję wstępną do ćwiczeń opl, Okrąg przeprowadził około 140 pokazów oplg. Pokazy te odbywały się głównie jako imprezy propagandowe podczas „Tygodni L. O. P. P.”

W latach 1934 — 1937 Okrąg Wojewódzki brał udział w obozach oplg: dla służby dozoru —



Odkazanie terenu

w Solcu Kujawskim oraz dla służby odkażającej — w Mogielnicy i Szamotułach.

W tymże czasie na terenie Okręgu zorganizowano około 45 zawodów marszowych w maskach przeciwgazowych z udziałem około 150 drużyn. Drużyny zwycięskie otrzymywały jako nagrody maski przeciwgazowe i książki z dziedziny oplg.

W ostatnich 5 latach zbudowano na terenie Okręgu 4 ośrodki L. O. P. P., posiadające niezbędne dla pracy ligowej kancelarie, sale wykładowe, komory gazowe, pomieszczenia użyczelnione itp.

Ośrodki takie znajdują się w Rypinie (tylko komora gazowa), Żyrardowie, Płocku i Sochaczewie. Budynki postawiono na placach własnych lub oddanych w dzierżawę na dogodnych warunkach. W projekcie jest budowa dalszych 6 ośrodków tego rodzaju.



Drużyna odkażająca



WARSZAWSKI OKRĄG KOLEJOWY



Na terenie Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej działalność L. O. P. P. rozpoczęła się w roku 1924, znajdując od razu żywy oddźwięk wśród pracowników kolejowych. Od razu też pracownicy ci opodatkowali się na rzecz L. O. P. P. w wysokości przekraczającej częstokroć znacznie normalną składkę członkowską. W roku 1927, przez wprowadzenie odpowiednich zmian do statutu L. O. P. P., ówczesny Warszawski Komitet Kolejowy L. O. P. P. uzyskał uprawnienia Komitetu Wojewódzkiego. Od tej chwili akcja L. O. P. P. na terenie Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, nie skrępowana żadnymi organizacyjnymi przeszkodami, rozwinęła się w bardzo szerokim zakresie.

Podział Okręgu na 61 kół kolejowych jest dostosowany do rodzajów służby kolejowej, co wpływa dodatnio na akcję zjednywania członków i ułatwia administrację. 14 kół szkolnych utworzono w szkołach h. kolejowych, znajdujących się w budynkach na terenie kolei. Liczba członków Okręgu wynosiła w r. 1924—1.258, w następnym wzrasta już do 18.523, a od r. 1929 waha się w granicach od 30 do prawie 35 tysięcy.

Wahania te są ściśle uzależnione od stanu pracowników kolejowych, zatrudnionych w danym czasie na kolei. Ogólna suma wpływów na cele L. O. P. P., uzyskanych przez Okrąg, wyniosła do końca r. 1937 2.830.000 w roku zaś 1938 — przekroczy trzy miliony złotych.

Od chwili powstania Okrąg poświęcał dużo uwagi lotnictwu. Kapitałnym dziełem, na którego powstanie i rozbudowę wydał Okrąg przeszło pół miliona złotych, jest Instytut Aerodynamiczny w Warszawie. Z innych poczynąń o znaczeniu ogólnym, subwencjonowanych przez Okrąg, należy wymienić budowę: Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, Szkoły Lotniczej w Radomiu, lotniska w Płocku, tunelu aerodynamicznego przy Politechnice Lwowskiej, szkoły szybowcowej w Miłosnej, pomnika ku czci poległych lotników w Warszawie itd. Poza tym Okrąg finansował dwie wyprawy badawczo-szybowcowe studentów Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej w Góry Świętokrzyskie. Okrąg zakupił pięć samolotów (dwa R. W. D.-5, dwa R. W. D.-8 i jeden R. W. D.-13), które zostały ofiarowane Aeroklubowi Warszawskiemu, oraz pięć szybowców szkolnych (jedna „Wrona” i 4 „Czajki-bis”), które przydzielono do szkół szybowcowych L. O. P. P.



Inż. J. Kaliński
Prezes Warszawskiego Okręgu
Kolejowego L. O. P. P.

Stały rozwój spraw lotnictwa na terenie Okręgu spowodował rozbudowę Wydziału Lotniczego, który objął sprawy modelarstwa lotniczego, przychodni lotniczo-lekarskiej, szkolenia spadochronowego, szybowcowego oraz silnikowego i wreszcie — sprawę propagandy lotnictwa.

Okrąg prowadzi obecnie 11 modelarni w szkołach technicznych, rzemieślniczych i powszechnych w War-



Samoloty ufundowane przez Warszawski Okrąg Kolejowy Ligi

szawie, Małkini, Mławie, Ostrołęce, Piastowie, Pruszkowie, Łowiczu, Skierniewicach, Częstochowie, Maczkach i Żąbkowicach. O poziomie pracy w modelarniach świadczy fakt, że w ogólnokrajowych zawodach modeli latających modelarze Okręgu zajęli kilkakrotnie czołowe miejsca.

Przy Okręgu zorganizowano w maju 1937 roku przychodnię lotniczo-lekarską, prowadzoną przez lekarza z ukończonym kursem specjalnym i wyposażoną w komplet odpowiednich przyrządów lekarskich.

Zainteresowanie Okręgu sprawami sportu spadochronowego datuje się od jesieni 1936 r. Znalazło ono wyraz w wysyłaniu kandydatów na kursy instruk-

torackie i przystąpieniu wiosną 1937 r. do zorganizowania na własnym terenie szkolenia spadochronowego. Zaangażowano instruktora i zakupiono potrzebny sprzęt. Szkolenie spadochronowe prowadzi Okrąg na razie w Warszawie, Siedlcach i Kutnie. Ogólna ilość wyszkolonych w I stopniu sięga dwustu osób. Wybrani spośród nich wysyłani byli na dalsze szkolenie w skokach z samolotu. Skoczkowie Okręgu brali udział w imprezach propagandowo-lotniczych w Warszawie, Łodzi, Bielsku, Siedlcach, Nieświeżu itd., skacząc na własnych spadochronach Okręgu z odznaką specjalną - błękitnym krzyżem. Zakupioną przez Okrąg wieżę spadochronową wybudowano w Warszawie na terenie ogrodu zabaw „100 Pociągów”.



Z uroczystości przekazania samolotów, ufundowanych przez Warszawski Okrąg Kolejowy Ligi

Do r. 1938 Okrąg, wychodząc z zasady nierozpraszania wysiłków, nie prowadził własnej szkoły szybowcowej, wysyłając awych kandydatów do szkół szybowcowych innych Okręgów L. O. P. P. Obecnie otwarto pierwszy ośrodek szybowcowy Okręgu w Goścyninie pod Kutnem. Szkoli on w ciągu miesięcy letnich miejscowych kandydatów w zakresie I stopnia wyzaskolenia szybowcowego.

Doceniając wartość motoszybownictwa, które niewątpliwie odegra dużą rolę w szkoleniu lotniczym, Okrąg zakupił w Warsztatach Szybowcowych w Warszawie motoszybowiec „Bak“. Służy on propagandzie lotnictwa na terenie Okręgu i dalszemu doskonaleniu pilotów, szkolonych przez Okrąg.

W dziedzinie lotnictwa silnikowego Okrąg współpracuje z Aeroklubem Warszawskim, który szkoli kandydatów Okręgu i współdziała z Okręgiem w organizowaniu lotów propagandowych.

Propagandę lotnictwa prowadzi Okrąg przez organizowanie odczytów i lotów pasażerskich. Dla zobrazowania poczyniń Okręgu w dziedzinie propa-

gandy wystarczy zaznaczyć, że w lotach pasażerskich, organizowanych w Warszawie, Płocku, Łodzi i Białej-Podlaskiej, brało udział około 500 osób.

Działalność Okręgu w zakresie oplg zawiera się w dwóch odmiennych okresach.

I okres — lata 1928 i 1929 — jest okresem prawie wyłącznie pracy organizacyjnej. Zostały sporządzone wykazy imienne członków rodzin pracowników kolejowych, podlegających szkoleniu przez Okrąg (orientacyjna liczba 70.000 osób), nawiązano ścisłą współpracę z władzami kolejowymi, centralnymi i liniowymi, przy czym Okrąg na szeroką skalę ausydiował akcję szkolenia pracowników kolejowych przez Dyрекcję Kolejową, która w tym czasie również przystąpiła do organizacji oplg na kolei z urzędu (zakup dla kolei sprzętu szkolnego i tworzenie sieci instruktorskiej spośród pracowników kolejowych), zapoczątkowano tworzenie kadr fachowych z instruktorów oplg dla potrzeb własnych i Dyрекcji Kolejowej, organizację kursów kategoryjnych z oplg i przeszkolenie wyższej administracji kolejowej na kursach informacyjnych. W roku 1928 przystąpiono do budowy w warsztatach kolejowych normalnotoro-



Wnętrze wagonu oplg, ufundowanego przez Warszawski Okrąg Kolejowy Ligi



Z ćwiczeń oplg — Przechodzenie przez zasłonę dymną

wego wagonu szkolnego oplg, wyposażonego w sprzęt dydaktyczny oplg i w specjalne urządzenia schronowe, kinowe, komorę gazową, fumator do zadymiania i salę wykładową na 40—50 osób. W kwietniu 1930 roku wagon oplg został przekazany Dyrekcji Kolejowej do celów szkoleniowych. Ogólny koszt tego wagonu szkolnego wraz z wyposażeniem wyniósł około 128.000 złotych (bez kosztów podwozia).

II okres — od 1930 roku do chwili obecnej — poświęcony jest zakończeniu zapoczątkowanych w okresie I prac organizacyjnych i kontynuowaniu prac wyszkoleniowych, zaopatrzeniowych i technicznych. Przy inspektoracie stworzono magazyn okręgowy sprzętu i materiałów oplg.

Z ważniejszych prac w tym okresie — ostatecznie zorganizowano szkolenie oplg rodzin pracowników

kolejowych, zbudowano wąskotorowy wagon szkolny oplg, przekazany Dyrekcji Kolejowej dla jej prac oplg na kolejach wąskotorowych, zbudowano wozowe schrony przeciwgazowe (wentylowane) w paru większych ośrodkach kolejowych na terenie Okręgu. W tym czasie Okrąg ściśle i w szerokim zakresie współpracował z Dyrekcją Kolejową w dziedzinie szkolenia pracowników kolejowych dla drużyn odkażających i innych służb opl, brał czynny udział w obozach oplg, jak również w ćwiczeniach opl, organizowanych przez Dyrekcję Kolejową i Ministerstwo Spraw Wojskowych oraz w organizowaniu zawodów drużyn odkażających.

Na wszystkie agendy działu oplg w ciągu dziesięcioletniego okresu pracy (1928—1938) Warszawski Okrąg Kolejowy wydał ogółem około 400.000 złotych.



Motoszybowiec „Bąk” fundacji Warszawskiego Okręgu Kolejowego Ligi

W I L E Ń S K I O K R ą G W O J E W Ó D Z K I



ileńszczyzna — kraj biedny, cichy i senny, kraj puszcz przepaistych, wśród których, na kształt drogich kamieni, srebrzą się tafle licznych jezior — wyczarowała na brzeg Wilii — „strumieni naszych rodziców“, wśród pagórków zielonych, swą stolicę — Wilno.

Wilno — gród kościołów i odwiecznych tradycji, kolebka Jagiellonów i Piłsudskich, ukochane miasto Wielkiego Marszałka, miasto dostojnej ciszy, której nie mąci huk syren fabrycznych ani zgiełkliwy ruch współczesnego życia.

Zdawałoby się, że Wilno całkowicie pogrążone jest w snach o minionej wielkości, o przeszłych walkach heroicznych, zwycięstwach i klęskach, o zmarłych wielkich synach tej ziemi. Jednakże pod tą pozorną martwością biją serca gorące, wrażliwe na wszelką potrzebę państwową, zawsze stojące do apelu, by spełnić swój obowiązek obywatelski. Toteż, gdy piętnaście lat temu rzucone zostało hasło rozbudowy rodzimego lotnictwa i organizacji obrony przeciwlotniczo-gazowej, od razu znalazło ono żywy oddźwięk w najdalejszych zakątkach Wileńszczyzny.

Zapoczątkowanie prac organizacyjnych przypada na jesień 1923 r. Inicjatorem i kierownikiem ich był

ś. p. Kazimierz Zawisza, dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Wilnie, późniejszy pierwszy prezes Wileńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Zrazu prace te nie wychodzą poza obręb miasta Wilna i mają głównie na celu akcję werbunkową. Jedni z pierwszych zgłaszają swój akces do L. O. P. P. urzędnicy wileńskich dyrekcji: Kolei Państwowych, Lasów Państwowych oraz Pocht i Telegrafów. Ale już w pierwszych dniach stycznia 1924 r. zostaje zwołane pierwsze Walne Zgromadzenie członków L. O. P. P. Zgromadzeniu temu przewodniczy ówczesny delegat Rządu w Wilnie Walery Roman.

Od tej chwili dalsze prace organizacyjne rozwijają się już zupełnie planowo. Kolejno powstają we wszystkich powiatach obwody powiatowe Ligi, jak również obwody kolejowe przy Wileńskiej D. K. P., obwód leśny — przy Wileńskiej D. L. P. i pocztowy — przy Wileńskiej D. P. i T. Pewne trudności w wyodrębnieniu Wileńskiego Obwodu Miejskiego Ligi zmuszają Zarząd Okręgu Wojewódzkiego do pełnienia równocześnie funkcji Zarządu Obwodu Miejskiego aż do r. 1933, gdy Obwód usamodzielnia się pod przewodnictwem starosty grodzkiego Wacława Kowalewskiego.



Stefan Wiśniewski
Prezes Wileńskiego Okręgu
L. O. P. P.

Prawie jednocześnie z L. O. P. P. powstaje w Wilnie, z inicjatywy prof. Jana Muszyńskiego, Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej. Obie organizacje pracują oddzielnie, lecz w stałej ze sobą styczności aż do połączenia ich, które nastąpiło 14 marca 1928 r. Po ukonstytuowaniu się wspólnego zarządu, przewodnictwo Wydziału Gazowego powierzone zostało twórcy T. O. P. na Wileńszczyźnie — prof. Janowi Muszyńskiemu.

W 1930 r. powstanie Wileńskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. poważnie uszczupliło ogólny stan posiadania Okręgu, tym bardziej, że i rozwijający się w tym czasie kryzys ekonomiczny w znacznym stopniu utrudniał na szerszą skalę zakrojoną akcję organizacyjną. Dzięki wyteżonej pracy zarówno Zarządu Okręgu Wojewódzkiego, jak i zarządów obwodów powiatowych, Okrąg zwycięsko przetrwał ten ciężki okres i już w najbliższych latach mógł wykonywać swe budżety w tej samej wysokości, co przed odpadnięciem Okręgu Kolejowego L. O. P. P.

Od tej chwili jednak organizację Okręgu można uważać za ostatecznie skryształizowaną. Dalej prace organizacyjne mają na celu tylko rozszerzenie instytucji w głąb przez przenikanie do najdrobniejszych osiedli i wiosek. Przoduje w tych pracach Dziśniński Obwód Powiatowy, który planową i wyteżoną pracę doprowadził stan członków do 40% ogółu ludności powiatu przy obciążeniu na głowę mieszkańca

świadczeniami na L. O. P. P. do 15 gr rocznie. Stan ten, biorąc pod uwagę warunki pracy Obwodu Dziśnińskiego, położonego na najdalszym północnym krańcu Rzeczypospolitej, o przewadze ludności białoruskiej, uznać musimy za bardzo dobry i daleko odbiegający od przeciętnego stanu organizacyjnego pozostałych obwodów. Doskonałymi też wynikami poszczycić się może Wileński Obwód Miejski, który zgrupował w organizacji L. O. P. P. 70% ogółu mieszkańców miasta, doprowadzając obciążenie na głowę mieszkańca do 24 gr rocznie.

Osiągnięcie tak dodatnich, jak na warunki Wileńszczyzny, rezultatów przypisać należy prawie wyłącznie planowej i systematycznej akcji propagandowej.

Z najprzeróżniejszych form stosowanej przez Okrąg propagandy — na pierwsze miejsce wysuwa się propaganda konkretnego czynu. Pierwszą na szerszą skalę akcję przeprowadzono już w maju 1924 r. pod hasłem zbiórki na zakup samolotów. Wynikiem jej było zakupienie przez Zarząd Główny L. O. P. P. dwóch samolotów sportowych typu Potez VIII.

Uzyskanie w r. 1925 własnego samolotu typu Albatros B II umożliwiło znaczne rozszerzenie akcji propagandowej. W ciągu kilku lat wykonywano na nim loty, docierając częstokroć do najbardziej zapadłych miejscowości województwa.



Fragment prac drużyn odkażających w obozie oplg w Nowej Wilejce



S. p. Zwirku i ś. p. Wigura na wileńskim lotnisku

Oprócz tych lotów, zorganizowano w Wilnie, przy wybitnej pomocy 11 myśliwskiego pułku lotniczego, szereg efektownych pokazów lotniczych, które gromadziły na lotnisku w Porubanku po kilkanaście tysięcy osób.

Do wielkich czynów propagandowych, które pozostawiły niezatarte wspomnienie, zaliczyć należy: przybycie do Wilna kpt. pil. Orlińskiego po sławnym jego raidzie Warszawa - Tokio - Warszawa, ś. p. kpt. Zwirki i ś. p. inż. Wigury — po zdobyciu Challenge'u oraz zwycięzców Atlantyku — braci Adamowiczów.

Dużą rolę propagandową odegrała również dwukrotnie odwiedzająca Wileńszczyznę samochodowa czołówka propagandowa Zarządu Głównego L. O. P. P., która za każdą bytnością objechała ponad 100 miejscowości.

W krótkim artykule nie sposób wyliczyć wszystkich drobniejszych poczynań propagandowych, podejmowanych przy każdej okazji w najprzeróżniejszych formach, nie można jednak pominąć milczeniem wybudowania w r. 1935 przez Zarząd Główny L. O. P. P. Ośrodka Propagandy i schronu pokazowego w Wilnie. Uruchomienie Ośrodka, które dało możliwość stałego pogładowego zaznajamiania ludności z najistotniejszymi potrzebami obrony przeciwlotniczo-gazowej, stanowi, rzecz można, ukoronowanie akcji propagandowej minionego okresu.

Przechodząc kolejno do dziedziny prac rzeczowych, z dumą można stwierdzić, że piętnastoletni



Wilno — Obóz oplg

dorobek Okręgu jest znaczny i posiada trwałe pomniki twórczej pracy L. O. P. P.

Do pierwszych prac inwestycyjnych zaliczyć trzeba założenie i wyposażenie przy Zakładzie Meteorologii U. S. B. w Wilnie pierwszej w Polsce cywilnej stacji aerologicznej. Prace te zapoczątkowano z inicjatywy prof. dra Kazimierza Jantzena w r. 1925. Dzięki nader przychylnemu ustosunkowaniu się do poczynań L. O. P. P. władz uniwersyteckich, nowozałożona stacja uzyskuje bezpłatne pomieszczenie w jednym z gmachów uniwersyteckich i bezinteresowne kierownictwo prof. Jantzena. Zakres prac stacji rozszerza się z roku na rok, wzrasta ilość obserwacji pilotowych, która z początkowej liczby 162 w rok po założeniu stacji dochodzi do 275, przy czym wysokość obserwacji wielokrotnie przekracza 11.000 m, dochodząc w jednym wypadku do 13.500 m.

W 1928 r. stacja po raz pierwszy opracowała cały uzyskany materiał i opublikowała w wydawnictwie „Trzyście pomiarów górnych na Stacji Aerologicznej fundacji Wileńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P.”

W r. 1931 Stację Aerologiczną przekazano Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu.

Wiosną 1926 r. Zarząd Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. przejmuje od władz wojskowych port lotniczy w Porubanku pod Wilnem i od razu przystę-



puje do gruntownej przebudowy pozostałego po okupacji niemieckiej starego hangaru. Po ukończeniu tej pracy zbudowano stację benzynową i magazyn smarów. Całkowity koszt budowy wyniósł około 100.000 zł. Po uroczystości poświęcenia nowoobudowanego hangaru i innych urządzeń lotniskowych oraz wmurowaniu tablicy pamiątkowej — lotnisko ponownie przekazano władzom wojskowym.

Oprócz urządzenia lotniska w Porubanku, zakupiono teren na lotnisko w Mołodecznie i wykonano tam nawierzchnię, na co wydatkowano około 25.000 zł.

W 1929 r. Okrąg Wojewódzki wydatnie przyczynia się do powstania Aeroklubu Wileńskiego, zapewniając mu na początku środki niezbędne do egzystencji i rozwoju oraz przekazując cały swój sprzęt lotniczy, składający się z dwóch samolotów typu Albatros B II i znacznej ilości części zapasowych.

Z innych prac w dziedzinie lotniczej na wyróżnienie zasługują prace w dziale szybownictwa. Zapoczątkowane zostały w 1935 r. uruchomieniem obozu szybowcowego w Grzegorzewie pod Wilnem. W roku następnym przeprowadzono wstępne prace, zmierzające do przekształcenia prowizorycznego obozu w stałą szkołę szybowcową Okręgu.

Równocześnie prowadzono dalsze szkolenie uczniów,

których frekwencja była dość duża. Totcz w okresie dwuletniej działalności szkoła wypuściła spory zastęp młodych pilotów szybowcowych.

Ponieważ szkolenie w Grzegorzewie, z powodu warunków terenowych, mogło być prowadzone tylko do kategorii A i B, najlepszych uczniów szkolono więc na koszt Okręgu w wyższych szkołach szybowcowych, dających możliwość uzyskania kategorii C i D. W paru wypadkach rezultaty osiągnięte przez uczniów Okręgu przeszły wszelkie oczekiwania. Dość wspomnieć o uzyskaniu w r. 1936 przez Romualda Szukiewicza IV miejsca w klasyfikacji ogólnej i I — w klasyfikacji na zadania dnia na ogólnopolskich zawodach szybowcowych, a w r. 1937 przez Tadeusza Górę — I miejsca na zawodach w Inowrocławiu.

Wzięcie czynnego udziału w zawodach przez zawodników Okręgu w znacznym stopniu umożliwione zostało ufundowaniem dla Ośrodka Szybowcowego w Wilnie przez Wileńsko-Trucki Obwód Powiatowy L. O. P. P. wyczynowego szybowca typu SG 3-bis.

W 1937 r., po uruchomieniu przez Wileński Okrąg Kolejowy L. O. P. P. Szkoły Szybowcowej w Aukstajrach pod Wilnem, Zarząd Okręgu Wojewódzkiego uznał, że prowadzenie w Wilnie dwóch szkół szybowcowych jest niecelowe i zlikwidował Szkołę Szybowcową w Grzegorzewie, przekazując cały posiadany



Fragment Wilna z lotu ptaka



Na szybowisku w Grzegorzewie — Naciąganie lin

sprzęt szybowcowy Szkole Szybowcowej w Auksztagirach. Odtąd szkolenie prowadzone jest wspólnie z Okręgiem Kolejowym w Szkole w Auksztagirach.

Od pierwszych też lat istnienia udzielał Okrąg jednego stypendium na wyższe studia lotnicze.

W dziale prac oplg rozróżnić należy dwa zasadnicze okresy. Pierwszy — od chwili połączenia się L. O. P. P. z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej do roku 1933, drugi — od roku 1933 do chwili obecnej.

W okresie pierwszym prace oplg w większości wypadków nosiły charakter prac propagandowo-uświadamiających.

Drugi okres — to okres wytężonej, systematycznej pracy nad wyszkoleniem służb i ludności cywilnej.

Główną troską Okręgu w tym okresie jest stworzenie stałej sieci instruktorów obwodowych oraz zaopatrzenie się w niezbędną ilość sprzętu i pomocy naukowych. Oba te cele zostają osiągnięte już w 1934 r.

Od tego też czasu co roku Okrąg organizuje, z polecenia Zarządu Głównego L. O. P. P., obozy wyszkoleniowe dla kilku okręgów wojewódzkich.

Do ciekawszych prac w dziale oplg zaliczyć należy powołanie przy Zarządzie Okręgu Wojewódzkiego specjalnej komisji fachowej dla adaptacji budynków do potrzeb opl biernej. Stworzenie tej komisji okazało się nader pożyteczne i celowe. W ciągu kilkuletniej pracy komisja rozpatrzyła i zaopiniowała szereg projektów schronów zarówno w gmachach państwowych, jak samorządowych i prywatnych.

Pod względem finansowym, Wileński Okrąg Wojewódzki L. O. P. P., jako kresowy, nie może równać się z innymi bogatszymi okręgami, w każdym bądź razie od początku swego istnienia do dnia 1 listopada 1937 r. zrealizował ponad 1.600.000 zł. W pozabudżetowej zbiórce na Challenge zebrano 20.256 zł, w obecnej zaś zbiórce na zakup samolotów zadeklarowano kupno dwóch samolotów z silnikami.



Wilno - Trzy krzyże



WILEŃSKI OKRĄG KOLEJOWY L. O. P. P.



Żądza wielkiej idei rozbudowy i wzmoczenia potencjału obronności państwa i społeczeństwa, wyrażona w hasłach Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, znalazła wśród szerokich rzesz pracowników kolejowych Dyrekcji Wileńskiej oddanych i gorliwych zwolenników.

Momentem, od którego datuje się na terenie tej Dyrekcji działalność Ligi, jest dzień 31 marca 1924 r.

Konieczność nadania bardziej określonych ram organizacyjnych działalności pracowników kolejowych na tym polu powstała w związku z deklaracją około 1.500 osób o przystąpieniu ich do L. O. P. P.

Ciągły rozrost organizacyjny i powiększająca się liczba członków, stały się widocznym znakiem żywotności organizacji. Obejmuje ona już w roku 1929 teren całej Dyrekcji, położonej na ziemiach województw: wileńskiego, nowogródzkiego, białostockiego i poleskiego i liczy w tym czasie blisko 10.000 członków.

W dniu 4 czerwca 1930 r. Rada Główna Ligi przyznaje dotychczasowemu Zarządowi Kolejowemu prawa Komitetu Wojewódzkiego.

Dorobek organizacyjny okresu sprzed 1930 roku, poza wspomnianym pozyskaniem znacznej ilości członków i rozbudową poszczególnych agend — głównie opg, propagandy i „Tygodni Lotniczych” — wy-

raża się również w gromadzeniu funduszy, które — wspólnie z Wileńskim Komitetem Wojewódzkim — przeznaczone zostały przede wszystkim na organizowanie i finansowanie pięcioletnich kursów lotniczych w Wilnie, pomoc na uruchomienie Stacji Aerologicznej przy Uniwersytecie Stefana Batorego, finansowanie modelarni w szkołach, zakup 2 samolotów i sprzętu lotniczego, wreszcie — na odbudowę zniszczonego przez dwukrotny przemarsz wojsk bolszewickich hangaru lotniczego w Porubanku pod Wilnem. Kwota przeznaczona na ten cel wyniosła około 70.000 zł. Wydatną też pomoc okazał Komitet przy budowie hangaru w Baranowiczach i urządzeniu tam lotniska oraz przy organizacji lotnisk: w Mołodecznie, Słonie i Postawach.



Inż. Wacław Głazek
Prezes Wileńskiego Okręgu
Kolejowego L. O. P. P.

Z chwilą nadania organizacji kolejowej L. O. P. P. na terenie Dyrekcji Wileńskiej praw komitetu wojewódzkiego, praca, zapoczątkowana w różnych okręgach Ligi, mogła już być prowadzona z większym rozmachem i pożytkiem dla organizacji.

Wpłynęły na to przede wszystkim większe możliwości dochodowe oraz wprowadzenie zasady podziału pracy na poszczególne, ściśle rozgraniczone regulaminami odcinki, jak: propaganda, opg, lotnictwo i inne o charakterze specjalnym.

Płynna gospodarka wewnętrzna przekształca się, przy pomocy aparatu liniowego i przygotowanych należycie zespołów ludzi w zarządach oraz wyszkolonej kadry instruktorów i prelegentów, w planową działalność, opartą na znanych potrzebach i wpływach w postaci rokrocznie układanych budżetów. Formy organizacyjne dostosowano do specjalnych warunków pracy na kolei i zapoczątkowano ścisłą współpracę z Biurem Wojskowym Dyrekcji.

Dziś Okrąg Kolejowy posiada 10 obwodów ze 119 kołami, które skupiają 12.227 członków.

Wpływy gotówkowe, jakie Okrąg zdołał uzyskać w okresie swego istnienia, przekraczają milion złotych.

Teren Okręgu w chwili obecnej pokryty jest siecią 44 kół kobiecych, skupiających 2.012 członkiń. Pracą tych kół kieruje Zarząd Kół Kobiecych przy Zarządzie Okręgowym, posiadający referaty: ogólnorganizacyjny, szkoleniowy, propagandowo-prasowy i dochodów niestałych.

Równolegle z rozwojem pracy organizacyjnej, Zarząd rozwijał propagandę, stosując wypróbowane metody jak: kolportowanie literatury propagandowej, odczyty, pogadanki, filmy, pokazy, radio i artykuły w prasie.

Największy swój wysiłek wkładał Zarząd rokrocznie w organizację „Tygodni L. O. P. P.”

Na początku swego istnienia Okrąg jedynie subsydował modelarnie szkolne. Obecnie zaś — doceniając cel i znaczenie modelarstwa — rozszerzył znacznie swe zainteresowania i uruchomił 6 modelarni własnych, zapewniając im fachową opiekę instruktorską oraz zaopatrując w potrzebne materiały.

Wychowankowie modelarni okręgowych, poczynając od 1934 r. stale biorą udział w ogólnokrajowych zawodach modelarskich. Na VIII Zawodach Edward Mikulski z Nowowilejki wywalczył zespołowi kolejowemu zaszczytne 4 miejsce.

W dziale szybownictwa Okrąg włożył wiele wysiłków w uruchomienie i prowadzenie Szkoły Szybowcowej w Aukstagirach pod Wilnem.

Doceniając znaczenie tej placówki dla lotnictwa polskiego, Zarząd przyjął Szkołę pod swe kierownictwo i wyposażył ją w potrzebne urządzenia i sprzęt.

O rozmachu budowy tej — jedynej na ziemiach północno-wschodnich Rzeczypospolitej — Szkoły Szybowcowej świadczy najlepiej to, że na wykup gruntów, wybudowanie domu administracyjnego,



Na szybowisku w Aukstagirach



Poświęcenie samolotu „Kolejarz II”, ufundowanego Aeroklubowi Wileńskiemu



Uczestnicy modelarni, zorganizowanej przez L. O. P. P. przy szkole powszechnej w Starosielcach



Drużyna pomocnicza przygotowuje odkażalniki



Kurs instruktorski oplg III kategorii

hangarów, strażnicy, linii telefonicznej, studni, zakup szybowców, domków składanych, zbudowanie parkanu itp. wydano 86.630 zł. Utrzymanie Szkoły w roku 1937 kosztowało 20.430 zł. W okresie od 1.VII do 30.IX.1937 r. wyszkolono w kategorii A 10 osób, w kategorii A i B 42 osoby, w kategorii B 17 osób, ogółem wykonano 3.088 lotów i wylatano 24 godziny.

Szkoła Szybowcowa, dzięki swojemu dobremu wyposażeniu i doskonałym warunkom terenowym, stała się znaną już w całej Polsce i nierzadko ściągą, nawet z odległych stron, chętnych do jej ukończenia.

Szkoleniem w oplg pracowników kolejowych kieruje, w myśl zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, Biuro Wojskowe Dyrekcji Kolejowej.

Zarząd Okręgu w dziedzinie tej spełnia jedynie rolę pomocniczą, dostosowując się do otrzymywanych dyrektyw, natomiast większą uwagę zwraca na szkolenie informacyjne i instruktorskie rodzin pracowników kolejowych oraz zabiega o gromadzenie potrzebnego sprzętu i urządzeń.

W czasie „Tygodni L. O. P. P.” niektóre z tych urządzeń służyły do pokazów. Tak na przykład wyremontowany i nowoczesnie wyekwipowany wagon kolejowy oplg używano wtedy do objazdów terenu.

W czasie tych objazdów, z odczytów, pokazów i wyświetlanych filmów, własnych i wypożyczonych, korzystali nie tylko pracownicy kolejowi, lecz także ludność miejscowa, młodzież szkolna i wojsko. W roku 1937 wagon-czołówka odwiedził 10 miejscowości, z odczytów zaś i pokazów skorzystało 18.000 osób.

W okresie 15-letniego istnienia Wileńskiego Komitetu, a później Okręgu Kolejowego L. O. P. P., prezesami tej organizacji kolejno byli: Stanisław Linowski, inż. Włodzimierz Budkiewicz, nieodżałowany ś. p. inż. Kazimierz Falkowski. Obecnie zaś, pod sprężystym kierownictwem swego prezesa inż. Wa-

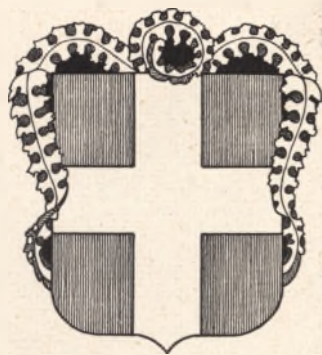
clawa Głazka — dyrektora Kolei Państwowych w Wilnie, rozpoczyna Wileński Okrąg Kolejowy L. O. P. P. nowe piętnastolecie swego istnienia z całą znajomością swych sił i dorobku 15 lat pracy oraz zadań na przyszłość w możliwie najszerszym i najgłębszym ich zasięgu.

Okres budowania zrębów organizacyjnych obecny Zarząd ma już poza sobą.



Przed ołtarzykiem w Szkole Szybowcowej w Auksztagirach

WOŁYŃSKI OKRĄG WOJEWÓDZKI



Od dnia 9 lutego 1924 r. można przyjąć jako dzień założenia L. O. P. P. na terenie Wołynia, gdyż jest to data wydania przez leśników wołyńskich odezwy, nawołującej społeczeństwo do przyścia Państwu z pomocą przy budowie własnego lotnictwa, opartego na pracy własnych konstruktorów, własnych pilotów i własnego przemysłu lotniczego.

Wzywając innych do ofiarności, leśnicy deklarują równocześnie 20% swoich uposażeń. Apel leśników znajduje oddźwięk wśród społeczeństwa; powstają komitety lokalne, przede wszystkim u skarbowców i urzędników Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych.

W maju 1924 r., z inicjatywy ówczesnego wicewojewody Stanisława Siedleckiego powstaje Wołyński Komitet L. O. P. P., kontakt jednak z Zarządem Głównym Ligi zostaje nawiązany dopiero w lipcu tegoż roku. Prezesem pierwszego Zarządu został wicewojewoda Siedlecki. W maju 1925 r. godność prezesa Zarządu obejmuje wojewoda wołyński Aleksander Dębski. W tym samym czasie powstają w terenie komitety powiatowe i koła miejscowe L. O. P. P.

Dalej prezesami Zarządu byli: od

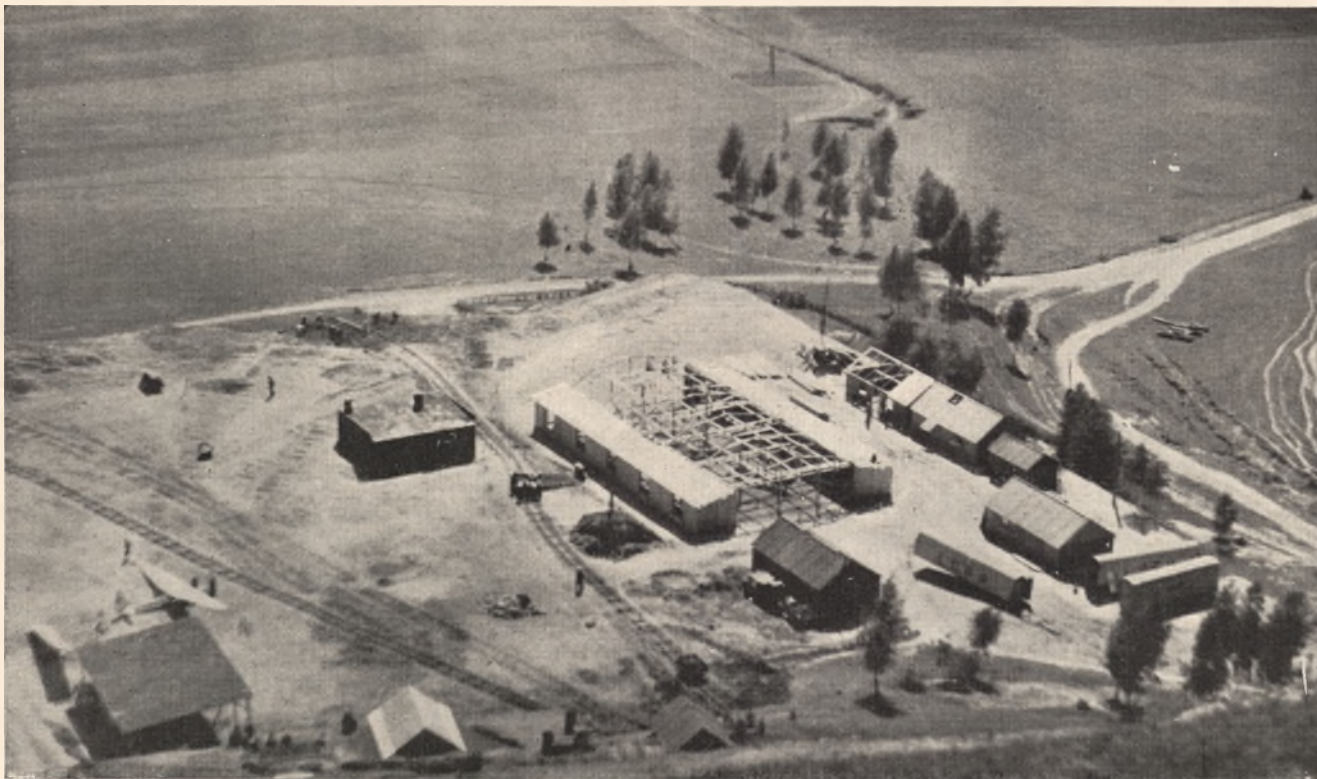
10.IV.1927 do 1928 wicewojewoda ś. p. Kazimierz Gintowt-Dziewaltowski, od 22 września 1929 r. wojewoda Henryk Józefski, a po nim wicewojewoda Stanisław Konopacki.

Prace organizacyjne Ligi na terenie Wołynia od samego początku szły w kierunku tworzenia obwodów (komitetów) powiatowych oraz kół miejscowych, obejmujących gminy miejskie i wiejskie. Obecnie istnieje 12 obwodów we wszystkich miastach powiatowych i 1 obwód policyjny, z 237 kołami i ponad 40.000 członków.



Wicewojewoda
Stanisław Konopacki
Prezes Wołyńskiego Okr. Wojew.
L. O. P. P.

Wołyński Komitet a później Wojewódzki Okrąg L. O. P. P. od zarania swej działalności doceniał znaczenie propagandy dla rozwoju organizacji. Akcję propagandową spełniała znakomicie czołówka samochodowa, zaopatrzona w aparat filmowy. Czołówka ta, docierając do najdalszych zakątków Wołynia, uświadamiała szerokie warstwy społeczeństwa o znaczeniu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Jednak ten rodzaj propagandy okazał się dla Okręgu zbyt kosztowny. Dlatego też po pewnym czasie Okrąg w swej działalności wszedł zdecydowanie na drogę



Sokół Góra — Widok z lotu ptaka na roboty ziemne i budowę

propagandy rzeczowej. Poza tym, rozporządzając kadrą fachowych instruktorów, organizował odczyty, ilustrowane przezroczami lub filmami. Akcję tę ułatwiło zaopatrzenie wszystkich obwodów powiatowych w aparaty projekcyjne „Ornak”.

Wybudowanie własnego pawilonu na Targach Wołyńskich umożliwiło tysiącom zwiedzających bezpośrednie zapoznanie się z eksponatami z dziedziny oplg i wykresami, ilustrującymi prace L. O. P. P.

Okrąg Wołyński korzysta również z prasy, umieszczając w dziennikach miejscowych i zamiejscowych periodyczne wzmianki i dłuższe artykuły, ilustrowane oryginalnymi fotografiami.

Celem informowania członków Ligi o prowadzonych pracach, Okrąg szeroko wykorzystał prasę ligową, w szczególności zaś „Nowiny L. O. P. P.”, w które zaopatrzył niemal wszystkie szkoły na terenie Wołynia i świetlice organizacji o charakterze P. W.

Należy też podkreślić nadwyraz życzliwy stosunek prasy na Wołyniu do L. O. P. P.

Niemniej atrakcyjną formą propagandy były wycieczki na Sokół Górę, do Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L. O. P. P., na lotnisko, do schronu oraz loty propagandowe i grupowe skoki spadochronowe.

Ośrodek Propagandy w Łucku, ufundowany przez Zarząd Główny, uroczystie otwarty w roku 1935 — budzi stałe zainteresowanie społeczeństwa. Wielkie znaczenie propagandowe na terenie Okręgu ma akcja

wyszkoleniową oplg oraz praca w kołach szybowcowych i Wołyńskiej Szkole L. O. P. P. na Sokolej Górze.

Kulminacyjnym jednak punktem prac propagandowych Okręgu są zawsze „Tygodnie L. O. P. P.”.

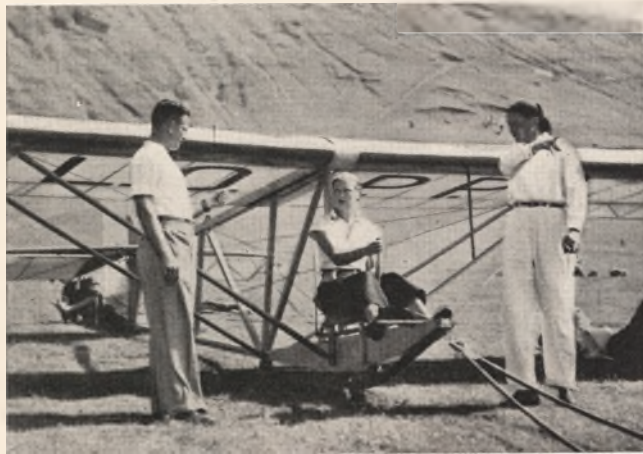
Poważnym czynem w pracach lotniczych Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. na początku jego istnienia było przystąpienie do budowy portu lotniczego w Łucku, z inicjatywy ówczesnego wiceprezesa Zarządu Zygmunta Skrzyńskiego, późniejszego wojewody białostockiego i poleskiego. Projekt począł szybko przybierać kształty realne. W grudniu 1926 r. podpisano umowę na budowę hangaru. W roku 1927 hangar został wybudowany, kosztem 88.000 zł. W tym że roku Komitet przystępuje do uporządkowania pola i zbierania funduszy na budowę domu gospodarczego. Dom ten zostaje ukończony w początkach roku 1937. Wówczas też lotnisko, o obszarze 69 ha, ogrodzono i zniwelowano.

Potrzebne fundusze Komitet uzyskuje przez zorganizowanie wołyńskiej loterii fantowej, która przynosi 49.000 czystego zysku.

W roku 1929 Dostojny Protektor Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki, podczas swego pobytu na Wołyniu, bierze udział w uroczystości poświęcenia lotniska, nazwanego Jego Imieniem. Od tej pory port lotniczy w Łucku jest otwarty dla ruchu samolotów



Sokola Góra — Tabor szybowcowy



P. Jadwiga Piłsudska szkoli się w szybownictwie



Najmłodszy adepta szybownictwa

i wykorzystywany zarówno przez lotnictwo cywilne, jak i wojskowe.

Specjalną kartę w dziejach lotnictwa na Wołyniu ma szybownictwo. Już w roku 1932 powstają pierwsze koła szybowcowe w Kowlu i Włodzimierzu, w roku zaś 1933 w Łucku i Krzemieńcu.

Koło szybowcowe w Kowlu poświęca swój wysiłek budowie szybowca własnej konstrukcji, bez pozytywnych jednak rezultatów, koła zaś we Włodzimierzu, Łucku i Krzemieńcu budują dla siebie szybowce typu Wrona. Szybowce te wytrzymały próbę życia i służyły przez pewien czas do szkolenia pilotów, z których powstały pierwsze kadry pilotów szybowcowych na Wołyniu.

Dopiero jednak znalezienie doskonałych terenów szybowcowych pod Krzemieńcem postawiło pracę na właściwym poziomie. Cały wysiłek Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. idzie odtąd w kierunku zorganizowania stałego szkolenia na stokach gór: Łysej, Ostrej i Sokolej.

20 sierpnia 1933 roku grupa entuzjastów szybownictwa zainicjowała pierwszy kurs szybowcowy na nowo odkrytych terenach pod Krzemieńcem. Jeden szybowiec typu Wrona, przechowywany w drewnianej szopie z desek, stanowił ówczesny sprzęt szkolny.

Już w roku 1934 Zarząd Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego, przy bardzo wydatnym współudziale Obwodu Powiatowego Ligi w Krzemieńcu, przystępuje do budowy hangaru z przybudówkami typu inż. Jarosza oraz budynku gospodarczego, zaopatruje szybowisko w kilka nowych szybowców i angażuje stałego instruktora.

Rok 1935 jest dalszym etapem rozwoju Szkoły. Pierwsze w Polsce zimowe kursy narciarsko-szybowcowe udowadniają możliwość uprawiania lotów żaglowych zimą. Odtąd Szkoła, jako jedyna w Polsce, prowadzi szkolenie przez cały rok.

Szybowisko pod nazwą Wołyńskiej Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. na Sokolej Górze zajmuje



Z grupowych skoków spadochronowych w Łucku

jedno z czołowych miejsc w szybownictwie polskim, atrakcyjnością zaś swych terenów, nadających się do żeglowania przy prawie wszystkich kierunkach wiatru, ściągą chętnych do szkolenia się nie tylko ze wszystkich większych miast Polski, ale nawet z Brazylii, Stanów Zjednoczonych, Czechosłowacji i Bułgarii.

W roku 1936 Okrąg przystępuje do opracowania szczegółowego planu zabudowy, obliczonego na maksymalny rozwój szkoły. W pracach tych bierze udział urbanista inż. Bruno Hein i inż.-arch. Stanisław Słowikowski. Wojewódzki Komitet Ekonomiczny uznał rozbudowę Szkoły za sprawę konieczną i bardzo pilną, przeznaczając na ten cel dotację w wysokości 25.000 zł. Pod sprężystym kierownictwem obecnego wiceprezesa Zarządu i przewodniczącego Wydziału Lotniczego inż. Wacława Gordziałkowskiego, realizacja projektu postępuje w szybkim tempie. Do końca 1937 r. wybudowano 2 hangary, budynek warsztatowy z centralnym ogrzewaniem, drogę dojazdową, studnię, budynek administracyjny, halę montażową itp., na ogólną kwotę ponad 215.000 zł.

Charakterystyka Szkoły nie byłaby kompletna bez wskazania na harmonijną współpracę jej z kołami szybowcowymi na Wołyniu. Dzięki wypożyczaniu przez Szkołę szybowców i przyrządów startowych oraz delegowaniu do kół instruktorów, daje ona możliwość prowadzenia szkolenia praktycznego.

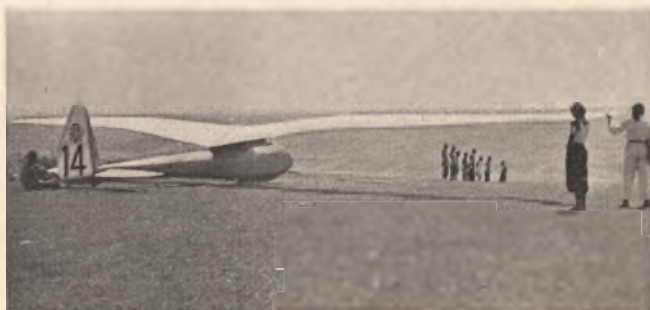
Rozwój Szkoły ilustrują następujące liczby z dwóch lat ostatnich:

W r. 1936 wylatano 803 godz., w 1937 — ponad 541, dyplomów wydano w r. 1936: A—67, B—73, C—108 i D—1, w 1937 zaś: A—61, B—58, C—76 i D—4. W tych dwóch latach wykonano lotów żaglowych w czasie ponad 5 godz. — 25, osiągnięto wysokość ponad 1.000 m — 17 razy, przeleciano ponad 50 km — 6 razy, ponad 100 km — 3 razy itd.

Spadek intensywności szkolenia w roku 1937 spowodowany został przez pożar, który w dniu 7 marca 1937 roku strawił budynki i tabor Szkoły.



Obóz upłg — Czyszczenie sprzętu



Sokola Góra — SC 3 bis na stracie



Transport szybowca „Wrona bis“



Z zawodów modeli latających w Lucku



Z obozu oplg — Ratownictwo

W ciągu swego istnienia Okrąg poświęcał dużo uwagi krzewieniu wśród młodzieży modelarstwa lotniczego. Do roku 1934 opiekował się modelarniami przy zakładach naukowych na Wołyniu, zaopatrując je w sprzęt i szkoląc instruktorów — nauczycieli robót ręcznych. W roku 1934 Okrąg angażuje stałego instruktora okręgowego modelarstwa. W roku 1935, wspólnie z Okręgiem Stołecznym Ligi, urządza na terenie Szkoły Szybowcowej na Sokolej Górze obóz szybowcowo-modelarski. Ponadto organizuje kursy instruktorów modelarstwa w Zdobunowie, Równem, Włodzimierzu i Kowlu. W roku tym po raz pierwszy

modelarze wołyńscy biorą udział w Ogólno-krajowych Zawodach Modeli Latających we Lwowie.

W dalszym rozwoju pracy modelarskiej organizuje Okrąg składnice materiałów przy obwodach i modelarnie obwodowe w Łucku, Równem, Kowlu, Krzemieńcu i Zdobunowie, angażuje stałych instruktorów do modelarni obwodowych i przeprowadza pierwsze Wołyńskie Okręgowe Zawody Modeli Latających w Łucku. W roku 1937 Okrąg organizuje drugi obóz dla instruktorów modelarstwa w Krzemieńcu, obełany przez okręgi: Poleski, Nowogródzki, Radomski Kolejowy i Wołyński.

W roku 1937 Okrąg zorganizował pokaz skoków spadochronowych, który zgromadził na lotnisku tysiące widzów. Ponadto Okrąg Kolejowy L. O. P. P. w Radomiu, w porozumieniu z Okręgiem Wołyńskim, wybudował wieżę do skoków spadochronowych w Kowlu. W roku 1938 Okrąg zamierza wybudować wieżę do skoków spadochronowych w Równem i zorganizować kursy skoków z samolotów w Łucku.

Prace w dziedzinie obrony przeciwgazowej na Wołyniu zaczęto dopiero z końcem 1929 roku. Miały one wówczas charakter wyłącznie propagandowy.

W roku 1931 Okrąg angażuje 2 stałych instruktorów w Łucku i Krzemieńcu. Z tą chwilą rozpoczynają się



Obóz oplg — Odkazanie torów i zwrotnic

pierwsze prace szkoleniowe. Wielka ilość kursów w miastach, urządzanych dla różnych warstw społeczeństwa, świadczy o tym, że zagadnienie to znalazło należyte zrozumienie. W dużej ilości prowadzone są kursy podinstruktorskie, informacyjne i popularne dla urzędników, funkcjonariuszów policji państwowej, nauczycielstwa, organizacji społecznych itp. Kończą je tysiące osób. Frekwencja na kursach jest duża i zainteresowanie bardzo wielkie. Zapotrzebowanie na kursy było tak znaczne, że instruktorzy nie byli mu w stanie sprostać.

Poza tym przez wszystkie obwody powiatowe prowadzone było intensywne szkolenie służby odkażającej i dozoru. Właściwe szkolenie oplg rozpoczęło się od roku 1934, z chwilą wprowadzenia przez Zarząd Główny L. O. P. P. nowych programów i nowych zasad organizacji niektórych służb opl. W tym roku ilość stałych instruktorów zwiększono do 12 osób, poza tym ustanowiono etat zastępcy inspektora, razem więc w pracach oplg na terenie Wołynia zatrudnionych jest stale 14 osób. Wszystkie obwody korzystają również z pomocy instruktorów dochodzących, płatnych doraźnie lub bezpłatnych.

Brak sprzętu i pomocy naukowych początkowo utrudniał prowadzenie akcji szkoleniowej. Obecnie jednak wszystkie obwody powiatowe Ligi na Wołyniu posiadają po kilka zestawów odkażających, ze-



Krzemieniec — Na górze Królowej Bony

stawy dozoru, maski przeciwgazowe i inny sprzęt, potrzebny do prowadzenia racjonalnego szkolenia. Sprzęt ten, zdeponowany w magazynach oplg, przepisowo i jednolicie urządzonych, jest stale i należyście konserwowany.

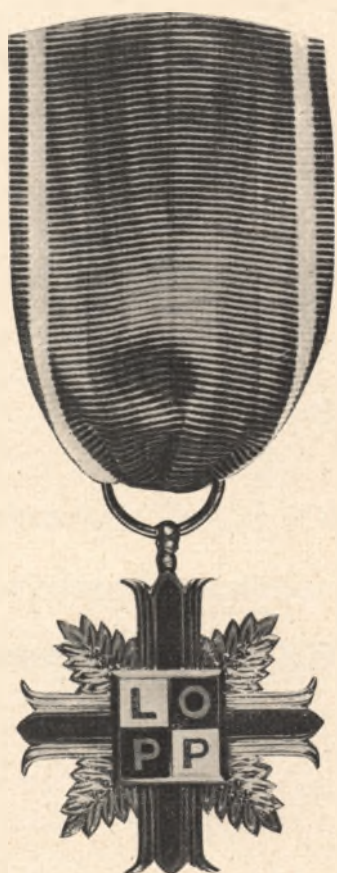
W latach po roku 1934 Okrąg Wołyński zakupił duże ilości książek z zakresu oplg, stwarzając we wszystkich obwodach biblioteki fachowe. Poza tym zakupiono dla obwodów większą ilość tablic poglądowych, służących jako pomoce naukowe na kursach oplg. Wszystkie obwody powiatowe zaopatrzone są w aparaty projekcyjne „Ornak“ z odpowiednią ilością przezroczy taśmowych.



Krzemieniec — Widok na Liccum



fol. Zperzanowski



LISTA OSÓB
ODZNACZONYCH
ODZNAKĄ
HONOROWĄ
L. O. P. P.

ODZNAKA HONOROWA I STOPNIA Z Ł O T A



Marszałek Polski JÓZEF PIŁSUDSKI

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Prof. Dr IGNACY MOŚCICKI

Marszałek Polski EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ

ABZOŁTOWSKI Sergiusz, plk dypl. s. s.

ADAMCZEWSKI Tadeusz

ADAMECKI Tcofil

ADAMOWICZ Bolesław

ADAMOWICZ Józef

ADAMOWICZ Ryszard

ADAMSKI Karol

ADAMSKI Piotr

ADAMSKI Tadeusz

ADELSTEIN Jerzy

ALEXANDROWICZ Aleksander, ppłk

ANDRZEYKOWICZ Witold

ANGIEWICZ Henryk Wiktor

ANTONOWICZ Tadeusz, kpt. rez.

ARND Zbigniew, inż.

ATEŃSKI Jerzy, inż.

BABECKI Bolesław, mjr

BABIŃSKI Zbigniew, kpt.

BAJAN Jerzy, mjr

BALICKI Marian

BAŁA Franciszek

BAŁASZESKUL Franciszek, ppłk dr

BANASZKIEWICZ Witold, dr

BANDURSKI Władysław, ś. p. ks. biskup

BARANOWSKI Józef

BARTENBACH Bolesław, kpt.

BASIŃSKI Stefan Stanisław

BASISTA Paweł

de BEAURAIN Janusz, gen. bryg.

BECZKOWICZ Zygmunt

BELŻECKI Tadeusz

BERBECKI Leon, inż. gen. dyw.

de BERG Kazimierz, mgr

BERGER Eugeniusz, inż.

BEZEG Zygmunt Longin, ppłk

BIAŁAS Stanisław, ś. p.

BIAŁASIEWICZ Józef

BIAŁY Bronisław

BIELSKI Wiktor

BIENIEWSKI Stefan

BIERNACKA Maria

BILUCHOWSKI Zygmunt Zbigniew, inż.

BILYK Alfred, dr

BIRKENMAYER Alfred

BLUM Jan Teodor, inż.

BŁĄZEWSKI Henryk

BNIŃSKI hr. Adolf

BOBKOWSKI Aleksander, inż.

BOGATKOWSKI Henryk

BOGUSŁAWSKI Bolesław, inż.

BOGUSŁAWSKI Stanisław Robert

BOŁDOK Wacław



BOROWSKI Feliks
BORTNOWSKI Władysław, gen. bryg.
BORUTA-SPIECHOWICZ Mieczysław,
gen. bryg.
BORYSŁAWSKI Lncjan
BRAJCZEWSKI Józef, mgr
BRANICKI Hieronim
BROMIRSKI Wacław, inż.
BRYKAŁSKA Zofia
BRYŁA Stanisław Feliks
BRZEZICKA Halina
BRZOSTOWICZ Stanisław, inż.
BRZOSTYŃSKI Adam Marian
BUCKIEWICZ Antoni, płk s. s.
BUDKIEWICZ Włodzimierz, inż.
BULZACKI Julian
BURCZYŃSKI Edmund, inż.
BURZYŃSKI Zbigniew, kpt.
BUTKIEWICZ Bobdan, kpt.
BUTKIEWICZ Henryk
BUTKIEWICZ Michał, inż.
BUYKO Tadeusz
CHAŁUPNIK Wiktor
CHILARSKI Eugeniusz, płk dypl.
CHŁUSKA Zofia
CHMIELEWSKI Tadeusz
CHMIELNIKOWSKI Tomasz, dr
CHMIEŁOWSKI Kazimierz
CHODKIEWICZ Olgierd
CHRAMIEC Andrzej, inż. pplk
CHRZANOWSKI Leonard
CHRZANOWSKI Władysław, mgr
CHWAŁIBÓG Kazimierz, inż.
CHYLIŃSKI Kazimierz
CISZEWSKI Aleksander, inż.
CWINAROWICZ Jan
CYBULSKI Janusz
CZAPSKI Witold, inż.
CZARNOCKI Stefan
CZERNY Władysław
CZERNIEWSKI Ignacy, inż.
CZERWIŃSKI Adolf, dr ś. p.
CZERWIŃSKI Konrad
CZERWIŃSKI Seweryn
CZERWIŃSKI Stanisław
CZUBALSKI Franciszek

CZYNIEWSKI Edmund, ś. p.
CZYRSKI Ignacy, dr
DAŃKOWSKI Józef
DAWIDOWSKI Aleksy, inż.
DĄBROWSKI Tadeusz
DEKAŃSKI Jerzy, kpt. dr
DEPERASIŃSKI Władysław
DĘBOWSKI Jan Tymoteusz
DĘBSKI Józef, inż.
DĘBSKI Mieczysław, inż.
DMOWSKI Leopold
DMOWSKI Roman Julian
DOBRZYCKI Bogusław, inż.
DOLEŻAŁ Władysław
DOMASZEWSKA Anna
DÖLLINGER Zygmunt, dr
DREZIŃSKI Karol
DROZDOWSKI Ludwik Mieczysław
DROŻAŃSKI Józef Mieczysław
DRZEWIECKI Jerzy, inż.
DUBRAWSKI Feliks
DUDYCZ Kazimierz
DUNIN-WĄSOWICZOWA Janina
DURA Aleksy
DUTCZYŃSKI Kazimierz, inż.
DYŃKO Adam Tadeusz
DZIEKOŃSKI Włodzimierz, inż.
DZIĘCIOŁOWSKI Zygmunt
DZIURZYŃSKI Antoni, inż.
DZWONKOWSKI Adam
EBERHARDT Julian inż.
ECKHARDT Czesław
EDER Witold
EICHLER Stefan
EKKERT Józef dr
ELZESSER Anatoliusz
ERNST Edwin
EVERT Władysław Ludwik
FALKIEWICZ Franciszek
FALKOWSKI Kazimierz, inż.
FEDOROWICZ-JACKOWSKI Adam Leon
FEIST Włodzimierz, mgr
FILEMONOWICZ Cyryl, inż.
FILIPOWICZ Czesław, płk inż.
FIUMEL Antoni, płk dr
FLORYANOWICZ Stanisław



Wręczenie Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Prof. Dr Ignacemu Mościckiemu, Wysokiemu Protektorowi L. O. P. P.
Złotej Odznaki Honorowej L. O. P. P.



- FOGT Jerzy, inż.
FORMULEWICZ Romuald, inż.
FRANKOWSKI Stefan, kmdr dypl.
FRĄCZKOWSKI Franciszek
FRENKIEL Stanisław
FRYDRYCHOWICZ Bolesław
FUCHS Karol, dr inż.
FUCHS Zygmunt
FUKS Ludwik, inż.
GAJEWSKI Jan
GARBACKI Bolesław
GAYNA Stanisław, inż.,
GĄSIOROWSKI Janusz, gen. bryg.
GĄSIOROWSKI Roman, dr
GĄSIOROWSKI Zygmunt
GEBEL Leopold, płk dypl.
GIEBUŁTOWICZ Stanisław Leonard, ppłk
GIELŻYŃSKI Witold
GINTOWT Antoni
GINTOWT-DZIEWAŁTOWSKI Kazimierz
s. p.
GLASS Julian
GLISZCZYŃSKI Józef, inż.
GŁAZEK Wacław, inż.
GŁOWACKI Michał, ppłk
GNIAZDOWSKA Antonina
GODLEWSKI Franciszek
GODLEWSKI Mikołaj
GODLEWSKI Kazimierz, inż.
GODLEWSKI Włodzimierz s. p.
GOLCZ Mariusz
GOLIŃSKI Kazimierz Marian
GORDZIAŁKOWSKI Wacław, inż.
GORZECKI Włodzimierz, mgr
GOSTOMSKI Stanisław
GÓRECKI Roman, gen. bryg. dr
GRABIŃSKI Mieczysław
GRABOWSKI Aleksander, inż.
GRABOWSKI Czesław Paulin
GRABOWSKI Hilary, ppłk
GRABSKI Jan
GRAŻYŃSKI Michał, dr
GREGER Józef
GRODOWSKI Mieczysław Szymon
GRODECKI Piotr
GRONWALD Wincenty, inż.
GROSSER Otton, inż.
GROTOWSKI Erazm, gen. dyw. s. s.
GRUBER Henryk, dr
GRUETZMACHER Włodzimierz, inż.
GRUSZKA Edward, mgr
GRZESIK Franciszek, dr
GRZESIK Karol
GRZESZCZYK Jan Szczepan, inż.
GRZĘDZIŃSKI January, płk inż.
GULIŃSKI Stanisław
GUMKOWSKI Czesław
HABEREK Franciszek, ppłk dypl.
HABICH Witold, dr
HABSBURG Karol Olbracht, arcyks.
HAJEWSKI Stefan
HALEWSKI Tadeusz, dr
HAŁKO Stanisław, ks.
HANIK Adolf
HARLENDER Zdzisław
HARMATA Stanisław
HAUKE-BOSSAK Karol January Stanisław,
płk dypl.
HAUT Henryk
HAWEL Wiktor
HEIDENKORN Benedykt
HEJDUKOWSKI Leon
HENOCH Mieczysław, ppłk dr
HERMAN Aleksander, inż.
HERMAN Alojzy
HERSE Bogusław
HERTZ Michał, inż.
HEWELT Wacław, inż.
HEYNAR Henryk
HIRSCHHAUER Witold Władysław, mgr
HIRSCHBANDT Robert, kpt. pil.
HLOND August, dr ks. kardynał, Prymas Polski
HNATYK Eugeniusz, mgr
HOFFMAN Romuald Adam Wiktor
HOLLEK Ryszard
HOPPE Zygmunt
HORODYŃSKI Witold, gen. dr
HORODYSKI Aleksander
HOSTYŃSKI Jakób
HRYNIEWIECKI Stanisław
HUBER Maksymilian, dr inż.
HUBEROWA Janina



HULLEJ Zygmunt, mjr
HUSZCZA Adam, płk dr
HYNEK Franciszek, kpt.
IDZIKOWSKI Ludwik, mjr ś. p.
IDŹKOWSKI Antoni
ILCZUK Stanisław
ILLINICZ-ZEYDEL Tadeusz
IWANICKI Mieczysław
IWASZKIEWICZ Wacław, płk
JABŁKOWSKI Józef
JAGIELSKI Rudolf, ppłk dypl.
JAGIEŁŁO Jerzy, mjr dypl.
JAGODZIŃSKI Zygmunt
JAGRYM-MALESZEWSKI Janusz, płk
JAKLIŃSKI Zygmunt, inż.
JANICKA Janina
JANISZEWSKI Eugeniusz, inż.
JANISZOWSKI Czesław
JANKOWSKI Apolinary
JANKOWSKI Marian
JANOWICZ Ludwik, inż.
JANOWSKI Ludomir
JANTZEN Kazimierz, dr
JAROSZ Tadeusz, dr
JAROSZEWICZ Władysław
JAROSZEWSKI Szymon
JASIEŃSKI-WERNER Tadeusz, mjr dr
JASIŃSKI Edward
JASIŃSKI Jan Antoni
JASIŃSKI Stanisław, płk dypl. ś. p.
JASIŃSKI Walery, ppłk dypl.
JASIONOWSKI Tadeusz, inż. ś. p.
JASTRZĘBSKI Józef
JASTRZĘBSKI Zygmunt, inż. ś. p.
JATELNICKI Bolesław, gen. bryg.
JAWORSKI Jakub
JERCHO Władysław, mjr ś. ś.
JĘDRZEJEWICZ Jerzy
JORDAN Witold
JORDAN-STOJOWSKI Ludwik
JÓZEWSKI Henryk
JUNGRAW Józef Maksymilian, mjr
JUSZCZACKI Stefan, inż.
KACZKOWSKI Jan
KACZMARCZYK Alojzy
KAJICKI Stanisław

KALINA Kazimierz, kpt. pil.
KALIŃSKI Emil, inż.
KALIŃSKI Janusz, inż.
KALKUS Władysław, płk
KALUSIŃSKI Tadeusz, mjr inż.
KAŁUSKI Stanisław, mgr
KANDEL Marian, dr
KAŃSKI Adam
KAPKO Stanisław
KARASIŃSKI Walerian Jan
KASPERKIEWICZ Józef
KASPRZYCKI Tadeusz, gen. dyw.
KASSALA Henryk, mgr
KAUCKI Stanisław
KAWECKI Jan, inż.
KAZANOWSKI Bolesław
KEMPSKI Stanisław, mjr
KESLER Maksymilian, dr
KĘSEK Stanisław, mjr
KICIŃSKI Adam Leon
KIEL-KIERSKI Bolesław
KIERSKA Maria
KILIŃSKI Władysław, płk dypl.
KIRSCHNER Gustaw
KIRTIKLIS Stefan
KISIELEWSKI Zygmunt, inż.
KLACZYŃSKI Wacław, płk
KLEINERT Henryk
KŁĘBKOWSKI Witold, inż.
KNIAZYKOWSKI Eugeniusz, inż.
KNOPIŃSKI Julian Adam, ke.
KOCÓŁ Alfred Adolf
KOCUR Adam, dr
KÖHLER Karol
KOHLMAN Kazimierz
KOJ Jan
KOLBE Bronisław, inż.
KONARZEWSKI Henryk
KONASIŃSKI Jan
KONOPACKI Stanisław
KONOPKA Eugeniusz
KOPEĆ Eugeniusz
KORSAK Władysław
KORZENIOWSKI Ildefons, inż.
KOSSJOR Stefan
KOSSOBUDZKI Konstanty

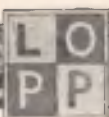


KOSTEK-BIERNACKI Wacław, plk
KOŚCIAŁKOWSKI Zyndram Marian
KOŚLACZ Stanisław Edmund
KOWALSKI Bronisław Henryk, inż.
KOWALSKI Przemysław
KOWALSKI Walerian
KOZIELEWSKI Marian Stefan
KOZIEŁ Jerzy
KOZUBEK Włodzimierz, inż.
KOŹMIŃSKI Karol
KOŹMIŃSKI-PORAJ Stanisław
KÓZKA Jan
KRAJEWSKI Bolesław, inż.
KRAŁ Mieczysław
KRASIŃSKI Henryk
KRASSOWSKI Bohdan Kazimierz, inż.
KRASUSKI Stanisław, inż.
KRAUZE Henryk
KRAUZE Otton
KREPSKI Antoni, inż.
KROEBL Adam, dr
KRÓLIKIEWICZ Stanisław, mjr dypl.
KRÓLIKIEWICZ Tadeusz, inż.
KRUKIEREK Jędrzej
KRUPIŃSKI Bolesław, inż.
KRYŃSKI Stefan, kpt.
KRZEWIŃSKI Ludwik, kpt. dr
KRZYCZKOWSKI Józef, ppłk
KRZYCZKOWSKI Stanisław, inż.
KRZYWOSZYŃSKI Jakób
KRZYŻANOWSKI Józef Ryszard
KRZYŻANOWSKI Kazimierz
KRZYŻANOWSKI Rudolf Tadeusz
KRZYŻANOWSKI Włodzimierz, inż.
KSIĘŻOPOLSKI Franciszek, inż.
KUCZYŃSKI Edward, mgr ś. p.
KUHN Alfons, inż.
KUHNOWA Wanda
KULIKOWSKI Franciszek
KULIKOWSKI Witold
KULPIŃSKI Robert Stefan
KULSKI Julian
KULWIEĆ Antoni
KURKIEWICZ Adam, inż.
KUROWSKI Stanisław, por.
KUŹMIŃSKI Leon Eugeniusz, inż.

KWAPIŃSKA Zofia
KWASIEBORSKI Władysław Konstanty, inż.
KWAŚNIEWSKI Lucjan
KWAŚNIEWSKI Mikołaj, dr
KWAŚNIEWSKI Stanisław, gen. bryg.
KWIECIŃSKI Bohdan, ppłk dypl.
KWIECIŃSKI Otmar Zygmunt, inż.
LALICZYŃSKI Bronisław, ppłk
LAMBERT Józef
LANDAU Józef, dr
LANGERT Franciszek
LANGIE Stanisław
LEBIEDZIK Józef, inż.
LECHOWICZ Jan, inż.
LENCZEWSKI Kazimierz
LENKIEWICZ Włodzimierz, dr
LEPECKI Mieczysław Bohdan, mjr
LEŚNIEWSKA Zofia
LEŚNIEWSKI Antoni
LEWANDOWSKI Edward, ppłk
LEWANDOWSKI Jan
LEWENSTAM Ludomił
LEWICKI Mieczysław, inż.
LEWIŃSKI Władysław
LEWKOWICZ Franciszek
LICHTENSTEIN Gustaw, inż.
LINDA Maksymilian, gen. bryg. ś. a.
LINOWSKI Stanisław
LIPA Jarosław, inż.
LISOWSKI Czesław
LITYŃSKI Kazimierz
LUBODZIECKI Jerzy
LUBODZIECKI Stanisław, plk ś. ś.
LUBOMIRSKA ks. Elconora
LUKES Zygmunt, dr
LUTOMSKI Wacław
ŁADOŚ Kazimierz, gen. ś. a.
ŁAGUNA Stanisław, inż.
ŁAHOCIŃSKI Zygmunt, dr
ŁAPIŃSKI Stefan
ŁEMPICKI Julian
ŁEMPICKI Zygmunt
ŁĘCKI Mieczysław, dr
ŁOBUZ Stanisław, dr
ŁOŚ hr. Jerzy
ŁUKASIEWICZ Stanisław, inż.



Dekoracja działaczy L. O. P. P. Krzyżami Zasługi na Zamku Królewskim w Warszawie



ŁUKOSKI Kazimierz, gen. bryg.
ŁUKOWICZ Marcei Karol Edmund, dr
ŁUKOWIECKI Adolf, dr
ŁYSZCZKOWSKI Kazimierz
MACH Kazimierz, mjr
MACIEJEWSKI Sylwester
MACIEJOWSKI Mieczysław, płk
MAGIERSKI Tomasz, mgr
MAJEWSKI Bronisław
MAJEWSKI Wacław
MAKOWIECKI Adam, gen. ś. p.
MAKOWSKI Wacław, mjr
MALINOWSKI (Wojtek) Marian
MALINOWSKI Olgierd Czesław
MALINOWSKI Tadeusz, gen. bryg.
MALINOWSKI Teodor
MALINOWSKI Zygmunt
MALICKI Tomasz
MAŁEK Franciszek
MANCEWICZ Stanisław
MAŃKOWSKI Stefan
MARCHLEWSKI Leon
MARKIEWICZ Henryk
MARKOWSKI Jan, dr
MARKOWSKI Włodzimierz, dr
MARSCHAK Leopold
MARSZAŁEK Maksymilian, płk
MARSZAŁEK Wojciech
MARTH Władysław
MARTYNOWICZ Zenon ś. p.
MARYNOWSKI Zdzisław, kpt.
MASNY Karol, płk
MATUSZEWSKI Ignacy, płk
MATZKE Henryk
MAYZEL Maurycy
MAZUREK Stanisław, mjr inż.
MAZURKIEWICZ Mieczysław, inż. ś. p.
MESSING Julian, inż.
MEYER Kazimierz, ppłk inż.
MICHAŁSKI Bronisław
MICHAŁOWSKI Stanisław
MICHEJDZINA Zofia
MICIŃSKI Stanisław ś. p.
MICIUKIEWICZ Tadeusz
MIEDZIŃSKI Bogusław, płk
MIELCZAREK Henryk

MIESZKOWSKI Ludwik
MIGOCKA Zofia
MIKIEWICZ Wojciech
MIKROWICZ Franciszek
MINKIEWICZ Eugeniusz
MIŃSKI Ignacy
MIODOŃSKI Szymon, płk
MIODUSZEWSKI Franciszek
MIROWSKI Adam Karol, inż.
MISIEWICZ Jan, inż.
MISIŃSKI Jerzy, kpt.
MOGILNICKI Aleksander
MONIUSZKO Kazimierz, płk inż.
MORZYCKI Zoroaster
MOSZYŃSKI Kazimierz
MOŚCICKA Maria
MOZDYNIEWICZ Mieczysław, płk
MÓRDAS-ŻYLIŃSKI Franciszek
MURAWA Feliks
MUSZYŃSKI Jan Kazimierz
MYCIŃSKI Lucjan, inż.
MYŚLIŃSKI Mieczysław
NADACHOWSKI Adam, ppłk dypl.
NAMYSŁOWSKI Jan, dr
NARAJEWSKI Adam
NARBUT-ŁUCZYŃSKI Aleksander Jerzy,
gen. bryg.
NARBUTT Nestor
NARKOWICZ Juliusz
NARTOWSKI Wacław Franciszek
NAZARKIEWICZ Stanisław, ppłk
NESTRYPKE Paweł, inż.
NEYMAN Karol
NIEDZIAŁKOWSKI Mieczysław
NIEDZIÓŁKA Antoni
NIEDŹWIEDZKI Michał, płk s. s.
NIEMIEC Gustaw Marian
NIEPOKULCZYCKI Hipolit
NIŻANKOWSKI Tadeusz
NOWAKOWSKI Julian
NOWICKI Henryk
NOWICKI Stefan kpt.
NOWICKI Teodor
NOWICKI Władysław
NOWICKI Zygmunt
NOWIŃSKI Zygmunt Tomasz, inż.



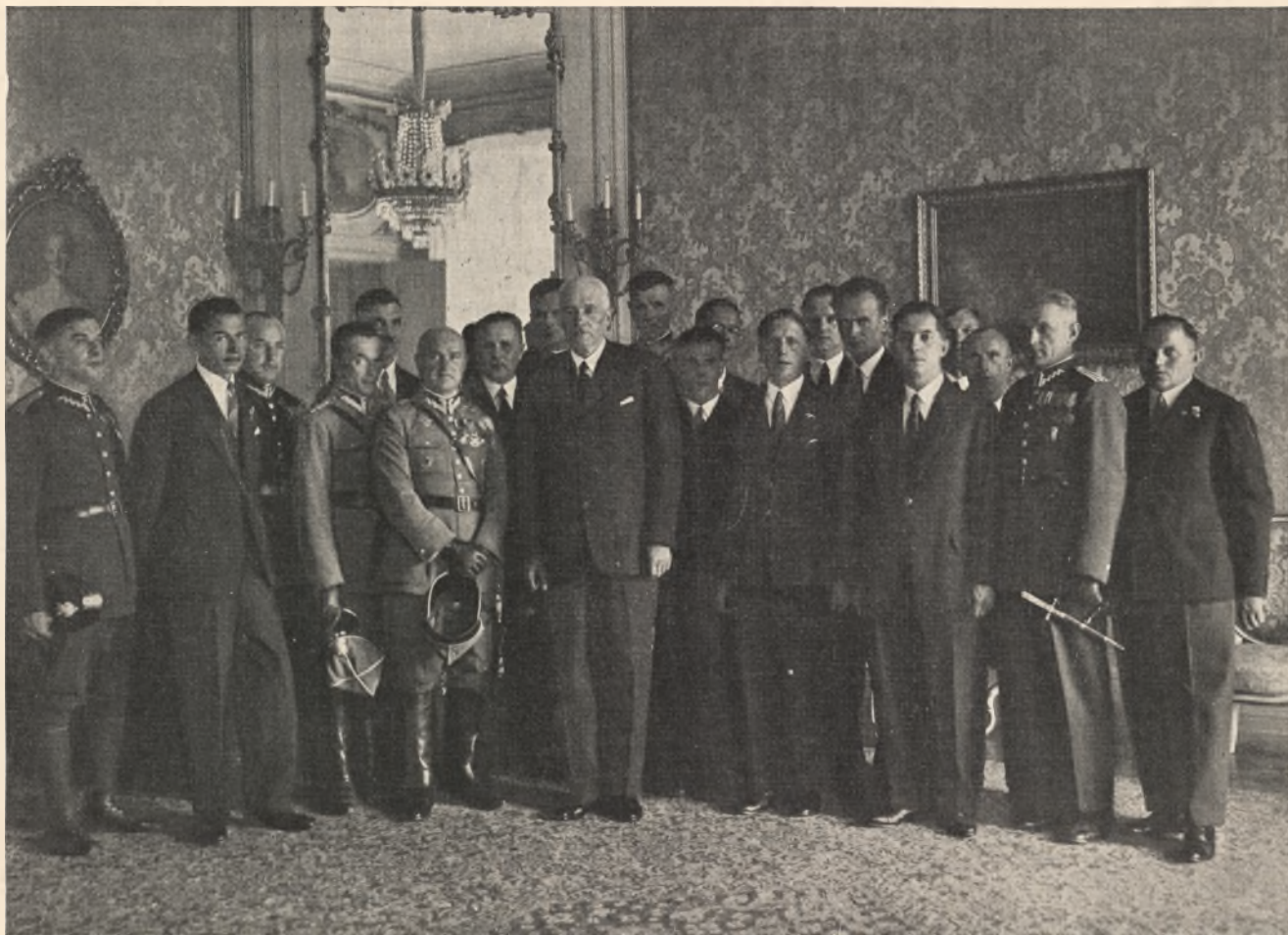
NOWODWORSKI Adam
OBARSKI Mieczysław
OBUCHOWICZ Stefan
OBUCHOWSKI Bronisław, inż.
OCZECZOWSKA Helena
OKĘCKI Stanisław
OLEARCZYK Franciszek, mgr
OLSZEWSKI Bronisław
OLSZEWSKI Stanisław, dr
OLSZEWSKI Stanisław, inż.
OLSZEWSKI Stefan
OLSZYNA-WILCZYŃSKI Józef, gen. bryg.
OŁPIŃSKI Józef
ORLIŃSKI Bolesław, kpt. rez.
ORŁOWICZ Juliusz, inż.
ORZECZOWSKI Franciszek
ORZECZOWSKI Roman, ppłk inż.
OSIŃSKA Stefania
OSIŃSKI Jerzy
OSTASZEWSKI Henryk
OSTROWSKI Jan
OSTROWSKI Władysław
OSTROWSKI Witold
OSUCHOWSKI Bogusław
PACZOSA Józef, inż.
PAJĄCZKOWSKI Antoni
PALLA-BOCHEŃSKI Władysław
PAPIERSKI Michał
PASŁAWSKI Stefan, gen. bryg.
PASZKIEWICZ Romuald
PASZKOWSKI Stanisław, inż.
PAWŁOWSKI Stanisław
PEŁCZYŃSKI Witold
PIASECKI Julian, inż.
PIECHACZEK Karol
PIECHULEK Jan
PIECHURA Jan
PIERACKI Bronisław, gen. bryg. ś. p.
PIERACKI Kazimierz
PIKOR Józef Bolesław, dr
PIŁSUDSKA Aleksandra
PIOTROPAWŁOWSKI Władysław
PIOTROWSKI Kazimierz, dr
PIRCO Kazimierz
PISAREK (Selim) Edward Władysław
PISKOR Tadeusz, gen. dyw.

PLACKOWSKI Jan
PŁACHTA Jan
PŁONCZYŃSKI Stanisław
PŁUŻAŃSKI Stanisław, inż.
PŁUŻAŃSKI Włodzimierz, inż.
PODOSKI Roman, inż.
POGORZELSKI Stanisław, inż.
POHOSKI Jan, inż.
POLAKIEWICZ Karol, dr
POLIT Józef
POLITYŃSKI Bronisław Bolesław, mjr s. s.
POLKOWSKI Eugeniusz
POLTURAK Felicjan, inż.
POMIANOWSKI Jan, dr
PONIKOWSKI Antoni, inż.
POPELKA Wilhelm, ppłk
POPŁAWSKI Leon, dr inż.
PORADOWSKI Józef
PORATYŃSKI Jan, dr
POTOCKI hr. Jakób ś. p.
PRAWDZIC-LAYMAN Marian, inż.
PROCNER Tadeusz, płk dypl.
PRÓCHNICKI Zdzisław, dr
PRUGAR-KETLING Bronisław, płk dypl.
PRUSKI Antoni
PRUSZKOWSKI Tadeusz
PRZANOWSKI Władysław, inż. ś. p.
PRZESMYCKI Wacław
PRZEŹDZIECKI Henryk, ks. biskup
PRZYBYŁA Wiktor, dr
PRZYGODZKI Wincenty, ks.
PUŁAWSKI Ignacy
PUŁAWSKI Zygmunt, inż. ś. p.
RACZYŃSKI Kazimierz, inż.
RACZYŃSKI hr. Roger
RADOMSKI Zygmunt
RADZISZEWSKI Ignacy
RADZIWIŁŁ ks. Leon
RAPPE Emil
RATAYSKI Mikołaj
RAYSKI Ludomił, gen. bryg.
REINDL Tadeusz
REMISZEWSKI Adam
RIEDL Roman
RIEGERT Kazimierz, inż.
ROBEL Zygmunt, dr



ROCHON Maksymilian Szczepan ś. p.
ROGALSKI Stanisław, inż.
ROGALSKI Tadeusz, inż.
ROGOWSKI Stanisław, inż.
ROMASZKO Aleksander
ROMER Stanisław
ROMEYKO Marian, pplk dypl.
ROSZCZYK Stanisław
ROSZKOWSKI Emil Tomasz
ROUPPERT Stanisław, gen. bryg. dr
ROWIŃSKI Antoni, inż.
ROŻANKOWSKI Jan
RÓJ Jan, pplk
RUCIŃSKI Stanisław, inż.
RUDOWSKI Jan
RUDZIŃSKI Stanisław, inż.
RUPIŃSKI Jan, inż.
RUTKOWSKI Stanisław
RYBICKI Stanisław, inż.
RZECZYCKI Stanisław,
RZEWSKI Aleksy
SADOWIŃSKI Artur, pplk
SACHS Karol
SANKOWSKI Emil Zbigniew
SARNOWICZ Stefan
SAWICKI Bronisław, inż.
SĄGAJŁŁO Maria, inż.
SCHALLY Kazimierz, gen. bryg.
SCHERFF Jan, mgr
SCHÖNBORN Paweł
SCHORR Mojżesz, dr
SCHREIBER Telesfor Ludwik
SCHWARZ Leon
SEIDLER Wilhelm, dr
SEKUNDA Włodzimierz, mjr
SEKUTOWICZ Bolesław
SENDOREK Jan, pplk ś. p.
SERAFIN Tomasz
SETKOWICZ Paweł, inż.
SEYDLITZ Mieczysław, dr
SIARKIEWICZ Stanisław
SIEDLECKI Stanisław
SIEKIERZYŃSKI Jarosław
SIELEWICZ Julian, pplk
SIEMIRADZKI Franciszek, inż.
SIENKIEWICZ Michał

SIEWIŃSKI Józef Kazimierz, mjr
SITTAUER-BONKOWICZ Jerzy
SKALECKI Stanisław
SKARŻYŃSKI Stanisław, mjr
SKĄPSKI Kazimierz
SKŁADKOWSKI-SŁAWOJ Felicjan, gen.
dyw. dr
SKŁODOWSKI Władysław Józef
SKRZYŃSKI Zygmunt
SKWARCZEWSKI Aleksander, inż.
SKWARCZYŃSKI Bolesław, dr
SŁAWIŃSKI Franciszek Wiktor, inż.
SŁOMIŃSKI Zygmunt, inż.
SMOLIŃSKI Antoni, inż.
SMORAWIŃSKI Mieczysław, gen. bryg.
SOBOTTA Władysław
SOKOŁOWSKI Adam
SOKOŁOWSKI Eugeniusz
SOKOŁOWSKI Władysław, pplk
SOKOŁOWSKI Władysław
SOŁTAN Marian
SOŁTAN Piotr
SOŁTAN Władysław
SOMMER Wiktor, inż.
SOSNKOWSKI Kazimierz, gen. broni
SOSNOWSKI Bolesław
SOŚNIERZ Teodor Stanisław
SPALTENSTEIN Wincenty
SPECIT Ferdynand, inż.
SPOKORNY Zofia
STANISZEWSKI Wacław
STANOWSKI Stanisław
STARCZEWSKA Halina, inż.
STARZYK Jan
STARZYŃSKI Roman, ś. p.
STAŚKO Józef, dr
STECEWICZ Edward, inż.
STELMACHOWSKI Stanisław, pplk
STĘPIEŃ Kazimierz
STODOLSKI Mieczysław, inż.
STOKLASA Stanisław
STOLARCZYK Gustaw, inż.
STOPCZYŃSKI Tadeusz
STPICZYŃSKI Wojciech ś. p.
STRUMPH-WOJTKIEWICZ Stanisław
SUCHECKI Andrzej



Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Dr Ignacy Mościcki w otoczeniu zwycięzców Challenge'u kpt. Żwirki i inż. St. Wigury



SZAFRAN Jarosław, ppłk
SZAFRĄSKI Witold, inż.
SZAJER Robert, inż.
SZALIŃSKI Tadeusz
SZANIAWSKI Jerzy Mieczysław, inż.
SZANIAWSKI Włodzimierz, inż.
SZAYNOWSKI Marian Bronisław
SZCZEPANIEC Jan
SZCZEPANOWSKI Józef
SZCZEPAŃSKI Franciszek
SZCZĘK Stanisław
SZCZOTKOWSKI Bronisław
SZELICA Franciszek Szymon, dr
SZEMIOTH Edward
SZEPETYS Stanisław, inż. ś. p.
SZERESZOWSKI Rafał
SZKUDLARZ Stanisław
SZLACHTOWSKI Adam, inż.
SZNUK Stefan, mjr
SZTYBEL Tadeusz
SZUSTER Włodzimierz, inż.
SZWEDZICKI Władysław, dr
SZYDŁOWSKI Stanisław
SZYMANKO Zdzisław, mjr
SZYMAŃSKI Wacław
ŚCIEBORA Władysław
ŚCIEŻYŃSKI Mieczysław, płk dypl.
ŚLIWIŃSKI Tadeusz
ŚNIATECKI Leon
ŚWIATOPEŁK-MIRSKI Aleksander
ŚWIĄTECKI Kazimierz
ŚWIĄTKOWSKI Rudolf Seweryn
ŚWIDERSKI Franciszek
ŚWIDERSKI Stefan
ŚWIDERSKI Władysław
ŚWIDZIŃSKI Bolesław
ŚWIERCZEWSKI Czesław, inż.
ŚWIĘCICKI Tadeusz
ŚWISTUN Karol
TABACZYŃSKI Zygmunt, inż.
TACZAK Teodor, ks. dr
TAŁAŁAS Władysław
TAŃSKI Czesław
TARNECKI Wilhelm
TARWID Stanisław, inż.
TASZYCKI Bronisław, dr

TATARA Władysław
TERLECKI Michał
TĘCZYŃSKI Stanisław, mgr
THOMMÉE Wiktor, gen. bryg.
TIGER Adam, mjr
TOŁŁOCZKO Władysław, inż.
TOMANOWSKI Tadeusz
TOMCZYCKI Tadeusz, inż.
TORWIŃSKI Józef, dr
de TRAMECOURT Jerzy
TREPKA Edmund, inż.
TRZCIŃSKI Zygmunt
TRZECIAK Jan
TUŁACZ Marian
TWARDOWSKI Jan
TWAROWSKI Kajetan
TYMIENIECKI Wincenty, ks. biskup
TYRAŁA Jan Roman, inż.
UNRUG Józef, admirał
URBANEK Ryszard, inż.
USAJEWICZ Franciszek
VACQUERET Karol, dr
VERTUN Adolf Edmund, inż.
VITEK Marian
WALTER Edmund, ks. kanonik
WĄSIK Edmund
WEBER Stanisław
WERESZCZYŃSKI Tadeusz, mjr inż.
WERNER Symeon, mjr
WĘDRYCHOWSKI Jerzy, inż.
WICZYŃSKI Walerian
WIEDEN Franciszek, płk
WIELOWIEYSKI Jan
WIELOWIEYSKI Tadeusz
WIERZBICKI Włodzimierz
WIGURA Stanisław, inż. ś. p.
WIKTOR Stefan, inż. ś. p.
WISZNIEWSKI Aleksander
WIŚLICKI Feliks
WIŚNIEWSKI Stefan
WITKOWSKI Lucjan
WITKOWSKI Stanisław, płk
WITKOWSKI Witold
WITORT Czesław, inż.
WITOSZYŃSKI Czesław, inż.
WIZEL Maksymilian



Wręczenie Złotych Odznak Honorowych L. O. P. P. rodzinom bohaterskich lotników Żwirki i Wigury



WŁODEK Kazimierz, inż.
WŁOSKOWICZ Władysław
WNĘK Władysław, dr
WODZIŃSKA Barbara Zofia
WOJCIECHOWSKI Marian
WOJCIECHOWSKI Władysław, ppłk inż.
WOJNICKI Stanisław, st. sierż.
WOJTKIELEWICZ Marian Alfons, płk dypl.
WOJTYGA Adam, ppłk
WOLCZYŃSKI Józef
WOLFF Witold
WOLNIK Ludwik, inż.
WOLSKI Jan Tadeusz, inż.
WOLSKI Stefan
WOLSZLEGIER Jan Tadeusz, ppłk
WOŁOWSKI Władysław
WOROSZYŃSKI Roman Antoni
WOYCIECHOWSKI Karol
WOYNICZ-SIANOŻĘCKI Zygmunt, płk
inż. s. s.
WÓJCICKI Aleksander ppłk
WÓJCIK Jan
WREDE Stanisław, inż.
WROCZYŃSKI Jerzy, płk
WRÓBEL Wojciech, mjr
WRÓBLEWSKA Zofia
WRÓBLEWSKI Władysław, dr
WYGLENDA Jan
WYLEŻYŃSKI Adam, inż.
WYRZYKOWSKI Zenon
WYSOCKI Aleksander
WYSZKOWSKI Zygmunt
WYSZYŃSKI Antoni, mjr
WYSZYŃSKI Mieczysław, inż.
ZABŁOCKI Wacław, kpt. s. s.
ZABORSKI Ziemomysł, inż.
ZABYSTRZAN Jan

ZACHAREWICZ Kazimierz, mjr
ZACHAREWICZ-ŚWIĘCICKI Stanisław,
kpt. s. s.
ZACHARZEWSKI Edmund
ZACZENIUK Józef, inż.
ZADORA-SZWEJZER Józef, inż.
ZAGLENICZNY Jan ś. p.
ZAGÓRA Paweł, dr
ZAGÓROWSKI Julian, dr
ZAGÓRSKI Józef, inż.
ZAGRODZKI Eugeniusz, inż.
ZAJĄC Józef, gen. bryg. dr
ZAJĄCZKOWSKI Józef, inż.
ZAJĄCZKOWSKI Mikołaj
ZAJĄCZKOWSKI Wacław
ZAKLIŃSKI Bohdan, płk dr ś. p.
ZAKRZEWSKI Kazimierz Maksymilian
ZALEWSKI Bolesław, inż.
ZALEWSKI Władysław, inż.
ZANIEWSKI Kazimierz, inż.
ZARĘBSKI Kazimierz, mjr
ZAWADZKA Maria
ZAWADZKI Józef
ZBIERAŃSKI Czesław
ZBOROWSKI Henryk, dr
ZDANOWICZ Stanisław, dr
ZEMBRZUSKI Władysław
ZIELIŃSKI Adam, kpt.
ZIELIŃSKI Roman
ZIENKIEWICZ Edward, inż.
ZIOBROWSKI Leon
ZIOŁOWSKI Kazimierz
ZYCH-PŁODOWSKI Zdzisław, płk inż. ś. p.
ZABIŃSKI Bolesław, dr
ZOŁYŃSKI Adam, inż.
ZURAKOWSKI Antoni Jan Józef, płk dypl.
ZWIRKO Franciszek, kpt. ś. p.

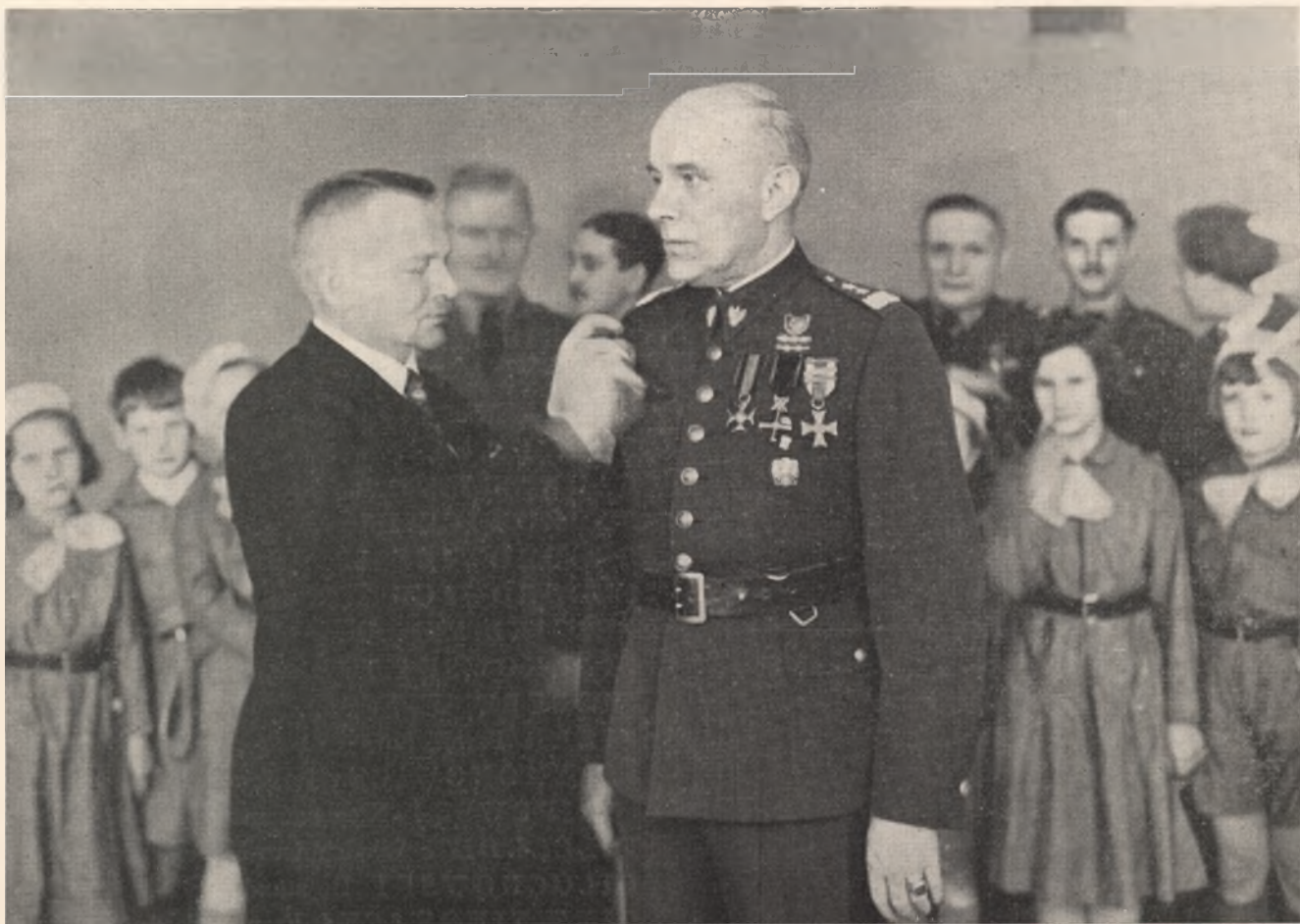
ODZNAKA HONOROWA II STOPNIA SREBRNA



ABRAMOWICZ Jan
ABRAMOWICZ Jerzy, kpt. s. s.
ADAMSKI Juliusz
ADLER Leon, mjr dr
ALEKSA Augustyn
AMBROŻEWICZ Konrad
AMSTERÓWNA Helena
ANDRUSZEWICZ Witold Tadeusz, plk
ANTONIAK Józef
ARENDT Bronisław
ARTJUCHA Borys
ASPRAS Bronisław
AUGUSTYN Piotr
AUGUSTYNIAK Czesław, inż.
AUGUSTYNIAK Jan
AUGUSTYŃSKI Jan
RACZEWSKI Paweł
BALCEWICZ Antoni
BAŁABAN Zygmunt
BAŁANDA Stanisław, plk
BANASIAK Franciszek
BANASZKIEWICZ Henryk
BARAN Kazimierz, ppłk
BARANEK Alojzy
BARANOWSKI Antoni
BARANOWSKI Zygmunt
BARCZ Edward
BARON Brunon
BARON Szymon
BARTEL Zygryd, mjr
BARTH Stefan
BASIŃSKI Antoni
BAUM Wacław
BAURSKI Tomasz, inż.
BAUTSCH Rudolf
BĄK Franciszek
BENROT Franciszek, kpt.
BENS Edgar

BERENDA Jan
BEREZOWSKI Witold, inż.
de BERG Kazimierz, mgr
BERGER Maksymilian
BERGMAN Stanisław Kazimierz
BERNASIŃSKI Jan, dr
BIAŁECKI Kazimierz Józef
BIAŁKOWSKI Antoni
BIAŁOBŁOCKI Włodzimierz, mjr
BIAŁOBRZESKI Stanisław, inż.
BIAŁOUS Orest, kpt.
BIAŁY Edward
BICZYSKO Maksymilian
BIELAWSKI Zygmunt
BIELIŃSKI Tadeusz
BIKART Antoni
BILLIK Tadeusz
BISTRON Ludwik
BLOCH Jan
BLOCH Jan, por.
BŁACHNIO Edward
BŁASZCZYK Sergiusz, inż.
BŁASZCZYŃSKI Kazimierz Piotr
BŁOŃSKI Bronisław
BŁOŃSKI Stanisław
BŁOŃSKI Walerian
BORIŃSKA Jadwiga, inż.
BOBROWSKI Stanisław
BOGOCZ Dominik, dr
BOGUSŁAWSKI Otton
BOGUSZEWSKI Franciszek
BOJAŃCZYK Jerzy
BOJAROWSKI Czesław
BOJDECKI Alojzy dr
BOŃCZAR Józef
BOREK Eugeniusz
BOREK Władysław
BORKOWSKI Ignacy

BORKOWSKI Jan	CHRUŚCIEL Zdzisław
BORKOWSKI Lucjan	CHRZANOWSKA Halina
BOROWSKA Anna	CHRZANOWSKI Władysław, mgr
BORTNOWSKI Leon, por. dypl.	CHRZĄSZCZEWSKI Józef, mjr
BORUCKI Teodor	CHWIEDŹKO Józef
BORYSIUK Władysław	CICHON Jan
BRAITER Tadeusz Jan	CIEĆWIERZ Edward
BRANDT Stefan, mjr	CIELECKI Miron
BRANICKI Stanisław	CIESIELSKA Helena
BREGMAN Leon, mgr	CIEŚLIŃSKI Franciszek
BRODECKI Mikołaj, ks.	CIEŚLIŃSKI Jan
BROLL Jan	CIOCHON Wojciech
BRONIATOWSKI Henryk, dr inż.	CUDAK Władysław
BRONOWICZ Stanisław	CWALINOWA Maria
BRONOWSKI Czesław	CYBOWSKI Władysław
BRUDNIAK Józef	CYRASKI Ignacy, ks. dziekan
BRZESKI Ignacy	CYRON Emil
BRZOSKO Zygmunt	CYWIŃSKI Stanisław, inż.
BRZOZOWSKI Franciszek	CZABANOWSKI Józef
BRZOZOWSKI Jan	CZADERSKI Tadeusz, inż.
BUCZOWSKI Alojzy	CZAPKIEWICZ Bronisław
BUCZYŃSKI Bronisław	CZAPKOWSKI Jan
BUDKOWSKI Eustachy, inż.	CZAPLIŃSKI Marian
BUDOHOSKI Konrad	CZAPSKI Julian
BUGAYSKI Stanisław	CZARNECKI Lucjan
BUJAKIEWICZ Stanisław	CZARNOTA Józef
BUKOWSKI Mirosław	CZARNOWSKI Stanisław Leon
BURGCHARDT Władysław	CZECH Stanisław
BURGHARD Jan	CZECHOWSKI Bolesław
BURSZTYN Karol	CZERNICHOWSKI Józef
BYSZEWSKI Zygmunt	CZERNOBAJ Michał
BYTOMSKI Piotr	CZERSKI Czesław, inż.
CAIS Teodor	CZUB Roman, inż.
CELEWICZ Ambroży dr	CZURUK Bronisław
CHALCARZ Józef	CZUSZKIEWICZ Józef dr
CHAŁUPNIK Kazimierz	CZWACZKA Edward
CHAN Adolf	DALBOR Kazimierz
CHLIPALSKI Tadeusz, inż.	DANIELSKI Marian
CHODOROWICZ Józef	DANILECKI Mieczysław
CHOJNACKI-MIZGIER Włodzimierz, mjr dypl.	DATKO Julian
CHOYNOWSKI Antoni, mjr s. s.	DATON Franciszek
CHRAŚSZCZEWICZ Konstanty	DAWIDOWICZ Kornel, dr
CHRAMOJ Chaim Ber	DĄBROWIECKI Leon
CHRAPOWICKI Witold	DĄBROWSKI Ludwik
CHRÓSZCZ Konrad	DĄBROWSKI Mieczysław, inż.
	DĄBROWSKI Tadeusz, inż.



Wojewoda dr M. Grażyński dekoruje Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. L. Berbeckiego harcerską „Odznaką Wdzięczności“

DĄBROWSKI Tomasz
 DĄBROWSKI Zygmunt
 DEMBOWSKI Edmund
 DEREN Jan
 DĘBIŃSKI hr. Stefan
 DMOWSKI Roman Julian
 DOBIJANKA Zofia
 DOBROWOLSKI Leonard
 DOŁĘGOWSKI Teodor
 DOMAŃSKA Władysława
 DOMAŃSKI Julian
 DOMINO Władysław, inż.
 DROZD-GIERYSKI Jan
 DROZDOWICZ Karol
 DROZDOWSKI Wiktor, inż.
 DROZDOWSKI Witold, inż.
 DRZEWIŃSKI Władysław
 DUBELSKI Aleksander Józef
 DUBICKA Stanisława
 DUBIEL Paweł
 DUBRAWSKI Feliks
 DUDA Józef
 DULEWICZ Stanisław, dr
 DUMOULIN Witold, dr
 DUNIKOWSKI Zdzisław, kpt.
 DUNIN Władysław, inż.
 DUSIK Józef
 DUSZCZYŃSKI Edward, dr
 DWORNICKI Adam
 DWORZECKI-BOHDANOWICZ Antoni
 DYBICKI Antoni
 DYKACZ Roman, inż.
 DYKSA Michał
 DYŁO Konstanty
 DYMARSKI Stefan, inż.
 DYMOWSKI Jan, kpt.
 DYRBUS Teodor
 DZIAŁOWSKI Mieczysław
 DZIAŁOWSKI Stanisław, sierż.
 DZIEDZICKI Mikołaj
 DZIĘCIOŁ Michał
 DZIĘCIOŁOWSKA Janina
 DZIĘCIOŁOWSKI Władysław, por. s. s.
 DZIK Tadeusz
 DZIKOWICKI Bolesław
 DŹWIKOWSKI Franciszek, inż.

EBERT Jan
 EICHLER Witold
 EJMONT Władysław
 ESSMANOWSKI Jerzy
 FABRIS Karol, inż.
 FALENTA Bolesław
 FALIK Józef
 FALK Joel, inż.
 FARKAS Wiktor Jan
 FEDKOWICZ Hilary
 FEDOROWICZ Mieczysław
 FEDOROWICZ Tadeusz, inż.
 FEIGIEL Mieczysław
 FIAŁKOWSKI Zbigniew Stefan
 FIEBERT Władysław
 FILAR Paweł, kpt.
 FILEMONOWICZ Kazimierz
 FILIPOWSKI Klemens, inż.
 FILLEBORN Włodzimierz Michał, por. s. s.
 FILOCHOWSKI Rajmund
 FINK-FINOWICKI Franciszek, inż.
 FIWEGER-SZPUNAROWA Kazimiera
 FLORYANOWICZOWA Helena
 FOJCIK Teodor
 FOJKIS Walenty Włodzimierz
 FOLTYŃSKA Michalina
 FORKIEWICZ Marcin Jan
 FORST Kazimierz, inż.
 FOTYMA Józef
 FRANEK Emil
 FREJLAK Stanisław
 FREUNDLICH Fryderyk, inż.
 FREYER Zdzisław
 FRIED Witold, dr
 FRYC Wilhelm
 FUCIK Jan
 FUTYMA Bolesław
 GAJDZICA Franciszek
 GAJEWSKI Józef
 GAJZLER Czesław, inż.
 GALLUS Jan Bolesław, dr
 GAŁAJ Wawrzyniec
 GAŁUSZKA Rudolf
 GARGASZ Michał, mgr
 GARLICKI Zbigniew, mgr
 GARNCARZ Roman



GASZTOWTTOWA Maria	GROCHOWSKI Roman
GAWDZIŃSKI Władysław, por.	GROCHOWSKI Stanisław
GĄTKIEWICZ Adam, kpt.	GROMAN Wilhelm
GBUREK Konrad	GROMKOWSKI Jan, por.
GEBETHNER Józefa	GROSS Paweł
GĘGOTEK Wacław	GROTOWICZ Eugeniusz
GIBAŁKA Wilhelm, inż.	GROTTE Henryk
GILESKO-LISOWSKI Aleksander, mjr	GRÜNBAUM Stefan
GIZIŃSKI Bronisław, inż.	GRUS Witold
GIZYŃSKI Wacław	GRUSZKO Zygmunt
GLAJC Adam	GRYS Władysław
GLAPIŃSKI Telesfor	GRZANKA Wiktor
GLIKLICH Mojżesz	GRZEŚKOWIAK Sylwester
GLIŃSKI Bohdan, dr	GRZYB Daniel, inż.
GŁĄBIK Serafin	GRZYB Władysław
GŁOWACKI Jan	GRZYMSKA Maria
GOĆKOWSKI Józef	GUDANEK Feliks
GODLEWSKI Albin	GURANOWSKA Kazimiera
GODLEWSKI Józef	GUSTAW Tadeusz
GOLA Karol	GUZIK Kazimierz
GOLISZEWSKI Bronisław	GUZY Franciszek
GOŁĄB Karol	GUŻKOWSKI August
GOŁĘBIEWSKI Jerzy	HAŁABURDA Edward
GOŁĘBIEWSKI Wincenty	HAMPEL Karol
GONDEK Anastazy	HANKIEWICZ Józef
GORA Władysław	HANZEL Józef
GORCZYCA Wincenty, dr	HARASIMOWICZ Wincenty
GORDZIAŁKOWSKI Adolf, inż.	HEBDA Klemens
CORECKI Józef	HELLMAN Czesław, ppłk
GORODISZCZ Piotr, ks.	HENDRICH Józef Bronisław, mgr mjr
GORTATEWICZ Jerzy	HERBE Edward
GORZECKI Włodzimierz, mgr	HERTZ Leon, inż.
GORZKOWSKI Aleksander	HERTZ Władysław
GOSZCZ Jan Stanisław	HEYMANOWA Blanka
GOSKA Helena	HEYNAR Józef
GOSTWICKI Julian, inż.	HŁASKO Maciej
GOŚCICKI Bolesław	HOFFMAN Henryk
GÓRA Kazimierz mgr	HOJARCZYK Stefan, inż.
GÓRSKI Bronisław, mjr	HOLDROWICZ Benedykt
GRABIŃSKI Wincenty	HOMOLA Marian
GRABKOWSKI Feliks	HORBA Albin, ks.
GRABOWSKI Bolesław	HORODKO Stefan, ks.
GRABOWSKI Jerzy	HORODNICZANKA Anna
GRAJETA Bolesław	HREBNICKI Zygmunt, inż.
GRĄDZIEL Stanisław	HRYNIEWICZ Zygmunt
GRETKIEWICZ Mieczysław	HRYNIEWIECKI Adolf



HUBER Marcin
HUBERTÓWNA Maria
HUCZAŁA Alojzy
HUNGENDORF Kazimierz Jarosław
HUSKOWSKI Miłosz
HYBIAK Brunon
HYKIEL Władysław, inż.
ILLASIEWICZ Jarosław
IWANOWSKI Stefan, inż.
IWASZKIEWICZ Adam
IZDEBSKI Henryk
IŻYŁOWSKI Henryk, por.
JABCZYŃSKI Rafał
JABŁONOWSKI Ignacy
JABŁOŃSKI Władysław Bronisław
JACKOWSKI Ludwik
JADASZ Jan
JAGOSZEWSKI Konrad, inż.
JAHOLKOWSKI Władysław
JAKACKI Wacław, inż.
JAKONOWICZ Marian Jerzy
JAKUBOWSKI Władysław
JAKUTIS Franciszek
JANAS Szczepan
JANISZEWSKI Edmund
JANISZEWSKI Leon
JANISZEWSKI Rudolf
JANKOWSKI Władysław
JANOSZ Bronisław
JANOTA Franciszek
JANOTTA Franciszek
JANOTTA Wojciech
JANOWICZ Ludwik, inż.
JANOWSKA-ZALESKA Jadwiga
JANUSZEWSKI Józef
JANUSZEWSKI Mieczysław
JARMICKI Mieczysław
JAROŃ Stanisław
JARZĘBOWSKI Stanisław
JASIEŃSKI Michał, inż.
JASIŃSKI Henryk Apolinary
JASIONOWSKA Maria
JASKIEWICZ Stefan
JASTRZĘBSKI Stefan Leopold, kś.
JAWECKI Radosław
JAWORSKI Jan, kpt.

JAWORSKI Józef
JAWORSKI Józef
JAWORSKI Kazimierz, inż.
JAWORSKI Stanisław
JAWORSKI Władysław Sariusz
JERZMANOWSKI Stanisław
JEWOKIMOW Marian, inż.
JEZIERKOWSKI Czesław
JEZIOR Roman
JEŻ Juliusz, mjr s. s.
JEŻOWSKI Jan
JEŻYCKI Stefan Andrzej
JĘDRZEJOWSKI Michał, dr ś. p.
JOSSE Zofia, dr
JÓZEK Paweł
JUENGST Władysław
JUREWICZ Władysław
JUSZKIEWICZ Antoni
KABIESZ Ferdynand
KACZMAREK Roman
KACZOROWSKI Józef
KACZYŃSKI Jan
KADENACÓWNA Maria
KAFTAL Władysław
KAIM Bolesław, inż.
KAJDAS Stefan
KALICKI Józef
KALINOWSKI Mieczysław Jan
KALISZ Zygmunt
KALKSTEIN Zygmunt
KALMUSS Emil
KALUSCHA Tadeusz
KAMIŃSKI Witold, mjr s. s.
KAMPER Edward
KANIA Wincenty
KANOWNIK Wacław
KARA-CERGOWICH Bronisław Andrzej
KARASIŃSKI Stanisław
KARBONOWSKI Stanisław
KARPIŃSKI Władysław, por.
KARPIŃSKI Zygmunt, inż.
KASPRZYCKI Antoni
KASPRZYK Edmund
KASZNICKI Wiktor
KAWECKI Teodor
KAZIMIERCZUK Kazimierz



Dekoracja Złotą Odznaką Honorową L. O. P. P. Wojewody dr M. Grażyńskiego, Prezesa Śląskiego Okręgu Woj. L. O. P. P.

KAZIMIRSKI Edmund
KĄCZKOWSKI Czesław, inż.
KEMMER Henryk, inż.
KERN Jerzy Stanisław, inż.
KESLER Maksymilian, dr
KESSLER Markus
KĘSTOWICZ Józef, mgr
KICIŃSKI Adam Leon, por. s. s.
KIERSKI Jan
KIERSZMAN Józef, dr
KIJAKOWSKI Gabriel
KILAŃSKA Helena
KILDISZEW Teodor
KIŃSKI Władysław
KIRSCH Julian
KIRSCHNER Jan
KISIELEWICZ Edward
KISIELEWSKI Mieczysław
KITA Józef, kpt. s. s.
KITTNER Izidor, mgr
KLAMUT Stanisław
KLAPETEK Wiktor
KLATTÓWNA Janina
KLAUZE Stanisław
KLEBAN Władysław
KLIŃSKI Teofil
KLOCZKOWSKI Jan
KLOSKE Ludwik
KLUCZYŃSKI Stanisław
KLUGER Wilhelm, dr
KŁODNICKI Stanisław, dr
KŁOSKOWSKI Eugeniusz, ks. mgr
KŁOSSOWSKI Stanisław
KOCIUMBAS Grzegorz
KOHMAN Zygmunt
KOHN Maks
KOJ Aleksander
KOJ Wilhelm
KOKOCIŃSKI Wacław
KOLARZ Emil
KOŁACZKOWSKI Piotr
KOŁEK Edmund
KOŁOCH Piotr
KOŁODZIEJ Konstanty
KOŁODZIEJSKI Tadeusz, por.
KOMAR Kazimierz

KOMARNICKI Wacław
KOMARZYŃSKI Aleksander, inż.
KOMOCKI Stanisław, inż.
KONASIŃSKI Jan
KONDRACKI Władysław
KONERT Władysław
KONIECZNY Franciszek, mgr
KONWIŃSKI Franciszek
KOPACZYŃSKI Tadeusz, rtm. s. s.
KOPPE Adam
KOPYCKI Kaliks
KOPYTKIEWICZ Henryk
KORAŻEWSKI Leopold, inż.
KORDECKI Jan, inż.
KORDULASIŃSKI Andrzej
KOROLEC Stefan Stanisław, mjr inż.
KOROWAJCZYK Leonard
KORPAK Jan, mjr s. s.
KORZENIOWSKI Antoni
KORZEWNIKJANC Leon
KOSS Tadeusz
KOSSJOR Stefan
KOSTECKI Stanisław
KOSTRZEWSKI Jan, ppłk
KOSZAŁKOWSKI Józef
KOSZYCA Marcei, inż.
KOTLARZ Paweł
KOTOWICZ Stanisław
KOWALEWICZ-KOWALEWSKI Jan
KOWALEWSKI Kazimierz
KOWALEWSKI Mikołaj
KOWALEWSKI Narcyz
KOWALSKI Bolesław
KOWALSKI Franciszek Marian
KOWOL Franciszek
KOZIEŁ Andrzej
KOZIŃSKI Józef, kpt.
KOZŁOWSKI Bolesław
KOZŁOWSKI Józef
KOZŁOWSKI Maksymilian
KOZUBAL Zygmunt Filip
KOZUBSKI Władysław, mjr s. s.
KRACZKIEWICZ Zygmunt, inż.
KRAJEWSKI Jan
KRAJEWSKI Marian Józef
KRAJEWSKI Tadeusz, kpt. s. s.



KRAKOWSKA Zofia
KRAKOWSKI Bronisław, kpt.
KRASSOWSKI Jerzy
KRAUZE Henryk
KRAWCZYK Edward
KRECZMAR Tadeusz
KROCHMALSKI Jan
KROENITZ Witold, inż.
KRÓLIKOWSKI Stanisław Olgierd, mjr
KRUECER Kazimierz
KRUH Wiktor
KRUKOWSKI Władysław, inż.
KRUKOWSKI Władysław
KRUKOWSKI ZDANOWICZ Józef
KRUPA Stanisław
KRUPCZAK Leonard
KRUPIŃSKI Jan
KRUSZCZYŃSKI Józef
KRYCKI Łukasz
KRYSTANOWSKI Kazimierz
KRZYWOBŁOCKI Stanisław, kpt.
KRZYŻA Paweł
KUBIAK Franciszek
KUBIAK Leon, sierż.
KUBOK Edward
KUC Paweł
KUCHARSKI Stanisław, mgr
KUCHEJDA Franciszek
KUCZKOWSKI Włodzimierz
KUCZYŃSKI Jan
KUCZYŃSKI Stanisław, por.
KUDELSKA Maria
KULCZYŃSKI Edward
KULESZA Jan
KULPIŃSKI Stanisław
KUNCZYŃSKI Stanisław, dr
KUNICKA Krystyna
KUPCZYK Stanisław
KURCZYŃSKI Lucjusz, st. sierż.
KURDZIEL Roman, inż.
KUREK Czesław
KUSIBA Bogumił Eugeniusz
KUŹMIERKIEWICZ Jerzy
KWASIBORSKI Mieczysław
KWAŚNIAK Leopold, inż.
KWIATKOWSKI Antoni

KWIATKOWSKI Edward
KWIATKOWSKI Leopold
KWIECIŃSKI Wincenty, pplk dypl. s. s.
LACHETA Jan
LALKO Mikołaj, mjr
LANDOWSKI Józef
LASSOCIŃSKI Zygmunt, inż.
LASOTA Karol
LATASZ Władysław
LEBLE Zygmunt, dr
LECHOWICZ Jan, inż.
LENARTOWICZ Roman, dr
LENARTOWICZ Stanisław
LENKOWSKA Wanda Jadwiga
LEOCZKO Michał
LEONOWICZ Michał
LEPUTA Wacław
LESZCZYŃSKI Stanisław, por.
LEŚNIEWSKI Jan
LEŚNIOK Szczepan
LEWANDOWSKI Antoni
LEWANDOWSKI Antoni
LEWANDOWSKI Piotr
LEWANDOWSKI Wacław
LEWARTOWSKI Józef
LEWICKI Arseniusz
LEWICKI Mieczysław kpt.
LEWICKI Walenty, kpt.
LEWIŃSKI Stanisław
LEWKOWICZ Franciszek
LIBISZEWSKI Jan
LIPCZYŃSKI Sławomir
LIPIŃSKI Stefan
LIPSKI Władysław
LISIECKI Leonard, dr
LISOWSKI Józef
LITYŃSKI Eugeniusz, mjr
LOBMAN Rafał
LORENC Feliks
LORKIEWICZÓWNA Marta
LUBACZEWSKI Kazimierz
LUBCZYŃSKA Helena
LUDWIK Franciszek
LUTMAN Mieczysław
ŁABA Stanisław
ŁABĘCKI Romuald

ŁAGANOWSKI Aleksander
 ŁAŃCUCKI Józef
 ŁAPPO Józef
 ŁASZCZEWSKI Alojzy Stanisław
 ŁASZKIEWICZ Kazimierz
 ŁAWROWSKI Roman, dr
 ŁAZARSKI Kazimierz
 ŁĄCZYŃSKI Wojciech
 ŁĘCZYCKA Regina
 ŁOJEWSKI Kazimierz
 ŁOJEWSKI Stanisław
 ŁOPATKIEWICZ Marian, kpt.
 ŁOPATNIUK Bolesław, inż.
 ŁOZIŃSKI Stanisław
 ŁUCZAK Lucjan
 ŁUKASZEWICZ Wacław, inż.
 ŁUKOWIECKI Adolf, dr
 MACH Józef
 MACIEJEWSKI Stanisław
 MACIEJOWSKI Konstanty
 MACIUGA Wincenty
 MACZARASZWILI Dawid
 MAĆKOWSKA Jadwiga
 MAĆKOWSKI Kazimierz, inż.
 MAJEWSKI Edward, dr
 MAKAREWICZ Józef
 MAKOWSKA Janina
 MALICKI Edward
 MALIK Kazimierz
 MALINOWSKI Ryszard
 MALINOWSKI Stanisław
 MALION Bohdan
 MALLY Marian
 MAŁKIEWICZ Piotr, inż.
 MAŁODOBRY Stanisław, dr
 MAŁUSZEK Leon
 MANCEWICZ Stanisław
 MANDYCZEWSKI Eugeniusz
 MAŃKOWSKI Kwiryn
 MARCINOWSKI Ludomir, kpt.
 MARGIEWICZ Bronisław
 MARKIEWICZ Józef, inż.
 MARKOWSKI Stanisław
 MARSZYCKI Stanisław
 MARTYNKOWSKI Leonard
 MAŚLIK Włodzimierz

MATEJA Józef
 MATUSZEWSKI Bonawentura
 MATUSZEWSKI Stanisław, inż.
 MATYJA Stanisław
 MATYAS Stanisław
 MATZKE Leontyna, inż.
 MAY Roman
 MAYZEL Roman, mgr
 MAZACZ Józef
 MAZUR Wawrzyniec
 MĄCZYŃSKI Henryk, kpt. inż.
 MĄCZYŃSKI Mieczysław, inż.
 MEDWECKI Władysław
 MEGLIICKI Konstanty
 MELNAROWICZ Tadeusz
 MENDYK Franciszek
 MERKEL Czesław
 MERWIN Bertold
 MIĄCZYŃSKI Kazimierz, ś. p.
 MICHALAK Jan
 MICHALEWSKI Włodzimierz, inż.
 MICHALIK Karol Ludwik
 MICHAŁSKI Feliks
 MICHCIŃSKI Bohdan
 MICHEJDA Józef, inż.
 MICHNAR Jan Duklan, ks.
 MICIUKIEWICZ Tadeusz
 MIERZEJEWSKA Maria
 MIERZEJEWSKA Zofia
 MIERZEJEWSKI Leon, kpt.
 MIGOCKI Franciszek, mgr
 MIKETTA Jerzy
 MIKOSZA Feliks
 MIKSZAN Franciszek
 MIKULSKI Michał, por.
 MILIAN Józef
 MIŁKOWSKI Piotr
 MIŃSKI Józef
 MIODUSZEWSKI Franciszek
 MIRONOWICZ Jerzy, inż.
 MISIEWICZ Józef
 MISIEWICZ Józef
 MISIOŁEK Stanisław
 MIZIK Jan
 MLICKI Stanisław
 MŁYNARCZEWSKI Maksymilian



Dekoracja zwycięzców Challenge'u 1934 z majorem Bajanem na czele

MOLDENHAVER Józef
 MOŁCZANOWSKI Kacper
 MONOWID Zygmunt
 MORAWSKI Adolf
 MORAWSKI Edmund
 MORAWSKI Józef
 MORDAS Jan
 MOROZ Stefan
 MORYC Angela
 MOSKWA Franciszek
 MOSTOWSKI Szczepan, mgr
 MOSZCZEŃSKI Stanisław
 MOSZCZYŃSKI Feliks
 MOŚCICKI Kazimierz, inż.
 MOTARSKI Andrzej
 MROCZKOWSKI Antoni, por. s. s.
 MROCZKOWSKI Ewaryst
 MRÓWKA Adam, mjr
 MUCHA Franciszek, mjr s. s.
 MUCHA Józef
 MÜLLER Ryszard
 MUREK Wilhelm
 MUSIAŁ Albert
 MUSZYŃSKI Karol
 MUTERMILCHOWA Lidia
 MYŚLICKI Wacław
 MYŚLIŃSKI Stanisław
 NADACHOWSKI Roman, inż.
 NAJDOWSKI Franciszek
 NALBORCZYK Jan
 NAPIERKOWSKI Michał, inż.
 NARUNIEC-GOJZEWSKI Witold
 NAWALKOWSKI Jan, mgr
 NAWRACKI Jan
 NAWROCKI Sylwiusz, inż.
 NEDBAL Tytus
 NEGRUSZ Klemens
 NERONOWICZ-SZPILEWSKA Kazimiera
 NEUMARK Stefan, dr inż.
 NĘCKI Aleksander
 NICIEWICZ Józef
 NIEDZIELA Wincenty
 NIEDŹWIECKI Michał, ppłk s. s.
 NIEMCZYK Eustachiusz
 NIEMCZYK Michał
 NIEMIĘC Gustaw Marian

NIENAŁTOWSKI Bronisław
 NIEPOKULCZYCKI Hipolit
 NOWAK Kajetan
 NOWAK Stanisław, dr
 NOWAKOWSKI Aleksander
 NOWAKOWSKI Bohdan
 NOWAKOWSKI Jan Franciszek
 NOWAKOWSKI Jerzy
 NOWAKOWSKI Marian, inż.
 NOWAKOWSKI Michał, płk s. s.
 NOWICKI Henryk, inż.
 NOWICKI Jan
 NOWICKI Teodor
 NOWINA-PRZYBYLSKI Wiktor
 OBERLEJTNEROWA Janina Maria
 OFFIERSKI Michał
 OHLY Jan Andrzej
 OKALIŃSKI Tomasz
 OKOLSKI Janusz
 OKOŃSKI Piotr
 OLEŃSKI Zbigniew, inż.
 OLSZAŃSKI Tadeusz, dr
 OLSZEWSKI Bolesław, inż.
 OLSZEWSKI Feliks Ludwik
 OLSZEWSKI Jan
 OLSZEWSKI Paweł, dr
 OLSZOWSKI Antoni
 OPPENHEIM Henryk
 ORCHOWSKI Bronisław
 ORLOT-LEROCH Rudolf, ppłk
 ORNATOWSKI Juliusz Zygmunt
 OSMÓLSKI Leon
 OSTROWSKI Marian
 ORDON Julian
 ORŁOWSKI Józef
 ORMAŃCZYK Piotr
 ORNASS Jan
 ORZECHOWSKA Katarzyna
 ORZECHOWSKI Józef
 OSSOWSKI Jan
 OSSOWSKI Tadeusz
 OSTASZEWSKI Henryk
 OSTASZEWSKI Wacław
 OSTROWSKI Henryk
 OSTROWSKI Ryszard
 OSTROWSKI Władysław, ppłk



Dekoracja Odznaką Honorową zasłużonych działaczy L. O. P. P. z okazji X-lecia Ligi



OSTRUSZKA Jan
OTAWA Mikołaj
OTOROWSKI Władysław
OTREMBA Jan
OWCA Piotr
OŻEGALSKI Franciszek
PACUŁA Stanisław Władysław
PAJĄCZKOWSKI Antoni
PAJĄK Karol
PAKOS Kasper
PALUSZKIEWICZ Stanisław
PAŁASZEWSKI Władysław
PAŁKA Tomasz
PAŁYSEWICZ Teodor
PANCER Eugeniusz, inż.
PAŃCZEWSKI Władysław
PARCZYK Bronisław
PASTUSZYŃSKI Wacław
PASZKIEWICZ Edward
PASZKIEWICZOWA Nadzieja
PASZKOWSKI Edmund, ks.
PATOLSKI Ignacy
PAWLIKOWSKI Kazimierz
PAWLIKOWSKI Walerian
PAWLUCH Ignacy
PAWŁOWICZ Julian
PAWŁOWICZ Kazimierz
PAWŁOWSKI Henryk
PAWŁOWSKI Jan, mgr
PAWŁOWSKI Stanisław, mjr
PAŻNIEWSKI Leon
PERKOWSKA Zofia
PESZKOWSKI Roman, por.
PETROWICZ Zachariasz
PHILIPP Karol, mgr
PIASECKI Stanisław
PIĄTKOWSKI Włodzimierz, inż.
PIECHACZEK Ignacy
PIECZKA Roman
PIENIĄŻEK Leon
PIENIĄŻEK Stanisław, kpt.
PIEROŃCZYK Franciszek
PIERZCHLEWSKI Bolesław
PIESKO Leopold
PIETRĄŃSKI Aleksander
PIETRUSIEWICZ Walery

PIETRUSZKA Paweł
PIETRYGA Edmund
PIOŁUNKOWSKI Michał
PIONKO Władysław, por.
PIONTEK Piotr
PIOTROWICZ Konstanty
PIOTROWSKI Mieczysław
PIOTROWSKI Wacław
PIOTROWSKI Zdzisław, inż.
PISKORZ Szymon
PISTL Edward
PLEBAŃSKI Bronisław
PLISZKA Franciszek
PŁACHTA Jan
PŁATOS Jan
PŁAWIŃSKI Tadeusz
PŁODOWSKA Antonina
PŁOSZEK Rudolf
PŁOTNICKI Jan
PODEMSKI Henryk
PODESZWA Herman
PODHORSKI-OKOŁÓW Jan
PODLASKI Zygmunt
PODWORSKI Jan
PODZIUNAS Wiktor
POGORZELSKA Irena
POKIZIAK Alfred, inż.
POKORSKI Stefan
POKRZYWKA Gustaw
POLAK Marian
POLESIŃSKI Władysław, por.
POLKOWSKI Bolesław
POŁOŃSKI Alfred, dr
PONCYLJUSZ Jan
PONTUS Mikołaj
POPEK Ferdynand
POPKOWSKI Wincenty
POPŁAWSKI Jan, inż.
POPŁAWSKI Marian, inż.
POPŁAWSKI Stefan, inż.
PÓŻNIAK Tadeusz Dionizy
PRABUCKI Paweł, ks.
PRACKI Tadeusz, dr
PRAUS Stanisław, inż.
PREIBISZ Witold
PREKOWSKI Teodor

PROCAKIEWICZ Jan
 PROCHOWNIK Kazimierz
 PROKOPP Izydor
 PROTASEWICZ Antoni
 PRZEPAŁKOWSKI Zygmunt
 PRZERADA-PRZERADZIŃSKI Józef
 PRZERWA Jan
 PRZYBOROWSKA Jadwiga
 PRZYBYLSKI Stefan
 PRZYBYŁA Franciszek
 PRZYBYŁA Ludwik
 PRZYBYSZEWSKI Roman
 PRZYGODA Władysław, dr
 PRZYROWSKI Franciszek
 PUCHALIK Władysław
 PUCHALSKI Daniel
 PUCHAŁA Leon
 PUKJANIEC, kpt. dr
 PUZDROWSKI Ignacy
 PYTLEWSKI MODEST Stanisław
 RACZKOWSKA Franciszka
 RACZYŃSKI Franciszek, inż.
 RACZYŃSKI Zygmunt
 RADKIEWICZ Bolesław
 RADKIEWICZ Ignacy
 RADZIEJOWSKI Marian
 RADZIĘDA Mercedes
 RAGO Stanisław
 RAKISZ Mieczysław, inż.
 RAKUSA-SUSZCZEWSKA Halina
 RAKUSA-SUSZCZEWSKI Eugeniusz, inż.
 RAMZ Józef, inż.
 RANCMAN Szyja
 RATOMSKI Stanisław, mjr s. s.
 RAZMUS Józef, mgr
 REGAMEY Leon
 REICHE Marian
 REICHENBACH Alojzy
 REISS Antoni, por.
 REISSLER Salo
 RESZCZYŃSKI Aleksander Stanisław
 RĘKAWEK Romuald, inż.
 RHONE Maksymilian
 RICHTER Jan
 ROBAK Bronisław
 RODOWICZ Wacław

RODZEWICZ Józef
 RODZIEWICZ Józef
 ROGALSKI Edmund
 ROMAŃSKI Józef
 ROGOWSKI Franciszek, kpt.
 ROJECKI Ananiasz
 ROKITOWSKI Władysław, inż.
 ROLSKI Józef
 ROPELEWSKI Stanisław
 ROSICKA Hanna
 ROSIEK Wilhelm, dr
 ROSTALSKI Stefan
 ROSYWACZ Józef, mjr s. s.
 ROŻAŁOWSKA Maria
 ROŻAŁOWSKI Leon
 RÓZAŃSKI Kazimierz
 RUDEK Jan
 RUDNICKI Edward
 RUDNICKI Marian
 RUDNICKI Stefan
 RUDNICKI-SIPAJŁO Stanisław
 RUDNIK Henryk Robert
 RUDNY Mikołaj
 RUDOWSKI Teodor
 RUDZIŃSKI Jan
 RUEBENBAUER Władysław, inż.
 RUKA Józef
 RUMUN Edward
 RUNDO Paweł
 RUNOWSKI Stanisław
 RUPNIEWSKI Mikołaj
 RUSEK Kazimierz
 RUŚNIAK Rudolf
 RUTKOWSKI Jan, inż.
 RUTKOWSKI Tadeusz
 RUZIK Józef
 RYBORZ Karol
 RYCHTER Witold, inż.
 RYDZ Franciszek
 RYLKE Maria
 RYMKIEWICZ Mieczysław, plk s. s.
 RYNCZEWSKA Mieczysława
 RYTWIŃSKI Zygmunt, inż.
 RZECZYCKI Józef, inż.
 RZEPKA Karol
 RZEPKIEWICZ Władysław, inż.



RZEPPO Michał
RZESZOTARSKI Kazimierz
RZESZOWSKI Antoni
SADŁOWSKI Kazimierz
SADOWIŃSKI Gerard
SADOWSKI Aleksander
SADOWSKI Bronisław
SALLING Robert, dr
SALM Jan, inż.
SAMBORSKI Henryk
SAMULSKI Bolesław
SANECKI Walenty
SANOWSKI Bronisław
SAPLIS Leopold
SARNECKI Adolf
SCHILDOWA Maria
SCHLESINGER Izaak
SCHNEIDROWA Janina
SCHOLZ Józef
SEYDLITZ Mieczysław, dr
SIEDLECKI Bronisław
SIEDLECKI Zbigniew
SIEKIERZYŃSKI Kazimierz
SIEMIĄTKOWSKI Jan, inż.
SIENKIEWICZOWA Ida
SIERAKOWSKI Kazimierz
SIERAKOWSKI Kazimierz
SIESS Maksymilian
SIKORSKI Antoni
SILBERT Jan
SIPAYŁŁO-RUDNICKI Florian
SITNICKI Marek, dr
SIWEK Józef
SIWY Emanuel
SKALSKI Jerzy, inż.
SKALSKI Stanisław, dr
SKIBICKI Leon
SKOLIK Wiktor
SKOTNICKI Witold
SKÓRA Józef
SKRĘTNY Tadeusz
SKROCZYŃSKI Albin, plk
SKRZECZKOWSKI Mieczysław
SKRZYŃSKI Błażej, dr
SKWARCZYŃSKI Bronisław, inż.
SŁADEK Teofil

SŁAPCZYŃSKI Tomasz
SŁAWIN Bazyl
SŁOCKI Władysław
SŁOJEWSKI Władysław
SŁONECKI Bronisław
SŁOTWIŃSKI Stanisław
SŁOWIKOWSKI Władysław
SMOCZYK Jan
SMOŁKOWSKI Andrzej
SMOTRYCKI Jan
SOBEK Roman, inż.
SOBIECH Urban
SOBIERAJ Zdzisław, inż.
SOBIESZCZAŃSKA Sabina
SOBIESZCZUK Feliks
SOBIŃSKI Józef, inż.
SOBOLEWSKI Aleksander
SOBOROWSKI Antoni
SOKOŁOWSKI Bolesław
SOLECKI Leonard
SOŁTYSIAK Wacław
SOMMER Jan
SOŃTA Władysław
SOROKIN Aleksander, inż.
SOWA Bronisław
SOWIŃSKI Władysław, plk s. s.
SPECHT Ferdynand
SPITTAL Stanisław, dr
SPŁAWA-NEUMANÓWNA Helena
SPRUS Ryszard
SREBRZYŃSKI Jan, kpt.
SROCZYŃSKI Leonard Brunon
STABROWSKI Kazimierz, inż.
STACHOŃ Bolesław, pplk
STACHOWIAK Antoni
STACHOWIAK Marian
STADTMÜLLER Alfred, inż.
STALIŃSKI Wawrzyniec
STANISŁAWSKI Czesław
STANISZEWSKA Sabina
STANKIEWICZ Feliks, inż.
STANKIEWICZ Władysław
STANOWSKI Olgierd
STARZYŃSKI Jan
STASIUN Józef
STASZEWSKI Władysław



Dyrektor Antoni Wyszyński dekoruje wojewodę Rogera Raczyńskiego Odznaką Honorową L. O. P. P.



STAWNICZNY Bazyli
STAWSKI Jan
STECZKOWSKI Stanisław, por.
STEFANOWICZ Edward
STEFANŃSKI Franciszek
STEFANŃSKI Stanisław, inż.
STEFEK Paweł
STENZEL Ludwik, dr
STEMPKOWSKI Mieczysław
STEPHANI Witold
STILLER Władysław
STOKOWSKI Bolesław Jan
STOLECKI Paweł
STOLECKI Franciszek
STONAWSKI Jerzy, inż.
STOSZKO Aleksander
STOSZKO Franciszek, inż.
STRAUSS Adolf
STRYCHARZEWSKI Kazimierz, inż.
STRZELEC Stefan
STRZELECKI Antoni
STRZEMBOSZ Stefan Saturnin, inż.
STRZEMIŃSKI Ignacy
STYSIŃSKA Stefania
SUCHODOLSKI Jan, inż.
SUCHORSKI Jerzy
SUCHOWLAŃSKI Owsiej
SULECIŃSKI Józef, inż.
SUŁEK Józef, kpt.
SUŁKOWSKI Teodor
SURACKI Władysław, mjr dypl.
SURMIŃSKI Alfred
SWINARSKI Adam
SYCZ Włodzimierz
SYDOR Klaudiusz
SYKUŁA Władysław Kajetan
SYPNIEWSKI Bronisław mjr
SZABELA Józef
SZAFRAŃ Józef
SZAFRAŃSKI Stanisław
SZAJNER Franciszek
SZALAŚNY Stanisław
SZARRAS Mieczysław
SZCZEPANIAK Jan
SZCZEPANOWSKI Józef
SZCZEPANOWSKI Stefan

SZCZEPAŃSKI Jan
SZCZEPAŃSKI Mieczysław
SZCZEPKOWSKI Tadeusz
SZCZERBIŃSKI Franciszek Edward
SZCZYGIEŁ Eugeniusz
SZEJA Józef
SZEHIDEWICZ Jakób
SZEWCZYK Franciszek
SZEWCZYK Juliusz
SZKLARSKI Wojciech
SZOBAK Adolf Bronisław, por. s. s.
SZOMAŃSKI Roman
SZOZDA Bronisław
SZPERLINGOWA Antonina
SZULC Piotr, inż.
SZUMAN Henryk Antoni, ks.
SZUMSKI Jan
SZUMSKI Leon
SZÜTZ Leopold
SZWED Stanisław
SZWENGRUBEN Bolesław, inż.
SZYDŁOWSKI Jan
SZYDŁOWSKI Stanisław
SZYMANIAK Witold, kpt.
SZYMANIUK Romuald
SZYMANOWICZ Karol, mgr
SZYMAŃSKI Bolesław
SZYMAŃSKI Edward, kpt.
SZYMAŃSKI Wacław
SZYMAŃSKI Zygmunt, inż.
SZYPNIEWSKI Władysław, ks.
ŚLĄZAK Ludwik
ŚLEDZIŃSKI Ferdynand
ŚWIDERSKI Leonard
ŚWIETLIŃSKI Tadeusz, inż.
ŚWISZULSKI Marian
ŚWIŚNIEWICZ Tadeusz, inż.
TAŃSKA Kazimiera
TAŃSKI Bronisław
TARASIEWICZ Eugeniusz, inż.
TARGOWSKI Wiktor
TARNOWSKI Antoni, inż.
TARWID Stanisław
TATARA Albin, inż.
TERLECKI Michał
TERLECKI Mikołaj



TOBOLSKI Mieczysław
TOMALA Franciszek
TOMASZEWICZ Benedykt
TOMASZEWSKI Albert Rafał
TOMASZEWSKI Stefan
TOMASZKIEWICZ Franciszek
TOMCZYKÓWNA Wiktoria
TOPOLIŃSKI Jan
TRACZ Benedykt
TRETROWSKI Maksymilian
TRĘBOWICZ Piotr, dr
TRNKA Stanisław
TROJANOWSKI Edward
TRUSKOWSKI Jan
TRYNKIEWICZ Bronisław
TRZASKA-DURSKI Karol, kmdr por.
TRZECIAK Jan, inż.
TRZECIAK Jan,
TRZNADEL Edward, mgr
TUŁACZYŃSKI Stefan, inż.
TURCZYŃSKI Feliks
TURKOW Marek
TUROS Jan
TURSKA Eligia, inż.
TUSTANOWSKI Jan, mgr
TWARDOWSKI Stanisław, inż.
TWAROGOWSKI Stanisław
TYSZKA Aleksander, inż.
TYSZKA Wacław
UHRYNOWSKI Jan
UJEJSKI Mieczysław
ULATOWSKI Władysław, inż.
ULEJCZYK Hipolit
UŁAS Stanisław, mgr
URBAN Heronim
URBANEK Emil
URBAŃSKI Tadeusz
URBAS Franciszek
UTZIG Jakub
VITEK Marian
VOGŁOWA Zofia
WACHTER Stefan, dr
WACYK Stanisław
WAISS Mikołaj
WALDEK Ludwik
WALECZEK Feliks

WALIL-ŁOWCZYCKI Ameldin
WALKARZ Franciszek
WALTOS Ferdynand
WAŁECKI Jan
WANICKI Ignacy, dr
WARDZYŃSKI Bronisław
WARKOCKA Bronisława
WASIEWICZ Jan, mgr
WASILEWSKI Feliks Felicjan
WAWELBERGOWA Irena
WAWRZYŃIAK Józef
WAWRZYŃIECKI Antoni
WAYNRACH Salomon vel Zelman
WEIGEL Władysław, inż.
WEYNEROWSKI Henryk
WESEŁAK Michał
WĘGROWSKA Stanisława
WĘGRZYŃIAK Władysław
WIĄCKOWSKI Kazimierz
WIDERA Zygmunt, inż.
WIECHOWSKI Celestyn
WIECZOREK Franciszek
WIECZOREK Jan
WIELANOWSKI Kazimierz
WIELGUS Maria
WIENIAWSKI Bazyli
WIERZBICKA Ella
WIERZBOWSKI Antoni
WIĘCKOWSKI Stanisław
WIĘCKOWSKI Stefan
WILCZEK Franciszek
WILHELMI Henryk
WILK Ignacy
WILLMANN Adam Kazimierz
WILLRAT Wilhelm, dr
WIMMER Józef, ppłk s. s.
WINTER Edward
WIPSZYCKI Tadeusz
WISZNIOWSKI Zygmunt
WITAKOWSKI Wacław
WITKOWSKI Tadeusz
WŁODARCZYK Bronisław
WŁOSKIEWICZ Władysław Emil
WOCHTMAN Eugeniusz
WODYK Franciszek
WOJCIECHOWSKI Czesław

WOJCIECHOWSKI Jakub
WOJCIECHOWSKI Jan
WOJCIECHOWSKI Tadeusz, mgr
WOJCZYŃSKI Stefan
WOJEWÓDZKI Marian
WOJNA Leopold
WOJTAN Jan
WOJTCZAK Edward
WOJTUN Stanisław
WOJTYRA Wacław
WOLAŃSKI Filip
WOLL Karol
WOLNIK Leon
WOŁODKIEWICZ Aleksander
WOŁOSZAŃSKI Włodzimierz
WONIKOWSKI Bolesław
WOREK Władysław
WOROBKIEWICZ Adam
WORONIEC Józef
WOYNA Wojciech
WOŹNIAKIEWICZ Józef
WÓJCICKI Władysław
WÓJCIK Edward Franciszek
WREDE Stanisław, inż.
WRÓBLEWSKI Adam
WRÓBLEWSKI Kazimierz, mjr
WRZEŚNIEWSKI Zygmunt August
WRZYSZCZ Józef
WYCKE Zygmunt
WYRĘBOWSKA Janina
WYSIEKIEWSKI Zbigniew
WYSŁOUCH-ZAWADZKA Ludwika
WYŻYKOWSKI Kazimierz, dr
ZABŁOCKA Alina
ZABŁOCKI Aleksander, mjr
ZABŁOCKI Henryk
ZABOKLICKI Antoni
ZABOROWICZ Stanisław, ks.
ZABOROWSKI Emil, kpt.
ZABOROWSKI Marian
ZABORSKI Stanisław
ZABORSKI Ziemomysł, inż.
ZACHACZEWSKI Józef, inż.
ZACZEK Stanisław
ZAJĄC Stanisław
ZAJĄCZKOWSKI Leopold

ZAJĄCZKOWSKI Lucjan, por.
ZAJĄCZKOWSKI Wacław
ZAJKOWSKI Roman
ZAKRZEWSKI Alojzy, kpt.
ZAKRZEWSKI Michał
ZAKULSKI Ludwik
ZALEWSKI Alfons, inż.
ZALEWSKI Józef
ZAMOYSKA Maria
ZAREMBA Piotr Marian
ZASUSZANKA Aleksandra
ZASZTOWT Jan, inż.
ZAWADZKI Michał Stefan
ZAWADZKI Tadeusz
ZAWISZ Emanuel
ZAWISZA Klemens
ZDANOWSKI Eugeniusz
ZDORSKA-LIRO Maria
ZDROJEWSKI Marian, inż.
ZEMBOWSKI Stanisław, inż.
ZENKTELER Edmund
ZGORZELSKI Stanisław
ZIARNEK Jan
ZIELINA Karol
ZIELIŃSKA Emilia
ZIELIŃSKI Władysław, inż.
ZIEMBIŃSKI Marian, por.
ZIEMBIEWICZÓWNA Wanda
ZIENTEK Stanisław
ZIMIŃSKI Stanisław
ZIMMER Józef, mgr
ZMACZYŃSKI Jan
ZOLICH Franciszek
ZABOKLICKI Ludwik, inż.
ZAKOWICZ Bolesław
ZARNOWSKI Witold, mgr
ZERRYK Bolesław
ZEGOCKI Stanisław
ZMIJ Józef
ZÓŁKIEWSKI Miron Stanisław, mgr
ZÓŁKOWSKI Stanisław, dr
ZUPRAŃSKI Stanisław, plk s. s.
ZURAWSKI Edward
ZURKOWSKI Klemens
ZWIRSKI Tadeusz
ZYLIŃSKI Wincenty

ODZNAKA HONOROWA III STOPNIA BRĄZOWA



ABRAMCZUK Franciszek
ABRAMCZYK Mikołaj
ABRAMOWICZ Wacław
ABRAMOWSKI Stanisław
ABROŹEJ Bronisław
ADAMCZYK Czesław
ADAMCZYK Stanisław
ADAMEK Franciszek
ADAMOWSKI Michał
ADAMSKA Zofia
AGACIŃSKI Franciszek
ALBRECHT Henryk, inż.
ALBRECHTÓWNA Stefania
ALEKSANDROWICZ Rafael
ALEKSANDROWICZ Władysław
ALTKORN Henryk
ALUK Józef
ALUSZYK Stanisław
AMBROS Nikodem
AMROGOWICZ Henryk
ANCUTA Bolesław
ANDREJOWICZ Piotr
ANDRUCHÓW Jan
ANIOŁ Franciszek
ANTONIAK Józef
ANTOŃCZYK Franciszek
APANASEWICZ Maciej
ARENDARCZYK Józef
ARGASIŃSKI Edmund
ASARABOWSKI Mieczysław
ASTMAN Józef, inż.
AUGUSTOWSKI Henryk
AUKSZTULEWICZ Józef
AWERKOWICZ Eugeniusz
BABICKA Jadwiga
BABICZ Jan, sierż.
BABIJ Jan
BABULSKI Bronisław Kazimierz

BACHMATOWICZ Władysław
BAFJA Franciszek, inż.
BAGIEŃSKI Aleksander
BAJDO Adam
BAJOREK Rudolf
BAJOREK Tadeusz Adolf
BALASIŃSKI Wincenty
BALAWAJDER August
BALDIN Roman
BALEJKO Jan
BALICZ Kazimierz
BAŁTOWSKI Franciszek
BAŁUT Gustaw
BANASIAK Jan
BANASIEWICZ Jan
BANASIK Władysław
BANASZCZYK Ludwik
BANASZEWSKI Wacław
BARANEK Kazimierz
BARANIECKI Antoni
BARANOWSKI Adam
BARAŃSKI Piotr
BARAŃSKI Stanisław
BARCZYŃSKI Leon
BARON Piotr
BARSZCZEWSKI Aleksander
BARSZCZEWSKI Hilary
BARTOSZEK Piotr
BARTOSZEWSKI Andrzej
BARUT Józef, inż.
BASŁYK Aleksander
BATORSKI Stanisław, ka.
BATURO Stanisław
BAU Paweł
BAUER Jan
BAYER Wiktor
BĄKOWSKI Marian
BEDNARCZYK Paweł

BEDNAREK Augustyn
 BEDNAREK Jan, ks.
 BEDNARKIEWICZ Leonard
 BEDNARSKI Michał, inż.
 BEDNORZ Karol
 BEKAJŁO Jan
 BENDA Aleksander
 BENDLEWICZ Stefan
 BENISZ Franciszek
 BERES Walentyna
 BERESZKO Edward
 BEREZOWSKI Michał
 BEREZOWSKI Tadeusz
 BEREŻNICKI Antoni, mgr
 BEREŻNICKI Władysław
 BERNACZEK Marian
 BERNAT Mieczysław
 BEROŃSKI Kazimierz
 BETLEY-HARTWIGOWA Zofia
 BĘTKOWSKI Bronisław
 BIAŁOBŁOCKI Stanisław
 BAŁOBRZESKI Marian
 BIAŁOSZYCKI Sergiusz
 BIAŁOUS Piotr
 BIAŁOŻYT Tomasz
 BICZYSKO Alojzy
 BIEGER Leon
 BIEHLER Matylda, dr med.
 BIELAWNY Stanisław
 BIELECKI Juliusz
 BIELIŃSKI Jan
 BIENER Alfred, dr
 BIENIAK Józef
 BIERNACKI Andrzej
 BIESIEKIERSKA Maria
 BIGOS Bronisław
 BILICKI Antoni
 BILSKI Jan
 BILSZA Antoni
 BINCERÓWNA Karolina, dr
 BINEK Stanisław
 BISEK Rudolf
 BITUS Konstanty
 BIZIOREK Michał
 BLUJ Michał
 BLUM Feliks, ppłk

BŁACHOWSKI Roman Ludwik
 BŁASZCZYK Józef
 BŁAŻ Józef
 BŁOCKI Bolesław
 BOBER Aleksander
 BOBOŁOWICZ Marian
 BOCHANOWICZ Stanisław
 BOCHENEK Antoni
 BOCHNIA Jan
 BOGACKI Eugeniusz
 BOGACZ Franciszek
 BOGUCKI Marian
 BOCUSŁAWSKI Edmund
 BOHDZIEWICZÓWNA Julia
 BOJDOŁ Rudolf
 BOLESTA Konstanty
 BOŁTUĆ Stanisław
 BOMBIŃSKI Leon
 BONDAR Albin
 BONIK Antoni
 BONIŃSKI Władysław
 BONOWICZ Tadeusz
 BORKOWSKI Antoni
 BORKOWSKI Jan
 BORKOWSKI Józef
 BORKOWSKI Stanisław
 BORONOWSKI Piotr
 BORON Franciszek
 BOROWSKI Antoni
 BOROWSKI Juliusz
 BOROWSKI Witold
 BOROWY Zbigniew Apolinary
 BORUCKI Stefan, inż.
 BORYSIEWICZ Włodzimierz
 BOTA Karol
 BOTULIŃSKI Jan
 BOŻYK Władysław
 BRAJER Franciszek
 BRĄCZEK Adolf
 BREJWO Józef
 BRODAWCZUK Włodzimierz
 BRODOWICZ Szymon
 BRONIEWSKI Franciszek
 BRONIKOWSKI Władysław
 BRONOWICKI Andrzej
 BRONOWICZ Stanisław



Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. L. Berbecki wręcza mjr. pil. S. Skarżyńskiemu medal pamiątkowy, wybity przez L. O. P. P. dla uczczenia sławnego przelotu przez ocean Atlantycki

BRONY Alojzy
 BROSZKIEWICZ Feliks
 BROSZKOWSKI Leon
 BRUDNOCH Czesław
 BRYDOWSKI Zygmunt, inż.
 BRYL Stanisław
 BRYZEK Piotr
 BRZESKI Ludwik
 BRZEZIŃSKI Tadeusz
 BRZOSTOWSKI Franciszek
 BRZozowska Maria
 BRZozowski Edward
 BRZozowski Leon
 BUBNICKI Henryk
 BUBRYK Wiktor
 BUCHOLC Mieczysław
 BUCHOLC Władysław, plk s. s.
 BUCHOLCOWA Seweryna
 BUCHTA Jan
 BUCHWALD Stefan
 BUCHWAŁDEK Jan
 BUCZAK Andrzej
 BUCZEK Stanisław
 BUCZEK Wincenty
 BUDNIOK Jan
 BUDREWICZ Czesław
 BUDREWICZ Józef
 BUDYŁOWSKI Jan
 BUDZINOWSKI Władysław
 BUDZYŃSKI Józef
 BUGNO Alfred
 BUJAKIEWICZ Józef
 BUK Józef
 BUKŁAD Stanisław
 BUKOWIECKI Albin
 BUKOWSKI Wiktor
 BUŁOWA Genowefa Bronisława
 BUŁOWA Maria
 BUNIKIEWICZ Kazimierz, inż.
 BURDA Józef, por. s. s.
 BURDO Jan
 BURMAN Władysław Ferdynand
 BURYSZNIUK Ignacy
 BUSZOWA Józefa
 BUTKIEWICZÓWNA Anna
 BYLINA Kazimierz

BYRSKI Jan
 BYSTRZYŃSKA Cecylia
 CABAN Jan
 CART Abram
 CARUK Jan
 CELMER Aleksander
 CHABIN Bazyli
 CHACHULSKI Kazimierz
 CHALCARZ Maciej, sierż. s. s.
 CHAŁUPKA Franciszek
 CHARŁAMPOWICZ Stefan
 CHIROWSKI Dominik
 CHŁODNICKI Stanisław
 CHMARA Albert
 CHMIELECKI Bernard
 CHMIELECKI Józef
 CHOCHOŁKO Dymitry
 CHOCHOŁOWSKI Władysław
 CHODKIEWICZ Leonard
 CHODKOWSKI Paweł, ks.
 CHOJECKI Franciszek
 CHOJNACKI Jan, mgr
 CHOLEWINA Stanisława
 CHRISTOPH Augustyn
 CHROMIK Franciszek
 CHROMIK Józef
 CHROSTEK Antoni
 CHRÓSZCZ Tomasz
 CHRUSCIEL Feliks
 CHRZAN Lucjan
 CHRZANOWSKI Andrzej
 CHUDZIŃSKI Stanisław
 CHWIEDZKO Józef
 CHYLICKI Władysław
 CICHOCKI Edmund Jan
 CIECHANOWSKI Jan
 CIEPLIŃSKI Władysław
 CIESIELCZYK Piotr
 CIEŚLIKOWSKI Adam
 CIEŚLIKOWSKI Stanisław
 CISŁO Antonina
 CISZEWSKA Zofia
 CIUNOWICZ Kalikst
 CORDEE Jerzy
 CUBAŁA Jan
 CUDAK Władysław



CWINAROWICZ Jan
CYPRYSIAK Jan
CYRAN Ludwik
CYUNCZYK-CYWIŃSKI Karol
CZACHOROWSKI Jan
CZAJKA Jan
CZAJKO Jan
CZAJKOWSKI Jan
CZAPLIŃSKI Edmund
CZARKOWSKI Franciszek
CZARNECKI Bronisław
CZARNECKI Jan
CZARNECKI Mieczysław
CZARNECKI Zygmunt
CZASZNICKA Wiktoria
CZECHOWSKI Tadeusz
CZECHOWSKI Teodor
CZEKANOWSKI Zygmunt
CZEKAŃSKI Marian
CZEPIELEWICZ Arkadiusz
CZEREPANOW Stanisław
CZERMAK Leon
CZERNEKOWA Stanisława Aniela
CZERNIECKI Emilian
CZERNICKI Roman
CZERWIŃSKI Kasper
CZERWIŃSKI Kazimierz Jan
CZERWIŃSKI Stefan Piotr
CZOPOWSKI Józef, inż.
CZOWNICKI Stanisław
CZURYŁOWSKI Marian
CZWARTOS Czesław
ĆWIRKO Jan
DADAK Jan, dr
DAKOWSKI Wacław
DANIELCZYK Alfred
DANKOWA Jadwiga
DATKO Jan
DAUKSZA Bolesław
DAWID Antoni
DAWIDOWICZ Stanisław
DAWIDSON Władysław
DĄBROWSKI Edward
DĄBROWSKI Eugeniusz Filip
DĄBROWSKI Jan
DĄBROWSKI Władysław

DEISENBERG Krzysztof
DEMBICKI Ludwik, kpt. s. s.
DEMIDIUK Andrzej
DENASIEWICZ Kazimierz
DENISZENKO Grzegorz
DEPCIK Feliks
DEREŃ Roman January
DESZKOWSKI Mikołaj
DETTLOFF Godzisław
DEYCZAKOWSKI Edmund
DĘBIEC Maria
DĘBSKI Emilian
DMITRUK Grzegorz
DMOWSKI Wiesław Romuald
DOBRANC Bertold
DOBRUCKI Franciszek, kpt.
DOBRUCKI Władysław
DOBRZAŃSKI Aleksander
DOBSKI Ludwik
DOLATA Antoni
DOLATA Ignacy
DOMBEK Ryszard
DOMERACKI Leon
DOŃSKI Franciszek
DORAZIL Maria
DOSKOCZ Henryk
DOSTATNI Feliks
DOWŁASZ Otton
DRABIK Hilary
DRAPALSKI Erazm
DREWING Eugeniusz
DROBIAZGIEWICZ Bolesław
DROGOWSKI Franciszek
DROJECKI Ziemowit
DROŃ Tadeusz
DROZDOWSKI Czesław
DROZDOWSKI Rajmund
DROZDOWSKI Władysław
DRUET Bohdan
DRUTOWSKI Jerzy
DRZEWIECKI Edward
DRZEWIECKI Józef
DRZEWIECKI Teodor Lucjan
DUBICKI Ludwik
DUDA Michał
DUDEK Leopold



DUDO Michał, inż.
DUDRA Karol
DUDZIANKA Zofia
DUDZIŃSKI Władysław
DULCZEWSKI Henryk
DUSZNIAK Tadeusz
DUTKIEWICZ Franciszek
DUTKIEWICZ Roman, dr
DWORACZEK Feliks
DWORAK Jan
DWORAKOWSKI Kazimierz
DWOROWY Emanuel
DYCHTYŃSKI Bolesław kpt.
DYCZEWSKI Aleksander
DYCZKOWSKI Izidor
DYGNAROWICZ Marian
DYLA Ignacy
DYMEK Rudolf
DYMSZA Michał
DYNOWSKI Józef
DYSZKIEWICZ Gustaw Jan
DYTKOWSKI Piotr
DZEROWICZ Franciszek
DZIAŁOWSKI Zygmunt
DZIATKO Kazimierz
DZIEDZICKI Mikołaj, inż.
DZIEKAN Tadeusz
DZIERGAS Władysław
DZIEWULSKI Edward
DZIKIEWICZ Władysław
DZIOBÓŃ Jan
ECKERT Alfons
ECKHARDT Marian
ECKSTEIN Kazimierz
EICHHORN Józef
EJME Jan
ENGEL Mieczysław
ENGEL Szymon
ERDMANN Alojzy
ERENTZ Wacław
ERNEST Kazimierz
ERTŁOWA Olga
ESTKOWSKI Tadeusz, kpt.
ETGENS Alojzy
FALDA Piotr
FALENTA Bolesław

FALK Marian
FARUGA Władysław
FASZCZEWSKI Julian
FAUSTMAN Aleksander, Marian
FEDNICZUK Piotr
FELCZYŃSKI Witold
FELUŚ Kazimierz, sierż.
FENGLER Antoni
FERENIEC Antoni
FIAŁKOWSKI Józef
FICOWSKI Alojzy
FIJAŁ Jan
FIJOŁEK Mikołaj Bohdan
FILANOWICZ Władysław, kmr
FILARSKI Wiktor
FILIPOWICZ Marian
FILIPOWICZ Tomasz
FILONCZUK Edward
FIREWICZ Władysław
FISCHER Cudyk, dr
FIUTOWSKI Konrad
FLISOWSKI Aleksander, dr
FLIZIKOWSKI Jan
FOKS Władysław
FOLTAK Teodor
FRANCISZKIEWICZ Michał, por. s. s.
FRANKIEWICZ Bolesław
FRANTA Ferdynand
FRĄCKIEWICZ Eugeniusz
FRĄCKIEWICZ Kazimierz
FRELICHOWSKI Mieczysław
FRESEL Jan
FREUDENREICH Czesław Konrad
FRONG Jan, st. sierż.
FROŚ Józef
FRYDRYCHOWSKI Dominik
FRYZIAK Stanisław
FUCHS Adam
GABLER Kazimierz
GABRYSIEWICZ Bronisław
GACEK Franciszek
GACKOWSKI Konrad, mgr
GADZIŃSKI Piotr, kpt. s. s.
GAJDA Jan
GAJEWSKI Edward, ka.
GAJEWSKI Józef



Dekoracja Odznaką Honorową L.O.P.P. zwycięzców zawodów o puchar Gordon Bennetta



GALANT Adolf
GALANTOWICZ Wacław
GALLOT Józef
GAŁDZIŃSKI Stanisław
GAŁECZKA Paweł, por. s. s.
GAŁKOWSKI Stefan
GAŁUSZKA Józef
GAMPFÓWNA Danuta
GAN Mieczysław
GANCARZ Edward
GAPIŃSKI Stefan
GARBOLEWSKA Halina
GARLICKI Jerzy Wacław
GASIŃSKI Stefan
GAŚ Jan
GAWĘDA Adam
GAWĘDZKI Andrzej, kś.
GAWŁOWSKI Teofil
GAWŁOWSKI Władysław
GAWRON Kazimierz Franciszek
GAWROŃSKI Tomasz
GAWROŃSKI Władysław
GAWRYLUK Konstanty
GADEK Alfons
GAŚIORKIEWICZ Józef
GELITOWSKI Leon
GERHARDT Emil
GIBAS Wincenty
GIBUŁA Feliks
GIECEWICZ Aleksander
GIEDROYĆ Gedeon
GIEDROYĆ Wiktor mgr
GIEDRYK Kazimierz, dr
GIERCZAKOWA Halina
GIERŁOWICZÓWNA Felicja
GILEWSKI Adam
GIWOJNO Antoni
GIZA Antoni
GŁADAŁA Tomasz
GLEBOW Borys
GLICH Roman
GLIŃSKI Marian
GLIWNY Henryk
GLONEK Franciszek
GŁADKOWSKA Maria
GŁĄBIK Stanisław

GŁĄBIŃSKI Henryk
GŁOMBK Piotr
GŁOWIŃSKI Jan
GŁÓWNIAK Tomasz
GŁUSZKIEWICZ Bolesław
GMUROWSKI Józef
GNATOWSKI Stefan
GODLEWSKI Jan
GODZIŃSKI Stefan
GOEBEL Wacław
GOLAŃSKI Marian
GOLBA Andrzej, dr
GOLCZAK Nikodem
GOLDIN Bencjan
GOLKA Paweł
GOLLIGER Abraham
GOLLINA Helena
GOŁASZEWSKA Antonina
GOŁĄB Władysław
GOŁĘBICKI Jan
GOŁĘBIEWSKI Jerzy
GOŁĘBIEWSKI Józef
GOŁĘBIEWSKI Karol
GOŁĘBIEWSKI Ryszard
GONDEK Andrzej
GONDEK Józef
GORĄCZKO Marian
CORDZIAŁKOWSKA Helena
GOROŃSKI Józef
GORZKOWSKI Wacław, dr
GOSTKOWSKA Jadwiga
GOSZCZYŃSKI Zdzisław
GÓRCZYŃSKA Maria Zofia
GÓRECKI Kazimierz
GÓRECZNY Józef
GÓRNIKIEWICZ Mirosław, inż.
GÓRNY Antoni
GÓRNY Antoni, dr
GÓROWSKI Henryk, dr
GÓRSKA Stanisława
GRABAN Bronisław
GRABE Reinhold
GRABIWODA Wiktor
GRABOWSKI Fryderyk
GRABOWSKI Jan
GRABOWSKI Jan



GRABOWSKI Jan
GRABOWSKI Józef
GRABOWSKI Maksymilian
GRABOWSKI Marcin
GRABOWSKI Tadeusz
GRABSKI Witold
GRACZYK Józef
GRAJ Andrzej
GRECZEK Wilhelm, kpt.
GREND A Paweł
GRESZTA Jan
GROBORZ Paweł
GROCHOWSKI Władysław
GRONCZEWSKI Stanisław
GRONET Ignacy
GRONOWSKI Ludwik
GROSZEWSKI Brunon
GROTKOWSKI Adam
GRUBER Aleksander
GRUBEROWA Maria, mgr
GRUDNIOK Jan
GRUDZIŃSKI Józef
GRUSZKA Jan
GRYCZUK Marcin
GRYGORIEW Piotr
GRYKIEL Jakub
GRYNIEWICZÓWNA Lidia
GRYNKIEWICZ-MOCZULSKI Antoni
GRZANKOWSKI Jan
GRZESIK Stanisław
GRZESIKOWSKI Władysław
GRZEŚKOWJAK Ignacy
GRZOMBA Kasper
GRZYBEK Kajetan
GRZYBOWSKI Mieczysław, inż.
GRZYBOWSKI Zenon
GRZYMAŁO Kajetan Władysław
GUDERSKI Michał
GUMIŃSKI Adam
GUMIŃSKI Władysław
GUSTOWSKI Adam
GUSTOWSKI Antoni
GUTOWSKI Franciszek
GWAJOWA Julianna
HABELA Karol
HAHNOWA Stefania

HAŁADEJ Jan, inż.
HAMMERSKI Stanisław, dr
HAMPEL Karol Aleksy
HARASIMOWICZ Mieczysław Bogdan
HARASTOWICZ Bronisław
HARAZIN Wilhelm
HASCHKA Tadeusz
HAUSCHILD Ludwik, kpt. s. s.
HAYDER Marian
HEBDA Klemens
HEKTOR Józef
HELIS Edward
HELLICH Zygmunt
HENNIG Adolf
HERBUT Franciszek
HERING Franciszek
HERMAIS Alojzy
HERMAN Jan, por.
HESSŁOWA Adela
HETKE Franciszek
HETMANEK Rudolf
HILCZER Antoni
HILDEBRADT Stanisław
HIMMEL Błażej
HLEBOWICZ Witold
HOENDLÓWNA Julia
HOFFER Michał
HOFFMAN Alfons
HOFFMANN Stefan
HOJKA Wojciech
HOŁOWCZYK Józef
HORBACEWICZ Konstanty
HORDYŃSKI Edward
HORDZIJENKO Teodor
HORNSTEIN Jan, inż.
HORODECKI Julian
HORODNICZY Norbert
HOUWALDOWA Jadwiga
HÖNIG Markus
HRECHOROWICZ Eustachy kpt.
HUBICKI Antoni
HULEWICZ Stanisław
HUMMEL Jan
HUSSAKOWSKI Zygmunt
HUTKOWSKI Zygmunt
HYCNAR Franciszek

HYDZIK-DROGOMIRSKI Edmund

IMBOR Zdzisław Wincenty

IMIĘLA Konrad

INOJEWICZ Kazimierz

INWAŁSKI Jan

IWANICKI Kazimierz

IWASZKO Stanisław

IWICKI Stanisław

IŻYKOWSKI Feliks

JACHIMOWSKI Michał

JACKIEWICZ Anatol

JACKOWSKI Józef

JACYNA Piotr

JADERNY Wiktor

JAGIELKA Paweł

JAGIELKA Teodor

JAGIEŁO Stanisław

JAHS Jadwiga

JAKIEL Stanisław

JAŁRZYK Władysław

JAŁUBOWICZ Ewaryst

JAŁUBOWSKI Adolf

JANAS Wawrzyniec

JANASZKIEWICZ Władysław

JANCZEWSKI Henryk

JANDURA Stanisław

JANIK Adolf

JANICKI Andrzej

JANICKI Bronisław

JANICZEK Augustyn

JANICZEK Stanisław

JANION Mamert

JANISZEWSKI Stanisław

JANKOWSKI Augustyn

JANKOWSKI Eustachy

JANKOWSKI Józef

JANKOWSKI Leon

JANKOWSKI Władysław

JANKOWSKI Zdzisław

JANOWICZ Jan

JANOWSKI Wincenty

JANUSZEWSKA Bronisława

JANUSZKIEWICZ Wacław

JARA Stanisław

JARA Władysław

JARNUSZKIEWICZ Stanisław

JARON Władysław

JAROSZ Mieczysław

JAROSZEWSKI Stanisław

JAROSZEWSKI Edward

JARZĘBOWICZ Wacław

JARZYCKI Antoni

JASIELSKI Jan Maciej

JASIEŃIECKI Zygmunt

JASIŃSKA Eugenia

JASIŃSKI Józef

JASIŃSKI Roman

JASTRZĘBSKI Jan

JASZCZAK Henryk

JAŁKOWIAK Jan, plut.

JAŁNIAK Franciszek

JATCZYŃSKI Mieczysław

JAWOROWSKI Alfred

JAWORSKI Ignacy

JAWORSKI Stanisław

JĄDRO Jan

JEDLIŃSKA Janina

JELEŃSKI Wincenty

JELIŃSKI Aleksander

JELIŃSKI Brunon

JĘDRZEJEWSKI Kajetan

JĘDRZEJEWSKI Stefan

JĘDRZEJOWSKI Eugeniusz

JOCEK Władysław

JOŃCZYK Józef

JORDAN Kazimierz

JUCHNIEWICZ Tomasz

JUNG Jos

JUNGOWA Bronisława

JUNGOWSKI Zenon

JURCZAK Stanisław Florian

JURZAK Jan Kanty

JUSZKIEWICZ Adam

KACPERSKI Gustaw

KACZANOWSKI Jan

KACZKOWSKI Edmund, ppłk s. s.

KACZORKIEWICZÓWNA Janina

KAJETANOWICZ Bronisław

KAJTOCH Eugeniusz

KALINOWSKI Kazimierz

KALUS Robert

KALKUS Stanisław

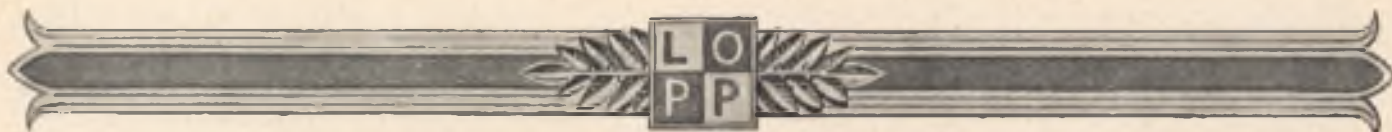


Gen. dyw. inż. L. Berbecki w otoczeniu dziennikarzy warszawskich, udekorowanych Odznaką Honorową za zasługi położone dla L. O. P. P.



KALUŻA Jan
KAMIŃSKA Maria
KAMIŃSKI Hubert
KAMIŃSKI Jan
KAMIŃSKI Tadeusz
KAMROWSKI Jan
KANAFOWSKI Witold
KANIA Ludwik
KANIA Robert
KANIA Wincenty
KANNER Adolf
KAPKA Władysław
KAPS Władysław
KARABIN Aleksander
KARABIŃSKI Jan Stanisław
KARASIEWICZ Kazimierz
KARASZKIEWICZ Wincenty
KARCH Jan
KARCZEWSKI Jan
KARCZEWSKI Stanisław
KARDASZEWICZÓWNA Jadwiga
KARGOL Franciszek
KARMAŃSKI Aleksander
KARPIŃSKI Franciszek
KARPIŃSKI Tadeusz
KARPOWICZ Włodzimierz
KARPUS Stanisław
KARSKI Marcin
KARWASIECKI Stanisław
KASIUKIEWICZ Aleksander
KASPEREK Józef Eugeniusz
KASPRZEWski Władysław
KASZEWSKI Kazimierz
KASZEWSKI Leon
KASZTELEWICZ Karol
KASZYCA Augustyn
KASZYCKI Władysław
KASZYŃSKI Tadeusz
KAWECKI Wacław
KAZIEKO Piotr
KAZIMIRSKI Edmund
KAZIMIRSKI Jan
KAZYAKA Władysław
KĄDZIOŁKA Stefan
KEFFERMÜLLER Władysław
KEYHA Władysław

KĘDZIERSKI Henryk
KĘDZIOR Fryderyk
KĘPIŃSKI Maksymilian
KICMAN Józef
KIEC Józef, inż.
KIEJKO Władysław
KIELASIAKOWA Stefania
KIEŁCZEWSKI Jan Wojciech
KIEŁPIKOWSKI Teodor
KIERCZYŃSKI Julian
KIERZKOWSKI Roman
KIETLIŃSKI Tomasz
KISIEL Aleksander
KISIEL Stefan
KISZKA Ryszard
KITA Mieczysław
KITRYS Kazimierz
KLACZAK Stanisław
KLECZEWSKI Wacław Izidor
KLECZKA Konrad
KLIMASZEWSKI Aleksander
KLIMEK Konrad
KLIMOWICZ Eliaż
KLUBA Andrzej
KLUCZYCKI Kazimierz, inż.
KLUCZYCKI Mieczysław
KLUPCZYŃSKI Maksymilian Witold
KLUZ Tadeusz Karol
KŁOS Bernard
KŁOSINEK Stefan
KMIECIK Mieczysław
KNAUER Kazimierz, inż.
KNOBELSDORF Napoleon
KNOBELSDORF Piotr
KNOTZ Emil
KOBUS Bolesław
KOBYLAŃSKI Kazimierz, inż.
KOCHANOWSKI Konstanty
KOCHANOWSKI Wacław
KOCIK Adam
KOCIMOWSKI Władysław
KOCYBIK Feliks
KOCZARSKI Aleksander
KOHŃ Emanuel, inż.
KOKOTKO Stanisław
KOKOTOWICZ Edward



KOKTYSZ Florian
KOKULAR Kazimierz
KOLATOWICZ Władysław
KOLEŻAŃSKI Józef
KOŁAKOWSKI Kazimierz
KOŁDER Jan
KOŁODZIEJ Alojzy
KOŁODZIEJ Jan
KOŁODZIEJ Jerzy
KOŁODZIEJCZYK Adam
KOŁODZIEJCZYK Marian
KOŁODZIEJSKI Jan
KOŁODZIEJSKI Jan
KOMASSA Stanisław, dr
KOMASSOWA Rozalia
KOMENDZINA Janina
KOMORNICKI Roman
KOMOROWSKI Bronisław
KOMORSKI Józef
KONA Eugeniusz
KOŃCOWY Antoni
KOŃCZAKOWSKI Marian
KOPA Franciszek
KOPACZ Józef Adam
KOPYTA Stanisław
KORENBLIT Chaim Dawid
KORMAN Włodzimierz
KORNACKI Robert
KORNASZEWSKI Longin
KORNOWSKI Maksymilian
KOROŁOWA Władysława
KOROWAJCZYK Leonard
KORPIK Hieronim
KORYZMA Zygmunt
KORZENIOWSKI Bolesław
KORZENIOWSKI Jan
KORZENIOWSKI Wacław
KOS Wilhelm
KOSALA Józef
KOSK Piotr
KOSIBA Jan
KOSIŃSKI Juliusz
KOSMAŁSKI Wiktor
KOSMULSKI Lucjan, inż.
KOSOBUDZKI Jan
KOSOWSKI Miron

KOSSOWSKI Wacław
KOSTON Konstanty
KOSTRZEWSKI Kazimierz
KOSTYRKA Kazimierz
KOSZTOWSKI Adam
KOŚCIELECKI Benjamin
KOŚCIELNY Stefan
KOŚCIK Bronisław
KOŚCIŃSKA Gertruda
KOŚCIUK Konstanty
KOŚCIUSZKO Zbigniew
KOT Franciszek
KOTECKI Józef
KOTOWSKI Wacław
KOTYCZKA Alojzy
KOWAL Dionizy
KOWAL-KOWAŁOW Bronisław
KOWALEWSKA Maria
KOWALEWSKI Henryk
KOWALEWSKI Jan
KOWALEWSKI Stanisław
KOWALONEK Kazimierz
KOWALSKI Aleksander
KOWALSKI Antoni
KOWALSKI Antoni
KOWALSKI Bolesław
KOWALSKI Fortunat
KOWALSKI Jan
KOWALSKI Józef
KOWARSKA Jadwiga
KOWBUZ Aleksy
KOZA Józef
KOZAK Jan
KOZAKIEWICZ Tadeusz
KOZDROŃ Bronisław
KOZDRÓJ Jan
KOZIERADZKI Aleksander
KOZIK Feliks
KOZIOŁ Władysław
KOZŁOWSKI Henryk
KOZŁOWSKI Józef
KOZŁOWSKI Karol
KOZŁOWSKI Ludwik
KOZŁOWSKI Marian
KOZYROWA Aniceta
KRAFFT Aleksander

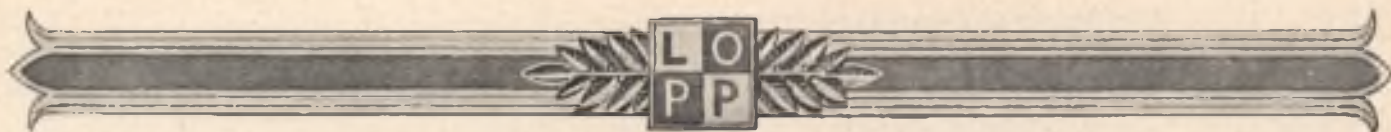
KRAHELSKI Józef
 KRAKOWIAK Stanisław
 KRAKOWIŃSKI Wacław
 KRAKOWSKI Julian
 KRALL Roman
 KRAM Leopold Marian
 KRAMARCZYK Jan
 KRASIŃSKA Alina
 KRASKIEWICZ Henryk
 KRASOWSKI Jan Marian
 KRAUZE Józef
 KRAUZE Wiktor, mgr
 KRAWCEWICZ Bolesław
 KRAWCZYK Edward
 KRAWCZYK Franciszek
 KRAWCZYK Stefan
 KRAWCZYKÓWNA Maria
 KRAWCZYŃSKI Marian
 KRET Stanisław
 KRONENBLUM Szaja
 KROŚNICKI Stefan
 KRÓL Zygmunt
 KRÓLIKOWSKI Witold
 KRUK Józef
 KRUPIŃSKI Edward
 KRUPIŃSKI Jan
 KRUPIŃSKI Stanisław
 KRUSCHE Stefan, inż.
 KRUSZYNA Kazimierz
 KRUZIEWICZ Wacław
 KRÜGER Michał
 KRYCKI Romuald
 KRYGIER Eugeniusz
 KRYSZCZYŃSKI Jan
 KRZĄKAŁA Wiktor
 KRZECHOWSKI Tadeusz
 KRZYWDZIAK Eugeniusz
 KRZYWICKI Tadeusz
 KRZYŻANOWSKI Ignacy
 KSIĄŻEK Kazimierz
 KSIĄŻKO Józef
 KUBACKA-WITKOWSKA Antonina
 KUBACKI Leopold
 KUBCZAK Stanisław, dr
 KUBERSKI Jan, k. p.
 KUCHARCZYK Robert

KUCHARSKI Piotr
 KUCZAMER Roman
 KUCZERA Władysław
 KUCZEWSKA Jadwiga
 KUCZKOWSKI Władysław
 KUCZYŃSKI Felicjan Feliks
 KUCZYŃSKI Stanisław
 KUFFEL Ignacy
 KUKIEŁKA Stanisław, kpt.
 KUKULSKI Jan
 KULA Aleksander
 KULCZAKÓWNA Halina
 KULCZYK Edward
 KULIGOWSKI Leonard
 KULINICZ Teodor
 KUŁAKOWSKI Lucjusz Antoni
 KUŁAKOWSKI Stanisław
 KUŁAKOWSKI Władysław Robert, inż.
 KUNC Borys
 KUNICKI Ignacy
 KUNTZ Jan
 KUPKA Ferdynand
 KUPKA Jan
 KUPLOWSKI Grzegorz
 KURA Tadeusz Stanisław, por.
 KURDZIEL Józef
 KURTYKA Franciszek, dr
 KURYŁOWICZ Aleksander
 KURZĘPA Ignacy
 KUSIAK Bolesław
 KUSIBA Zdzisław
 KUSIŃSKI Jan
 KUSZEWSKA Stanisława
 KUŚ Roman
 KUZIEL Piotr
 KUZIMSKI Robert
 KUŻMICKI Witold, ks. dr
 KUŻMIERKIEWICZ Roman, inż.
 KUŻMIŃSKA Maria
 KUŻMO Jan
 KWAPISZEWSKI Zygmunt
 KWAŚNIEWICZÓWNA Maria
 KWAŚNIEWSKI Ludwik
 KWIATKOWSKA Bronisława
 KWIATKOWSKI Kazimierz
 KWIATKOWSKI Stefan



Grono osób odznaczonych, z fundatorką samolotu p. Marią Biernacką na czele

KWIECIEŃ Jan	LICHTMAN Kalman
KWIECIŃSKI Czesław	LIPIŃSKI Alfred
KWIECIŃSKI Józef Kazimierz	LIPIŃSKI Józef
KWIECIŃSKI Stanisław	LIPIŃSKI Konstanty
KWIETNIEWSKI Piotr	LIPIŃSKI Zygmunt
KWITKOWSKI Jan Adam	LIPKOWSKI Bronisław
LABUSZ Stefan	LISEK Jan
LACHETA Tadeusz, kpt. s. s.	LISIENKO Sergiusz
LACHOWICKI-CZECHOWICZ Paweł	LISIEWICZ Michał
LACHOWICZ Józef	LITAK Stanisław
LACHOWSKI Artur, inż.	LITWIN Walenty
LAKSER Mieczysław	LITWIŃCZUK Eugeniusz
LANGNER Zbigniew	LITYCH Edward
LASKOWSKI Andrzej	LIZOŃ Konrad Leopold
ŁASZKIEWICZ Stanisław	LONC Tomasz
LAZAR Alojzy	LORENC Kazimierz
ŁADOWSKI Kazimierz	LORENZ Tadeusz
LEBIEDZKI Piotr, inż.	LOTHRINGER Leizer
LECAYET Władysław	LUBELSKI Marian
LECEWICZ Józef Antoni	LUBERT Kazimierz
LECHNER Leon	LUBIENIECKI Kazimierz
LEIFER Adolf, inż.	LUBIŃSKI Jan
LEKI Franciszek	LUBIŃSKI Michał
LEMAŃSKI Czesław	LUDWIG Wincenty
LEMIESZEK Stefan	LUTWAK Stanisław, dr
LENARD Władysław	LUTY Mieczysław Józef
LEŃ Franciszek	ŁAPIŃSKI Stanisław
LEOCZKO Michał	ŁASKI Wacław
LEPUTA Wacław	ŁASZEWSKI Jan Albert
LERCH Zbigniew	ŁASZKIEWICZ Stanisław
LESZCZYŃSKA Maria	ŁAZARCZYK Antoni
LESZKOWSKI Robert	ŁOBODA Sylwester
LEŚKO Wojciech	ŁOGOSZ Włodzimierz, kpt.
LEŚNIEWICZ Jan	ŁOJEK Bolesław
LEŚNIEWSKI Kazimierz	ŁOKIEĆ Franciszek
LEWANDOWSKI Adam	ŁOMNICKI Marian
LEWANDOWSKI Feliks	ŁOMOTT Stefan Zygmunt
LEWANDOWSKI Tadeusz	ŁONICKA Aleksandra
LEWANDOWSKI Wacław	ŁONKIEWICZ Eugeniusz
LEWICKI Eustachy	ŁOSAKIEWICZ Michał
LEWICKI Władysław	ŁOSIEWICZ Antoni Bolesław
LEWIŃSKI Jerzy Julian	ŁOSIŃSKI Józef
LEWIŃSKI Stanisław	ŁOZOWSKI Kazimierz
LIBERA Franciszek	ŁUBKOWSKI Tadeusz
LIBERSKI Henryk	ŁUCKI Michał
LICHNOWSKI Antoni, por.	



ŁUCZAKOWA Stefania	MARCINIAK Andrzej
ŁUCYK Jan	MARCINKIEWICZ Adam
ŁUCZYCKI Michał	MARCINKOWSKI Józef, mgr
ŁUKASZYK Władysław	MARCINKOWSKI Tomasz, chor.
ŁUKOWSKI Jan	MARCOLLA Leon
ŁUSIAK Stanisław	MARCZAK Stanisław
ŁYCYNIAKÓWNA Franciszka	MARECKI Ferdynand
MACHELSKA Maria	MARKIEWICZ Bolesław
MACHNIKOWSKI Sylwester	MARKIEWICZ Kajetan
MACIEJCZYK Bolesław	MARKIEWICZ Zygmunt
MACIEJCZYK Zygmunt	MARKOWSKI Adam
MACIEJCZYKOWA Leokadia	MARKOWSKI Jan
MACIEJEWSKA Klotylda	MARSZAŁEK Bolesław
MACIEJEWSKI Wacław	MARSZAŁEK Jan
MACIEJOWSKI Zygmunt	MARTEWICZ Włodzimierz
MACIESZA Stefan	MARTYNA Dominik
MAĆKOWSKA Jadwiga	MARTYNELIS Franciszek
MADEJ Władysław	MARUSIN Borys
MAGDZIŃSKI Kazimierz	MARYNOWSKI Leonard
MAGIER Konstanty	MASALSKI Stanisław
MAGIERSKI Tomasz, mgr	MASCHLER Samuel
MAGUDER Adam Józef	MASŁOWSKI Kazimierz
MAJ Ludwik	MASTEJ Jerzy
MAJCHROWICZ Adolf	MASZK Franciszek
MAJEWSKI Bolesław	MAŚLIWIEC Jan
MAJEWSKI Jan Stanisław	MAŚNY Władysław
MAJEWSKI Włodzimierz	MATEJUK Mikołaj
MAJKA Andrzej	MATERKOWSKI Antoni
MALANOWSKI Edward	MATERNA Michał
MALARKIEWICZ Jan, kpt.	MATHEUS Antoni
MALIBO Władysław	MATKOWSKI Stefan
MALINOWSKI Jan Ignacy	MATUŁA Filip
MALINOWSKI Tadeusz	MATUSEWICZ Stanisław
MAŁACHOWSKI Mikołaj, inż.	MATUSZKIEWICZ Władysław
MAŁASZYŃSKI Władysław Ignacy	MATYSIAK Jan
MAŁECKI Antoni	MATYSIK Artur
MAŁECKI Edmund	MAZUR Józef
MAŁKIEWICZ Józef	MAZUR Józef Maksym
MAŁKOWSKI Stanisław	MAZUREK Jan
MAMOK Franciszek	MAZURKIEWICZ Władysław Tomasz
MANDELBLAT Salomon	MEDWID Jan
MANGOLDT Rohert	MENDRELA Józef
MANIEWSKI Mateusz	MICHALSKI Józef
MANTHEI Alfons	MICHALSKI Marian
MARCHLEWSKI Jan, ks.	MICHALSKI Stefan
MARCHOCKI Edward	MICHAŁOWSKI Stefan

MICHAŁOWSKI Wacław
 MICHENKO Józef
 MICHNIEWICZ Jan
 MICHNIEWICZ Kazimierz
 MICHNOWSKI Henryk
 MIELEWSKI Jakub
 MIERZKOWSKI Jan
 MIERZWIAKÓWNA Elżbieta
 MIKOŁAJEWSKI Czesław
 MIKONOWICZ Zygmunt
 MIKUŁA Władysław
 MILEWSKI Romuald
 MILIK Adam
 MILLER Bolesław
 MILLER Jan
 MIŁOŚ Józef
 MIŁOŚ Władysław, dr
 MINICZ Kornid
 MIREWICZ Ignacy
 MIROCH Aleksander
 MISIAKOWSKI Edward
 MIŚNIAKIEWICZ Tadeusz
 MITKO Stanisław
 MIZERSKI Adam
 MŁOCZEK Franciszek
 MŁYŃCÓWNA Janina
 MODLIŃSKI Klemens
 MODLIŃSKI Naum
 MOKIEROW Józef
 MOL Michał
 MOLAS Stanisław
 MONARSZYŃSKI Władysław
 MONAT Izrael
 MONCZAK Michał
 MONIUSZKO Józef
 MONKIEWICZ Alfred, kpt. s. s.
 MORALSKI Tadeusz
 MORGAŁA Ludwik
 MOSZCZYŃSKA Dorota
 MOSZEWÓWNA Barbara
 MOSZYŃSKI Zbigniew
 MOTYKA Franciszek
 MOŻEJKO Michał
 MROZOWICZ Julian
 MROZOWSKA Zofia
 MŚCICHOWSKI Leonard Zdzisław

MULTAN Józef Stanisław
 MURAWSKI Feliks
 MÜLLER Teodor
 MÜNTZER Henryk
 MZYK Augustyn
 NADOLNIK Jan
 NADROWSKI Franciszek
 NAFALSKI Stefan
 NAGENGAST Franciszek
 NARĘBSKI Stanisław
 NEBROY Ferdynand, inż.
 NEUMARK Herc, inż.
 NICZKO Henryk
 NIEDZIELA Szczepan
 NIEDZIELSKI Tadeusz
 NIEDŹWIEDŹ Emanuel
 NIEDŹWIECKI Mikołaj
 NIEMAND Stanisław
 NIEMIEC Stanisław, mgr
 NIEMIROWSKI Stefan
 NIEPOKOYCZYCKI Józef
 NIERYCHLEWSKI Jan
 NIEZGÓDKA Wawrzyniec
 NIKITIUKOW Bazyli, dr
 NOREJKO Stanisława
 NOSSARZEWSKI Jan
 NOWACHOWICZOWA Sabina
 NOWACZEK Konstanty
 NOWAK Aleksander
 NOWAK Franciszek
 NOWAK Józef
 NOWAK Marcin
 NOWAK Władysław
 NOWAKOWSKI Tadeusz
 NOWEMBERSKI Jan
 NOWICKI Jerzy
 NOWICKI Kazimierz
 NOWICKI Romuald
 NOWICKI Stanisław
 NOWICKI Zbigniew Konstanty
 NOWIŃSKI Zygmunt, inż.
 NOWOCHACKA Aleksandra
 NOWOCIEŃ Benedykt
 NOWODORSKI Zbigniew Przemysław Adam
 NOWOTCZYŃSKI Kazimierz, mgr



Dekoracja Odznaką Honorową załogi balonu „LOP” po uzyskaniu II miejsca w zawodach o puchar Gordon Bennetta 1936



OBLAMSKI Kazimierz
OBMIŃSKI Leon
OBUCHOWICZ Napoleon
OBUCHOWSKI Aleksander Maksymilian
OCETKIEWICZ Marian, plk
OCHĘDALSKI Stanisław
OCHĘDUSZKO Eugeniusz
ODLADNICKA-POCZOBUT Jadwiga
OGIŃSKI Jan, inż.
OGŁAZA Marian
OJAK Ryszard Zbigniew, inż.
OKOŁO-KUŁAK Edmund
OKONEK Jan
OKOROWSKI Władysław
OLEJNICZAK Leonard
OLEŚ Wiktor
OLSZEWSKI Antoni
OLSZEWSKI Bronisław Józef
OLSZEWSKI Franciszek
OLSZEWSKI Ignacy
ONIŚKIEWICZ Artemiusz
OPALA Julian
OPAŁKO Włodzimierz
OPARA Antoni
ORDYŃCOWA Henryka
ORLEANŚKI Włodzimierz, inż.
ORLIKOWSKI Bronisław
OSSOLIŃSKI Jan
OSSOWSKI Leon Paweł
OSTERCZY Julian
OSTROMĘCKI Konstanty
OSTROWSKI Kazimierz
OSZCZĘDŁOWSKI Michał
OŚWIECIŃSKI Michał
OTTO Tadeusz
OTWINOWSKI Piotr
OZIOMEK Władysław
OZDŻEWSKI Marian Zdzisław
PACHLEWSKI Marcei Kazimierz
PACHOLSKI Jan
PACZEWSKI Władysław
PADUSZYŃSKI Henryk
PAJĄK Marian
PAKUŁSKI Stefan
PALCZEWSKI Eugeniusz
PAMFIŁOWICZ Jan

PAMPUCH Bolesław
PANEK Antoni
PANEK Jan
PANASIUKOWA Antonina
PAŃCIEWICZÓWNA Zofia
PAPIZ Stanisław, mjr s. a.
PAPROCKI Tomasz Aleksander
PARUCH Michał
PARYŚ Wojciech
PASTUSZKO Stanisław
PASZKOWSKI Ludomir
PATALONG Otton
PATLEWICZ Jan
PAUL Mieczysław
PAWELEC Aleksander
PAWELEC Edward
PAWEŁCZAK Piotr
PAWEŁEK Aleksander
PAWLAK Jan
PAWLEWSKI Franciszek
PAWLICZEK Antoni
PAWLIK Herman
PAWLIKOWSKI Józef
PAWŁOWICZ Józef
PAWŁOWICZ Mamert
PAWŁOWSKI Aleksander
PAWŁOWSKI Mikołaj
PAWŁOWSKI Stanisław
PAWŁOWSKI Władysław
PAWŁOWSKI Zygfryd
PELCZARSKI Zygmunt
PENKALA Ignacy
PETRYKOWSKI Zygmunt
PĘDICH Jan
PĘDZIKOWSKI Kazimierz, dr
PĘDZIWIATR Antoni
PIANOWSKA Sabina
PIASECKI Józef
PIASKOWSKI Adolf
PIĄTEK Ludwik
PICHLERÓWNA Halina
PIECHOCIŃSKI Józef
PIECZKA Ludwik
PIECZUL Stanisław, dr
PIECZYŃSKI Roch
PIEKARCZYK Jan



Dekoracja Odznaką Honorową L. O. P. P. z okazji XI Tygodnia



PIEKARSKI Edward	PODKOŚCIELNY Stanisław
PIEKARSKI Karol	PODLECKI Florian Ignacy
PIETRASZKIEWICZ Piotr	POGORZELSKI Michał
PIETRUSZANKA Stefania	POHL Wojciech
PIETRYGA Edmund	POHNKE Jan
PIETRZAK Stanisław	POKOROWSKI Kazimierz
PIETRZYK Józef	POKRZEWIŃSKI Mieczysław
PIETRZYK Tadeusz	POKRZYWNICKA Józefa
PIETRZYKOWSKI Feliks	POL Karolina
PIĘTNIEWICZ Stanisław	POLAK Władysław
PIKOŁA Jan	POLAŃCZUK Józef
PIKUZA Bazyl	POLCYN Franciszek
PINDOR Andrzej	POLEGAJ Michał
PINIŃSKA Jadwiga	POLIŃSKI Leon
PIOTROWICZ Tadeusz	POLISZEWSKI Aleksander
PIOTROWICZ Tomasz	POLLAK Marek
PIOTROWSKI Gustaw, mgr	POMPER Jan
PIOTROWSKI Hubert	POPIEL Zofia
PIOTROWSKI Konstanty	POPKOWSKI Wincenty
PIOTROWSKI Marian	POPOWICZ Arseniusz
PIOTROWSKI Wacław Wieńczysław	POPOWICZ Włodzimierz
PIÓREWICZ Józef	POPPER Maksymilian, dr
PIÓROWA Barbara	PORADA Władysław
PIROSKA Ludwika	PORADO Jan
PITUŁEJOWA Zofia	PORADOWSKI Eugeniusz
PIWARSKI Wiktor	PORĘBSKI Stanisław
PIWEK Jan	PORWOŁ Franciszek
PIWOCKI Michał	POSTĘPSKI Romuald
PIWOWAR Michał	POŚPIECH Wincenty
PIŻL Jerzy	POWIECKI Alfred
PLACKOWSKA Stanisława	POWROŹNIAK Władysław
PLECHAWSKI Roman	POZNAN Stanisław
PLUCIŃSKI Henryk	POZORSKI Zygmunt
PŁOCHARSKA Janina	PRASKOWICZ Piotr
PŁOCHARZ Aleksander	PREIS Franciszek
PŁONKA Józef	PRIMKE Czesław
PŁOSZCZYCA Ludwik	PROCHOWNIKÓWNA Maria
PŁUCIENNIK Mieczysław	PROLISKO Nikita
PŁUSZKIEWICZ Bronon	PRONOBIS Jan
PNIEWSKI Stanisław	PROSOWICZ Władysław
POCZWARDOWSKI Julian, kpt. s. s.	PROTTUNGOWA Maria
POĆWIARDOWSKI Jan	PRÓCHNO Stefan
PODDUBIAK Dionizy	PRUS Wacław
PODGÓRSKI Antoni	PRUSKI Piotr
PODGÓRSKI Jerzy	PRYJMA Julian
PODGÓRSKI Mieczysław	PRYM Stefan, inż.

PRZĄDKA Władysław
 PRZECZEK Józef
 PRZESMYCKI Karol
 PRZETAKIEWICZ Aleksander
 PRZEWŁOCKI Stefan
 PRZYBISZ Franciszek
 PRZYBYŁKO Leon, ppłk
 PRZYBYSZEWSKI Zygmunt
 PRZYGOŃSKI Czesław
 PRZYLIPIAK Feliks, por. s. s.
 PRZYŁUSKI Zygmunt
 PRZYTUŁA Michał
 PSIUK Stanisław
 PSONKA Stanisław
 PSZCZÓŁKOWSKI Adam
 PSZENNY Piotr
 PTAK Ignacy
 PTASZYŃSKI Jan
 PTASZYŃSKI Polikarp
 PUCHAJDA Tadeusz
 PULIKOWSKI Józef
 PUTYNKOWSKI Konrad
 PUTZ Tadeusz
 PUZOŃ Ludwik
 PYKA Augustyn
 PYSKŁO Jan
 PYTKO Mieczysław
 RABAJCZYK Bronisław
 RACZYŃSKI Feliks
 RADECKI Adam
 RADECKI Władysław
 RADOSZ Tadeusz
 RADWAŃSKI Zygmunt
 RADZIKOWSKI Zbigniew
 RADZIWINOWICZ Jan
 RAFALSKI Stefan
 RAJCHERT Stefan
 RAJEWICZ Grzegorz
 RAJEWICZ Stanisław
 RAJTER Władysław
 RAKOWSKI Franciszek
 RAMEL Henryk
 RAMMER Fryderyk
 RANACHOWSKI Mieczysław Leonard
 RASZKA Paweł
 RATAJCZAK Stanisław

RAWA Stanisław
 REBAJN Stanisław
 RECZEK Karol
 REGINI Wiktor
 REJECKI Jan
 REJMAN Stanisław
 REL Teofil
 REMISZEWSKI Kazimierz
 RENNERT Robert
 RING Gustaw
 RESZKA Adam, st. sierż.
 RĘKAS Michał
 RIEGL Józef
 ROBACZYŃSKI Józef
 ROBAKOWSKI Franciszek
 ROGALSKI Eugeniusz Juliusz
 ROGO Stanisław
 ROGÓZIŃSKA Janina
 ROGULA Stanisław
 ROGULSKI Stanisław
 ROJCZYK Wiktor
 ROMAN Stanisław
 ROMANKIEWICZ Julian
 ROMANOWICZ Kazimierz
 ROMANOWSKI Konstanty
 ROMANOWSKI Zbigniew
 ROMANCZUK Sergiusz
 ROPELEWSKI Henryk
 ROSTKOWSKI Mikołaj
 ROSZKO Paweł
 ROŚCISZEWSKA Józefa Marcelina
 ROYKIEWICZÓWNA Blanka
 ROZBICKI Stefan
 ROZWADOWSKI Czesław
 ROZEN Jan, inż.
 ROŻNOWSKI Kajetan
 RUDLEWSKI Stanisław
 RUDOWA Zofia
 RUDZKI Eryk
 RUMIŃSKI Tomasz
 RUNIEWICZ Marian
 RURĄŃSKI Emanuel
 RUSIECKI Kazimierz
 RUSZŁOWA Stanisława
 RUTKIEWICZ Apolinary
 RUTKIEWICZ Eugeniusz



RUTKOWSKI Ignacy
RUTKOWSKI Stanisław
RUTKOWSKI Tadeusz
RYBA Michał
RYBCZYK Stanisław
RYBIANŃSKI Aleksander
RYCHLIKOWA Maria
RYCZEL Stanisław
RYGIEL Józef
RYGUŁA Jan
RYKOWSKI Jan
RYMASZEWSKI Jan
RYMER Wiktor
RYNKIEWICZ Albin
RYSZKA Wojciech
RYSZPLER Leopold
RYTKA Lucjan
RZEBIK Józef
RZEMPIEL Leopold
RZEPKO Ryszard
RZEŚNIEWIECKA Helena
RZYMOWSKI Julian
RZEWSKI Władysław
SADLIK Adolf
SADOWSKI Antoni
SADOWSKI Stanisław Franciszek
SADOWSKI Wincenty
SALAŁA Roman
SALOMON Alojzy
SALOMONOWICZ Mamert
SALSKA Helena
SAMBORSKA Aniela
SAMBORSKI Edward
SAMBORSKI Stanisław
SAMOCHOWIEC Jakub
SANDER Jan
SANOWSKI Bronisław
SAREK Stanisław
SAROTA Andrzej
SAUER Jerzy
SAWA Jan
SAWICKI Anastazy
SAWICKI Edmund
SAWICKI Feliks
SAWICKI Teofil
SĄCZEK Stanisław

SCHAUDERNA Ryszard
SCHMALLENBERG Jan Filip
SCHRÖMMER Franciszek
SCHWALB Oskar
SCHWARTZ Jan, dr
SCHWEISSER Kazimierz
SEIDLER Leon
SEKUTA Edward
SELZER Józef
SENK-OSĘKOWSKI Andrzej
SENSKE Augustyn
SERAFINOWICZ Adolf
SEREDYŃSKI Józef
SERWINOWSKI Mieczysław
SETTO Józef Lucjan
SEWERYNOWA Helena
SĘDZIK Stanisław
SIDEWICZ Stanisław
SIDOROWICZ Adolf
SIEDLECKA Krystyna
SIEKIERSKI Ryszard, inż.
SIELECKI Abram
SIELENIEWICZ Władysław
SIELICKI Władysław
SIEMEK Stefan
SIEMIŃSKI Jan
SIENKIEWICZ Antoni
SIENKIEWICZ Władysław
SIERADZKA Adela
SIERAKOWSKI Kazimierz
SIERAKOWSKI Roman
SIERAKOWSKI Zygmunt
SIETCZYŃSKI Antoni
SIKORSKI Czesław
SINIARSKI Stefan, dr
SINICA Franciszek
SIPIKO Jan
SITKO Franciszek
SITKO Józef
SITNICKI Marek, dr
SIWEK Aleksander
SIWICKI Antoni
SKABOWSKI Wacław
SKARBCHYŃSKI Ludwik
SKĄPSKI Stanisław
SKORUPKO Piotr



SKORUPSKI Stefan
SKORUPSKI Wacław
SKORY Władysław
SKOTNICKI Wawrzyniec
SKOWROŃSKA Stanisława
SKOWROŃSKI Edward
SKOWROŃSKI Eugeniusz
SKOWROŃSKI Seweryn Waldemar
SKRABA Jan
SKRINGER Karol
SKRZECZANOWSKI Stanisław
SKRZYNECKI Marian
SKRZYPCZAK Jan
SKRZYPKOWSKI Wacław
SKULIMOWSKI Władysław
SKUPIEŃ Mieczysław
SKWARCZYŃSKA Jadwiga
SŁAPCZYŃSKI Adam
SŁOSZEWSKI Bolesław
SŁOWAKIEWICZ Józef
SŁUCZEWSKI Mikołaj
SMAKOWSKI Edward
SMYRSKI Karol
SMOGORZEWSKI Teofil
SMOŁKA Wiktor
SMOŁUCHA Jan
SNITKO Konstanty
SOBIENIEWSKI Zdzisław
SOBOLEWSKI Karol, inż.
SOBOLEWSKI Wincenty
SOCHACKI Konstanty
SOCHNACKI Marian
SOCZYŃSKI Zygmunt
SOJKA Jan
SOKOLNICKI Jerzy, mgr
SOLTYSIAK Leon
SOROKOWA Stanisława
SOSNOWSKI Józef
SOWIŃSKI Paweł
SPALONY Józef
SPIEGEL Nataniel
SPIRYDOWICZ Szymon
SRZEDZIŃSKI Edward
STABROWSKI Kazimierz
STACHAŃCZYK Jakub
STACHIEWICZ Kazimierz

STACHOWIAK Józef
STACHOWIAK Leon
STACHURA Jan
STACHURA Julian
STALLMACH Stefan
STANEK Władysław
STANIENDA Emanuel
STANIEWSKI Henryk
STANISŁAWSKI Edward
STANISŁAWSKI Władysław
STANISZEWSKA Helena
STANISZEWSKI Leon
STANKIEWICZ Franciszek
STAŃKOWSKI Stanisław
STARCZEWSKI Bronisław
STARTEK Jakub
STARZYK Andrzej
STASIEWICZ Leontyn
STAWICKI Stefan
STAWSKI Apolinary
STEBNOWSKI Eugeniusz
STEFAŃSKA Maria
STEFAŃSKI Stanisław
STEIMACH Józef
STEPAŃCZUK Antoni
STEPCZUK Bolesław
STERCZYK Eryk
STERNAL Jan
STOCKI Włodzimierz
STOLARCZYKOWA Józefa
STOLZ Alfons, dr
STOMPOR Stanisław
STOPCZYK Jerzy
STRABURZYŃSKI Zygmunt
STRASSMANN Leon, dr
STROK Jan
STRUŚ Franciszek
STRYCHARZEWSKI Kazimierz, inż.
STRZEJA Bernard
STRZELCZAK Leopold
STUCHLIK Jan
STYSIŃSKA Stefania
SUCHODOLSKI Jan
SUHOMEŁ Wincenty
SULEWSKI Marian, dr
SULMA Mieczysław Walerian

SWOBODA Stanisław
 SYCZYŃSKI Apollon
 SYDOROWICZ Leon
 SYGA Władysław
 SYLWESTRZAK Edward
 SYRKIEWICZ Tomasz
 SYTA Stanisław
 SYWOCHOP Stanisław
 SZABLOWSKI Jerzy
 SZACH Józef
 SZAFRANEK Jan
 SZAJNOCHA Szymon
 SZAJOWSKI Ferdynand
 SZANIAWSKA Maria
 SZARON Józef, st. sierż.
 SZAST Zygmunt
 SZATKOWSKI Hipolit
 SZATKOWSKI Jan
 SZCZEPANIAK Idzi
 SZCZEPANIK Franciszek
 SZCZEPANKIEWICZÓWNA Aniela
 SZCZEPAŃSKI Kazimierz
 SZCZEPKOWSKI Lucjan
 SZCZERBIŃSKA Hanna
 SZCZERBIŃSKI Kazimierz, kpt.
 SZCZESNOWSKI Stefan
 SZCZĘSNY Stanisław
 SZCZUCIŃSKI Jan
 SZCZYGIELSKI Józef
 SZCZYGIELSKI Stanisław
 SZCZYGIELSKI Wincenty
 SZCZYGIEL Eugeniusz
 SZEBANOW Włodzimierz
 SZEFFEL Alwin Herman
 SZEMATOWICZ Witold
 SZEREL Jakób
 SZERMAN Kuzel
 SZEWCZYK Jan
 SZEWCZYK Józef Zygmunt
 SZEWCZYK Edward
 SZKLARZ Franciszek
 SZLEMPO Władysław
 SZOTA Władysław
 SZPAKOWSKI Karol
 SZPALIŃSKI Władysław
 SZPUNAR Julian

SZTACHELSKI Stanisław
 SZTACHELSKI Wacław
 SZUBSKI Jan
 SZULC Leopold
 SZULEJEWSKI Kazimierz
 SZULIK Brunon
 SZULTIS Stanisław
 SZUMILAK Mieczysław
 SZUTA Izidor
 SZWAKOP Franciszek
 SZWALBY Wilhelm
 SZWARANOWICZ Edward
 SZWEDA Stefan
 SZYBOWSKI Marian
 SZYDŁO Józef, st. sierż.
 SZYDŁOWSKI Jan
 SZYDŁOWSKI Wiktor
 SZYKORA Edmund
 SZYLLING Sergiusz
 SZYMANIUK Romuald
 SZYMAŃSKI Kazimierz
 SZYMAŃSKI Maksymilian
 SZYMAŃSKI Stanisław
 SZYMAŃSKI Wacław
 SZYMAŃSKI Władysław
 SZYMAŃSKI Władysław
 SZYMBORSKI Hilary
 SZYMCZAK Franciszek
 SZYNKOWSKI Karol
 SZYSLER Franciszek
 SZYSZKOWSKI Władysław
 ŚCIEGORZ Leon
 ŚLAGOWSKI Franciszek
 ŚLEDZIŃSKI Ferdynand
 ŚLEDZIŃSKI Michał
 ŚLIMAK Antoni
 ŚLIWA Baltazar
 ŚLIWIŃSKI Walerian
 ŚLIWOWSKI Stanisław
 ŚLUBECKI Wincenty
 ŚLUSARCZYK Emilian, mjr s. s.
 ŚWIDER Alfred
 ŚWIERAD Tadeusz, mgr
 ŚWIERZY Maks
 ŚWIEŻAWSKI Czesław
 ŚWIĘCKI Czesław

TALMA Władysław
 TARADAJ Kazimierz
 TARNAWSKI Eustachy
 TARNOWSKI Władysław
 TASZAKOWSKI Józef
 TATARSKI Stefan
 TOBOLSKI Aleksander
 TOKARSKA Aniela
 TOMAS Fabian
 TOMASZEK Władysław
 TOMASZEWSKI Jan
 TOMASZEWSKI Romuald
 TOMCZAK Henryk
 TOMCZYKÓWNA Józefa
 TOMCZYŃSKI Józef
 TOPIJ Stanisław
 TOROŃSKI Stanisław
 TREJCHEL Edmund
 TREPCZYŃSKI Józef
 TRYCZYŃSKI Tadeusz
 TRZESZEWSKI Jerzy
 TSCHOU Juliusz
 TUNIKOWSKI Leon
 TURBAKIEWICZ Wincenty
 TUROŃ Paweł
 TURPETKO Karp
 TURZYNIECKI Anatoliusz
 TWARDOWSKI Jan
 TYCHOLIS Ferdynand
 TYCZEWSKI Kazimierz
 TYMO Dymitr
 TYMOCZKO Michał
 TYSZKOWSKI Stanisław
 UCHNAST Aleksander
 UDOWICZ Jan
 UDZIELINA Helena
 UŁAS Józef
 UMAŃSKI Stanisław
 URAM Aleksander, mgr
 URBANIAK Józef
 URBANOWICZ Alfons
 URBANCZYK Marian
 URBĄSKI Józef
 URBĄSKI Ludwik
 USZKIEWICZ Mieczysław
 VALIS Eugeniusz

WABIK Edmund
 WAJNER Dawid
 WALCZAK Jan, sierż.
 WALDEN Jan
 WALENCIUKIEWICZÓWNA Ludomira
 WALENDZIK Adam
 WALIŃSKI Jan
 WALKNOWSKI Antoni
 WALZER Wojciech, mjr s. s.
 WANATOWICZÓWNA Maria
 WANKIEWICZ Marian, mgr
 WARTA Antoni
 WASIELEWSKI Józef
 WASILEWSKI Józef
 WASILEWSKI Włodzimierz
 WASONG Jan Kazimierz
 WASZCZYŃSKI Stanisław Edward
 WĄSNIEWSKI Henryk
 WATKOWSKI Jan
 WĄDOŁOWSKI Adolf, inż.
 WĄSIK Józef
 WĄTORSKI Bonifacy
 WCISŁO Michał
 WEBER Antoni
 WEC Włodzimierz
 WEIHRAUCH Alfred
 WERDER Ludwik
 WERHUN Władysław
 WESOŁOWSKI Czesław Julian
 WESSELY Zbigniew
 WESTPHAL Augustyn
 WIATR Antoni
 WIĄCEK Ludwik
 WIĄCZEK Mieczysław
 WIĄSYK Paweł
 WICHETÓWNA Wiktoria
 WIDYŃSKI Jan
 WIECZOREK Emil
 WIECZORKIEWICZ Stanisław, chor.
 WIECZORKO Konstanty
 WIERCIŃSKI Józef
 WIERUCKI Stanisław
 WIERZBICKA Helena
 WIERZBICKI Edward
 WIERZCHLEYSKI Tadeusz Józef, inż.
 WIERZEJSKA Janina

WIERZYŃSKA Stefania
 WIEWIÓRKA Jerzy Janusz
 WIĘCKOWSKI Zygmunt
 WIJASIŃSKI Józef
 WILAMOWSKI Łazarz
 WILCZEK Jan
 WILCZYŃSKI Bronisław
 WILCZYŃSKI Edward
 WILK Eryk
 WILKOSZEWSKI Aleksander Ludwik
 WINKLER Jan
 WINKLER Maksymilian
 WINNICKI Ludwik
 WINOGRODZKI Albin
 WINTEROWA Jadwiga
 WISKONT Jan
 WISZENIEWSKI Józef
 WIŚLAŃSKA Stanisława
 WIŚLIŃSKI Antoni
 WIŚNIEWSKI Alfred
 WIŚNIEWSKI Bazyli
 WIŚNIEWSKI Jan
 WIŚNIEWSKI Julian
 WIŚNIEWSKI Stanisław
 WIŚNIEWSKI Stanisław
 WIŚNIEWSKI Stefan
 WIŚNIEWSKI Wojciech
 WIŚNIEWSKI Edward
 WIŚNIEWSKI Tadeusz Jan
 WITKOWSKI Czesław
 WITMAN Emil
 WITWIŃSKI Wacław, dr
 WLAŻLACKI Julian
 WŁODARSKI Marian Rajmund
 WŁODARSKI Teodor, inż.
 WNUK Józef
 WOJCICKI Henryk
 WOJCIECHOWICZ Wincenty
 WOJCIECHOWSKI Franciszek
 WOJCIECHOWSKI Henryk
 WOJCIECHOWSKI Józef
 WOJCIECHOWSKI Włodzimierz, kpt. a. a.
 WOJCIEKAN Józef
 WOJCIKIEWICZ Ludwik
 WOJDA Teofil
 WOJEWÓDZKA Eugenia

WOJEWÓDZKA Józefa
 WOJKOWSKI Bolesław
 WOJNAR Antoni
 WOJNAROWSKI Zygmunt
 WOJNICKI Władysław
 WOJNIŁŁO Wincenty
 WOJNOWSKI Ryszard Jerzy
 WOJOWNIK Marek Ferdynand
 WOJTKIEWICZ Bolesław
 WOJTKIEWICZ Ignacy
 WOJTKOWSKA Czesława
 WOJTYCH Franciszek
 WOLAŃSKI Filip Józef
 WOLCZYŃSKI Mieczysław, inż.
 WOLF Roman
 WOLIN Jan
 WOLIŃSKI Władysław
 WOLNICZAK Jan
 WOLSKI Bolesław
 WOLSKI Paweł
 WOŁCZASKI Robert
 WOŁŁEJKO Kazimierz, dr
 WOŁOSEWICZ Jan
 WOREK Władysław
 WOROBIKIEWICZ Adam
 WOŹNIAK Bernard
 WOŹNIAK Zygmunt
 WÓJCIK Adam
 WÓJCIK Franciszek
 WÓJCIK Józef
 WÓJCIK Michał
 WÓJCIK Stanisław
 WÓJTOWICZ Adam
 WRONA Jakub
 WRONSKI Stefan
 WRONSKI Władysław
 WRÓBLEWSKI Antoni
 WRÓBLEWSKI Edward
 WRÓBLEWSKI Lucjan Karol
 WRÓBLEWSKI Ryszard
 WRZOS Aleksander
 WURM Leon, dr
 WYCISK Wiktor
 WYGANOWSKI Feliks
 WYRZYKOWSKI Roman
 WYSPIAŃSKI Tadeusz



ZABIŃSKI Antoni
ZABŁOCKI Emil
ZABŹA Antoni
ZACHARONEK Szymon
ZACZYK Teodor
ZADROŻNY Józef
ZAGÓRSKI Bolesław
ZAGÓRSKI Józef
ZAHACZEWSKI Józef, inż.
ZAJĄCZKIEWICZ Walentyna
ZAJDEL Stefan
ZAJDLER Maria
ZAKRZEWSKA Irena
ZAKRZEWSKI Witold
ZALECIŁŁO Feliks
ZALEWSKI Antoni
ZAŁUSKI Stefan
ZAMBRZYCKI Wiktor
ZARAKOWSKI Ludwik
ZAREMBA Jan, ks.
ZAREMBIANKA Helena
ZARZYCKI Jan
ZARZYCKI Stanisław
ZARZYCKI Stefan
ZAWADA Ludwik
ZAWADA Teodor
ZAWAŁKIEWICZ Mieczysław
ZAWIERKA Ludwik
ZAWILIŃSKI Michał
ZAWISTOWSKI Alfred
ZAWITAJ Kazimierz, plut.
ZAZULAK Józef
ZBIĘĆ Julian
ZBYSZEWSKA Kazimiera
ZDANOWICZ Józef
ZGLIŃSKI Henryk
ZIELENIECKI Henryk
ZIELIŃSKI Feliks
ZIELIŃSKI Leonard
ZIELIŃSKI Stanisław
ZIELIŃSKI Teofil
ZIELIŃSKI Wacław
ZIELIŃSKI Władysław inż.
ZIELIŃSKI Włodzimierz

ZIELONKO Aleksander
ZIEMBIŃSKI Julian
ZIENKOWICZ Józef
ZIENTARSKI Józef
ZIĘBA Józef
ZIMNY Ludwik
ZIMPOCH Józef
ZINCZUK Stefan
ZIOMEK Michał
ZNAIŃSKI Paweł
ZNAMIEROWSKI Antoni
ZOTYKA Józef
ZUBILEWICZ Anatol Antoni
ZUBRZYCKI Piotr, inż.
ZUBRZYCKI Szymon
ZWOLIŃSKI Dyonizy
ZWOLIŃSKI Józef
ZWOLIŃSKI Wiktor, st. sierż.
ZYGMANŃSKI Kazimierz
ZYGMUND Ludwik
ZYGMUND Stanisław
ZYGMUNT Franciszek
ZYTUR Grzegorz
ŻABA Jarosław
ŻALIK Ludwik
ŻELANOWSKI Józef
ŻELECHOWSKI Aleksander
ŻELISŁAWSKA Maria
ŻEPIJ Jan
ŻOŁĄDKIEWICZ Michał
ŻUK Bronisław
ŻUK Józef
ŻUKOWSKA Józefa
ŻUKOWSKI Adam
ŻURBICKA Stanisława
ŻYBUŁTOWSKI Zdzisław Karol
ŻYBURA Józef
ŻYCZYŃSKI Jan
ŻYDEK Karol
ŻYMIŃSKI Józef
ŻYNDA Władysław
ŻYŻNIEWSKI Wiktor
ŻYŻNIEWSKI Witold
ŻWIKIEWICZ Paweł

S P I S R Z E C Z Y

	STR.
Słowo wstępne prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego	5
Przedmowa	7
Historia L. O. P. P.	13
Wielkie dni L. O. P. P.	57
Działalność Zarządu Głównego L. O. P. P.	117
L. O. P. P. w terenie	165
Lista odznaczonych Odznaką Honorową L. O. P. P.	277



1923

XV

1938

180.

1923

059923

27.09.23

XV

1938

Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu

CM KEK 320776



000-320776-00-0

