

„A B C” prześwlecia drożynę Jak ludzie różnych zawodów ją odczuwają?

Dzisiaj zabierają głos konduktor kolejowy p. Feliks Suski i ślusarz fabryczny p. Franciszek Stepniewski.

Konduktor kolejowy
P. Feliks Suski, konduktor kolejowy, opowiada nam: — Zoną i czworgiem dzieci borykam się z nieubłaganą drożyną. Żyjemy wszyscy z mojej pensji, która wraz z t. zw. „wiorstowem” wynosi miesięcznie 330 zł.
Niby pozornie nie jest to ma-

Ślusarz fabryczny
P. Franciszek Stepniewski, ślusarz w fabryce przemysłu metalowego, mówi: — Zarabiałem przed wojną około 4 rubli dziennie. Dzisiaj mam 6—7 zł., z tego utrzymuję żonę i pięcioro dzieci.
Pracuję ciężko, zarabiam wiele w cyfrach, bo około 200 zł. miesięcznie, a nie mam kąta dla siebie i rodziny.

Wznowienie akcji dywersyjnej na Wołyniu Na Wołyniu płonąć poczynają plony rolników polskich

LUCK, 29.9. — W trzecim dniu po objęciu urzędowania przez nowomianowanego wojewodę wołyńskiego p. Władysława Mecha, t. j. 26 września, nadeszły wiadomości o podpaleniu stogów ze zbożem w gminie Jarosławickiej w pow. Du-

bieńskim, należące do polskich rolników.
Podpalenia dokonali zbiegli z więzienia łuckiego, znajdujący się pod śledztwem, bandyci dywersansi, ujęci w r. 1925 w pow. łuckim.
Na czele nowej bandy sabotażowo - dywersyjnej stoi więzień Wasyl Szparağa, kilkakrotny morderca i od kilku lat znany zwolennik Sowietów.
Banda, złożona z kilku zbójów, podpaliwszy sterty ze zbożem, zbiegła.
Zarządzony wkrótce potem pościg nie dał żadnych rezultatów.

Wytworne nakrycia głowy

Fasony 1926/7 r.
Wielki wybór
J. MŁODKOWSKI
Pl. Trzech Krzyży 18.

BOLESŁAW ORLIŃSKI.

Mój lot Warszawa - Tokio - Warszawa

Inną opinię uzyskał Orliński w wyższej szkole pilotażu w Grudziądzu. Tam uznano go za niezdolnego do latania na lekkich aparatach myśliwskich i, po przeszkoleniu na samolotach ciężkich, odesłano go do II Pułku Lotniczego, do Krakowa.

Po dwóch miesiącach Orliński otrzymał przydział do I pułku w Warszawie, dowodzonego przez płk. Perini'ego. Po objęciu dowództwa pułku przez płk. Buckiewiczza, Orliński na własną prośbę został przydzielony do dywizjonu myśliwskiego, pod dowództwo płk. Kossowskiego, — prawego żołnierza, doskonałego pilota. Po dłuższej pracy akrobatycznej pod kierownictwem majora Krzyżkowskiego na maszynach Spad, Orliński został przydzielony w charakterze instruktora akrobacji do wyższej szkoły pilotażu w Grudziądzu, do tej samej szkoły, która go uznała za niezdolnego do latania na lekkich maszynach! Tutaj warto zauważyć, że do Orlińskiego należy ciekawy rekord akrobacji, — 242 pętli w powietrzu bez przerwy, — jedna po drugiej.

Po rocznej pracy w Grudziądzu Orliński przeniósł się w stan nieczynny, by w służbie cywilnej odbyć praktykę przelotową na dalsze dystanse. Podczas rocznej pracy na liniach Towarzystwa Franco-Roumaine Orliński latał na maszynach Berline-Spad, przeważnie na linii Warszawa — Praga Czeska. W przeciągu dwóch miesięcy latał również na szlakach Polskiej Linii Lotniczej „Aerolot”.

Po powrocie do wojska w grudniu 1925 roku Orliński dostał się do 11 pułku lotniczego, który wówczas formował się w Warszawie pod dowództwem płk. Kossowskiego. Niebawem pułk udał się do Lidy i rozpoczął tam ciężką pracę organizacyjną. Pułk

ten, którego chlubą jest Orliński, ma w swoim składzie najlepszych pilotów, — jest chlubą lotnictwa polskiego.

W początku maja r. b. zawezwał Orlińskiego do siebie płk. Rayski i wydał mu rozkaz dokonania przelotu z Paryża do Tokio i z powrotem. Z radością przyjął ten rozkaz młody pilot i czempion udął się do Paryża. Szczęście jednak za pierwszym razem nie sprzyjało mu. W drugim dniu Zielonych Świąt por. Orliński wraz z sierżantem Kubiakiem wystartował z lotniska le Bourget pod Paryżem na nowiutkiej maszynie Potez z silnikiem Renault o sile 480 koni. Szczęśliwie minął Strasburg i poleciał w kierunku Pragi. Jednak w odległości stu kilkudziesięciu kilometrów od granicy francuskiej, nad terytorjum niemieckim, motor zaczął wysadzać. Nie wiedząc przyczyny defektu w motorze, a nie mogąc lądować w Niemczech, (przelot odbywał się bez porozumienia z Niemcami), Orliński zawrócił i poleciał z powrotem do Strasburga. Na lotnisku w Strasburgu Orliński skonstatował, że przyczyną defektu była woda, domieszana do benzyny, usunął ten brak i po 40 minutach wystartował ponownie w kierunku Warszawy. W tym samym miejscu, nad Niemcami, motor znów rozpoczął odmawiać posłuszeństwa. Tym razem Orliński postanowił dociągnąć do terytorjum czeskiego. Na zmniejszonej ilości obrotów, mając bardzo nieznaczna szybkość lotu, Orliński dzięki wielkiej rutynie, potrafił przeciągnąć kilometr poza granicę czeską. W Czechach jednak nie mógł już znaleźć miejsca do lądowania. Ładując w pobliżu miasta Cheb (niedaleko Karlsbadu) w okolicy pagórkowatej Orliński tak poważnie uszkodził aparat, że nie mogło być mowy o dalszym locie. Udał się więc koleją do Pragi, a stamtąd na samolocie pasażerskim C. I. d. N. A. przyleciał w charakterze pasażera do Warszawy.

Orliński jednak nie dał za wygraną. Po powrocie do Warszawy zameldował się do płk. Rayskiego z prośbą o zezwolenie na lot do Tokio na Breguette, na którym płk. Rayski odbył swój raid dokoła Europy. Płk. Rayski z największą życzliwością potrak-

Pragmatyka urzędnicza ma być zmieniona

Wszystko to ma być. Narazie jest tylko w zamysłach ministerjalnych. Ustawa o państwowej służbie cywilnej z 1922 roku zadługo już widocznie, jak na nasze stosunki obowiązuje, to też rodzą się projekty rewizji i sanacji.

Opracowany już przez Prezydium Rady Ministrów projekt nowelizacji wspomnianej ustawy idzie w kierunku dalszego uszczuplenia praw urzędników.

I tak art. 25 pragmatyki ma być uzupełniony w tym sensie,

Prace nad budżetem utkwiliły wobec zamętu politycznego

Jak się dowiadujemy z wiarogodnego źródła, ostatnie wypadki polityczne wpłynęły hamująco na prace Rządu nad budżetem na rok 1927.

Na onegdajszej naradzie u p. Ministra Skarbu ustalono ostatecznie kwotę budżetu na rok przyszły w wysokości

1.800.000.000 złotych,
wysokość zaś nadzwyczajnego budżetu inwestycyjnego ustalono na 250.000.000 złotych.

Pierwsze podwaliny domu Orlińskiego Płynie gotówka i dary w naturze Pierwsze dane o charakterze budowli

Jak donosiliśmy wczoraj, dary na budowę domu dla „króla” pilotów polskich Orlińskiego przeniosły w samej gotówce tysiąc złotych.

Ponadto z darów w naturze, prócz 1000-metrowego placu, ofiarowanego przez miasto, rozporządzamy już kompletem wyrobów ceramicznych, potrzebnych do wyłożenia kuchni, łazienki i t. d.; z darem tym pos-

pieszyła stara, zaszczytnie znana firma Dziewulski i Lange.

P. inż. Hennenberg, twórca projektu wdzięczności, opracowuje tymczasem plan budowy.

Szczegóły trzyma się na razie w tajemnicy. Z tem, co nam w grubych zarysach odkrył ze swoich zamierzeń dzielimy się z Czytelnikami.

ze urzędnikowi nie wolno będzie należeć do stowarzyszeń, których cele pozostają w sprzeczności z obowiązkami urzędnika, a także do politycznych stowarzyszeń zagranicznych.

Art. 12 pragmatyki ma być uzupełniony przez dodanie postanowienia, że urzędnik mianowany z zastrzeżeniem odwołania staje się stałym dopiero po upływie 10 lat.

Art. 17 pragmatyki ma być zmieniony w tym sensie, że mianowanie na wyższe stanowiska służbowe nie może nastąpić bez uprzedniego przejścia przez bezpośrednio niższe stanowisko, z wyjątkiem 4-go i 3-go stopnia służbowego, o ile dana osoba ma jakieś szczególne kwalifikacje.

Art. 54 ma przewidywać, że na wypadek reorganizacji urzędnik stabilizowany, dla którego niema odpowiedniego stanowiska, przenosi się w stan nieczynny.

Oto kilka „kwiatków” z zamierzonej noweli urzędniczej. Woń ich najmniej niezawodnie zachwyci najbardziej zainteresowanych, t. j. samych urzędników.

P. inż. Hennenberg pragnie utrzymać całą budowę w stylu nawskroś nowoczesnym. „Musi to być coś — mówił nam — w stylu wieku samolotów, a przede wszystkim w stylu jego gigantycznego lotu”.

Dom będzie pomyślany tak, by znalazła w nim pomieszczenie przyszła rodzina Orlińskiego.

Z braku miejsca, wobec nawalu materiału aktualnego, długą listę ofiarodawców podamy w jutrzejszym numerze.

bryki Bregueta, czy Poteza, lecz z lotniska mokotowskiego.

W ten sposób powstała myśl dokonania przelotu do Tokio nie z Paryża, lecz z Warszawy,

„Dowódca 11 pułku lotniczego.

Lida.

Porucznik Orliński stawia się natychmiast lotem do szefa Departamentu czwartego”.

Oto treść telegramu, który mi wręczył, uśmiechając się, pułkownik Kossowski.

Leci pan do Tokio, szczęść Boże — rzekł, ściskając mi dłoń.

Po nieudanym pierwszym locie z Paryża, myśl zrobienia lotu do Tokio nie opuszczała mnie. Musiał przecież którykolwiek z nas udowodnić, że lotnictwo polskie zasługuje na miejsce honorowe w rzędzie państw europejskich. Żałowałem tylko, że nie mogłem lecieć na samolocie konstrukcji polskiej. Nie zmniejszało to jednak mego zapału.

Nie upłynęła godzina po chwili otrzymania rozkazu, gdy zebrawszy ze sobą szczupły bagaż na małym Spadzie, szybowałem w kierunku Warszawy. Ta część podróży, że tak rzeknę — przedwstępna — odbywała się w warunkach nader nieprzyjaznych. Przeciśnięty chmurami do ziemi, musiałem na swej małej maszynie lawirować pomiędzy lasami. Skracalem, gdzie mogłem drogę, zwiększałem gaz, — ciągle mi się wydawało, że lecę zbyt wolno. Leciłem w kierunku Warszawy, a w wyobraźni mojej zarysowywały się już kształty świętej góry Fuzi-jama, pola ryżowe, wodą pokryte...

Po dwóch niespełna godzinach stanąłem na baczność przed pułkownikiem Rayskim.

— Panie pułkowniku, porucznik Orliński stawia się na rozkaz!

— Panie poruczniku, niech pan pozałatwia swoje sprawy, weźmie pan aparat, na którym przyleciałem z Paryża i w terminie możliwie najkrótszym wystartuje pan do Tokio.

(C. d. n.).